

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1877)

Rubrik: Ausserordentliche Wintersitzung 1877 : Februar

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 13.01.2026

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winterfözung 1877.

Kreisschreiben

an

die Mitglieder des Großen Rathes.

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

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:
Sahli.

Bern, den 29. Januar 1877

Erste Sitzung.

Herr Großrath!

Donnerstag den 8. Februar 1877.

Vormittags um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Unterzeichnete hat im Einverständniß mit dem Regierungsrath beschlossen, den Großen Rath auf Donnerstag den 8. Hornung 1877 zur Sitzung einzuberufen. Sie werden demnach eingeladen, sich am bezeichneten Tage, Vormittags 9 Uhr, im gewohnten Lokal auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

Zur Behandlung werden gelangen:

- 1) Vortrag betreffend Ankauf der Bern-Luzern-Bahn.
- 2) Bericht über die Finanzlage.
- 3) Wahl von Kommissionen:
 - a. Für den Gesetzentwurf betreffend den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Umherziehen;
 - b. für den Gesetzentwurf betreffend Besoldung der Amtsschreiber und Amtsgerichtsschreiber;
 - c. für die Finanzvorlagen.
- 4) Eventuell Vortrag über die Militärbauten-Angelegenheit.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 230 Mitglieder anwesend; abwesend sind 18, wovon mit Entschuldigung die Herren Chappuis, Fattet, Gouvernon, Grenouillet, Gygax in Blelenbach, Hofer in Bern, Karrer, Kohler in Bruntrut, Lehmann in Lokwyhl, Mägli, Reichenbach, Ritschard, Roth, Schüpbach; ohne Entschuldigung: die Herren Donzel, Gygax, Stalder, Werren.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung und geht sofort über zur

Tagesordnung:

Ankauf der Eisenbahnlinie Bern-Luzern.

Hierüber werden dem Großen Rathe folgende Berichte gedruckt ausgetheilt:

- I. Bericht der Steigerungskommission, vom 31. Januar 1877.
- II. Vortrag der Eisenbahndirektion und des Regierungsrathes, vom 5. Februar 1877.
- III. Antrag der Mehrheit der Großrathskommission.
- IV. Antrag der Minderheit der Großrathskommission.

Diese Aktenstücke lauten, wie folgt:

I. Bericht der Steigerungskommission der Bern-Luzern-Bahn.

Herr Präsident!

Herren Großräthe!

Am 8. Januar d. J. faßten Sie folgenden Beschluß: „Der Große Rath ernimmt eine Kommission von fünf Mitgliedern und ertheilt derselben Vollmacht, sich im Namen des Kantons Bern bei der am 15. Januar nächsthin stattfindenden Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk.“

Diese Kommission, welche Sie am 9. Januar aus den Unterzeichneten bestellten, beschäftigte sich sofort mit der ihr gewordenen wichtigen Aufgabe und veranlaßte das in Bern wohnende Mitglied das Präsidium zu übernehmen, um den Verkehr mit dem Regierungsrathe und dem Massaverwalter, welcher vor der Steigerung nöthig wurde, zu befördern.

Seitens der Regierung wurde ihr mitgetheilt, daß dieselbe ein erneuertes Gesuch um Verschiebung der Steigerung an das Bundesgericht richten werde, mit eventueller Protestation gegen Abhaltung derselben. Die Kommission fand ihrerseits eine Verschiebung der Steigerung ebenso wünschbar und beschloß, falls dem Gesuche nicht entsprochen werde, dem Massaverwalter vor Beginn der Steigerung eine Protestation gegen die Zulassung der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft zur Steigerung einzureichen, welche lautet wie folgt:

„Die Kommission des Großen Rathes des Kantons Bern, zu Wahrung der Interessen dieses Kantons bei der Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn, protestirt, unter Bezugnahme auf die sachbezüglichen Eingaben der bernischen Regierung an das schweizer. Bundesgericht und an den schweizer. Bundesrath vom 12. und 13. Januar 1877, dagegen, daß die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft zu der Steigerung zugelassen wird und Angebote von ihr entgegengenommen werden.“

Sofern diese Protestation unberücksichtigt bleiben sollte, verwahrt sich die genannte großrathliche Kommission zu Händen des Staates Bern alle Rechte gegen wen es betreffen mag. Zu Begründung dieser Protestation wird einstweilen Folgendes angebracht:

1. Die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft ist nicht als rechtsgültig konstituiert anzusehen, insbesondere deshalb nicht:
 - a. Die die Gesellschaft bildenden Obligationäre haben

die Gesellschaftsstatuten nicht selbst genehmigt, obgleich sie sich durch die ausgesetzte Vollmacht dieses Selbstgenehmigungsrechtes nicht begeben haben;

- b. Abgesehen hiervon gehörte zur rechtsgültigen Konstituierung der Gesellschaft, als einer Eisenbahn-Gesellschaft, nach Art. 7 des Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 31. Dezember 1872 die Genehmigung des Bundes oder, falls sie nicht als Eisenbahngesellschaft in Betracht fallen sollte, die im bernischen Aktien-Gesetze vom Jahre 1860 (Art. 47) vorgeschriebene Genehmigung der kantonalen Staatsbehörden.
 2. Weder die eine noch die andere dieser Genehmigungen ist erfolgt, und deshalb erscheint die erwähnte Gesellschaft nicht als legitimirt, verbindliche Rechtsverhandlungen vorzunehmen.
 3. Abgesehen hiervon stehen die Grundlagen der Gesellschaft in einem unverträglichen Widerspruch mit den aufgestellten Steigerungsbedingungen und folgerichtig auch mit der von den Obligationären unterzeichneten Vollmacht. Nach § 3 der Statuten hat nämlich die Gesellschaft ihren Sitz in Basel, während sie nach den Steigerungsbedingungen (Art. 5) verpflichtet ist, ihren Sitz in Bern zu nehmen, indem die Erwerbung der Bahn auf Grundlage der bestehenden Konzessionsakte erfolgt und in diesen Konzessionsakten Bern als Gesellschaftssitz bezeichnet ist.
 4. Endlich hat die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft den ihr obgelegenen Finanzausweis nicht gehörig und rechtzeitig und namentlich nicht innerhalb der in Art. 17 der Steigerungsbedingungen festgesetzten Frist geleistet, und es dürfen somit auch aus diesem Grunde deren Angebote nicht berücksichtigt werden.“
- Sollte diese Protestation keinen Erfolg haben, so wollte die Kommission erklären, daß sie sich gleichwohl an der Steigerung betheiligen werde, jedoch unter Festhaltung der Rechtsverwahrung.
- Die Kommission war ferner in der Lage, in Folge einer Zuschrift der Massaverwaltung, welche das der bernischen Delegation ertheilte Mandat als ein Kollektivmandat in dem strengen Sinne auffaßte, daß nur diejenigen Angebote, welche von der Delegation einmüthig gemacht, resp. von allen fünf Delegirten unterzeichnet werden, als für den Kanton Bern, innert den Schranken der ertheilten Vollmacht, verbindlich anzusehen seien, eine Erklärung auszustellen, gemäß welcher ein Kommissionsmitglied Vollmacht erhielt, für die übrigen Mitglieder zu bieten, diese die betreffenden Angebote genehmigen und jedes einzelne im Verhinderungsfalle demselben Vollmacht zur Unterzeichnung des Protokolls ertheilen.
- Der Massaverwalter theilte auch noch eine Abänderung der Steigerungsbedingungen mit, welche auf die im Bahnhof Luzern befindlichen von der Bern-Luzern-Bahn erstellten Einrichtungen Bezug hatte, zufolge welchen sich das betreffende Inventar größer herausstellte, als es in Art. 3, Ziffer 3 beschrieben war. Ferner machte derselbe noch andere auf das Steigerungsobjekt bezügliche Mittheilungen, die ebenfalls nicht von wesentlichem Belang sind. Sie betreffen:
- eine nachträglich eingelangte Rechnung der Centralbahngesellschaft für Oberbauerneuerung;
 - die Landabschnitte der Strecke Gümliigen-Längnau, welche noch nicht übertragen seien;
 - die Beträge mit der Centralbahn über Mitbenutzung ihrer Bahnhöfe und Bahnstrecken, welche diese Gesellschaft als dahingefallen betrachte;
 - die Verhältnisse bezüglich einiger nicht mit dem Bahnkörper zusammenhängender Landabschnitte.

Die Hauptaufgabe der Kommission jedoch war die Bestimmung der Höhe des Angebotes und es wurde die Diskussion hierüber auf den Tag der Steigerung verlegt und vorgängig der Ankaufswerth der Bahn an der Hand des vorhandenen und neu gesammelten Materials nochmals einläßlich geprüft.

Als Grundlagen unserer Rentabilitätsberechnungen wurden zunächst diejenigen angenommen, welche in dem Berichte des Regierungsrathes und der Großrathskommission vom 28. Dezember 1876 auf Seite 11 und 12 enthalten sind und dann wurden ferner noch ungünstigere Voraussetzungen, in Bezug auf die Steigerung der Einnahmen und Ausgaben aufgestellt und auch nach diesen der Werth der Bahn bestimmt.

Was die Durchführung der Rechnungen selbst betrifft, so kann gesagt werden, daß die Methode, welche in dem erwähnten Berichte auf Seite 13 angewandt ist, auf mathematische Genauigkeit keineswegs Anspruch machen kann, beziehungsweise unvollständig ist. Sie beruht nämlich auf der Grundlage, daß die Summe der an Zins und Zinseszins gelegten Reinerträge während einer Periode gleich sei den Zinsen und Zinseszinsen des am Anfang der Periode auf die Bahn verwendeten Kapitals X während dem gleichen Zeitabschnitt, d. h. es ist am Schlusse desselben kein Defizit vorhanden; die Bahnschuld ist am Anfang und am Ende dieselbe und sie wird durch den nächstfolgenden Jahresertrag weit höher als mit 5 % verzinst.

Unsere nachfolgenden Berechnungen über den Werth der Bern-Luzern-Bahn lösen die Aufgabe allgemein und stützen sich auf folgende Erwägungen:

1. Da zur vollständig betriebsfähigen Instandsetzung auf die Bahn noch ein bestimmtes Kapital verwendet werden muß, so ist der Werth X der Bahn auf eine gewisse Periode bezogen gleich dem Ankaufspreise A mehr diesem noch in die Bahn zu verwendenden Kapital C.
2. Der erste jährliche Reinertrag der Bahn, welcher auf die Periode, für die der Bahnwerth bestimmt werden soll, folgt, muß sein Kapital à 5 % verzinsen, das zusammengefaßt ist aus dem Werthe X der Bahn für diese Periode und den während der gleichen Periode aufgelaufenen Defiziten und Zinsausfällen.

Wir stellen uns nun die Aufgabe, den Bahnwerth für die beiden Perioden, welche in dem erwähnten Berichte vom 28. Dezember 1876 ebenfalls angenommen sind, nämlich:

vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885 und

1. " 1877 " 31. " 1890

zu bestimmen.

Im ersten Fall muß also der Reinertrag pro 1886 ein Kapital à 5 % verzinsen, das gleich ist dem Werthe X der Bahn für die erste Periode mehr den während derselben sich ergebenden Defiziten, incl. Zins und Zinseszins dieser letztern à 5 %. Für den zweiten Fall hingegen, muß der Reinertrag pro 1891 hinreichen zur Verzinsung eines Kapitals à 5 %, das besteht aus dem Werthe X der Bahn für diese zweite Periode und den während dieser Periode entstehenden Defiziten sammt Zins und Zinseszinsen à 5 %.

Diese Rechnungsweise ist die einzig mathematisch richtige und es müssen die Resultate derselben zutreffen, wenn die Erträgnisse des Objectes richtig präliminirt sind.

Die Formeln, nach welchen die Rechnungen durchgeführt werden, sind in der Beilage entwickelt, die Rechnungen selbst aufgestellt und durch Proben die Richtigkeit der gefundenen Bahnwerthe nachgewiesen.

Bevor wir jedoch auf die dahergigen Ergebnisse näher eintreten, ist es nothwendig, zunächst die mutmaßlichen Reinerträge der Bahn in den Jahren 1877 bis und mit 1891 möglichst richtig zu ermitteln.

Wir haben dabei zwei Fälle in Aussicht zu nehmen, und dafür sowohl die Bestimmung der jährlichen Reinerträge, als auch diejenige des Werthes der Bahn für die festgesetzten beider Perioden durchzuführen:

I. Unter Zugrundelegung der gegenwärtig bestehenden Taxen, und

II. Für eine Taxerhöhung von 15 % für den Personenverkehr und Belassung der jetzigen Gütertariife.

Wir bemerken hiebei ausdrücklich, daß eine Taxerhöhung nach Mitgabe der Konzessionen zulässig ist. Diejenige für die Eisenbahn von Bern nach Kröschenbrunnen vom 3./4. August 1857 gestattet eine solche „im Einverständniß mit der Regierung“ ohne Limite, die Konzession für die Bahn von Kröschenbrunnen bis Luzern vom 10. März 1870 eine solche bis auf 20 %.

Wir nehmen nur eine durchgehende Taxerhöhung von 15 % in Berechnung, um nicht höhere Fahrpreise als diejenigen der Konkurrenzbahn über Aarburg zu erhalten.

Bei der gegenwärtigen Lage der schweizerischen Eisenbahnen ist eine mäßige Taxerhöhung überhaupt im Interesse ihrer Existenz angezeigt und es dürfte sogar für die konkurrierende Centralbahn die Zeit eintreten, eine solche auf ihren Linien anzustreben.

I. Werthbestimmung der Bahn unter Zugrundelegung der gegenwärtig bestehenden Taxen.

Es handelt sich zu diesem Zwecke also zunächst um die Ermittlung der jährlichen Reinerträge der Bahn für den betreffenden Zeitraum von 1877 bis und mit 1891. Dieselben ergeben sich, indem man von den jährlichen Bruttoeinnahmen die jährlichen Betriebsausgaben und die jährlichen Einlagen in den Oberbauernenerungs-Fonds abzieht.

Wir haben nun folgende Ausgangspunkte:

Laut der Aufstellung des Massaverwalters der Bern-Luzern-Bahn (siehe früheren Bericht der Großrathskommission Seite 7) betragen:

1. Die Bruttoeinnahmen des ersten Jahres rund Fr. 1,141,000
2. Die Betriebsausgaben des ersten Jahres rund " 1,049,000
3. Die jährliche Einlage in den Oberbauernenerungs-Fond ist zu Fr. 800 per Kilometer festgesetzt; die Gesamteinlage per Jahr beträgt also auf 95 Kilometer Bahnlänge 76,000

Erfahrungsgemäß steigert sich, namentlich bei neuen Bahnen, der Verkehr jedes Jahr und nehmen dadurch die Bruttoeinnahmen sowohl, als auch die Betriebsausgaben von Jahr zu Jahr zu. Diese Vermehrungen zu bestimmen, ist nun zunächst unsere Aufgabe und suchen wir hiezu die nöthigen Anhaltspunkte in der Analogie mit anderen schweizerischen Bahnen.

Der mehrerwähnte Bericht vom 28. Dezember nimmt eine Majoration der Einnahmen von 6 % des Bruttoertrages des ersten Jahres an und begründet dieselbe auf Seite 11 mit der Zusammenstellung der Ergebnisse anderer schweizerischer Bahnen.

Wir haben hierüber neue Untersuchungen wachen lassen und gelangen zu folgendem Tableau, welches rund $\frac{2}{3}$ der sämtlichen schweizerischen Bahnen umfaßt. Die sämtlichen Bahnen der Schweiz sind gegenwärtig circa 2100 Kilometer lang, der nicht beigezogene Drittel beschlägt die neu eröffneten Bahnen, Bergbahnen und schmalspurige, für welche noch keine oder nicht zutreffende Anhaltspunkte vorhanden sind. Die Bruttoeinnahmen von 1868—1873 sind aus der offiziellen Eisenbahnstatistik entnommen, die übrigen aus den betreffenden Geschäftsberichten ausgezogen.

Bahnen.	Länge in Kilometer.	Bruttoeinnahmen per Kilometer.							Anzahl Jahre der Periode.	Durchschnittl. Vermehrung der Brutto- einnahmen.	
		1860.	1863.	1865.	1868.	1870.	1873.	1875.		per Kilo- meter und per Jahr.	in Prozent der Brutto- ein- nahmen des ersten Jahres.
1. Bernische Staatsbahn	86	fr. —	fr. —	fr. 11927	fr. 12551	fr. —	fr. 21495	fr. —	8	fr. 1196	Prozent 10 ₁₀
2. Schweiz. Centralbahn	240	26599	30374	—	36975	—	56926	—	13	2333	8 ₁₈
3. a. Stammnetz	186	26628	32907	—	43222	—	51305	—	13	1898	7 ₁₁
4. b. Zürich-Zug-Luzern	64	—	—	12685	13601	—	20071	22540	10	986	7 ₁₈
5. c. Bülach-Regensberg	20	—	—	—	4712	—	6529	—	5	363	7 ₇₇
6. Suisse occidentale . . .	332	—	—	19302	20513	—	36258	36623	10	1732	9 ₁₀
7. Bulle-Romont	19	—	—	—	7907	—	9713	—	5	361	4 ₁₆
8. Ligne d'Italie	80	—	—	—	6566	—	8314	—	5	350	5 ₁₃
9. Jura industriel	38	—	—	—	15902	—	25221	—	5	1864	11 ₇₇
10. Ver. Schweizerbahnen	275	12128	14818	—	16036	—	22294	25606	15	899	7 ₁₄
11. Toggenburgerbahn . . .	26	—	—	—	—	8021	9728	10481	5	492	6 ₁₁
	1366										

Aus dieser Zusammenstellung der tatsächlichen Verhältnisse ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Vermehrung der Bruttoeinnahmen in Prozenten des Bruttoertrages des ersten Jahres von 7,85%, nach genauer Berechnung mit Berücksichtigung der kilometrischen Längen der einzelnen Bahnen.

Die Bahn Bern-Langnau für sich allein hatte von 1864 bis 1873 eine Vermehrung von 6,3%, die durchgehende Linie Bern-Luzern in den zwei Perioden, welche heute direkt verglichen werden können, nämlich September bis Dezember 1875 und die nämlichen vier Monate des Jahres 1876 eine solche von 7,25%, so daß wir glauben, die schon früher präliminierte Majoration von 6% unbedingt festhalten zu dürfen.

Die Betriebskosten beziffern wir ebenfalls wie auf Seite 12 des früheren Berichtes mit einer Steigerung von 2,2% per Jahr, da Verhandlungen mit der Jura-Bahn-Verwaltung ergeben haben, daß unsere Ansätze hierfür zureichend sind.

Auf allen diesen bisher entwickelten Grundlagen berechnet sich für die Jahre 1877 bis 1891 folgendes Tableau über die Einnahmen, Ausgaben und Reinerträge der Bahn, wobei der Einfluß der Vollenbung der Gotthardbahn, sowohl als anderer in Aussicht stehender Anschlußbahnen nicht in Berechnung gezogen sind, weil hierüber noch keinerlei bestimmte Voraussetzungen gemacht werden können.

Jahr.	Brutto-Einnahmen.		Betriebskosten.		Betriebskosten in % der Brutto- einnahmen.	Oberban- erneuerungs- Fonds.		Reinertrag.	
	im Ganzen.	p. Kilom.	im Ganzen.	p. Kilom.		im Ganz.	p. Kilom.	im Ganzen.	p. Kilom.
	fr.	fr.	fr.	fr.	%	fr.	fr.	fr.	fr.
1877	1,209,500	12,731	1,072,000	11,284	88,7	76,000	800	61,500	647
1878	1,278,000	13,453	1,095,000	11,526	85,7	76,000	800	107,000	1,126
1879	1,346,500	14,174	1,118,000	11,768	83,6	76,000	800	152,500	1,606
1880	1,415,000	14,895	1,141,000	12,011	80,6	76,000	800	198,000	2,084
1881	1,483,500	15,616	1,164,000	12,253	78,5	76,000	800	243,500	2,563
1882	1,552,000	16,337	1,187,000	12,495	76,5	76,000	800	289,000	3,042
1883	1,620,500	17,058	1,210,000	12,737	74,7	76,000	800	334,500	3,521
1884	1,689,000	17,779	1,233,000	12,979	73,0	76,000	800	380,000	4,000
1885	1,757,500	18,500	1,256,000	13,221	71,5	76,000	800	425,500	4,479
1886	1,826,000	19,221	1,279,000	13,463	70,0	76,000	800	471,000	4,958
1887	1,894,500	19,942	1,302,000	13,705	68,7	76,000	800	516,500	5,437
1888	1,963,000	20,663	1,325,000	13,947	67,5	76,000	900	562,000	5,916
1889	2,031,500	21,384	1,348,000	14,189	66,4	76,000	800	607,500	6,395
1890	2,100,000	22,105	1,371,000	14,431	65,3	76,000	800	653,000	6,874
1891	2,168,500	22,826	1,394,000	14,673	64,3	76,000	800	698,500	7,353

Wird nun mit Hilfe dieses Tableaus, dem die Reinerträge entnommen werden und vermittelst der in der Beilage aufgestellten Formeln der Bahnwerth bestimmt, so ergibt sich:

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885

der Werth der Bahn $X = \text{Fr. } 7,690,000.$

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890

der Werth der Bahn $X = \text{Fr. } 10,237,000.$

Die Richtigkeit dieser Rechnungen wird bewiesen durch die in der Beilage enthaltenen Proben.

II. Werthbestimmung der Bahn bei einer Taxenerhöhung von 15 % auf dem Personenverkehr und Belassung der jetzigen Gütertarife.

Aus dem mehrerwähnten frühern Berichte Seite 7 ist ersichtlich, daß von den Bruttoeinnahmen des ersten Betriebsjahres vom 11. August 1875 bis 11. August 1876, im Gesamtbetrage von Fr. 1,108,427, auf den Personenverkehr Fr. 686,442 entfallen.

In Folge einer Taxenerhöhung von 15 % würde sich dieser Ertrag und damit auch die Gesamt-Bruttoeinnahme des Jahres um rund Fr. 102,000 steigern. Die bundesgerichtlichen Experten hatten nach einer andern Rechnungsweise diesen Zuschlag auf Seite 15 ihres Berichtes mit Fr. 108,460 beziffert. Dagegen nehmen wir nun an, daß die Majoration der Bruttoeinnahmen wegen dieser Erhöhung der Personentaxen etwas geringer ausfallen dürfte als 6 % und nur noch 5 % derjenigen des ersten Jahres betrage. Eine geringere Majoration der Roheinnahmen hatte nach Ausweis des hier vor eingeschalteten Tableau's nur die Stumpenbahn Bulle-Romont mit 4,6 %, währenddem alle

übrigen schweizerischen Bahnen eine stärkere Zunahme aufweisen.

Nach diesen gewiß pessimistischen Berechnungen ergäbe sich dann:

Bruttoeinnahmen des ersten Jahres, wie früher Fr. 1,141,000
Zuschlag von 15 % auf dem Personenverkehr " 102,000

Zusammen Fr. 1,243,000

Von dieser Summe nun 5 % Majoration angenommen, mit rund Fr. 62,000 ergibt an Bruttoeinnahmen für 1877 Fr. 1,305,000.

Bezüglich der Betriebskosten haben wir uns bemüht, ebenfalls ungünstigere Voraussetzungen als diejenigen des ersten Berichtes zu machen, indem wir eine stärkere jährliche Vermehrung derselben in Aussicht nehmen. Wir führen dieselben deshalb auf 3 % statt auf 2,2 % der Betriebskosten des ersten Jahres.

Die Betriebskosten des ersten Jahres betragen nach der Rechnung des Massfaverwalters Fr. 1,049,000
Dazu 3 % jährliche Vermehrung mit " 31,000

gibt als Betriebsausgaben pro 1877 Fr. 1,080,000

Diese jährliche Vermehrung der Betriebskosten, im Betrage von Fr. 31,000 dürfte dann jedenfalls hoch genug gegriffen sein.

Als Einlage in den Oberbauernenerungs-fond ist wie früher Fr. 800 per Kilometer berechnet.

Auf diesen Grundlagen berechnet sich in gleicher Weise, wie im Fall I. folgendes Tableau für die Bruttoeinnahmen, Betriebskosten und Reinerträge der Bahn, in den Jahren 1877 bis 1891.

Jahr.	Brutto-Einnahmen.		Betriebskosten.		Betriebskosten in % der Bruttoeinnahmen.	Oberbau-erneuerungs-fonds.		Reinertrag.	
	im Ganzen.	p. Kilom.	im Ganzen.	p. Kilom.		im Ganz.	p. Kilom.	im Ganzen.	p. Kilom.
	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.	%	Fr.	Fr.	Fr.	Fr.
1877	1,305,000	13,737	1,080,000	11,368	82,78	76,000	800	149,000	1,569
1878	1,367,000	14,390	1,111,000	11,694	81,73	76,000	800	180,000	1,896
1879	1,429,000	15,042	1,142,000	12,020	80,70	76,000	800	211,000	2,222
1880	1,491,000	15,995	1,173,000	12,347	78,77	76,000	800	242,000	2,548
1881	1,553,000	16,348	1,204,000	12,673	77,75	76,000	800	273,000	2,875
1882	1,615,000	17,000	1,235,000	13,000	76,75	76,000	800	304,000	3,200
1883	1,677,000	17,653	1,266,000	13,326	75,75	76,000	800	335,000	3,527
1884	1,739,000	18,305	1,297,000	13,652	74,76	76,000	800	366,000	3,853
1885	1,801,000	18,958	1,328,000	13,979	73,77	76,000	800	397,000	4,179
1886	1,863,000	19,611	1,359,000	14,305	73,70	76,000	800	428,000	4,506
1887	1,925,000	20,263	1,390,000	14,632	72,72	76,000	800	459,000	4,831
1888	1,987,000	20,916	1,421,000	14,958	71,75	76,000	800	490,000	5,158
89	2,049,000	21,568	1,452,000	15,284	70,78	76,000	800	521,000	5,484
90	2,111,000	22,221	1,483,000	15,611	70,72	76,000	800	552,000	5,810
91	2,173,000	22,874	1,514,000	15,937	69,77	76,000	800	583,000	6,137

Damit sind wir nun wieder in den Stand gesetzt, vermittelst der beiden allgemeinen Formeln den Werth der Bahn für diesen II. Fall zu bestimmen, indem die Reinerträge des Tableau in die Formeln eingeführt werden.

Indem wir auf die in der Beilage durchgeführten Berechnungen und Proben verweisen, stellen wir hier nur die dahergigen Ergebnisse auf, wie folgt:

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885

ist der Bahnwerth $X = \text{Fr. } 7,387,000,$

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890

ist der Bahnwerth $X = \text{Fr. } 9,116,000.$

* * *

Nach diesen Berechnungen über den wirklichen Werth der Bahn für die angenommenen Fälle und Perioden ist nun der eigentliche Angebotspreis der Bahn zu bestimmen.

Wie bereits im Eingange gesagt, ist zur vollständig betriebsfähigen Zustandstellung der Bahn noch ein gewisses Kapital erforderlich und es ist also der Ankaufspreis der Bahn in jedem einzelnen Falle um dieses Kapital niedriger zu bemessen, als der berechnete jeweilige Werth X der Bahn.

Dieses noch in die Bahn zu steckende Kapital bestimmt sich nun wie folgt:

Betrag für die Geleiseerneuerung auf der Strecke Gümligen-Langnau, wie früher	Fr. 300,000
Betrag für die Ergänzungsarbeiten des Baues, wie früher	" 200,000
Betrag für Rollmaterial, statt der früher angelegten Fr. 400,000 nur	" 250,000
Zusammen	Fr. 750,000

Davon ist abziehen der Werth verfügbarer Landabschnitte längs der Bahn und in der Umgebung der Stationen, welchen die bundesgerichtlichen Experten veranschlagten auf Fr. 325,500, jedoch nach unserer Schätzung zu berechnen ist mit nur

" 250,000

Das noch in die Bahn zu verwendende Kapital beträgt also rund

Fr. 500,000

In Betreff des reduzierten Ansatzes von Fr. 250,000 für Anschaffung von noch nothwendigem Rollmaterial ist zu bemerken, daß dieser Betrag nach daorts aufgestellten Berechnungen von Seite der Jura-Bern-Bahnverwaltung als hinreichend bezeichnet wird. Da die Jura-Bern-Bahn bei dem Ankauf der Bern-Luzern-Bahn durch den Staat selbstverständlich Betriebspächterin bleibt und in dem bestehenden Betriebsvertrage der Zins für das früher der Strecke Bern-Langnau gehörige Rollmaterial bereits inbegriffen ist, so haben wir keinen Grund eine größere Summe für Ergänzungen zu devisiren als von kompetenter Seite zugegeben wird.

Hienach gelangen wir für die Höhe des Angebotes auf die Bahn zu folgenden abschließlichen Zahlen:

I. Bei Zugrundlegung der gegenwärtigen Taxen:

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885

A = Fr. 7,690,000 — Fr. 500,000 = Fr. 7,190,000

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890

A = Fr. 10,237,000 — Fr. 500,000 = Fr. 9,737,000

II. Bei einer Taxenerhöhung von 15 % für den Personenverkehr:

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885

A = Fr. 7,387,000 — Fr. 500,000 = Fr. 6,887,000

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890

A = Fr. 9,116,000 — Fr. 500,000 = Fr. 8,616,000

Wird aus diesen 4 Berechnungen das Mittel gezogen, so ergibt sich eine Summe von Fr. 8,107,500 als Mittelwerth eines höchsten Angebotes.

Es ist wohl selbstverständlich, daß die Besprechung der Höhe des Angebotes in der Kommission verschiedene Ansichten zu Tag förderte, denn wenn auch die Richtigkeit der Rechnungen nicht angezweifelt werden konnte, so waren die einzelnen Mitglieder über die Prämissen derselben, nämlich die Steigerung der Reineinnahmen und der Betriebskosten getheilter Meinung. Immerhin war man darüber einig, daß der reelle Werth der Bahn jedenfalls auf über Fr. 7,000,000 veranschlagt werden dürfte und daß für den Kanton Bern als Bieter noch andere Gesichtspunkte in die Waagschale fallen müssen. Diese Gesichtspunkte, von welchen aus ein Angebot über den eigent-

reellen Werth des Objectes hinaus gerechtfertigt erscheint, seien zunächst die Höhe des schon in der Bahn Seitens des Kantons steckende Kapital von Fr. 9,285,000, das nicht ohne Weiteres preisgegeben werden dürfe. Dieses Kapital setzt sich zusammen wie folgt:

Einschuß der Linie Gümligen-Langnau	Fr. 6,600,000
Subvention des Kantons an Aktien	" 1,750,000
Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung	" 935,000

Zusammen Fr. 9,285,000

Sodann könne nicht übersehen werden, daß der Kanton bei den Jurabahnen schon mit etwas mehr als Fr. 19,000,000 theilhaftig sei und für die Prosperität dieses Unternehmens der Besitz der Linie Bern-Luzern in der gleichen Hand statt in derjenigen einer Konkurrenzgesellschaft eine gewisse Wichtigkeit besitze.

Aus der verschiedenen Werthung dieser Faktoren resultirten verschiedene Anträge für die Höhe eines ernsthaften Angebotes, welche jedoch in definitiver Abstimmung sämmtlich eliminirt wurden, gegenüber dem Grundsatze, welcher die Mehrheit erhielt, daß die Kommission das höchste Angebot an der Steigerung erhalten wolle, sofern dasselbe nicht alles Maß überschreite.

Dieser Standpunkt wurde damit motivirt, daß es der Kommission nicht wohl zustehe, von sich aus über das Schicksal der Bahn zu entscheiden und das Volk das letzte Wort darüber behalten müsse, ob es die Bahn erwerben oder mitstammt den schon darin verwendeten Kapitalien verlieren wolle.

Der Verlauf der Steigerung dürfte Ihnen, Herr Präsident, Herren Großräthe, aus den Zeitungen bekannt sein, und wir beschränken uns darauf anzuführen, daß, nachdem auf den ersten Ausruf das Angebot Seitens der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft von Fr. 6,000,000 erfolgt war, Seitens ihrer Kommission mit einem Ansatze von je Fr. 100,000 bis auf 7,000,000 geboten wurde, welcher Stala auch der Gegner folgte. Von 7 bis 8 Millionen boten wir je Fr. 50,000 auf, was auch von dem Konkurrenten eingehalten wurde. Von Fr. 8,000,000 weg hielten wir den Minimalatz auf Fr. 25,000 inne, worauf bei einem Angebot von Fr. 8,475,000 der Zuschlag an den Staat Bern erfolgte, unter Ratifikationsvorbehalt durch den Großen Rath und das Volk. Die Kommission unterzeichnete das Steigerungsprotokoll, dem ihre früher erwähnte Protestation und Erklärung einverleibt wurde.

Die Kommission setzte ihre Sitzung nach Schluß der Steigerung fort und beschloß einstimmig, in ihrem Berichte an den Großen Rath den Wunsch auszusprechen, derselbe wolle den Steigerungspreis dem Volke zum Entschiede vorlegen. Hievon, sowie vom Steigerungsergebnis wurde dem Präsidenten des Großen Rathes und dem Regierungsrathe sofort Kenntniß gegeben.

Die Kommission hat seither die ganze Angelegenheit nochmals berathen und hebt noch folgende Gründe hervor, welche die Höhe des Angebotes beeinflussten und dasselbe motiviren.

Zunächst mag angeführt werden, daß die Einnahmen, wie sie nun bis Ende Dezember letzten Jahres bekannt und definitiv ausgemittelt sind, sich um Fr. 13,000 höher belaufen, als sie vom Massaverwalter präliminirt waren und unseren Berechnungen zur Grundlage dienten. Auf Seite 1 des früheren Berichtes ist zu ersehen, daß die Massaverwaltung die Einnahmen vom 1. März bis 31. Dezember 1876 auf Fr. 1,012,335 präliminirt hat. Die wirklichen Einnahmen stellen sich nun aber definitiv auf Fr. 1,025,362, also wie bemerkt um Fr. 13,000 höher. Würde auf Grundlage dieser wirklichen Mehreinnahmen der Bahnwerth berechnet, so würde derselbe mit berücksichtigten Tableau's für die verschiedenen Perioden und Voraussetzungen um Fr. 395,000, Fr. 430,000, Fr. 398,000, Fr. 437,000 der Reihenfolge nach höher stehen als die von uns berechneten Werthe oder

im Mittel um Fr. 415,000. Das Mittel der Rechnungen über den Angebotswerth der Bahn hat ergeben Fr. 8,107,500. Der Werth nach den wirklichen Einnahmen wäre höher um 415,000 und die Angebotssumme würde sich sonach stellen auf Fr. 8,522,500 oder wir wären mit dem höchsten Gebot von Fr. 8,475,000 noch beinahe Fr. 50,000 unter dem wirklichen Werthe geblieben.

Die Vermehrung der Einnahmen, welcher sich die Bahn trotz der Ungunst der Zeiten erfreut, ist ein Beweis dafür, daß die bisherigen Annahmen hierüber keineswegs zu optimistisch waren; in dieser Richtung darf zu weiterer Beruhigung darauf hingewiesen werden, daß der mit der Centralbahn abgeschlossene Konkurrenzvertrag über die Theilung des zwischen Bern und Luzern transitirenden Güterverkehrs seine Wirkung zu Gunsten der Bern-Luzern-Bahn erst im laufenden Jahre zur Geltung bringen wird, so daß nach der Ansicht kompetentester Eisenbahn-Fachmänner die Bruttoeinnahmen schon des laufenden Jahres auf einen höhern Betrag als denjenigen, welchen wir oben berechnet, sich belaufen werden.

Der Ankauftspreis entspräche sonach dem realen Werth des Objectes, ohne daß wir die Faktoren eines speziellen Mehrwerthes für den Kanton in Rechnung setzen müßten. Bleibende Lasten werden also dem Kantone durch die Erwerbung der Bahn zum Steigerungspreise keineswegs erwachsen, sondern nur vorübergehende, die z. B. eine Steuererhöhung absolut nicht nach sich ziehen können.

Dagegen sind an den Besitz der Bahn indirekte Vortheile geknüpft, die wir zum Theil bereits erwähnten.

Der Kanton kommt bei Ratifikation des Steigerungspreises nicht in die Lage circa neun Millionen Franken bereits verwendetes Staatsvermögen abschreiben zu müssen, sondern hat die wenn auch entfernte Aussicht, eine etwelche Verzinsung hierfür zu erlangen. Ueberdies wird das Netz der Jura-Bern-Bahn durch den Betrieb der Linie der Bern-Luzern-Bahn einen gewissen Mehrwerth erlangen, der dem Kanton wiederum in der Hauptsache zu Gute kommt.

Werfen wir zum Schluß noch einen Blick auf die bisher vom Kanton Bern befolgte Eisenbahnpolitik, so glauben wir von der zuversichtlichen Hoffnung ausgehen zu können, daß das vollständige Netz der Jura-Bern-Bahn in wenigen Jahren dem Kanton befriedigende Erträgnisse liefern werde. Es erscheint uns daher in keiner Weise motivirt, daß in einem Momente, wo der Kanton mit seinen Eisenbahnen im Aufgang befindlich ist, die alten Gegner seiner Eisenbahnpolitik hingegen im Niedergange sind, er seine bislang aufrechterhaltene Stellung aufgeben und auf diese Weise das Volk seine eigenen Interessen aufs Empfindlichste schädigen dürfe.

Endlich liegt es nahe, daß einzig durch den Ankauf dieser Bahn die auf dieselbe zunächst basirenden Linien ihrer Verwirklichung entgegenstehen können, ebenso wie auch die übrigen kantonalen Eisenbahnprojekte dadurch gefördert werden.

Wir schließen die Berichterstattung über das uns erteilte Mandat, indem wir Ihnen, Herr Präsident, Herren Großräthe, beantragen, daß von uns gemachte Angebot von Fr. 8,475,000 zu genehmigen.

Mit Hochschätzung!

Bern, 31. Januar 1877.

Die Steigerungskommission der Bern-Luzern-Bahn:

Ott, Berichterstatter.

Michel.

Andr. Schmied.

Karrer.

J. Seßler.

Beilage.

Berechnungen über den Werth der Bern-Luzern-Bahn.

Die folgenden Berechnungen über den Werth der Bern-Luzern-Bahn stützen sich auf die nachstehenden Grundlagen, wie sie auch in dem vorstehenden Bericht enthalten sind.

1) Da zur vollständig betriebsfähigen Instandstellung der Bahn noch ein bestimmtes Kapital verwendet werden muß, so ist der Werth X der Bahn, bezogen auf eine gewisse Periode, gleich dem Ankauftspreis A, mehr diesem noch in die Bahn zu verwendenden Kapital C, oder es ist also

$$X = A + C \text{ und } A = X - C.$$

2) Derjenige erste jährliche Reinertrag der Bahn, welcher auf die Periode, für die der Bahnwerth bestimmt werden soll, folgt, muß ein Kapital à 5% verzinzen, daß zusammengelegt ist aus dem Werthe X der Bahn für diese Periode und den während der gleichen Periode aufgelaufenen Defiziten und Zinsausfällen.

Unsere Aufgabe besteht nun zunächst darin, den Bahnwerth X für die beiden Perioden

vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885, und

vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890

zu bestimmen.

Wenn wir nun ferner die jährlichen Reinerträge der Bahn, d. h. die Erträgnisse derselben nach Abzug der Betriebskosten und der Einlage in den Oberbauerneuerungs-Fonds in folgender Weise bezeichnen:

mit R_{77} den Reinertrag pro 1877,
 " R_{78} " " " 1878,
 " R_{79} " " " 1879,
 " R_{80} " " " 1880, u. s. f.

mit R_{86} den Reinertrag pro 1886, u. s. f.

mit R_{90} den Reinertrag pro 1890, und

" R_{91} " " " 1891,

so ergeben sich, gestützt auf obige Grundlagen (Ziffer 2), zur Bestimmung des Bahnwerthes X folgende Formeln, wobei zu beachten ist, daß

1. Durch Multiplikation eines Kapitals mit 0,05 der Jahreszins desselben zu 5% berechnet wird, daß ferner
2. Durch Division eines Reinertrages durch 0,05 die Kapitalisirung desselben zu 5% ausgeführt, und endlich
3. Durch Multiplikation von Beträgen mit den Faktoren $1,05^{14}$, $1,05^{13}$, $1,05^{12}$, ..., $1,05^8$, $1,05^7$, ..., $1,05^2$, $1,05^1$ die Zinseszinsberechnung für dieselben auf die Dauer der entsprechenden Periode vorgenommen wird, wobei die Exponenten 14, 13, 12, ..., 8, 7, ..., 2, 1 jedesmal die Anzahl Jahre bezeichnen, während welcher die Zinseszinsberechnung zu geschehen hat.

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885.

$$R_{86} = 0,05 X + 0,05 [(0,05 X - R_{77}) \cdot 1,05^8 + (0,05 X - R_{78}) \cdot 1,05^7 + (0,05 X - R_{79}) \cdot 1,05^6 + (0,05 X - R_{80}) \cdot 1,05^5 + (0,05 X - R_{81}) \cdot 1,05^4 + (0,05 X - R_{82}) \cdot 1,05^3 + (0,05 X - R_{83}) \cdot 1,05^2 + (0,05 X - R_{84}) \cdot 1,05^1 + (0,05 X - R_{85}) \cdot 1,0].$$

Aus dieser ursprünglichen Aufstellung geht durch einige algebraische Zusammenzüge folgende Schlußformel für die erste Periode hervor:

$$X \cdot 1,05^9 = \frac{R_{86}}{0,05} + (R_{77} \cdot 1,05^8 + R_{78} \cdot 1,05^7 + R_{79} \cdot 1,05^6 + R_{80} \cdot 1,05^5 + R_{81} \cdot 1,05^4 + R_{82} \cdot 1,05^3 + R_{83} \cdot 1,05^2 + R_{84} \cdot 1,05^1 + R_{85} \cdot 1,0).$$

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890.

$$R_{91} = 0,05 X + 0,05 [(0,05 X - R_{77}) \cdot 1,05^{13} + (0,05 X - R_{78}) \cdot 1,05^{12} + (0,05 X - R_{79}) \cdot 1,05^{11} + (0,05 X - R_{80}) \cdot 1,05^{10} + (0,05 X - R_{81}) \cdot 1,05^9 + (0,05 X - R_{82}) \cdot 1,05^8 + (0,05 X - R_{83}) \cdot 1,05^7 + (0,05 X - R_{84}) \cdot 1,05^6 + (0,05 X - R_{85}) \cdot 1,05^5 + (0,05 X - R_{86}) \cdot 1,05^4 + (0,05 X - R_{87}) \cdot 1,05^3 + (0,05 X - R_{88}) \cdot 1,05^2 + (0,05 X - R_{89}) \cdot 1,05^1 + (0,05 X - R_{90}) \cdot 1,0].$$

Aus dieser Gleichung folgt ebenso durch Vornahme einiger Zusammenzüge die Schlußformel für die zweite Periode:

$$X \cdot 1,05^{14} = \frac{R_{91}}{0,05} + (R_{77} \cdot 1,05^{13} + R_{78} \cdot 1,05^{12} + R_{79} \cdot 1,05^{11} + R_{80} \cdot 1,05^{10} + R_{81} \cdot 1,05^9 + R_{82} \cdot 1,05^8 + R_{83} \cdot 1,05^7 + R_{84} \cdot 1,05^6 + R_{85} \cdot 1,05^5 + R_{86} \cdot 1,05^4 + R_{87} \cdot 1,05^3 + R_{88} \cdot 1,05^2 + R_{89} \cdot 1,05^1 + R_{90} \cdot 1,0).$$

Diese allgemeinen zwei Schlußformeln lassen sich in Worten auch in folgender Weise ausdrücken:

Der Werth der Bahn am Ende einer Periode ist gleich dem à 5 % kapitalisirten Reinertrag des auf die Periode nächstfolgenden Jahres, mehr der Summe der während dieser Periode entstehenden und an Zins und Zinseszins gelegten Reinerträge der Bahn.

Die Werthbestimmung der Bahn für die beiden festgesetzten Perioden hat nun für die zwei folgenden Fälle zu geschehen:

I. Bei Zugrundelegung der gegenwärtigen Taren, wobei eine Majoration der Bruttoeinnahmen von 6 % und eine Vermehrung der Betriebsausgaben von 2,2 % derjenigen des ersten Jahres vorausgesetzt wird.

II. Bei einer Tarenenerhöhung von 15 % auf dem Personenverkehr und Belassung der jetzigen Gütertarife.

Für diesen Fall ist als Majoration der Bruttoeinnahmen 5 %, und als Vermehrung der Betriebskosten 3 % derjenigen des ersten Jahres angenommen.

In beiden Fällen bilden die Bruttoeinnahmen des ersten Jahres mit Fr. 1,141,000 und die Betriebsausgaben während des gleichen Zeitraums mit Fr. 1,049,000 den Ausgangspunkt, und wird ferner als jährliche Einlage in den Oberbauernenerungs-Fonds per Kilometer Fr. 800 in Rechnung gebracht.

Auf diesen Grundlagen berechnen sich für die zwei obigen Fälle die beiden im Bericht enthaltenen Tableaux über die Bruttoeinnahmen, Betriebsausgaben und Reinerträge der Bahn. Mit Hilfe dieser Tableaux und vermittelst unserer oben entwickelten allgemeinen Formeln sind wir nun im Stande den Bahnwerth in jedem einzelnen Fall zu bestimmen, indem wir die jährlichen Reinerträge der Bahn den Tableaux entnehmen und in die Formeln substituieren.

Wir führen nun die Rechnung für die verschiedenen Fälle durch.

I. Werthbestimmung der Bahn bei Zugrundelegung der gegenwärtigen Taren.

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885.

$$X \cdot 1,05^9 = \frac{R_{86}}{0,05} + (R_{77} \cdot 1,05^8 + R_{78} \cdot 1,05^7 + R_{79} \cdot 1,05^6 + R_{80} \cdot 1,05^5 + R_{81} \cdot 1,05^4 + R_{82} \cdot 1,05^3 + R_{83} \cdot 1,05^2 + R_{84} \cdot 1,05^1 + R_{85} \cdot 1,0).$$

Durch Substituierung der Reinerträge folgt hieraus:
 $1,55133 \cdot X = 9,420,000 + 2,522,300 = 11,942,300,$
 woraus der Werth der Bahn
 $X = \text{Fr. } 7,690,000.$

Die Richtigkeit dieser Rechnung ergibt sich aus nachstehender Probe.

Der soeben gefundene Bahnwerth von Fr. 7,690,000 erfordert zu 5 % jährlich Fr. 384,500 Zins. Entnehmen wir wieder dem betreffenden Tableau die jährlichen Reinerträge der Bahn, so erhalten wir folgende Zusammenstellung:

Jahr.	Verzinsung.	Reinertrag.	Jährliche Defizite.	Werth derselben Ende 1885.
1877	384,500	61,500	323,000	$323,000 \times 1,05^8 = 477,200$
1878	384,500	107,000	277,500	$277,500 \times 1,05^7 = 390,400$
1879	384,500	152,500	232,000	$232,000 \times 1,05^6 = 310,900$
1880	384,500	198,000	186,500	$186,500 \times 1,05^5 = 238,000$
1881	384,500	243,500	141,000	$141,000 \times 1,05^4 = 171,300$
1882	384,500	289,000	95,500	$95,500 \times 1,05^3 = 110,500$
1883	384,500	334,500	50,000	$50,000 \times 1,05^2 = 55,100$
1884	384,500	380,000	4,500	$4,500 \times 1,05^1 = 4,700$

Summe aller Defizite sammt Zins und Zinseszinsen bis Ende 1885 Fr. 1,758,100

Für das Jahr 1885 ergibt sich ein Reinertrag, welcher sich bezieht auf Fr. 425,500

— 384,500 = Fr. 41,000

Das wirkliche Defizit beträgt somit auf Ende 1885 Fr. 1,717,100

Addiren wir dazu den obigen Bahnwerth X mit Fr. 7,690,000

so ergibt sich, daß bis Ende 1885 für die Bahn ein Kapital von Fr. 9,407,100

verrechnet werden muß, welches durch den Reinertrag pro 1886 im Betrage von Fr. 471,000 mit 5 % verzinst wird, was wir auch durch diese Probe beweisen wollten.

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890.

$$X \cdot 1,05^{14} = \frac{R_{91}}{0,05} + (R_{77} \cdot 1,05^{13} + R_{78} \cdot 1,05^{12} + R_{79} \cdot 1,05^{11} + R_{80} \cdot 1,05^{10} + R_{81} \cdot 1,05^9 + R_{82} \cdot 1,05^8 + R_{83} \cdot 1,05^7 + R_{84} \cdot 1,05^6 + R_{85} \cdot 1,05^5 + R_{86} \cdot 1,05^4 + R_{87} \cdot 1,05^3 + R_{88} \cdot 1,05^2 + R_{89} \cdot 1,05^1 + R_{90} \cdot 1,0).$$

Setzen wir aus dem betreffenden Tableau wieder die Reinerträge in diese Formel ein, so erhalten wir

$1,97993 X = 13,970,000 + 6,299,200 = 20,269,200,$
 woraus der Werth der Bahn

$X = \text{Fr. } 10,237,000.$

Die Richtigkeit dieser Rechnung zeigt wieder die nachfolgende Probe.

Der erhaltene Bahnwerth $X = \text{Fr. } 10,237,000$ erfordert zu 5 % jährlich rund Fr. 512,000 Zins. In Verbindung mit den jährlichen Reinerträgen laut entsprechendem Tableau ergibt sich wieder folgende Zusammenstellung:

Jahr.	Verzinsung.	Reinertrag.	Jährliche Defizite.	Werth derselben Ende 1890.
1877	512,000	61,500	450,500	$450,000 \times 1,05^{13} = 849,500$
1878	512,000	107,000	405,000	$405,000 \times 1,05^{12} = 724,000$
1879	512,000	152,500	359,500	$359,500 \times 1,05^{11} = 614,900$
1880	512,000	198,000	314,000	$314,000 \times 1,05^{10} = 511,500$
1881	512,000	243,500	268,500	$268,500 \times 1,05^9 = 416,500$
1882	512,000	289,000	223,000	$223,000 \times 1,05^8 = 329,500$
1883	512,000	334,500	177,500	$177,500 \times 1,05^7 = 249,800$
1884	512,000	380,000	132,000	$132,000 \times 1,05^6 = 176,900$
1885	512,000	425,500	86,500	$86,500 \times 1,05^5 = 110,400$
1886	512,000	471,000	41,000	$41,000 \times 1,05^4 = 49,800$

Summe aller Defizite sammt Zins und Zinseszinsen bis Ende 1890 . . . Fr. 4,032,800

Jahr.	Verzinsung.	Reinertrag.	Jährliche Mehrerträge.	Werth derselben Ende 1890.
1887	512,000	516,500	4,500	$4,500 \times 1,05^3 = 5,200$
1888	512,000	552,000	50,000	$50,000 \times 1,05^2 = 55,100$
1889	512,000	607,500	95,500	$95,500 \times 1,05^1 = 100,300$
1890	512,000	653,000	141,000	$141,000 \times 1,0 = 141,000$

Summe aller Mehrerträge sammt Zins und Zinseszinsen bis Ende 1890 . . . Fr. 301,600

Wir haben also gefunden

Summe aller Defizite sammt Zins und Zinseszins bis Ende 1890 . . . Fr. 4,032,800

und Summe aller Mehrerträge sammt Zins und Zinseszins bis Ende 1890 . . . " 301,600

Es verbleibt sonach als wirkliches Defizit bis Ende 1890 . . . Fr. 3,731,200

Addiren wir hinzu den Bahnwerth X für diese Periode mit . . . " 10,237,000

so finden wir, daß bis Ende 1890 ein Kapital von . . . Fr. 13,968,200

für die Bahn verrechnet werden muß. Dieses Kapital wird aber durch den Reinertrag der Bahn pro 1891, der laut Tableau Fr. 698,500 beträgt, mit 5% verzinst, was wir durch diese Probe nachweisen wollten.

II. Werthbestimmung der Bahn bei einer Taxenerhöhung von 15% auf dem Personenverkehr und Belassung der jetzigen Gütertarife.

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885.

$$X \cdot 1,05^9 = \frac{R_{86}}{0,05} + (R_{77} \cdot 1,05^8 + R_{78} \cdot 1,05^7 + R_{79} \cdot 1,05^6 + R_{80} \cdot 1,05^5 + R_{81} \cdot 1,05^4 + R_{82} \cdot 1,05^3 + R_{83} \cdot 1,05^2 + R_{84} \cdot 1,05^1 + R_{85} \cdot 1)$$

In diese Formel die Reinerträge aus dem betreffenden Tableau eingesetzt, gibt

$$1,55133 X = 8,560,000 + 2,899,400 = 11,459,400,$$

woraus der Bahnwerth $X = \text{Fr. } 7,387,000$.

Daß diese Rechnung richtig ist, wollen wir wieder durch folgende Probe nachweisen.

Der soeben gefundene Bahnwerth $X = \text{Fr. } 7,387,000$ erfordert jährlich à 5% rund Fr. 369,400 Zins. In derselben Weise wie früher ergibt sich wieder folgende tabellarische Zusammenstellung:

Jahr.	Verzinsung.	Reinertrag.	Jährliche Defizite.	Werth derselben Ende 1885.
1877	369,400	149,000	220,400	$220,400 \times 1,05^8 = 325,600$
1878	369,400	180,000	189,400	$189,400 \times 1,05^7 = 266,500$
1879	369,400	211,000	158,400	$158,400 \times 1,05^6 = 212,300$
1880	369,400	242,000	127,400	$127,400 \times 1,05^5 = 162,600$
1881	369,400	273,000	96,400	$96,400 \times 1,05^4 = 117,200$
1882	369,400	304,000	65,400	$65,400 \times 1,05^3 = 75,700$
1883	369,400	335,000	34,400	$34,400 \times 1,05^2 = 37,900$
1884	369,400	366,000	3,400	$3,400 \times 1,05^1 = 3,600$

Summe aller Defizite sammt Zins und Zinseszinsen bis Ende 1885 . . . Fr. 1,201,400

Für das Jahr 1885 ergibt sich ein Mehrertrag, welcher sich bezieht auf Fr. 397,000

— 369,400 = . . . Fr. 27,600

Es beträgt daher das wirkliche Defizit auf Ende 1885 . . . Fr. 1,173,800

Addiren wir dazu den oben erhaltenen Bahnwerth X mit . . . " 7,387,000

so ergibt sich, daß im Ganzen bis Ende 1885 ein Kapital von . . . Fr. 8,560,800

für die Bahn berechnet werden muß, das aber, wie wir durch diese Rechnung zeigen wollen, durch den Reinertrag pro 1886, der Fr. 428,000 beträgt, zu 5% verzinst wird.

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890.

$$X \cdot 1,05^{14} = \frac{R_{91}}{0,05} + (R_{77} \cdot 1,05^{13} + R_{78} \cdot 1,05^{12} + R_{79} \cdot 1,05^{11} + R_{80} \cdot 1,05^{10} + R_{81} \cdot 1,05^9 + R_{82} \cdot 1,05^8 + R_{83} \cdot 1,05^7 + R_{84} \cdot 1,05^6 + R_{85} \cdot 1,05^5 + R_{86} \cdot 1,05^4 + R_{87} \cdot 1,05^3 + R_{88} \cdot 1,05^2 + R_{89} \cdot 1,05^1 + R_{90} \cdot 1)$$

Durch Substitution der Reinerträge aus dem entsprechenden Tableau ergibt sich hieraus wieder

$$1,97993 X = 11,660,000 + 6,390,000 = 18,050,000$$

woraus der Werth der Bahn $X = \text{Fr. } 9,116,000$.

Um die Richtigkeit dieser Rechnung zu zeigen, machen wir wieder die folgende Probe.

Der erhaltene Bahnwerth $X = \text{Fr. } 9,116,000$ erfordert zu 5% jährlich rund Fr. 456,000 Zins. In gleicher Weise wie früher erhalten wir nun wieder folgende Tabelle:

Jahr.	Verzinsung.	Reinertrag.	Jährliche Defizite.	Werth derselben Ende 1890.
1877	456,000	149,000	307,000	$307,000 \times 1,05^{13} = 578,900$
1878	456,000	180,000	276,000	$276,000 \times 1,05^{12} = 494,500$
1879	456,000	211,000	245,000	$245,000 \times 1,05^{11} = 419,000$
1880	456,000	242,000	214,000	$214,000 \times 1,05^{10} = 348,600$
1881	456,000	273,000	183,000	$183,000 \times 1,05^9 = 283,900$
1882	456,000	304,000	152,000	$152,000 \times 1,05^8 = 224,600$
1883	456,000	335,000	121,000	$121,000 \times 1,05^7 = 170,300$
1884	456,000	366,000	90,000	$90,000 \times 1,05^6 = 120,600$
1885	456,000	397,000	59,000	$59,000 \times 1,05^5 = 75,300$
1886	456,000	428,000	28,000	$28,000 \times 1,05^4 = 34,000$

Summe aller Defizite sammt Zins und Zinseszinsen bis Ende 1890 . . . Fr. 2,749,700

Jahr.	Verzinsung.	Reinertrag.	Jährliche Mehrerträge.	Werth derselben Ende 1890.
1887	456,000	459,000	3,000	$3,000 \times 1,05^3 = 3,500$
1888	456,000	490,000	34,000	$34,000 \times 1,05^2 = 37,500$
1889	456,000	521,000	65,000	$65,000 \times 1,05^1 = 68,200$
1890	456,000	552,000	96,000	$96,000 \times 1,0 = 96,000$

Summe aller Mehrerträge sammt Zins und Zinseszins bis Ende 1890 . . . Fr. 205,200

Wir haben somit gefunden:

Summe aller Defizite sammt Zins und Zinseszinsen bis Ende 1890 Fr. 2,749,700
 Summe aller Mehrerträge sammt Zins und Zinseszinsen bis Ende 1890 " 205,200
 und es verbleibt also als wirkliches Defizit bis Ende 1890 Fr. 2,544,500
 Hiezu den Bahnwerth X für diese Periode addirt mit " 9,116,000
 ergibt, daß bis Ende 1890 für die Bahn ein Kapital von rund Fr. 11,660,000 zu verrechnen ist. Dasselbe wird aber durch den folgenden Reinertrag der Bahn pro 1891, im Betrage von Fr. 583,000, mit 5% verzinst, was wir auch durch diese Proberrechnung zeigen wollten.

* * *

Nachdem wir in Vorstehendem den Werth X der Bahn für die verschiedenen Fälle und Perioden bestimmt haben, bleibt uns zum Schluß noch übrig den eigentlichen Ankaufspreis A der Bahn für die gleichen vier Fälle zu berechnen.

Es dient uns hiezu die Eingangs aufgestellte Gleichung $A = X - C$.

Laut der in vorstehendem Bericht enthaltenen Spezifikation, ist das zur vollständig betriebsfähigen Instandsetzung der Bahn noch erforderliche Kapital C festgesetzt auf Fr. 500,000.

Indem wir nun diesen Werth von C und den jeweiligen Bahnwerth X in obige Gleichung einführen, so ergeben sich für den Ankaufspreis der Bahn in unsern vier Fällen folgende Werthe:

- I. a. $A = 7,690,000 - 500,000 = \text{Fr. } 7,190,000$
- I. b. $A = 10,237,000 - 500,000 = \text{Fr. } 9,737,000$
- II. a. $A = 7,387,000 - 500,000 = \text{Fr. } 6,887,000$
- II. b. $A = 9,116,000 - 500,000 = \text{Fr. } 8,616,000$

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

Herr Präsident,

Herren Regierungsräthe!

Unterm 28. Dezember 1876 haben Sie in Verbindung mit der Spezialkommission dem Großen Rathe einen Bericht, betreffend die Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton Bern, vorgelegt.

In diesem Berichte wurde der Große Rath um die Ermächtigung angegangen:

1. Zur Bestellung der Baar-Kautiön von Fr. 150,000, um bei der Steigerung als Bieter unter Ratifikationsvorbehalt zugelassen zu werden;
2. an der Steigerung bis auf den Schätzungswerth von 6 Millionen Franken bieten zu dürfen, und
3. mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahn auf Grundlage des im Berichte entwickelten Vorschlages ein Abkommen zu schließen.

Die Zwischenzeit von Abfassung des Berichtes bis zur Großrathssitzung (28. Dezember 1876 bis 8. Januar 1877) wurde benutzt, um unter Mitwirkung der hiezu in Anspruch genommenen Bankinstitute, der Kantonalbank und der eidgenössischen Bank in Bern, den Obligationsgläubigern die im Berichte enthaltene Abfindungsproposition zur Kenntniß zu bringen und sie einzuladen, ihre Zustimmung zu derselben zu

erklären, wonach für je eine Obligation von Fr. 1000 eine Staatsobligation des Kantons Bern von Fr. 585, verzinslich zu $4\frac{1}{2}\%$ jährlich vom 1. Januar 1877 ab und rückzahlbar Ende 1885, verabsolgt worden wäre.

Es langten jedoch sehr wenige Zustimmungserklärungen ein, und die Basler Handelsbank, welche von den 10,000 Obligationen etwa 8400 Stück in ihren Händen hatte, mit der Vollmacht, eine Aktiengesellschaft zu gründen, um die Bahn zu Händen derselben selbst an der Steigerung zu erwerben, lehnte nicht nur Vergleichungsunterhandlungen mit dem Kanton Bern ab, sondern sie ließ durch den Verwaltungsrath der neuen Aktiengesellschaft einen Vertrag mit der schweizerischen Centralbahngesellschaft abschließen. Nach demselben sollte die Centralbahn den Betrieb der Bahn übernehmen, das fehlende Aktienkapital für die nicht beigetretenen 1600 Obligationen und einen Theil des neu zu beschaffenden Obligationenkapitals liefern und die Baar-Kautiön zur Berechtigung der Theilnahme an der Steigerung mit Fr. 150,000 erlegen.

Das Bekanntwerden dieses Vertrages gab der Befürchtung Raum, es werde die Bahn an der Steigerung von der neuen Aktiengesellschaft in Verbindung mit der Centralbahn gekauft und der Kanton Bern bei einer limitirten Vollmacht, wie solche dem Großen Rathe beantragt war, nicht in der Lage sein, seine Interessen an der Steigerung so zu wahren, daß die Angelegenheit dem Volkssentscheide unterbreitet werden könne. Deshalb brachte die großrathliche Spezialkommission mit Zustimmung des Regierungsrathes neue der Sachlage angemessene Vorschläge an den Großen Rath und diese hohe Behörde beschloß am 8. Januar 1877:

1. Der Große Rath ernennet eine Kommission von fünf Mitgliedern und ertheilt derselben Vollmacht, sich im Namen des Kantons Bern bei der am 15. Januar nächsthin stattfindenden Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk.
2. Der Regierungsrath wird beauftragt, die bisherige Kautiön von Fr. 150,000 zu bestellen.
3. Der Regierungsrath, in Verbindung mit der bestehenden großrathlichen Eisenbahnkommission, wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, mit denselben ein Abkommen zu schließen.

Um zunächst noch vor der Steigerung zu Unterhandlungen mit den Obligationsgläubigern Zeit zu gewinnen, wandte sich der Regierungsrath im Einverständnisse mit der Großrathskommission durch zwei verschiedene Eingaben an das Bundesgericht mit dem Gesuche, um Verschiebung des Steigerungstermins, indem er dabei darauf hinwies, daß gegen die Zulassung der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft, des voraussichtlich einzigen Konkurrenten, zur Steigerung sich gegründete Einwendungen erheben lassen, da diese Gesellschaft nicht gesetzlich konstituiert sei, und auch nicht allen Vorschriften der Steigerungsbedingungen rechtzeitig Genüge geleistet habe. Das Bundesgericht glaubte indeß auf diese Verschleppungsbegehren nicht eintreten zu können und so ging denn am 15. Januar die Steigerung vor sich.

An derselben nahmen als Bieter, welche die geforderte Baarkautiön gestellt hatten, Theil: der Kanton Bern und die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft und es wurde die Bahn dem Kanton Bern als dem Höchstbietenden, um den Kaufpreis von Fr. 8,475,000 zugeschlagen.

Die Kommission von fünf Mitgliedern, welche die ihr vom Großen Rathe ertheilte Vollmacht vollzog, hat über die

Ausführung ihres Mandats einen besondern Bericht erstattet, auf welchen wir hier in Betreff des Verlaufes der Steigerung, sowie in Betreff des von der Kommission gegen die Zulassung der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft abgegebenen Protestes verweisen können.

Gleich nach der Steigerung, am 17. Januar, beschloß nun der Regierungsrath, in weiterer Vollziehung des Großrathsbeschlusses, sub Ziffer 3, es seien um womöglich die dem Kanton durch das Steigerungsergebniß auffallende Last zu vermindern und um die Gläubiger statt in Vaar durch Staats-schuldscheine ausweisen zu können, mit denselben neue Vergleichsunterhandlungen anzuknüpfen und zu Erreichung dieses Zweckes ein Ausschuß zu bestellen. Die Großrathskommission trat diesem Beschlusse bei und bezeichnete zwei Mitglieder des Ausschusses, während der Regierungsrath die beiden andern ernannte.

Dieser Ausschuß setzte sich zunächst mit dem Verwaltungsrath der neuen Aktiengesellschaft als Vertreter der großen Mehrzahl der Obligationäre in Verbindung, indem er den Obligationären für je Fr. 1000 Obligationsskapital Fr. 750 Staatsobligationen *al pari* zinsbar zu $4\frac{1}{2}\%$ seit 1. Januar 1877 und rückzahlbar Ende 1890 anbot. Dieses Anerbieten wurde aber vom Verwaltungsrathe abgelehnt, so daß alle Unterhandlungen als gescheitert betrachtet werden müssen. Der genannte Verwaltungsrath machte nämlich zwar auch seinerseits Gegenvorschlüge, welche er der von ihm vertretenen Aktionärversammlung zur Annahme zu empfehlen versprach. Allein dieselben waren durchaus unannehmbarer Natur: es wurden für je Fr. 1000 Obligationsskapital Fr. 800 Staatsobligationen à $4\frac{1}{2}\%$ gefordert und noch dazu „unter Vorbehalt des Kurs und andern Bedingungen“, so daß der Staat Bern bei Annahme dieser Vorschläge noch ungünstiger weggekommen wäre, als bei Festhalten am Steigerungsergebnisse. Es ist demnach, wie gesagt, als feststehend zu betrachten, daß auf dem Wege der Unterhandlungen mit den Gläubigern zu keinem Resultate zu gelangen ist, sondern es sich vielmehr nur noch um Genehmigung oder Nichtgenehmigung des an der Steigerung im Namen des Kantons Bern gegebenen Angebotes handeln kann. Die Frage stellt sich demnach einfach dahin: will der Kanton die Bern-Luzern-Bahn um den von der Steigerungskommission des Großen Rathes gebotenen Kaufpreis von Fr. 8,475,000 erwerben oder will er die Bahn in dritte Hände übergehen lassen? Eine dritte Alternative, von der man etwa noch gesprochen hat, daß nämlich der Kanton das Steigerungsgebot zwar nicht ratifiziren, wohl aber seinerseits ein neues, niedrigeres Angebot machen und es auf eine zweite Steigerung ankommen lassen solle, ist durchaus ausgeschlossen und es würde ein solches Vorgehen, ohne allen Zweifel, einfach den Erwerb der Bahn durch die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft zur Folge haben. Abgesehen nämlich davon, daß die Nichtgenehmigung des Steigerungsangebotes den Verlust der bestellten Baarkautions von Fr. 150,000 zu Gunsten der Masse zur Folge hätte, und daß eine nochmalige Betheiligung des Kantons an einer Steigerung jedenfalls auf Schwierigkeiten stoßen würde, läßt sich mit Sicherheit behaupten, daß die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft einen Erwerb der Bahn durch den Kanton um einen irgend erheblich günstigeren Preis nicht zulassen, sondern eher die Bahn auf eigene Rechnung erwerben würde. Dieß zeigt sowohl das Verhalten dieser Gesellschaft an der abgehaltenen Steigerung, wo ihr letztes Gebot nur um Fr. 25,000 hinter dem Höchstgebote des Kantons zurückblieb, als die seitherige schroffe Ablehnung aller Vergleichsvorschläge durch den Verwaltungsrath der Gesellschaft. Es stehen eben, wie der mit der Centralbahn geschlossene Vertrag genugsam gezeigt hat, hinter dieser Gesellschaft mächtige

Eisenbahninteressen, welche die wichtige Linie Bern-Luzern dem bernischen Eisenbahnnetz entfremden und für das Netz der Centralbahn gewinnen möchten, und es ist demnach durchaus nicht daran zu zweifeln, daß die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft die Linie erwerben würde, wenn der Kanton Bern sein Angebot irgendwie erheblich herabmindern wollte, und so der fraglichen Gesellschaft gemäß der ihr zur Verfügung stehenden Mittel der Erwerb der Bahn möglich würde.

Die Frage steht demnach, wie gesagt, einfach auf Ja und Nein: „Will der Kanton die Bahn um das Steigerungsgebot von Fr. 8,475,000 erwerben oder will er auf deren Erwerb verzichten? Eine fernere Wahl gibt es nicht. Wenn wir nun dazu übergehen, die so gestellte Frage zu beantworten und die gegebene Antwort zu begründen, so werden wir uns dabei kürzer fassen, als vielleicht der Wichtigkeit der Sache entsprechend scheinen möchte. Einerseits nämlich zwingt uns die knapp zugemessene Zeit, uns auf Weniges zu beschränken und andererseits ist in den bereits mehrfach in dieser Sache erstatteten Berichten großrathlicher Kommissionen und des Regierungsrathes, namentlich in dem Berichte der Großrathskommission und des Regierungsrathes vom 28. Dezember 1876 und in dem neuerlichen Berichte der großrathlichen Steigerungskommission vom 31. Januar 1877, die vorliegende Frage nach ihren verschiedenen Seiten eingehend und gründlich beleuchtet worden, so daß eine ausführlichere Erörterung wesentlich nur schon Gesagtes wiederholen könnte. Wir werden uns daher im Folgenden auf eine kurze Hervorhebung der Hauptpunkte, sowie auf die Besprechung einzelner, bisher nicht erörterter Seiten der Frage beschränken.

Daß der Kanton Bern ein erhebliches Interesse daran habe, im Besitze der Bern-Luzern-Bahn zu bleiben, wird von Niemanden bestritten werden können und ist denn auch schon oft dargestellt worden. In der That ist es unverkennbar, daß er in dreifacher Beziehung ein Interesse am Besitze dieser Linie hat, einmal, weil dieselbe zum Theil auf seinem Territorium gelegen und den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen bernischer Landestheile zu dienen bestimmt ist, sodann ihres Verhältnisses zu dem übrigen bernischen Eisenbahnnetz wegen, bei welchem der Kanton als Hauptbetheiligter erscheint, und endlich wegen seiner starken direkten finanziellen Betheiligung an derselben.

Insbefondere sind es, wenn man auch auf den ersten Punkt, der hier eingreifenden Bundesaufsicht wegen weniger Gewicht legen wollte, die beiden letzten Beziehungen, in welchen der Besitz der Bern-Luzernerlinie für den Kanton Bern von Wichtigkeit ist. Es ist vorerst nicht zu verkennen, daß es von Wichtigkeit für das bernische Eisenbahnnetz ist, bei welchem der Kanton Bern (einschließlich der Brogethalbahn) mit etwas über 19 Mill. Franken theilhaft ist, eine selbstständige Verbindung mit Luzern zu besitzen. Wenn nämlich auch gegenwärtig der Zeitpunkt der Eröffnung der Gotthardbahn, der bekannten ungünstigen Verhältnisse wegen, nicht näher bestimmt werden kann, so ist doch anzunehmen, daß dieses große internationale Unternehmen früher oder später zur Durchführung und Vollendung kommen wird; haften ja doch zu große und belangreiche Interessen an diesem Werke, als daß man glauben dürfte, es werde dasselbe halbvollendet stecken bleiben. Mit der Eröffnung der Gotthardbahn aber muß unstreitig Luzern eine sehr große Bedeutung für das Eisenbahnnetz der Schweiz gewinnen und muß es von äußerster Wichtigkeit für jede Eisenbahngesellschaft werden, direkt an die Gotthardbahn anzuschließen.

Allein auch abgesehen von diesem Faktor, der Eröffnung der Gotthardbahn, ist es von Bedeutung für das bernische Eisenbahnnetz und dessen Frequenz, ob der Verkehr von und nach der Centralschweiz direkt über eine eigene Linie geleitet werden kann, oder ob derselbe von einer Konkurrenzgesellschaft,

der Centralbahn, welche zweifellos, wenn der Kanton Bern die Luzernerlinie nicht erhält, dieselbe zum Betrieb und später wohl auch zu Eigenthum erwerben würde, beherrscht wird. Es muß dieses Moment unbedingt auch von einer gewissen finanziellen Tragweite für die bernischen Jurabahnen und damit mittelbar für den Staat sein. Sodann ist nicht zu übersehen, daß für die mit der Luzernerlinie in Verbindung stehenden Eisenbahnprojekte (Burgdorf-Langnau und Thun-Konolfingen) offensichtlich von großer Bedeutung sein muß, ob die Luzernerlinie in den Händen des Kantons verbleibt oder ob sie an die Centralbahngesellschaft übergeht, daß mit einem Erwerb der Luzernerlinie durch die Centralbahn die erwähnten Projekte jede Aussicht auf dereinstige Realisirung, zum mindesten auf eine sehr lange Zeit hinaus, verlieren würden. In Würdigung der mit dem Besitze der Bern-Luzern-Bahn verbundenen kantonalen Interessen ist denn auch bereits in dem Berichte des Regierungsrathes und der Großrathskommission vom 28. Dezember 1876 ausgesprochen worden, es solle der Kanton den Besitz dieser Linie zu erhalten trachten, „unter der Voraussetzung, daß der Erwerb der Bahn zu einem Preise möglich ist, welcher dem Werthe der Linie, den diese nach objektiver und nüchterner Schätzung, in den Händen des Kantons repräsentirt, entsprechend ist.“ „Neue bedeutende finanzielle Opfer dagegen,“ so wurde beigelegt, „für welche der Kanton in keiner absehbaren Zukunft ein Aequivalent erlangen könnte, würden durch das kantonale Interesse keineswegs gerechtfertigt.“

Wenn nun an diesem Satze festzuhalten ist, wenn demnach daran festgehalten werden muß, daß die Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn nur insoweit anzustreben ist, als dieselbe auch dem finanziellen Interesse des Kantons entspricht, so spitzt sich also die ganze Frage in letzter Linie dahin zu, ob der von der großrathlichen Steigerungskommission gebotene Kaufpreis von Fr. 8,475,000 ein dem Werthe, den das Kaufsobjekt für den Kanton hat, angemessener sei, ob also, bei einem Erwerbe der Linie auf Grund desselben, der Kanton finanziell seine Rechnung finden werde. Ueber diese Frage hat die großrathliche Steigerungskommission einen eingehenden Bericht erstattet, dem wir nur noch wenige die Ergebnisse desselben illustrirende und bestätigende Bemerkungen beizufügen haben. Die Ansätze, betreffend den zu gewärtigenden Reinertrag der Bahn, die Majoration der Bruttoeinnahmen und der Betriebskosten, auf welchen die in diesem Berichte enthaltenen Berechnungen beruhen, sind durchaus die nämlichen, wie die bereits in dem Berichte vom 28. Dezember 1876 enthaltenen und dort ausführlicher begründeten, zu deren Begründung übrigens noch weiteres Material beigebracht wird.

Wenn trotz dieser Gleichheit der Grundlagen der Bericht der Steigerungskommission vom 31. Januar 1877 zu einem etwas andern, beziehungsweise höhern Bahnwerthe gelangt, als der frühere Bericht, so beruht dies lediglich darauf, daß in ersterem Berichte eine genauere, nach sachverständigem Urtheile, mathematisch-richtige, Methode, der Berechnung dieses Werthes angewendet wird. Die Richtigkeit der Ergebnisse dieses Berichtes kann also lediglich von der Richtigkeit der demselben mit dem früheren Bericht der Großrathskommission und der Regierung gemeinsamen Grundlagen abhängen. In dieser Beziehung nun sind die Voraussetzungen der Großrathskommission in bemerkenswerther Weise bestätigt worden; einmal nämlich haben die, nunmehr definitiv festgesetzten Betriebseinnahmen der Bahn bis Ende Dezember letzten Jahres den approximativ angenommenen Betrag derselben um Fr. 13,000 überstiegen und die Erfahrung hat so gezeigt, daß die als Grundlage der aufgestellten Berechnungen angenommenen Bahnertragnisse keineswegs zu optimistisch sind, im Gegentheil sich innert bescheidener Grenzen bewegen. Sodann hat die Direk-

tion der bernischen Jurabahngesellschaft auf eine Anfrage des Regierungsrathes hin, sich bereit erklärt, den Betrieb der Linie, für den Fall, daß der Kanton diese definitiv erwerben sollte, zu so günstigen Bedingungen zu übernehmen, daß gewiß die Ansätze der Großrathskommission bezüglich der Betriebskosten sich als unter allen Umständen zureichend darstellen und somit die Grundlagen der aufgestellten Berechnungen als in jeder Beziehung verlässlich erscheinen müssen. Vermittelt durch die Aufschrift vom 31. Januar 1877 erklärt sich nämlich die Jurabahndirektion bereit, den Betrieb der Bahn zu übernehmen. Nach Wahl des Staates entweder:

- a) Zu den reinen Selbstkosten, nach Mitgabe des unterm 21. November 1874 mit der Gesellschaft der Bern-Luzern Bahn abgeschlossenen Betriebsvertrages, oder
- b) auf Grundlage des unterm 13. April 1876 mit dem Massavermwalter der Bern-Luzern-Bahn abgeschlossenen, vom Bundesgerichte genehmigten und noch gegenwärtig in Kraft bestehenden Betriebsvertrages. Hiernach würden wir die Kosten der allgemeinen Verwaltung, des Stationsdienstes, des Expeditionsdienstes, des Zugkraftdienstes und des Verschiedenen gegen Vergütung von jährlich Fr. 6600 per Kilometer übernehmen, und zwar unter Annahme eines Fahrplanes mit 5 Zügen im Sommer und 4 Zügen im Winter in jeder Richtung. Nicht inbegriffen im à forfait wären der Bahndienst (Aufsicht und Unterhalt) und die Vergütungen an die Centralbahn für Antheil an der Vergütung, sowie Antheil an den Betriebs- und Unterhaltungskosten für die mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken. Für die mehr als fahrplanmäßigen Züge wäre eine Entschädigung von Fr. 1. 30 per Zugskilometer zu leisten; die Kosten für Oberbauerneuerung auf der Strecke Gümli-Langnau, geschätzt auf Fr. 300,000 und die besondern Vollendungsbauten, geschätzt auf Fr. 200,000, würden natürlich separat zu berechnen sein, und hätte endlich der Staat das fehlende Rollmaterial zu beschaffen, wozu die von der großrathlichen Kommission präliminirte Summe von Fr. 250,000 hinreichen dürfte, oder
- c. à forfait, gegen Vergütung von Fr. 11,000 per Betriebskilometer und per Jahr, oder Fr. 1,045,000 im Ganzen, gemäß der zwischen dem Verwaltungsrathe der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn unterm 30. Dezember 1876 betreffend gemeinschaftlichen Ankauf der Bahnlinie Bern-Langnau-Luzern und Uebertragung des Betriebes an die Centralbahn getroffenen Vereinbarung. Die Jurabahngesellschaft würde insofern dessen gegenüber dem Staate Bern, und umgekehrt der Staat Bern der Jurabahngesellschaft gegenüber die nämlichen Verpflichtungen übernehmen, wie laut der angeführten Vereinbarung die Centralbahn gegenüber der sogenannten Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft und diese gegenüber jener. Immerhin müßten wir verlangen, daß der Staat das fehlende Rollmaterial beschaffe, und daß der Oberbauerneuerungsfond nach dem Berichte der großrathlichen Kommission mit einer jährlichen Einlage von Fr. 800 per Betriebskilometer gebildet werde; endlich beruht unsere Offerte auf der Voraussetzung, daß dem Staate Bern, als Erwerber der Bern-Luzern-Bahn, die Mitbenützung der Bahnhöfe Bern und Luzern und der Strecken Bern-Gümli und Fluhmühle-Luzern in bisheriger Weise gesichert bleibe.

In allen Fällen würden wir es dem Staate Bern anheimstellen, die Dauer des Betriebsvertrages zu bestimmen.

Daß die Ueberzeugung, die in dem Berichte vom 28.

Dezember 1876 und gleicherweise auch in demjenigen vom 31. Januar abhin angenommenen Reinerträge der Bahn seien als minimale zu betrachten und werden von der Wirklichkeit wahrscheinlich übertroffen werden, auch in Fachkreisen getheilt wird, ergibt sich aus der nämlichen Zuschrift der Jurabahndirektion; der Regierungsrath hatte nämlich an dieselbe auch die Anfrage gerichtet, ob die Jurabahngesellschaft auf eine allfällige Pachtung der Bahn eintreten könne und unter welchen Bedingungen, worauf von dieser die Erwiderung einlangte, sie sei auch bereit, die Bahn in Pacht zu nehmen. „Als Pachzins bieten wir dem Staate“, so fährt die Jurabahndirektion fort, „die jährlichen Summen der von der großrathlichen Kommission in ihrem Berichte vom 28. Dezember 1876 präliminirten Reinerträge der Bahn an. Dieselben betragen pro 1877 Fr. 61,500, 1878 Fr. 107,000, 1879 Fr. 152,000, 1880 Fr. 198,000, 1881 Fr. 243,000, 1882 Fr. 289,000 u. s. w. Ueber die näheren Bedingungen eines solchen Pachtvertrages würden wir uns an der Hand analoger Verträge leicht einigen können; was die Dauer betrifft, so möchten wir denselben, nach Wahl des Staates, vorläufig auf 3, 4, 5 oder 6 Jahre abschließen, könnten aber auch darauf eingehen, nach Ablauf gewisser Perioden jeweilen eine Revision des Vertrages mit Rücksicht auf eine durch die gemachten Erfahrungen allfällige gerechtfertigte Erhöhung oder Ermäßigung des Pachzinses vorzunehmen.“

In dieser Offerte liegt gewiß ein unverwerfliches Zeugniß dafür, daß für die Linie Bern-Luzern denn doch als Minimum auf diejenige Rendite zu hoffen ist, welche von der Großrathskommission präliminirt worden ist, da eine Eisenbahngesellschaft, welche, wenn auch sowohl mit dem Luzernbahnunternehmen, als mit dem Kanton Bern, nahe verbunden, doch zunächst ihr eigenes Interesse im Auge hat und haben muß, einen Pachtvertrag auf den erwähnten Grundlagen zu schließen und somit das Risiko allfälliger Ausfälle der Betriebsergebnisse gegenüber den von der Großrathskommission veranschlagten zu übernehmen bereit ist. Demnach dürfen wir mit dem Berichte der großrathlichen Steigerungskommission unbedenklich annehmen, daß das von letzterer Kommission gegebene Angebot auf die Bahn, wenn es auch ein höheres ist, als anfänglich in Aussicht genommen war, doch durchaus nicht außer Verhältniß zu dem Werthe des Kaufobjektes für den Kanton steht. Damit ist aber dargethan, daß das finanzielle Interesse des Kantons mit dem Ankauf der Bahn nicht nur verträglich ist, sondern denselben geradezu fördert, denn der Kanton ist bei der Bern-Luzern-Bahn bereits mit folgenden Summen betheilig:

Einschuß der Linie Gümli-Genève	Fr. 6,600,000
Subvention des Kantons an Aktien	„ 1,750,000
Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung	„ 935,000
Zusammen	Fr. 9,285,000

Ratifizirt er den Ankauf der Bahn nicht, so ist diese Summe unwiederbringlich verloren und muß vom Staatsvermögen abgeschrieben werden. Genehmigt er dagegen den Ankauf, so hat er zwar vorerst während einigen Jahren größere oder kleinere Ausfälle auf der Verzinsung des Kaufpreises der Bahn zu bestreiten, dagegen aber die wohlbegründete Aussicht, mit der Zeit auch für die obige bereits in der Bahn stehende Summe eine etwelche Verzinsung zu erhalten. So ergibt sich, nach den Berechnungen der Großrathskommission für das Jahr 1886 ein Reinertrag von Fr. 471,000, eine Summe, die nicht nur ausreichen wird, das auf die Bahn jetzt noch zu verwendende Kapital voll zu verzinsen, sondern darüber hinaus noch einen Ueberschuß ergibt, welcher auch in den folgenden Jahren wiederkehren, bez. sich noch vermehren wird. Hierbei ist auch dem Einflusse, welchen eine Eröffnung der Gotthardbahn auf die Rendite der Linie haben würde,

nicht Rechnung getragen und also eine dem Kanton günstige keineswegs unwahrscheinliche Chance nicht in Anschlag gebracht, ebenso wenig ist auf eine durchaus mögliche und zulässige Tarverhöhung reflektirt, wie denn überhaupt die ganze Berechnung der Rendite auf Grundlagen beruht, welche eher unter der Wirklichkeit bleiben, als dieselbe überschreiten werden. — So kann gewiß mit Recht gesagt werden, daß die Genehmigung des Ankaufes der Bern-Luzern-Bahn vor allem aus im wohlverstandenen finanziellen Interesse des Kantons liege. Hiegegen wird nun zwar, wenn auch im Allgemeinen die Daten über die Ertragssteigerung der Linie nicht bestritten werden, hie und da eingewendet, es werde diese Ertragssteigerung wahrscheinlich doch nicht mehr dem Kanton zu Gute kommen, da, wie vorauszusehen sei, in nicht ferner Zukunft der Bund zum Rückkauf der schweizerischen Eisenbahnen schreiten und so seinerseits den spätern Mehrertrag genießen werde. In Bezug auf diese Einwendung wäre vor allem aus zu erinnern, daß ein Rückkauf der Schweiz. Eisenbahnen durch den Bund für die nächste Zukunft doch kaum noch zu gewärtigen sein möchte, denn es stehen einer solchen Maßregel, wie niemand verkennen kann, die ungeheuersten Schwierigkeiten finanzieller und zum Theil auch politischer Natur entgegen: die gegenwärtige Gestaltung des schweizerischen Eisenbahnwesens mit seinen vielen Konkurrenz- und Parallelbahnen, die schwierige Finanzlage des Bundes, das Widerstreben verschiedenartiger und mächtiger Sonderinteressen und endlich die prinzipielle Gegnerschaft, welche dem Projekte alle diejenigen entgegen tragen müssen, welche überhaupt eine Stärkung der Bundescentralgewalt nicht wollen und daher eine so gewaltige materielle Centralisation, wie der Rückkauf der Eisenbahnen sie mit sich bringen würde, entschieden verwerfen müssen. Diese Schwierigkeiten sind gewiß so leicht nicht zu überwinden, wie manche sich vorstellen mögen, stößt ja doch auch in einem benachbarten Staate, wo die Centralgewalt eine weit stärkere ist, als in der Schweiz, im deutschen Reiche, das Rückkaufprojekt auf die ernstesten Schwierigkeiten, und, wenn man daher auch prinzipiell mit dem Rückkauf durch den Bund einverstanden sein und dessen bereinstigtes Eintreffen als wahrscheinlich, ja als unabwendbar bezeichnen mag, so wird man den Zeitpunkt dieser Maßregel doch kaum in die nächste Zukunft, in die Periode der Entwicklung der Bern-Luzern-Bahn, verlegen dürfen. Indessen auch zugegeben, daß der Rückkauf, z. B. in Folge der Gotthardbahnangelegenheit, in nächster Zukunft stattfinden, so ist doch nicht anzunehmen, daß durch denselben die Interessen des Kantons, als Inhaber der Bern-Luzern-Bahn geschädigt würden. Der Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund kann nur entweder auf dem Wege gütlicher Verständigung der Bundesgewalt mit den einzelnen Bahnverwaltungen über den Kaufpreis oder aber auf Grund eines allgemeinen Eisenbahnerpropriationsgesetzes geschehen, während von einer Rückwerbung auf Grund der bestehenden Konzeptionen, aus nahe liegenden Gründen, kaum die Rede sein kann. Geschieht nun der Rückkauf auf Grundlage gütlicher Verständigung, so wird natürlich hierbei der Kanton sein Interesse genügend wahren können. Wird dagegen ein allgemeines Eisenbahnerpropriationsgesetz erlassen, so muß auch ein solches gewiß bei jungen noch in der Entwicklung befindlichen Bahnen nicht nur den gegenwärtigen Ertrag derselben, sondern auch dessen künftige Majoration auf eine Reihe von Jahren hinaus bei Feststellung des Bahnwerthes und damit des Rückkaufspreises in Berechnung ziehen.

Ein gegentheiliges Verfahren wäre ganz einfach ein finanzieller Staatsstreich, würde zu den absurdesten Konsequenzen führen und ist daher eine moralische und politische Unmöglichkeit, welche, wie die Verhältnisse in der Schweiz liegen, bei den Interessencoalitionen, die einem solchen Ver-

fahren sofort entgegentreten würden, nie durchgeführt werden könnte, selbst wenn die Bundesbehörden dieß versuchen sollten. Ein Beispiel wird dieß klar machen: Wie manche andere Eisenbahn, so hat auch die Linie Zürich-Zug-Luzern, welche gegenwärtig ihr Kapital voll verzinst, in den ersten Jahren kaum die Betriebskosten gedeckt und ihrem Anlagekapitale eine Rendite nicht gewährt. Glaubt man nun etwa, wenn der Rückkauf der Eisenbahnen im ersten Jahre nach Eröffnung dieser Linie erfolgt wäre, so hätte der Bund dieselbe auf Grund einer Kapitalisirung des damaligen Ertrages derselben, d. h. auf Grundlage der Rechnung $0 \times x = 0$, einfach ohne Entschädigung an sich ziehen dürfen. Diese Frage stellen heißt auch sie verneinen und es ist also klar, daß unter allen Umständen der Bund, wenn er den Rückkauf der Eisenbahnen durchführen will, jungen noch in der Entwicklung begriffenen Eisenbahnen Spielraum zu Entwicklung ihres Verkehrs gewähren, beziehungsweise bei Feststellung des Rückkaufspreises den entwickelten und auch den noch unentwickelten Verkehr derselben zu Grunde legen muß. Wenn dieß aber unbestreitbar sich so verhält, so kann die Möglichkeit des Rückkaufs der Eisenbahnen durch den Bund dem Sage nicht entgegengehalten werden, daß die Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn vor allem im wohlverstandenen finanziellen Interesse des Kantons liege. Aus diesen Gründen tragen wir auf Genehmigung des Ankaufs der Bern-Luzern-Bahn auf Grund des durch das Steigerungsergebnis bestimmten Kaufpreises an.

Dabei muß nun aber die Frage herantreten, auf welche Weise der Staat das Kapital zu beschaffen habe, welches ihm hiezu erforderlich ist. Dieses setzt sich zusammen wie folgt:

1) Der Kaufpreis beträgt	Fr. 8,475,000
2) Für Geleiseerneuerung auf der Strecke Gümliigen-Langnau sind bis Ende 1885 zu verausgaben	" 300,000
3) Für Ergänzungsbauten des Baues sind successive zu verausgaben	" 200,000
4) Für Ergänzung des Rollmaterials sind nach den Mittheilungen der Jurabahndirektion erforderlich	" 250,000
Zusammen	Fr. 9,225,000

Davon ist abzugiehen der Werth verfügbarer Landabschnitte längs der Bahn und in der Umgebung der Stationen nach der mäßigen Schätzung der Großrathskommission mit

" 250,000
Fr. 8,975,000

so daß das benöthigte Kapital beträgt Fr. 8,975,000 oder rund Fr. 9 Millionen.

Dieses Kapital ist offenbar auf dem Anleienswege zu beschaffen und zwar wird der Zinsfuß, nach Analogie anderer Staatsanleihen und nach dem gegenwärtigen Stande des Geldmarktes auf $4\frac{1}{2}\%$ festzustellen sein. In Berücksichtigung nun, daß einerseits ein Zuschlag zu den benöthigten 9 Millionen zu Deckung der Anleienskosten nothwendig ist, und daß andererseits, da in den ersten Jahren unzweifelhaft sich Ausfälle auf der Verzinsung dieser Eisenbahnschuld ergeben werden, beziehungsweise diese aus den Reinerträgen der Bahn nicht voll wird verzinst werden können, und die Deckung dieser Ausfälle, als bloßer Vorschüsse, welche durch spätere Reinerträge wieder compenstirt werden, nicht aus der laufenden Verwaltung, sondern aus einer speziellen Betriebsreserve geschehen sollte, möchten wir vorschlagen, den Betrag des zu emittirenden Anleiens auf 10 Millionen Franken festzusetzen. Bei einer derartigen Fixirung des zu emittirenden Anleiens werden die Zinsausfälle der ersten Jahre mit Leichtigkeit getragen werden können. Denn nicht nur wird hiefür ein Theil der contrahirenden Anleienschuld sammt Zinsen verfügbar bleiben,

sondern es ist auch zu bemerken, daß von den als benöthigt angegebenen 9 Millionen, nur der Kaufpreis mit Fr. 8,475,000 nach Mitgabe der Steigerungsbedingungen sofort oder wenigstens innert kurzer Frist — Fr. 500,000 sind innert zwei Tagen nach der Genehmigung des Ankaufs, von dem Restbetrage die Hälfte drei und die andere Hälfte sechs Monate nach der Besitzübertragung der Bahn zu bezahlen — zu erlegen ist, während die übrigen oben angegebenen Beträge nur successive, je nach Maßgabe des Bedürfnisses, zu bezahlen sind und sich theilweise (Geleiseerneuerung Gümliigen-Langnau) auf eine längere Reihe von Jahren vertheilen, so daß der zwischen von der entsprechenden Anleiensquote bezogene Zins zur Deckung der Zinsausfälle verfügbar bleibt. Auf diese Weise werden die Defizite der ersten Jahre ohne erhebliche Belastung der laufenden Verwaltung voranschrittweise bezahlt werden können, während dieselben später aus dem Mehrertrag der Bahn sich verzinsen. Eine Steuererhöhung infolge des Ankaufs der Bahn zu dem an der Steigerung gebotenen Preise wird also jedenfalls nicht eintreten.

Nachdem wir nun im Vorhergehenden die Frage, ob der Kanton die Bern-Luzern-Bahn zu dem an der Steigerung gebotenen Preise erwerben solle und auf welche Weise er die Mittel hiezu zu beschaffen habe, erörtert haben, sei uns noch vergönnt, zum Schlusse die wesentlichen Momente der Frage kurz zusammenzufassen:

Wenn der Kanton das gestellte Angebot nicht genehmigt, so verliert er unwiederbringlich einen nicht unbedeutenden Theil seines Staatsvermögens nebst der deponirten Baakautions von Fr. 150,000, gibt die Verbindung seines Eisenbahnnetzes mit Luzern, der Centralschweiz und dem Gottthard aus der Hand und schädigt sich so für die Zukunft, sowohl direkt als indirekt, in volkswirtschaftlicher und fiskalischer Beziehung. Erwirbt er dagegen die Bahn, so legt er sich für die nächsten Jahre einige momentane Ausgaben auf, die indessen das Gleichgewicht des Staatshaushalts in keiner Weise stören können und keinesfalls als effektive neue Geldopfer betrachtet werden dürfen, erhält dagegen sein Eisenbahnnetz intact und conservirt einen wichtigen Theil seines Staatsvermögens, welcher aller Voraussicht nach, im Verlaufe der Jahre, auch wieder zu einem, wenn auch in bescheidener Weise, zinstragenden werden wird.

Sich für die erstere Alternative entscheiden, hieße einer augenblicklichen Eingebung des Kleinmuths die Zukunft und ihre Interessen opfern, die Annahme der zweiten Alternative dagegen wird nach unserer vollendeten Ueberzeugung, wesentliche Interessen des Staates sicher stellen, ohne diesen irgend welcher Gefahr auszusetzen.

In Umsfassung des Angebrachten schlagen wir demnach Ihnen zu Händen des Großen Rathes den Erlaß folgenden Beschlusses vor:

Der Große Rath des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

1. Der Ankauf der Eisenbahnlinie Bern-Luzern, beziehungsweise Gümliigen-Fluhmühle, auf den Namen des Staates des Kantons Bern, um den von der hiezu bestellten Kommission des Großen Rathes an der Steigerung vom 15. Januar abhin gebotenen Kaufpreis von Fr. 8,475,000 wird genehmigt und es übernimmt demnach der Staat Bern alle mit dem Erwerbe der erwähnten Eisenbahnlinie verbundenen Rechte und Pflichten.

2. Der Regierungsrath wird ermächtigt, zum Zwecke der Bezahlung des Kaufpreises dieser Linie, zu Bestreitung der

noch erforderlichen Auslagen für vollständig betriebsfähige Instandsetzung und Instandhaltung derselben, sowie zu Anlage einer Betriebsreserve ein Anleihen von 10 Millionen Franken aufzunehmen.

3. Die nähern Bedingungen der Emission dieses Anleihe werden vom Regierungsrathe festgestellt.

4. Dieser Beschluß unterliegt dem Volksentscheide und tritt am Tage nach der Annahme durch das Volk in Kraft.

Bern, den 2. Februar 1877.

Der Direktor der Eisenbahnen:
Hartmann.

Vom **Regierungsrathe** genehmigt und mit Empfehlung an den Großen Rath gewiesen.

Bern, den 5. Februar 1877.

Im Namen des Regierungsrathes,
Der Präsident
Kohr,
Der Rathschreiber
Dr. Trächsel.

III. Anträge der Mehrheit der elfgliedrigen Großenrathskommission, vom 5. Februar 1877.

Diese Anträge stimmen mit denjenigen der Eisenbahndirektion und des Regierungsrathes wörtlich überein. Sie sind unterzeichnet von den Herren:

Ott.
Michel.
Rüfenacht-Moser.
Born.
v. Werdt.
Kaiser v. Grellingen.
Byro.
Hofftetter.

IV. Anträge der Minderheit der Großenrathskommission.

Der Große Rath des Kantons Bern

beschließt:

Der Ankauf der Eisenbahnlinie Bern-Luzern auf den Namen des Kantons Bern um den von der hiezu bestellten Kommission des Großen Rathes an der Steigerung vom 15. Januar 1877 abhin gebotenen Kaufpreis von Fr. 8,475,000 wird am 11. März dem Volk zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt.

Die Ratifikation des Volkes schließt diejenige des Großen Rathes, wie dieselbe von der Steigerungsbehörde verlangt wird, in sich.

Bern, den 5. Februar 1877.

v. Sinner.
Scheurer.
v. Wattenwyl.

Hartmann, Eisenbahndirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. In den Sitzungen vom 8. und 9. Januar abhin haben Sie folgenden Beschluß gefaßt:

„1) Der Große Rath ernennt eine Kommission von 5 Mitgliedern und erteilt derselben Vollmacht, sich Namens des Kantons bei der am 15. Januar nächsthin stattfindenden Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk.

„2) Der Regierungsrath wird beauftragt, die daherige Kaution von Fr. 150,000 zu bestellen.

„3) Der Regierungsrath in Verbindung mit der bestehenden großrathlichen Eisenbahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke der Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, mit denselben ein Abkommen zu schließen.

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

In Vollziehung dieses Beschlusses hat der Regierungsrath vorerst die Kaution von Fr. 150,000 in Baar beim Bundesrathe deponirt. Er hatte ferner bereits vor der Großenrathssitzung an das Bundesgericht das Gesuch gestellt, es möchte die Steigerung verschoben werden, damit mit den Gläubigern ein Abkommen getroffen werden könne. Am 10. Januar hat aber das Bundesgericht dieses Verschiebungsgesuch abgewiesen, und zwar gestützt auf folgende Erwägungen:

„1) daß, da nach Art. 27 des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Liquidation von Eisenbahnen vom 24. Juni 1874 das Bundesgericht Zeit und Ort der Steigerung bestimmt, demselben auch das Recht zustehen muß, eine Verlegung des angeetzten Termines anzuordnen, sofern hinreichende Gründe eine solche Maßnahme erfordern;

„2) daß hierbei wesentlich das Interesse der Masse in's Auge zu fassen und daher eine Verschiebung der Steigerung nur insofern zu gewähren ist, als durch eine solche die Interessen der Konkursgläubiger gefördert und nicht umgekehrt beeinträchtigt werden;

„3) daß nun im vorliegenden Falle einerseits gestützt auf die Protestation der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft die Annahme begründet ist, daß die neue Aktiengesellschaft, welche den überwiegenden Theil der Hypothekargläubiger vertritt, das Eintreten auf die vom Großen Rathe des Kantons Bern in Aussicht genommenen Unterhandlungen ablehne und daher die dießfälligen Versuche der bernischen Behörden resultatlos bleiben werden, und anderseits durch eine allfällige Verständigung des Kantons Bern mit der neuen Aktiengesellschaft und den dadurch herbeigeführten Wegfall der Konkurrenz bei der Versteigerung offenbar das Resultat derselben zum Nachtheil der übrigen Versicherten und laufenden Gläubiger beeinträchtigt werden könnte, somit die Verschiebung des Versteigerungstermines keineswegs im Interesse der Konkursmasse erscheint.“

Hierauf richtete der Regierungsrath ein wiederholtes Gesuch um Verschiebung der Steigerung an das Bundesgericht und zwar weil man den rechtlichen Bestand der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Zweifel zog und ihr, weil ihre Statuten nicht vom Bundesrathe genehmigt waren, das Recht bestritt, an der Steigerung zu bieten. Das Bundesgericht wies aber am 13. Januar abhin auch dieses Gesuch ab, wobei es sich auf folgende Erwägungen stützte:

„1) daß der Entscheid über die Frage, ob eine Person oder eine Gesellschaft, welche sich zur Theilnahme an der Versteigerung einer Eisenbahn angemeldet hat, zu der Steigerung

zugulassen sei, ausschließlich dem Bundesrathe zusteht, und daher, nachdem der Bundesrath die Zulassung der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft für den Fall ausgesprochen hat, als dieselbe bis heute eine Baarantion von 1 Million Franken leiste, die von der Regierung des Kantons Bern gegen deren Admission vorgebrachten Gründe durchaus nicht geeignet sind, deren Gesuch um Verschiebung der Versteigerung zu rechtfertigen;

„2) daß dagegen der Regierung von Bern selbstverständlich unbenommen ist, am Tage der Steigerung guthfindende Rechtsverwahrungen anzumelden und am Steigerungsprotokolle vormerken zu lassen.“

Aus dem Gesagten entnehmen Sie, daß der Regierungsrath Alles gethan hat, um den Beschluß des Großen Rathes zu vollziehen, der dahin ging, es sei beim Bundesgerichte eine Verschiebung der Steigerung auszuwirken. Nachdem nun aber die bisherigen Schritte erfolglos geblieben waren, blieb nichts Anderes übrig, als daß der Kanton Bern, vertreten durch die von Ihnen in der letzten Session ernannte Fünferkommission, sich an der Steigerung betheiligte. An derselben war neben dem Kanton Bern auch die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft vertreten. Das Resultat der Steigerung war, daß die Bern-Luzern-Bahn dem Kanton um die Summe von Fr. 8,475,000 zugeschlagen wurde. Der Mitkonkurrent hatte das zweithöchste Angebot von Fr. 8,450,000.

Nachdem die Steigerung vorbei war, glaubte der Regierungsrath, es sollte noch einmal versucht werden, mit den Gläubigern zu verhandeln, um, wo möglich, eine etwaige Herabminderung des Angebots zu erlangen. Man konnte den Gläubigern immerhin sagen, es sei unsicher, ob bei diesem Angebote der Große Rath und das Volk die Steigerungsverhandlungen ratifiziren werden. Zudem glaubte man, wenn man mit den Gläubigern unterhandle, so werde es vielleicht gelingen, statt baaren Geldes Staatsobligationen zu geben, wodurch ein neues Anleihen wenigstens theilweise vermieden und die Anleihekosten vermindert würden. Diesem Beschlusse des Regierungsrathes, mit den Gläubigern neue Unterhandlungen anzuknüpfen, pflichtete auch die Großrathskommission bei, und jede der beiden Behörden bezeichnete zwei Mitglieder, um diese Verhandlungen anzubahnen. Dieser Ausschuß von vier Mitgliedern setzte sich mit dem Verwaltungsrathe der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Verbindung. Es fanden, wie Sie aus dem gedruckten Bericht der Eisenbahnverwaltung einnehmen haben werden, Verhandlungen in Olten statt, die aber zu keinem Ziele führten, weil die Abgeordneten des Verwaltungsrathes erklärten, sie können von sich aus nichts machen, sondern müssen die Sache zuerst dem Verwaltungsrathe vorlegen, und weil ferner letzterer in seiner einige Tage später abgehaltenen Sitzung erklärte, er sei nicht kompetent, mit dem Kanton Bern zu unterhandeln, sondern es sei die Sache der Aktionärversammlung oder der Versammlung der frühern Obligationen gläubiger der Bern-Luzern-Bahn. Man konnte aus Allem entnehmen, daß es ihnen nicht sehr Ernst sei, mit dem Kanton Bern in neue Unterhandlungen zu treten.

Infolge dessen beschlossen der Regierungsrath und die Großrathskommission, die Verhandlungen abzubrechen. Zwar wurde von dem Verwaltungsrathe noch das Anerbieten gemacht, in Unterhandlungen einzutreten, wenn der Kanton Bern den Obligationären 80 % zahle, wobei jedoch der Kurs der an Zahlung zu gebenden Staatsobligationen vorbehalten bleiben und einige weitere Bedingungen erfüllt werden müssen. Es hatte fast den Anschein, man wolle auf diese Weise noch mehr Geld vom Kanton Bern erlangen, als wenn er einfach das Steigerungsangebot ratifizire und die Bahn baar zahle, indem bekanntlich dem Obligationenkapital eine Summe von

circa Fr. 600,000 vorgeht, so daß der einzelne Obligationär nicht 80, sondern bloß 78—79 % erhalten wird. Man mußte daher die Verhandlungen mit den Gläubigern abbrechen.

Es wird sich nun darum handeln, zu untersuchen, welche Stellung der Große Rath gegenüber dem Angebote, das seine Kommission an der Steigerung machte, einnehmen, ob er dieses Angebot ratifiziren solle oder nicht. Wenn wir diese Frage beantworten wollen, müssen wir uns zuerst darüber entscheiden, ob der Große Rath auf den heutigen Tag einen Beschluß fassen oder nach dem Vorschlage der Kommissionsminderheit die Sache einfach dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorlegen solle, wobei vorbehalten wäre, daß die Ratifikation des Volkes diejenige des Großen Rathes in sich schließe. Ich muß hier darauf aufmerksam machen, daß der Beschluß des Großen Rathes vom 8. Januar dahin geht, es sei eine Kommission von 5 Mitgliedern zu ernennen und ihr Vollmacht zu ertheilen, sich bei der Versteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen „unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk.“ Das Angebot erfolgte unter diesem Vorbehalte und wurde vom Massavervalter in diesem Sinne angenommen. Es ist also klar, daß, wenn nur die eine Ratifikation, diejenige des Volkes erfolgt, wenn der Große Rath keinen Beschluß faßt, das Geschäft nicht komplet ist. Es wird nun zwar im Antrag der Minorität gesagt, die Ratifikation des Volkes schließe diejenige des Großen Rathes in sich. Es würde aber immerhin zweifelhaft sein, ob der Große Rath dem Volke seine Kompetenzen übertragen könnte. Ich will mich hierüber nicht weiter aussprechen, sondern die Beurtheilung dieser Frage Ihrem Ermessen überlassen. Ich halte dafür, der Große Rath müsse einen Beschluß fassen.

Fragen wir nun, welchen Beschluß der Große Rath fassen, ob er das Angebot annehmen oder verwerfen solle, so mache ich zunächst darauf aufmerksam, daß im letzteren Falle die Angelegenheit dem Volke nicht mehr vorgelegt zu werden braucht; denn es ist dann die eine Bedingung der Steigerung (Ratifikation durch den Großen Rath) nicht erfüllt und es fällt die Steigerung dahin. Wie Ihnen bekannt, stellen der Regierungsrath und die Mehrheit der Großrathskommission den Antrag, es sei das von der Fünferkommission an der Steigerung gemachte Angebot vom Großen Rathe zu ratifiziren. Es sind dagegen allerlei Einwendungen erhoben worden, namentlich die, daß die Bahn allzu theuer ersteigert worden sei. Ich will mich über diesen Punkt nicht weiter verbreiten, sondern dies dem Berichterstatter der Großrathskommission, der auch zugleich Berichterstatter der Steigerungskommission ist, überlassen. Ich bemerke bloß, daß nach meinem Dafürhalten die Bahn diesen Werth hat, und daß nach den von mir aufgestellten Berechnungen die Bahn nach einem halben Duzend Jahren den Zins des darauf verwendeten Kapitals abwerfen wird. Bei ihrer Berechnung hat nämlich die Steigerungskommission nicht alle Faktoren herbeigezogen. Sie berechnet eine Majoration der Einnahmen, wenn keine Taxerhöhung stattfindet, von 6 % und der Betriebskosten von 2,2 %. Ich glaube nun, es sei die Majoration der Betriebskosten gegenüber dem Anerbieten der Jurabahn zu hoch berechnet. Damals war man noch nicht im Besitze dieses Anerbietens. Zwar hatte der Regierungsrath seine Anfrage an die Jurabahn bereits gestellt, allein die Antwort war noch nicht eingelangt. Wie Sie aus meinem Berichte ersehen haben werden, hat sich die Jurabahn bereit erklärt, den Betrieb der Linie auf mehrere Jahre gegen eine Vergütung von Fr. 11,000 per Kilometer zu übernehmen. Es ist dies das nämliche Angebot, welches die Centralbahn der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft gemacht hat, und ich glaube, es könne die Jura-

bahn den Betrieb um diese Summe übernehmen, ohne Schaden zu leiden, ja sie werde eher einen kleinen Gewinn dabei machen. Man kann daher die Majoration der Betriebskosten nicht so hoch berechnen. Ferner ist zu berücksichtigen, daß eine Taxerhöhung den Ertrag der Linie steigern wird. Eine solche muß vom Bundesrathe bewilligt werden, weil sie in der Konzession vorbehalten ist. Auch andern Gesellschaften hat er Taxerhöhungen zugestanden, z. B. der Emmenthalbahn und der Juraabahn für das engere Netz. Im Bericht der Steigerungskommission wird da eine Majoration der Betriebskosten von 3 % angenommen. Ich halte dieß nicht für richtig, weil die Taxerhöhung keine Veranlassung ist, die Betriebskosten zu steigern.

Ich glaube daher, es werde, wenn ein richtiger Betriebsvertrag abgeschlossen, wenn eine gehörige Fahrordnung festgestellt wird, die Bahn den Werth haben, um den sie an der Versteigerung gekauft worden ist. Die Kaufsumme wird sich nach meiner Berechnung in etwa sechs Jahren vollständig verzinsen, so daß dann aus dem Mehrertrag der Linie die in den ersten Jahren entstehenden Defizite gedeckt werden können.

Gegen den Ankauf der Bahn werden noch weitere Einwendungen erhoben. Es wird bemerkt, der Bund werde demnächst die Eisenbahnen zurückkaufen; dann werde die Bahn in die Hände des Bundes übergehen und der Kanton dabei verlustig werden. Ich habe in meinem gedruckten Berichte diese Frage erörtert, und ich nehme an, Sie haben die ausgetheilten Vorlagen gelesen. Ich glaube, der Rückkauf werde nicht so bald stattfinden und jedenfalls muß der Kanton Bern dabei entschädigt werden. Es sollte daher dießfalls kein Bedenken gegen die Genehmigung des Steigerungsaufes erhoben werden. Gestern habe ich in einer Zeitung die weitere Einwendung gelesen, wenn der Kanton Bern die Bahn erwerbe, so werde er dadurch veranlaßt, einen größeren Beitrag an die Gotthardbahn zu geben, als es sonst der Fall sein würde. Hierauf erwidere ich, daß, wenn es sich um die Rekonstruktion der Gotthardbahn handeln wird, und dabei die bisherigen Subventionsstaaten wieder in Anspruch genommen werden sollen, der Kanton Bern dann wahrscheinlich wird mithelfen müssen, und ich denke, wenn die übrigen Staaten ihre Subventionen gesprochen haben werden, Bern sich dann nicht wird nachreden lassen wollen, es sei Schuld, daß der Gotthard nicht zur Ausführung gelangen könne. Bern wird daher bei einer fernern Subventionirung der Gotthardbahn mithelfen müssen, ob es nun im Besitze der Bern-Luzern-Bahn sei oder nicht. Es scheint mir, gerade die Rücksicht auf den Gotthard sei ein Grund, das Steigerungsangebot zu ratifizieren. Wenn auch die Gotthardbahnunternehmung in Aussicht gerathen sollte, so ist doch nicht vorauszu sehen, daß sie gänzlich aufgegeben wird. Es werden sich auch wieder Mittel und Wege finden, um das große Werk zu Ende zu führen. Da ist es nun im Interesse des Kantons Bern, daß er die Linie Bern-Luzern ankaufe. Thut er dieß nicht, so wird er es sicher später bereuen, wenn nach Eröffnung des Gotthards die Linie eine Rendite abwirft, welche auch zur Verzinsung des vom Kanton Bern bisher verwendeten Kapitals genügen würde.

Eine fernere Einwendung geht dahin, es sei die Linie nicht vollständig, indem ein Stück der Centralbahn gehöre; diese könnte uns Hindernisse in den Weg legen, so daß wir nur von Gümli bis Fluhmühle fahren könnten. Auch diese Einwendung ist nicht stichhaltig. Vorerst mache ich darauf aufmerksam, daß bis jetzt für die Mitbenutzung der Strecken Bern-Gümli und Fluhmühle-Luzern, sowie der Bahnhöfe Bern und Luzern Verträge mit der Centralbahn bestanden. Zwar hat letztere beim Massavermalter gegen die Ueberbindung dieser Verträge in den Steigerungsvoröffnungen protestirt und erklärt, da die Linie in Liquidation gefallen sei,

seien die Verträge für sie nicht mehr verbindlich. Die Centralbahn kann aber die Bern-Luzern-Bahn an der Mitbenutzung der fraglichen Strecken nicht verhindern; denn es ist diese im Bundesgesetze über Eisenbahnen gesichert, welches ausdrücklich bestimmt, daß Bahnunternehmungen gemeinschaftliche Strecken benutzen können. Es hat denn auch die Centralbahn eine solche Mitbenutzung bei der Staatsbahn, resp. Juraabahn im Bahnhofe Biel, auf der Strecke Bußwyl-Lyß und den Stationen Bußwyl und Lyß. Das Bundesgesetz sieht auch vor, daß, wenn in derartigen Fällen eine Verständigung über den zu zahlenden Zins nicht möglich ist, dann das Bundesgericht darüber zu entscheiden habe. Müßten also die genannten Verträge mit der Centralbahn erneuert und könnte darüber eine Verständigung nicht erzielt werden, so würde der Entscheid beim Bundesgericht liegen, welches nach meinem Dafürhalten den bisherigen Verhältnissen Rechnung tragen würde.

In den letzten Tagen ist ein neues Bedenken gegen den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn laut geworden. Es haben nämlich die öffentlichen Blätter erwähnt, es stehe auch mit den Juraabahn nicht ganz richtig, und wenn dann auch da ähnliche Verhältnisse eintreten sollten, so würde dies den Kanton in finanzieller Hinsicht allzuweit führen. Ich glaube, Ihnen die Zusicherung geben zu können, daß es bei der Juraabahn nicht so steht wie bei der Bern-Luzern-Bahn. Die Juraabahn hat zur rechten Zeit richtig gerechnet, welcher Summe sie zum Bau ihrer Linie bedürfe. Sie hat sich von Anfang an ihr genügendes Kapital gesichert, was bekanntlich bei der Bern-Luzern-Bahn nicht der Fall war. Wir haben bei der Juraabahn daher keine Katastrophe zu befürchten. Sie wird vielmehr noch ein Kapital übrig haben, das sie dann als Betriebsfonds verwenden kann. Uebrigens sitzen Mitglieder der Juraabahndirektion im Großen Rath, welche Ihnen hierüber noch nähere Auskunft ertheilen können. Auch der Ertrag der Juraabahn wird ein anderer sein, als derjenige der Bern-Luzern-Bahn. Als man die Staatsbahn in andere Unternehmen einschloß, beging man den Fehler, das schlechte Stück, welches kaum die Betriebskosten abwarf, nämlich Gümli-Langnau, in die Bern-Luzern-Bahn einzuwerfen, während die guten Stücke der Juraabahn abgegeben wurden. Man hätte damals vielleicht besser gethan, Alles mit einander zu vereinigen. Nun aber hat die Juraabahn den Vortheil, daß nach dem Ausbau des Netzes ihr der Ertrag der Linie Bern-Biel-Neuenstadt vollständig zufällt, indem der Staat dafür Juraabahnaktien besitzt, welche erst zur Verzinsung gelangen, wenn überhaupt diese Aktien eine Dividende abwerfen. Es kann also die Juraabahn den Ertrag dieser Linie zur Verzinsung ihres Obligationenkapitals verwenden. Zudem besitzt die Juraabahn Linien, welche bereits jetzt ein Ertrag abwerfen, der zur Verzinsung des Obligationenkapitals genügt. Die Linien des engern Netzes in Verbindung mit dem Jura industriell haben schon von Anfang an einen Ertrag geliefert, welcher nicht nur die Betriebskosten deckte, sondern auch das darauf haftende Obligationenkapital verzinst und noch einen Mehrertrag lieferte, der auf neue Rechnung vorgetragen werden konnte. Wenn einmal das ganze Netz eröffnet ist, so wird der Ertrag der Juraabahn sicher ein bedeutender sein. Ich kann Ihnen mittheilen, daß in der letzten Sitzung des Verwaltungsrathes der Centralbahn von Seiten des Direktoriums die Befürchtung ausgesprochen worden ist, es werde die Juraabahn der Centralbahn jährlich einen Schaden von mindestens Fr. 600,000 verursachen. Diese Summe muß aber wieder irgendwo eingenommen werden. Die Situation der Juraabahn ist also kein Grund, den Ankauf der Linie Bern-Luzern nicht zu genehmigen.

Die übrigen Gründe, welche im gedruckten Berichte der Eisenbahndirektion enthalten sind, will ich nicht wiederholen.

Ich will nur darauf aufmerksam machen, daß, wenn der Ankauf nicht ratifiziert wird, der Kanton Bern dann die Linie als verloren betrachten muß. Was wird geschehen, wenn der Große Rath und das Volk die Ratifikation nicht aussprechen? Es wird dann eine zweite Steigerung abgefaßt werden. Hiefür werden neue Steigerungsbedingungen aufgestellt werden, wobei dann die Kautions bedeutend höher, z. B. auf Fr. 500,000 festgesetzt würde. Der Große Rath würde sich unter diesen Umständen schwerlich herbeilassen, nochmals an die Steigerung zu gehen; auch müßte er, wenn die Kautions auf die genannte Summe festgesetzt werden sollte, zuerst das Volk anfragen. Aber auch wenn der Kanton Bern sich bei der zweiten Steigerung betheiligen sollte, so würde ihm dieß voraussichtlich wenig nützen; denn ich habe die feste Ueberzeugung, daß die Gesellschaft, welche die Bahn bei der ersten Steigerung erwerben wollte und welche hinter der Verwaltung der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft steckt, nämlich die Centralbahn, die Linie nicht fahren lassen würde, auch wenn der Kaufpreis die vom Kanton Bern an der letzten Kaufsteigerung gebotene Summe übersteigen sollte. Wird daher das von der Steigerungskommission gemachte Angebot nicht ratifiziert, so ist die Bahn für den Kanton Bern auf immer verloren. Damit verlieren wir aber auch diejenige Summe, welche wir bereits jetzt in der Eisenbahn stecken haben, während, wenn wir die Bahn jetzt erwerben, sie unzweifelhaft später auch dieses Kapital einigermassen verzinsen wird.

Ich mache auf einen weiteren Punkt aufmerksam, der gewissermaßen ein Ehrenpunkt ist. Als es sich im Jahre 1871 darum handelte, die Linie zu bauen, als Bern seine Linie Gümligen-Langnau mit einem Werthe von Fr. 6,600,000 in die Unternehmung einschob und mit den Gemeinden weitere Fr. 2,000,000 beitrug, sprach man sich überall dahin aus, es handle sich da um eine Angelegenheit der Kantone Bern und Luzern. Diese Ansicht ist nicht nur in der Botschaft an das Volk, sondern auch in der Diskussion im Großen Rathe ausgesprochen worden. So hat z. B. der Berichterstatter der Großrathskommission folgendes gesagt: „Die Gesellschaft, welche vorgesehen ist, ist nichts Anderes als die Verwalterin der Interessen der Kantone Bern und Luzern. Aktionäre sind außer den beiden Kantonen keine da, und alle eintretenden Eventualitäten des Unternehmens fallen natürlich in erster Linie auf die Gesellschaft, in zweiter Linie aber auf die Kantone. Wenn große Wasserverheerungen eintreten, Brücken zerstört werden u. s. w., so muß ein Anleihen aufgenommen werden; wird das Obligationenkapital nicht gehörig verzinst, so müssen die Kantone für den Ausfall einstehen, und soll das Obligationenkapital zurückbezahlt werden, so müssen auch da die Kantone im Verhältnis ihrer Bethätigung einstehen. Ich glaube, der Große Rath solle sich in dieser Richtung die Situation ganz klar machen.“ Sie entnehmen hieraus, wie man die Sache damals angesehen hat. Allerdings hat man sich später mit Hilfe des Aktiengesetzes der Haftbarkeit entledigt, so daß diese Aeußerungen in rechtlicher Beziehung keine Bedeutung haben. Indessen ist immerhin eine moralische Verpflichtung vorhanden, und es ist daher gewissermaßen eine Ehrensache für den Kanton, die Bahn nicht fallen zu lassen, wenn er sie um einen Preis erwerben kann, der sich verantworten läßt.

Ich gehe über zu den einzelnen Bestimmungen des Antrages. Die erste Bestimmung geht dahin, es sei der Ankauf der Bern-Luzern-Bahn zu ratifizieren. Der zweite Theil des Antrages lautet: „Der Regierungsrath wird ermächtigt, zum Zwecke der Bezahlung des Kaufspreises dieser Linie, zu Bestreitung der noch erforderlichen Auslagen für vollständig betriebsfähige Instandsetzung und Instandhaltung derselben, sowie zu Anlage einer Betriebsreserve ein Anleihen von 10

Millionen Franken aufzunehmen.“ Man wird vielleicht fragen, warum ein Anleihen von 10 Millionen aufgenommen werden müsse, während der Kaufpreis nur Fr. 8,475,000 betrage. Die Antwort hierauf werden Sie im Berichte der Eisenbahndirektion gefunden haben. Es muß nämlich zu dem Kaufpreise von Fr. 8,475,000 noch hinzuge schlagen werden:

1) für Geleiseerneuerung auf der Strecke	
Gümligen-Langnau	300,000
welche Summe sich jedoch auf sechs Jahre	
vertheilt, so daß jährlich Fr. 50,000 werden	
verausgabt werden;	

2) für Ergänzungsbauten des Baues	200,000
einen Theil der nach dem Gutachten des	
Ingenieurs nothwendigen Ergänzungsbauten	
hat der Massverwalter ausführen lassen, so	
daß noch obige Summe nothwendig sein wird;	
jedoch braucht dieselbe nur successive veraus-	
gabt zu werden;	

3) für Ergänzung des Rollmaterials	
nach den Mittheilungen, die in dem Aner-	
bieten der Jura-Bahndirektion enthalten sind,	250,000
Dieß ergibt zusammen	Fr. 9,225,000

Davon ist abzuziehen der Werth verfü-	
barer Landabschnitte längs der Bahn und in	
der Umgebung der Stationen nach der mäßigen	
Schätzung der Großrathskommission mit	250,000
Diese Landabschnitte befinden sich zum größten	
Theile bei der Fluhmühle bei Luzern; sie	
werden mit der Zeit als Bauplätze einen	
gewissen Werth erhalten. Das nöthige	

Kapital beiziffert sich somit auf	Fr. 8,975,000
oder rund 9 Millionen. Der Regierungsrath	
schlägt nun vor,	
nach eine weitere Million aufzunehmen, um aus derselben die	
Betriebsausfälle der ersten Jahre zu decken. Diese Million	
wird sich dann in den spätern Betriebserträgen wieder	
finden, so daß die eigentliche Ausgabe für die Bahn bloß	
9 Millionen betragen wird. Dazu werden zwar noch An-	
leihekosten kommen, so daß allerdings nicht die ganze Million	
in Reserve gehalten werden kann. Der Regierungsrath glaubte,	
Ihnen diesen Vorschlag machen zu sollen, da bei dem Stande	
unseres vierjährigen Budgets es nicht möglich ist, ohne Steuer-	
erhöhung die Betriebsausfälle aus den laufenden Einnahmen	
zu bestreiten, und es nicht richtig wäre, eine solche Ausgabe,	
welche sich durch spätere Erträge wieder decken wird und	
im Grunde nur ein Vorstoß ist, auf dem Wege der Steuer-	
erhöhung zu decken.	

Ich schließe dahin, daß ich möchte den Ankauf der Eisenbahnlinie Bern-Luzern, resp. Gümligen-Fluhmühle, um den Preis von Fr. 8,475,000 genehmigen und den Regierungsrath ermächtigen, zur Bezahlung des Kaufspreises, sowie zur Bestreitung der übrigen erforderlichen Ausgaben und zur Anlage einer Betriebsreserve ein Anleihen von 10 Millionen aufzunehmen. Der bisherige Beschluß wäre dann dem Volke zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen.

Dit, als Berichterstatter der Mehrheit der Großrathskommission. Sie haben durch Beschluß vom 8. Januar eine Kommission von fünf Mitgliedern bestellt, mit dem Auftrage, den Staat Bern bei der Steigerung der Bern-Luzern-Bahn am 15. Januar zu vertreten. Die Kommission hat ihr Mandat erfüllt, über die Vollziehung desselben schriftlichen Bericht eingereicht, der Ihnen mitgeteilt worden ist, und den Sprechenden zu ihrem Referenten bestimmt. Gestatten Sie mir hierüber ein Wort der Erklärung. Bei der Wahl der

Kommission am 9. Januar bestellten Sie Herrn Fürsprecher Michel zum ersten Mitglied derselben, und es war somit derselbe, gemäß Großrathsreglement, zu ihrem Präsidenten berufen. Es ergab sich aber sofort, daß diese Kommission noch vor der Steigerung verschiedene Verhandlungen zu pflegen und mit der Regierung, der Massaverwaltung u. s. w. in lebhaften, selbst persönlichen Verkehr zu treten hatte. Da nun Herr Michel sich nicht dazu entschließen konnte, während dieser Zeit in Bern seinen Wohnsitz zu nehmen, und der Sprechende das einzige in Bern wohnende Mitglied der Kommission war, so entschloß er sich, im Einverständnis mit den übrigen Mitgliedern, das Präsidium zu übernehmen. Dies zu meiner persönlichen Entschuldigung, wenn Sie wollen.

Die elsgliedrige Kommission hat seit Ihrer letzten Session verschiedene Sitzungen abgehalten und sich ebenfalls mit der Frage beschäftigt. Sie hat sich in ihrer letzten Sitzung in eine Mehrheit und eine Minderheit getheilt und deshalb davon Umgang genommen, Ihnen schriftliche Berichte einzureichen, in Verbindung übrigens mit dem Umstand, daß sowohl ein Bericht der Steigerungskommission, als auch ein solcher der Regierung vorliegt. Die Mehrheit der Kommission hat mich zu Ihrem Referenten bestellt, und ich bin also in der Lage, zugleich für die Steigerungskommission und für die Mehrheit der elsgliedrigen Eisenbahnkommission zu referiren. Es würde wohl nur unnötigen Wiederholungen rufen, wenn ich dieses Referat trennen wülte: ich werde mir daher erlauben, die Berichterstattungen für beide Kommissionen miteinander zu verflechten. Sie werden selber wohl bemerken, wo ich für die eine oder für die andere referire und nöthigenfalls kann ich es jeweilen sagen.

Zunächst war es die Aufgabe der Steigerungskommission, in Verbindung mit der Regierung, wo möglich eine Verschiebung des Steigerungstages zu erwirken, wie denn auch die Regierung eine solche ihrerseits beim Bundesgericht beantragte.

Die Kommission glaubte hinreichende Gründe zu einem Proteste zu haben. Dieser Protest ist Ihnen auf Seite 1 und 2 des Berichtes der Steigerungskommission textuell mitgetheilt. Ich will daher auf denselben nicht näher eintreten. Nur die Bemerkung sei mir gestattet, daß die Steigerungskommission mit diesem Protest keineswegs beabsichtigt hat, wie mehrfach in öffentlichen Blättern hervorgehoben worden ist, den Konkurrenten von der Steigerung zu verdrängen und sich um ein niedriges Angebot in den Besitz der Bahn zu setzen; sondern sie hoffte bloß durch diesen Protest eine Verschiebung der Steigerung zu bewirken und so einige Tage zu gewinnen, während welcher im Interesse beider Theile Verhandlungen mit den Gläubigern hätten gepflogen werden können. Ich habe geglaubt, dies beifügen zu sollen, um in dieser Richtung unsern Standpunkt zu wahren.

Die Steigerungskommission mußte sich ferner mit dem Massaverwalter in Verbindung setzen bezüglich einer Vollmacht, die von diesem verlangt wurde. Die Massaverwaltung faßte nämlich die Stellung der fünf Mitglieder der Steigerungskommission als eine koordinirte auf und wollte nur solche Angebote von ihr entgegennehmen, die von sämtlichen Mitgliedern gemacht und unterzeichnet werden. Wir konnten uns natürlich mit der Steigerungsbehörde nicht darum streiten, ob diese Auffassung die richtige sei, sondern wir einigten uns bald dahin, in der Weise den Anforderungen der Massaverwaltung zu entsprechen, daß die Kommission dem Sprechenden die Vollmacht ertheilte, im Namen der übrigen Mitglieder zu bieten, und nachher das Steigerungsprotokoll durch sämtliche Mitglieder unterzeichnen ließ.

Man hatte ferner verschiedene Mittheilungen der Massaverwaltung entgegenzunehmen bezüglich kleiner Abänderungen

der Steigerungsbedingungen, verschiedener Abänderungen an dem Steigerungsobjekte selbst, und bezüglich einiger Rechtsverhältnisse. Es sind diese Dinge auf Seite 2 des Berichtes mitgetheilt, und ich unterlasse es daher, näher darauf einzutreten, zumal sie ihrer Natur nach gegenüber der Frage im Ganzen von geringer Wichtigkeit sind. Es ist einzig das Rechtsverhältniß mit der Centralbahn, welches eine nicht unbedeutende Tragweite hat. Die Centralbahn ist nämlich der Ansicht und hat diese Ansicht auch der Steigerungsbehörde mitgetheilt, sie sei nicht mehr an die bestehenden Verträge bezüglich ihrer Bahnhöfe und Bahnstrecken gebunden, und sie behalte sich demnach vor, dieselben zu kündigen. Die Kommission hat aber dieser Frage deshalb keine besondere Wichtigkeit beigelegt, weil es ihr erstens fraglich scheint, ob ein solches Kündigungsrecht besteht, namentlich hinsichtlich des Vertrages über den Bahnhof Bern, wo es nicht vorgesehen ist, und so dann weil sie glaubt, es würde sich auch in solchem Falle durch die Intervention der Bundesbehörden dieses Vertragsverhältniß leicht auf eine eben so günstige Weise wieder herstellen lassen. Ich gehe also darüber weg und komme sofort auf die Hauptthätigkeit der Kommission an der Steigerung und auf die nochmalige Erörterung der Rechnungen über den Werth des Objektes zu sprechen.

In dieser Beziehung ist zunächst anzuführen, daß die Steigerungskommission an den Grundlagen, mit denen die Elferkommission und die Regierung in ihrem früheren Bericht gerechnet haben, nichts geändert hat. Wenigstens hat sie in der Hauptsache keine Abänderungen im günstigeren Sinne gemacht, sondern für ihre Rechnung die gleiche Majoration der Bruttoeinnahmen von 6 % und die gleiche Vermehrung der Betriebsausgaben von 2,2 % angenommen und auf diesen Grundlagen die Berechnungen von Neuem durchgeführt. Neben dieselben hat sie dann noch eine selbstständige Rechnung gestellt auf Grundlage einer Taxerhöhung auf dem Personenverkehr von 15 %, aber unter Annahme einer geringern Majoration der Bruttoeinnahmen, nämlich von 5 %, und einer größeren Zunahme der Betriebsausgaben, nämlich von 3 %, so zwar, daß diese Rechnung ungünstigere Resultate ergeben mußte, als die auf den ursprünglichen Grundlagen durchgeführte. Man hat also keineswegs günstigere Prämissen aufgestellt und in keiner Weise nach dieser Richtung hin einen höhern Werth der Bahn herauszubringen gesucht; sondern man hat sich einfach darauf beschränkt, diesmal die Rechnung mathematisch richtig durchzuführen.

Die Rechnungen des Berichtes vom 28. Dezember v. J. sind an sich nicht unrichtig, sie sind nur nicht vollendet. Dieselben gründen sich auf den Gedankengang, daß, wenn man für eine gewisse Periode die Erträgnisse der Bahn von Jahr zu Jahr mit Zins und Zinseszins berechnet hat, alsdann ein Kapital, das während dieser Periode mit Zins und Zinseszins den gleichen Ertrag abwirft, wie die Bahn, den Werth der letztern darstellt. Diese Rechnung ist soweit richtig, nur ist sie, wie ich nachher noch genauer nachweisen werde, noch nicht fertig. Denn wenn Sie die Rechnung so machen, so wird im ersten Jahr nach Schluß der Periode das Objekt einen viel höheren Zins abwerfen, als 5 %, wie wir später sehen werden, vielleicht 10 % oder mehr. Weil also die Rechnung diesem Mehrwerth keinen Ausdruck gibt, sondern im Anfang und am Ende den gleichen Bahnwerth annimmt, trotzdem die während der Periode entstehenden Defizite am Ende verschwinden, ist sie unvollendet.

Die mathematisch richtige Rechnungsart hingegen, durchgeführt auf den gleichen Grundlagen, welche Sie im Bericht vom 28. Dezember anerkannt haben, gründet sich auf folgenden Gedankengang: Der Ankaufswert irgend eines Objektes ist richtig hergestellt, wenn derselbe nach Ablauf einer gewissen

Periode verzinnt ist. Wenn also ein Jahr nach Schluß der angenommenen Periode der Reinertrag der Bahn hinreicht zur Verzinsung eines Kapitals zu 5 %, das aus dem ursprünglichen Anlagekapital und sämtlichen während jener Periode aufgelaufenen Defizite sammt Zins und Zinseszins derselben zu 5 % besteht, so repräsentirt dieses ursprüngliche Anlagekapital den wirklichen Werth der Bahn.

Dies sind die Differenzen der beiden Rechnungsarten. Daß Ihnen übrigens die soeben angeführte zweite Rechnungsart nicht unbekannt gewesen ist, oder daß Sie dieselbe wenigstens in dem früheren Referat des Berichterstatters angedeutet finden konnten, wird sich derselbe erlauben, Ihnen mit einigen Zitaten aus der stenographischen Wiedergabe seines letzten mündlichen Rapports vom 8. Januar nachzuweisen. Als er dort auf die Prüfung der Rentabilitätsberechnung der bundesgerichtlichen Experten eintrat, sagte er: „Es geschieht dies nicht, um überhaupt die Rechnungsweise der Experten als eine richtige herzustellen, sondern bloß um zu zeigen, wie diese Rechnung sich gestaltet, wenn man nach den gleichen Grundsätzen verfährt, wie die Experten, dabei aber mit berichtigten Zahlen rechnet. Die Richtigkeit der Rechnungsweise der Experten mag dahin gestellt bleiben; es soll hier nur erörtert werden, daß diejenigen Gläubiger der Bahn, welche sich auf die Rechnung der Experten gestützt und in Folge davon optimistische Anschauungen über den Werth der Bahn gewonnen haben, sich getäuscht haben. Es ist möglich, daß die Bahn trotzdem einen höheren Werth hat, als die Untersuchung Ihrer Kommission nachweist, ja es ist sogar wahrscheinlich; allein es ist keineswegs opportun, hier in alle Details einzutreten u. s. w.“ Eine spätere Bemerkung im gleichen Referat, auf eine Berechnung folgend, die einen Kapitalwerth der Bahn von 6 Millionen herausstellt, lautet: „Es muß hier aber bemerkt werden, daß diese Rechnung insofern nicht ganz richtig ist, als der heutige Werth der Bahn nicht dem mittleren Kapitalwerth in fünf Jahren entspricht, und überhaupt gewisse Faktoren nicht in Rechnung gebracht worden sind. Die Kommission wollte bloß feststellen, daß, wenn man auf den Grundlagen der Experten mit berichtigten Zahlen rechnet, wie sie der Massavermalter in abschließender Weise festgestellt hat, dann die Resultate lange nicht diejenigen sind u. s. w.“ Ferner sagte ich, nachdem ich die Rechnungsweise der Kommission auseinandergesetzt hatte: „Es würde somit eine genau mathematische Berechnung des Bahnwerthes auf unseren Grundlagen noch ein etwas anderes Resultat ergeben, indem sich zeigen würde, daß sich noch ein Mehreres an Kapitalien verzinst. Es ist hier aber nicht der Ort, auf eine solche Berechnung einzutreten, sondern es mag bloß erwähnt sein, daß die hier vorliegenden Berechnungen noch nicht auf eigentliche mathematische Richtigkeit Anspruch machen. Diese streng mathematischen Berechnungen liegen ebenfalls zu Ihrer Einsicht vor; man hat es aber nicht opportun geglaubt, sie zu publiziren und so den ganzen Bahnwerth gewissermaßen bis auf den letzten Franken nach einer vielleicht etwas optimistischen Ansicht herauszurechnen.“ Diese Aeußerungen hat Ihr Berichterstatter an gleicher Stelle hier das letzte Mal gethan, und man muß annehmen, sie seien ziemlich durchsichtig gewesen.

Was die Berechnungen betrifft, die schon das letzte Mal gemacht worden sind, so kann ich noch einen weiteren Umstand anführen. Man hat neben den Berechnungen, die Sie in dem gedruckten Bericht der Eskerkommission vom 28. Dezember gelesen haben, noch andere aufgestellt, die autographirt vorlagen, und worin man die früher erörterten Offerten an die Gläubiger nebst den Eventualvorschlägen dazu u. s. w. berechnete, ein Meer von Zahlen, das viel zu weitläufig war, um dem Bericht selbst beigegeben zu werden. Am Schlusse dieser autographirten Rechnungen ist dann auch die mathematische Berech-

nung des Angebots des Kantons Bern auf die Bahn sammt den betreffenden Formeln und zugehörigen Proben aufgestellt. Diese Rechnung ergibt für den Fall, daß die damals angenommenen Grundlagen beibehalten werden, bis Ende 1885 einen Bahnwerth von Fr. 7,690,000, genau denselben, der nun in der Rechnung der Steigerungskommission erscheint. Diese autographirten Rechnungen befanden sich vor der letzten Session des Großen Rathes im Besitze sämtlicher Mitglieder der Eskerkommission und der Regierung, und da die Auflage größer ausfiel, als man sie bestellt hatte, wurden dieselben auch unter eine Anzahl Mitglieder Ihrer Behörde selbst theilt. Wir legen Ihnen also heute nichts Neues vor, sondern nur das, was schon das letzte Mal vorhanden war, und was wenn nicht Sie Alle, doch ein Theil von Ihnen gewußt hat.

Ein fernerer Beweis, daß wir heute nicht mit grundsätzlich neuen Rechnungen auftreten, liegt auch in dem Bericht vom 28. Dezember, der die früheren Rechnungen enthalten hat. Sie erinnern sich, daß dieser Bericht auf Seite 14 einen Vorschlag an die Obligationäre enthielt, der von Ihrem Berichterstatter in seinem mündlichen Rapport mit großer Ausführlichkeit behandelt wurde. Bei diesem Anlasse sagte er, man müsse die finanziellen Folgen dieses Vorschlags für den Kanton vollständig auseinanderlegen, damit man schon jetzt wisse, wie weit man komme, „und nicht erst später zu der Ueberzeugung gelangen muß, daß die Bahn noch verschiedenes Geld über den Steigerungsbetrag hinaus gekostet hat.“ Es ist dies genau der gleiche Standpunkt, den nun die neueren Rechnungen einnehmen. Die Berechnung dieses Vorschlags im früheren Bericht geht von einem Kapitalwerth von rund Fr. 8,753,000 aus, mit einer Verzinsung von rund Fr. 373,000, und ist so ziemlich ähnlich derjenigen Probe, die Sie auf Seite 15 des Berichts der Steigerungskommission finden. Sie sehen dort, daß die Bahn bis Ende 1885 Defizite ergibt, die mit Zins und Zinseszins sammt dem Kaufpreis der Bahn einen Werth der Bahn auf Ende dieser Periode von Fr. 9,829,000 ausmachen, daß aber die Bahn im Jahr 1886 Fr. 471,000 abwirft und somit alsdann das Kapital zu 4,8 % verzinst. Damals wurde ferner gerechnet, daß in den folgenden Jahren ein noch größerer Zins herauskommen, und daß im Jahr 1890 die Bahn Fr. 161,500 über die fünfprozentige Verzinsung des erwähnten Kapitalwerthes abwerfen werde, daß also dann ihr Werth noch erheblich größer sei. Wenn Sie sich also die Mühe nehmen, die Berechnungen über jenen Vorschlag mit den neuen Rechnungen zu vergleichen, so werden Sie sehen, daß die Rechnungsart vollständig die gleiche ist, und daß wir nur wieder bringen, was Sie bereits acceptirt haben, indem wir einfach die Rechnung zu Ende führen. Der Bericht vom 28. Dezember ist von sämtlichen Mitgliedern der Kommission unterschrieben, und es ist also dieselbe schon damals mit ihrem Referenten über diese Rechnungsart einig gegangen.

Ich erlaube mir ferner anzuführen, daß am Schluß der letzten Sitzung von mehreren Mitgliedern aus Ihrer Mitte dem Referenten bemerkt worden ist, er sei in seinen Aeußerungen ziemlich durchsichtig gewesen, man sehe deutlich, daß die Bahn erheblich mehr werth sei, als mit den nicht vollendeten Rechnungen sei nachgewiesen worden.

Ich mache auch diese Ausführungen weniger für Sie selbst, da Sie in dieser Richtung gewiß schon das richtige Gefühl gehabt und zudem die Rechnung werden geprüft und sich von ihrer Richtigkeit überzeugt haben, als vielmehr für ferner Stehende und für das Volk, damit man nicht glaube, wir kommen, nachdem die Bahn so viel gekostet hat, jetzt auf einmal mit ganz neuen Dingen. Es muß konstatiert werden, daß die Rechnungen schon vorher gemacht worden sind, aber erst jetzt herausgegeben werden. Somit ist weder für die Esker-

Kommission, noch für ihren Referenten der Fall eingetreten, den Wagen zu kehren, wie man es mit dem landläufigen Ausdruck bezeichnet, sondern man hat den Wagen an einem gewissen Punkt stehen lassen und nimmt jetzt Vorspann, um ihn, immer in der gleichen Richtung, über den Berg hinüberzuführen. So viel bezüglich der Richtigkeit der vorliegenden Rechnungen, auf die ich übrigens noch im Detail eintreten werde.

Die Gründe, warum man das letzte Mal nicht zu Ende gerechnet hat, liegen sehr nahe. Damals stand der Steigerungstag bevor, jetzt liegt er hinter uns. Hätten wir vor der Steigerung den Bahnwerth vollständig hergestellt, so würden natürlich unsere Gegner in ihren Angeboten höher gegangen sein, und wir stünden heute vielleicht vor einem Steigerungsergebniß von 10 oder mehr Millionen. Die Gegner konnten freilich den Werth des Steigerungsobjektes so gut berechnen, als wir, allein sie mußten damals mit der ungünstigen Stimmung im Großen Rathe und im Volke rechnen, und hätte man schon damals auf die Verbesserung derselben hingearbeitet, so würden sie auch in ihren Angeboten dieser bessern Stimmung Ausdruck gegeben haben. Dies ist der Hauptgrund, warum die Berechnungen nicht vollständig schlüssig gemacht worden sind.

Sie müssen mir nun gestatten, gemäß einem Wunsche, der von mehreren Mitgliedern Ihrer Behörde vor der Sitzung ausgesprochen worden ist, auf diese Rechnungsarten etwas einlässlicher, wenn auch in möglichster Kürze einzutreten. Es ist bereits angeführt worden, daß an der Grundlage der Rechnung Nichts im günstigen Sinne geändert worden ist, sondern nur im ungünstigeren, und daß es sich jetzt nur um die vollständige Durchführung der Rechnung handelt.

In dieser Beziehung wird Ihnen sofort an einem Beispiel klar werden, daß die erste Methode nicht vollständig geeignet ist. Man hatte im früheren Bericht den Werth der Bahn für den Zeitraum von Anfang 1877 bis Ende 1885 auf Fr. 4,575,000 berechnet. Dabei war nicht abgezogen, was an Vollendungsbauten u. s. w. zu leisten war, und mit diesen Abzügen wäre der Werth, oder richtiger gesagt, der Ankauftspreis der Bahn auf rund Fr. 4,000,000 zu stehen gekommen. Wenn Sie sich nun die Mühe nehmen, das Tableau auf Seite 12 des früheren Berichtes zu vergleichen, so werden Sie finden, daß die Bahn gegenüber dem Werthe von Fr. 4,575,000 im ersten Jahre nach Schluß der Periode, auf die dieser Werth berechnet worden ist, d. h. im Jahr 1886, einen Ertrag von Fr. 471,000 abwirft, also von dem dort berechneten Werthe einen Zins von 10,3 % liefert. Dies ist ein Beweis, daß die damalige Rechnung nicht vollständig war.

Man berechnete nämlich dort nur die jährlichen Reinerträge der Bahn während einer gewissen Periode mit Zins und Zinseszins und suchte aus der Summe derselben einen Kapitalwerth, der in der gleichen Periode den nämlichen Ertrag gibt. Die jetzt durchgeführten Rechnungen hingegen beruhen alle auf der Methode, daß der erste jährliche Reinertrag nach Ablauf der angenommenen Periode den Kapitalwerth der Bahn sammt allen bis dahin entstandenen Defiziten nebst Zins und Zinseszins derselben verzinsen muß, und dies ist die einzige mathematisch und auch gewöhnlich richtige Rechnungsart.

Nehmen Sie z. B. den Fall an, es kaufe Jemand um einen gewissen Preis einen Hof, der noch einen gewissen Betrag für verschiedene Meliorationen, als Wege, Gebäude, Drainage u. s. w. bedarf und erst später, z. B. in Folge besserer Kommunikationen, günstigerer Gestaltung des Absatzgebietes u. dgl. in Mehrwerth kommen wird. Nehmen Sie ferner an, der Käufer habe die zur Befreiung des Kaufpreises nöthige Summe entlehnt und müsse sie zu 5 % verzinsen. Natürlich ist dabei vorauszusetzen, daß man es mit einem soliden Manne zu

thun habe, wie der Kanton Bern einer ist, der das Geld für den ganzen Hof entleihen kann. Der Hof trägt im ersten Jahr sehr wenig ab. Der Mann geht nun wieder und entlehnt, meinetwegen an einem zweiten Ort, das Geld, das er haben muß, um die Verzinsung voll zu machen, und dort wird es mit Zins und Zinseszins bis zum Schluß einer gewissen Periode, z. B. von zehn Jahren, verrechnet. Im nächsten Jahr nimmt der Besitzer etwas mehr ein, muß also weniger entleihen, um den Zins voll zu machen, und dieser Betrag wird wieder mit Zins und Zinseszins angerechnet, und so geht es fort bis zum Schluß der Periode. Am Ende nun ist er schuldig an dem einen Ort den Kapitalwerth, der verzinst worden ist, und am andern Ort Alles, was er zur Deckung der Verzinsungsdefizite hat entleihen müssen, sammt Zins und Zinseszins derselben bis zum Schluß der Periode. Wenn nun die Summe dessen, was er für den Hof bezahlt hat, und dessen, was er noch daren hat stecken müssen, im Jahr nach Schluß der Periode durch den dannzumaligen Ertrag des Hofes zu 5 % verzinst ist, so ist der Hof so viel werth, als der Käufer dafür bezahlt hat.

Es handelt sich also bei der mathematischen Berechnung des Werthes der Bahn eben nur darum, diesen Werth schon jetzt auf gewisse Grundlagen und Voraussetzungen hin herauszurechnen, gerade so wie man auch bei dem Ankauf jenes Hofes gewisse Voraussetzungen machen muß. In wie weit diese Voraussetzungen noch heute richtig sind, werde ich später untersuchen. Dagegen ist der Mehrwerth nicht mehr in Rechnung gebracht, der sich ergibt, wenn zwei, drei Jahre nach Schluß der Periode nichts mehr auf den Hof verwendet werden muß und dieser dann mehr als 5 % abwirft.

Die Richtigkeit dieser Rechnung ist denn auch nirgends, selbst nicht im Schoße der Kommission angezweifelt worden, und sie kann es auch nicht; man kann bloß über die Prämissen derselben verschiedener Ansicht sein. Diese Prämissen sind nun die Reinerträge der Bahn während einer gewissen Reihe von Jahren. Die Steigerungskommission hat, wie bereits bemerkt, die Berechnung derselben nach zwei Richtungen hin gemacht, einmal mit Zugrundlegung der gegenwärtigen Taxen, unter Annahme einer Majoration der Bruttoeinnahmen von 6 % und einer Vermehrung der Betriebsausgaben von 2,2 % und sodann mit Zugrundlegung einer Taxerhöhung.

Diese ist durch die KonzeSSIONen gestattet. Die KonzeSSION für die Bahn von Bern nach Kröschenbrunnen gibt eine solche Erhöhung ohne Limite zu, jedoch mit der Bemerkung: „im Einverständniß der Regierung“, an deren Stelle nunmehr der Bundesrath getreten ist. Die KonzeSSION von Kröschenbrunnen bis nach Luzern gibt eine Erhöhung der Taxen bis auf 20 % zu. Jedoch wird man nicht mehr als 15 % annehmen können, um nicht die Fahrpreise der Konkurrenzbahn über Olten zu übertreffen. Wir haben daher eine Erhöhung von 15 % zur Grundlage genommen, und zwar nur als Aufschlag auf dem Personenverkehr, indem die Güter nicht belastet werden sollen. Man wird sich im Allgemeinen mit dem Gedanken vertraut machen müssen, eine Taxerhöhung auf den schweizerischen Eisenbahnen überhaupt einzuführen, indem wohl nur dadurch die Lage verschiedener Bahnen verbessert werden kann.

Ich will nun die Rechnung der Werthbestimmungen nach beiden Richtungen hin in aller Kürze mit Ihnen durchgehen, zuerst aber die Majoration der Betriebseinnahmen und Ausgaben nochmals besprechen.

Es ist selbstverständlich, daß man bezüglich der Bruttoeinnahmen und Ausgaben auf die authentischen Angaben des Massaverwalters basirt hat, ich will also die betreffenden Zahlen nicht wieder anführen. Ferner hat man die Einlage in den Oberbauerneuerungsfonds auf Fr. 800 per Kilometer angelegt. Ueber die Majoration der Bruttoeinnahmen hat

man neue Untersuchungen angestellt, die Sie auf Seite 5 des Berichts finden. Sie werden da nicht überall die gleichen Zahlen antreffen, wie im früheren Bericht, und zwar deshalb, weil man seither gestrebt hat, diese Untersuchungen noch weiter auszudehnen, und sie vollständig auf offizielle Aktenstücke, nämlich auf die offizielle schweizerische Eisenbahnstatistik und die Geschäftsberichte der Eisenbahnbehörden zu stützen. Auch hat man, um diese Majoration der Bruttoeinnahmen möglichst richtig herauszubringen, andere Perioden angenommen, als damals. Sie sehen daher in der Tabelle, auf Seite 5 verschiedene Abänderungen der Angaben des früheren Berichts. Dort war die jährliche Steigerung der Bruttoeinnahmen der Bahn Zürich-Zug-Luzern, die sehr oft als Beispiel in dieser Hinsicht angeführt wird, auf 10,4 % angegeben, hier ist sie auf 7,8 % herabgemindert. Dort hat man die letzten durchaus ungünstigen Jahre nicht in Rechnung gezogen, weil man die bezüglich Angaben damals noch nicht besaß; hier sind sie nun bis 1875 eingerechnet, und diese letzten zwei Jahre waren verhältnismäßig schlechter als die vorhergehenden, weil sie namentlich einen geringeren Fremdenverkehr gaben.

Es ergibt sich aus diesem vollständig richtigen Tableau, daß die meisten Bahnen eine Majoration der Bruttoeinnahmen von wenigstens 6 % aufzeigen, und daß bloß zwei schweizerische Bahnen hinter dieser Majoration zurückbleiben, nämlich die Linie Bulle-Mont, eine ganz kleine unbedeutende Bahn, mit 4,6 %, und die Ligne d'Italie, die ebenfalls kein großes Verkehrsgebiet hat, mit 5,3 %. Aus der arithmetischen Zusammenstellung dieser Bruttoeinnahmen, bezogen auf die kilometrischen Länge der Bahnen, ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Vermehrung der Bruttoeinnahmen der schweizerischen Eisenbahnen von 7,85 %.

Nun hatte die Linie Bern-Langnau für sich allein von 1864–1873 eine Majoration von 6,3 %, und die ganze durchgehende Linie Bern-Luzern in den zwei Perioden, die jetzt direkt verglichen werden können, nämlich in den Monaten September bis Dezember 1875, verglichen mit den nämlichen Monaten des Jahres 1876, eine solche von 7,25 %. Die Monate August dieser Jahre konnte man nicht zur Vergleichung heranziehen, weil sie nur vom 11. an in Betracht kommen und deshalb nicht leicht hätten ausgeschieden werden können. In diesen zwei Jahren also haben wir in 4 schlechtesten Monaten eine Vermehrung der Bruttoeinnahmen von $7\frac{1}{4}$ %, ein Beweis, daß die Linie wirklich nicht so schlecht ist, wie man sie immer angesehen hat, und daß die durchgehende Linie eine größere Majoration hat, als das Stück Bern-Langnau, daß also die Fortsetzung nach Luzern einen viel günstigeren Einfluß ausübt, als je vorausgesetzt wurde. Es ist nach allen diesen Erwägungen die Steigerungskommission zur Ueberzeugung gekommen, daß die frühere, von der Elferkommission und der Regierung angenommene Majoration der Bruttoeinnahmen von 6 % unbedenklich festgehalten werden darf.

Ich will aber noch auf einen Einwand eintreten, der gegen diese Annahme möglicherweise gemacht werden könnte. Man könnte einwenden, die schweizerischen Eisenbahnen ständen in den letzten Jahren so schlecht, daß diese Majoration nirgends mehr zu finden sei. Diese Behauptung ist richtig und unrichtig. Wenn Sie in Betracht ziehen, daß im Jahr 1875 406 Kilometer und im Jahr 1876 322 Kilometer, also in diesen zwei Jahren zusammen 728 Kilometer Eisenbahnen neu eröffnet worden sind, so werden Sie leicht begreifen, daß die alten Bahnen, die dadurch größtentheils bedeutende Konkurrenz bekommen haben, momentan diese Majoration nicht mehr aufweisen. Diese Verhältnisse liegen aber nun hinter uns, und es wird dieser große Aufschwung der Eisenbahnen für längere Zeit gelähmt sein, so daß wieder normale Verhältnisse eintreten müssen. Die Bern-Luzern-Bahn ist nicht im Falle,

durch andere Bahnen Konkurrenz zu erleiden, wie die alten Bahnen durch die neuen, es wird also bei ihr dieses Verhältniß einen ganz normalen Verlauf haben. Es gibt allerdings Bahnen, die sich selber keine neuen Konkurrenzbahnen gebaut haben, wie die Westbahn, die Centralbahn und die Nordostbahn, und die dennoch eine Mindereinnahme aufweisen. Dies ist z. B. der Fall bei den Vereinigten Schweizerbahnen. Allein dies rührt bei ihnen daher, daß die linksufrige Zürcherseebahn ihnen als Konkurrenzbahn entstanden ist und den gesamten Verkehr von Graubünden, Glarus u. s. w. nach Zürich an sich gezogen hat. Das sind Abnormitäten, denen man auf den Grund gehen muß, um sie zu erklären und zu begreifen, daß sie hier keine Anwendung finden.

So viel bezüglich der Steigerung der Einnahmen, wobei gesagt werden mag, daß Ihre Kommission nicht für die unbedingte Richtigkeit einer solchen Steigerung der Einnahmen bis 1891 und darüber hinaus eintreten kann. Dies ist an sich klar. Hingegen glauben wir, daß diese Steigerung in den ersten Jahren mehr betragen wird, als präliminirt ist, nach einer gewissen Periode aber vielleicht etwas weniger. Möglicherweise wird auch nach einer gewissen Periode die Gotthardbahn erfüllt sein, und durch den Einfluß derselben das präliminirte Mittel der ganzen Periode erreicht werden.

Da ich gerade im Falle bin, der Gotthardbahn zu gedenken, möchte ich einer Ansicht, die der Berichtersteller der Regierung ausgesprochen hat, entgegentreten. Ich bin für mich durchaus nicht der Ansicht, daß der Kanton Bern noch einen Franken an die Gotthardbahn geben soll, wenn er die Linie Bern-Luzern nicht bekommt, und ich glaube, es werden Viele diese Ansicht theilen. Bekommt er die Bahn, so wird er sich freilich beteiligen müssen, wenn eine Rekonstruktion des großen Unternehmens stattfindet, aber nicht anders, als nach Maßgabe der Vortheile, die ihm daraus erwachsen. Dieses Schreckgespenst des Gotthard ist also für mich gar keines. Es ist zu wünschen und zu hoffen, daß das Gotthardunternehmen rekonstruirt werden könne, und wenn der Kanton Bern alsdann Opfer bringen soll, so soll er es nur thun, wenn er diesen Opfern gegenüber direkte Vortheile sieht, wie es Andere in solchen Fällen auch machen.

Wenn wir nun auf die Berechnung selbst übergehen, so sei es mir gestattet, Ihnen die beiden Tabellen, die Sie auf Seite 6 und 8 des Berichtes der Steigerungskommission vorfinden, zur Vergleichung vorzulegen. Sie sehen aus der Tabelle auf Seite 6, daß mit Zugrundelegung der bisher besprochenen Majoration und der gegenwärtigen Taxen die Einnahmen im Anfang geringer sind, als wenn man eine Taxenerhöhung zu Grunde legt. Hingegen werden bis zum Jahr 1891 die Bruttoeinnahmen unter beiden Voraussetzungen ungefähr gleich. Es tritt also hier in der Weise eine Ausgleichung ein, daß die geringere Majoration bei erhöhten Taxen nach einer längeren Periode ungefähr das gleiche Resultat ergibt. Die Betriebskosten hingegen sind bei der Annahme erhöhter Taxen ziemlich hoch, wahrscheinlich zu hoch gerechnet. Sie betragen für 1891 Fr. 1,300 per Kilometer mehr als im ersten Fall. Ich werde später darauf zu sprechen kommen, warum man diese hohen Annahmen gemacht hat.

Was die Wahl der Perioden betrifft, nach denen man gerechnet hat, so sind als solche angenommen worden die Periode vom 1. Januar 1877 bis zum 31. Dezember 1885 und die vom 1. Januar 1877 bis zum 31. Dezember 1890. Diese Perioden haben an und für sich keine besondere Berechtigung, und man hätte gerade so gut andere wählen können. Man hat aber im früheren Bericht nach diesen Perioden gerechnet, weil auf Ende 1885 das ursprüngliche Obligationenkapital rückzahlbar gewesen wäre, und weil man auf Ende 1890 die neuen Obligationen zurückzahlen wollte.

Wir haben also, damit ein direkter Vergleich mit den früheren Berechnungen möglich sei, diese Perioden beibehalten. Es ist auch möglich, daß innerhalb dieser beiden Perioden die Uebernahme der Bahnen durch den Bund stattfindet; sehr viel früher wird dies kaum geschehen.

Die oben auseinandergesetzte Berechnung des Werthes der Bahn bis Ende 1885 ergibt eine Summe von Fr. 7,690,000, wie Sie bereits aus einem früheren Dokument, das schon vor der letzten Session vorlag, haben entnehmen können. Nach der gleichen Berechnungsart würde der Werth der Bahn bis 31. Dezember 1890 eine Summe von Fr. 10,237,000 betragen.

Wenn wir nun an die Werthbestimmung der Bahn gehen bei einer Taxerhöhung von 15 % auf dem Personenverkehr und Belassung der jetzigen Gütertariife, so muß ich bemerken, daß man angenommen hat, es werde die Majoration der Bruttoeinnahmen in diesem Falle etwas geringer sein; man hat sie deshalb auf 5 % angesetzt. Man kann hierüber verschiedener Ansicht sein. Jedenfalls ist diese Annahme zu pessimistisch, da sie sich nicht nur auf den Personenverkehr mit erhöhten Taxen, sondern auch auf den Güterverkehr bezieht. Auch würden bei einer solchen Erhöhung der Taxen kaum weniger Personen die Bahn benutzen. Eine geringere Majoration der Bruttoeinnahmen als 5 % hat aber, wie schon bemerkt, unter allen Bahnen der Schweiz nur diejenige von Bulle-Romont mit 4,6 %. Man hat nun wiederum die Bruttoeinnahmen des ersten Jahres nach den Angaben des Massaverwalters auf Fr. 1,141,000 angesetzt. Rechnet man hiezu den Zuschlag von 15 % auf dem Personenverkehr mit „ 102,000 so hat man eine Bruttoeinnahme des ersten Jahres von Fr. 1,243,000 und somit, eine Majoration von 5 % oder rund „ 62,000 hinzugerechnet, eine Bruttoeinnahme für 1877 von Fr. 1,305,000

In Bezug auf die Betriebskosten hat man statt einer jährlichen Steigerung derselben von 2,2 % eine solche von 3 % angenommen, weil man damals, als die Rechnung gemacht wurde, noch nicht wußte, wie sich die Jurabahn zu der Frage des Betriebs verhalten werden, und weil man die Rechnungen so ungünstig als möglich aufstellen wollte, damit sie die Probe aushalten könnten. Hätte man damals schon gewußt, welche Differte die Jurabahn für den Betrieb macht, so hätte man sich nicht veranlaßt gefunden, die Betriebskosten auf diese Weise zu steigern, so daß vermöge jener ganz ungünstigen Voraussetzung eine jährliche Vermehrung der Betriebskosten von Fr. 31,000 angesetzt wird.

Wenn Sie nun an der Hand dieser Voraussetzungen und der Tabelle auf Seite 8 des gedruckten Berichtes die Werthe der Bahn für die beiden Perioden berechnen, so kommen, wie bereits früher gesagt worden ist, eigenthümlicher Weise geringere Summe heraus, als bei der Berechnung ohne Taxenerhöhung. Dies rührt eben daher, weil die zweite Rechnung einen ungünstigeren Verlauf zur Voraussetzung hat, indem sie die Majoration der Einnahmen als geringer, die der Betriebsausgaben als größer annimmt. Ich werde später noch eine andere Rechnung vorlegen, die diese Elemente im gleichen Sinn enthält, wie die erste. Führt man nun, immer nach den gleichen mathematischen Formeln, diese zweite Rechnung durch, so folgt daraus ein Werth der Bahn auf 31. Dezember 1885 von Fr. 7,387,000, und auf 31. Dezember 1890 von Fr. 9,116,000.

Ich will Sie mit den Formeln selbst nicht behelligen; hingegen möchte ich Sie ersuchen, sich nur die in der Beilage zum Bericht der Steigerungskommission angeführten Proben

anzusehen. Diese Proben über die Richtigkeit der Berechnungen sind so außerordentlich einfach, daß Sie aus denselben ohne Weiteres die Richtigkeit der letzteren ersehen müssen. Sie haben z. B. auf Seite 15 der Beilage zum Bericht die Probe für die Richtigkeit der Summe von Fr. 7,690,000. Sie finden in der ersten Kolonne die jährliche Verzinsung dieses Bahnwerthes zu 5 % mit Fr. 384,500. Davon kommen in Abzug die in der zweiten Kolonne nach der Tabelle auf Seite 6 angeführten jährlichen Reinerträge. In der dritten Kolonne stehen die so sich ergebenden jährlichen Defizite. Diese, für eine gewisse Anzahl von Jahren addirt, ergeben jeweilen dasjenige Geld, welches noch in die Bahn gesteckt werden muß. Man darf sich also keine Illusionen darüber machen, daß nicht in die Bahn noch über den Ankauftspreis hinaus ein ziemliches Stück Geld gesteckt werden muß. So findet man z. B. aus der dritten Kolonne, daß diese Beträge bis Ende 1884 eine Summe von 1,300,000 erreichen. Nun sind diese Defizite mit Zins und Zinseszins bis Ende der Periode berechnet, und mit dieser Berechnung gelangen Sie dazu, zu wissen, was die Bahn wirklich gekostet hat. Ich füge hier bei, daß es im Staatsleben nicht Gebrauch ist, von solchen Defiziten Zins und Zinseszins zu berechnen. Es ist aber hier gleichwohl geschehen, damit man in keiner Weise einen Irrthum begehe, und damit man nicht sagen könne, es sei etwas dazwischen hinaus entschlüpft. Sie sehen nun auf Seite 16, daß dieses Defizit an ausgegebenem Geld mit Zins und Zinseszins auf Ende 1885 Fr. 1,717,100 beträgt, und wenn Sie dazu den Bahnwerth mit „ 7,690,000 addiren, so kommen Sie auf eine Summe von Fr. 9,407,100 welche durch den Reinertrag pro 1886 von Fr. 471,000, wie es aus der Tabelle auf Seite 6 hervorgeht, zu 5 % verzinst wird.

In ganz gleicher Weise werden Sie, wenn Sie sich die Mühe nehmen, die übrigen Proben anzusehen, auf Seite 16 die Probe über den Bahnwerth von Fr. 10,237,000 verifiziren können. Sie können hier ebenfalls die angesetzten Reinerträge durch die Tabelle auf Seite 6 kontrolliren und sodann die Defizite herausrechnen. Auf den beiden folgenden Seiten finden Sie die beiden andern Proben in gleicher Weise gemacht, wobei Sie zur Verifizirung der Reinerträge der Bahn die Tabelle auf Seite 8 zu vergleichen haben, um auf diese Weise die mathematische Begründung der beiden ausgerechneten Bahnwerthe einzusehen.

Nachdem wir nun diese Bahnwerthe festgestellt haben, handelt es sich darum, den eigentlichen Angebotspreis der Bahn zu bestimmen. Der Angebotspreis muß um diejenige Summe niedriger sein, als der Bahnwerth, welche direkt zur Vollendung der Bahn zu verausgaben ist. Sie finden die betreffende Ausführung im frühern gedruckten Bericht; ich werde daher über diesen Punkt möglichst kurz sein.

Es sind auf die Bahn noch zu verwenden:

Fr. 300,000

für die Oberbauerneuerung der Strecke Gümligen-Langnau. Mit dieser Summe, welche während 6 Jahren mit jährlich Fr. 50,000 zur Verwendung kommt, soll der Oberbau vollständig neu erstellt werden können. An Vollendungsbauten auf der neuen Linie sind zu verausgaben „ 200,000

Diese Summe ist der Saldo einer Schätzung von Fr. 373,800, welche seiner Zeit von Herrn Bribel, Obergeringieur der Jurabahn, gemacht worden ist und in möglichst vollständiger Weise alle noch auszuführenden Arbeiten umfaßt. Nun sind hieran für ungefähr Fr. 180,000 ausge-

Uebertrag Fr. 500,000

Uebertrag Fr. 500,000
führt worden, und es bleiben somit noch rund
Fr. 200,000 zu verausgaben, wie bereits aus
dem früheren Bericht erhellt. Ferner ist für
Rollmaterial eine Summe von „ 250,000
vorgesehen. Dies macht zusammen Fr. 750,000
Davon sind abziehen als Werth der Landab-
schnitte in der Umgebung der Bahn nach einem
Minimalansatz „ 250,000
Somit bleiben noch Fr. 500,000
welche von dem herausgerechneten Werthe der Bahn abziehen
sind, um den Angebotspreis zu bestimmen.

Was den Ansatz für Rollmaterial betrifft, so ist zu er-
wähnen, daß hierin zwischen dem gegenwärtigen Bericht und
demjenigen vom 28. Dezember eine Differenz besteht. Dort
war der Bedarf für Rollmaterial auf Fr. 400,000 angesetzt,
hier ist er nur auf Fr. 250,000 veranschlagt. Es ist der
Fall, Ihnen über diese Differenz näheren Aufschluß zu geben,
damit Sie sehen, daß man genau gerechnet hat. Die Fr. 400,000
für Anschaffung von Rollmaterial waren einfach aus dem
Bericht der bundesgerichtlichen Experten entnommen, die den
Bedarf für die ganze Strecke Gmüligen-Langnau auf diese
Summe veranschlagt haben. Wir nahmen diesen Betrag an,
wohl wissend, daß, wenn die Juraabahnengesellschaft den Betrieb
übernimmt, alsdann das Material, das sie bereits besitzt, und
das früher zur Strecke Gmüligen-Langnau gehört hat, wieder
zur Verwendung kommt; man dürfte aber keine geringere
Summe annehmen, um nicht die Gläubiger glauben zu machen,
man sei mit dem nöthigen Betriebsmaterial für die ganze
Strecke im Bedarf von Fr. 800,000 vollständig versehen. Da
nun aber, wenn wir die Bahn kaufen, die Juraabahn den
Betrieb fortsetzen und das Material, das ihrerseits angekauft
worden ist, auch wieder zu diesem Betrieb verwenden wird,
so wird für die Summe von Fr. 250,000 genügend Roll-
material angeschafft werden können. Es ist diese Summe so-
gar von einzelnen Mitgliedern der Steigerungskommission
als unnöthig bezeichnet worden, indem sie glaubten, die Jura-
bahn werde für das ganze Betriebsmaterial zu sorgen haben.
Wir haben aber, um gegenüber den bestehenden Verträgen
nicht zu weit zu gehen, diese Summe stehen lassen. Sie ist
jedenfalls hinlänglich, und es soll damit die erwähnte Differenz
erklärt sein.

Sie haben also von den herausgerechneten Bahnwerthen
obige Fr. 500,000 abziehen und gelangen dann zu den
eigentlichen Angebotssummen, die Sie auf Seite 9 finden.
So erhält man, unter Festhaltung der Prämissen, wie sie die
Eiserkommission und die Regierung aufgestellt haben, für den
Fall der Belassung der gegenwärtigen Taxen einen Angebots-
werth für die Periode von Anfang 1877 bis Ende 1885
von Fr. 7,190,000 und für die Periode bis Ende 1890 von
Fr. 9,737,000, bei einer Taxerhöhung von 15 % auf den
Personenverkehr dagegen für die Periode bis Ende 1885 einen
Angebotswerth von Fr. 6,887,000 und für die Periode bis
Ende 1890 einen solchen von Fr. 8,616,000. Wenn Sie nun aus
diesen vier Werthen das Mittel ziehen, die einzige nicht ganz
mathematisch richtige Folgerung, die in diesen Berechnungen
vorkommt, so erhalten Sie eine Summe von Fr. 8,107,500
als Mittelwerth eines höchsten Angebots.

Ob nun diese vier Rechnungen, welche man angestellt
hat, das absolut Richtige getroffen haben, wissen wir natür-
lich nicht, da uns unbekannt ist, wie lange überhaupt die
Bahn durch den Kanton Bern betrieben werden wird. Hin-
gegen mag es Sie interessieren, daß diese sämtlichen Rechnungen
und Zahlen alle vor der Steigerung aufgestellt worden sind,
und daß jedes Mitglied der Steigerungskommission diese Be-
rechnungen mit ihren Endresultaten vor der Steigerung in den

Händen hatte. Es ist also bis jetzt gar keine Zahl aufgestellt
worden, die nicht schon vor der Steigerung betreffenden Orts
bekannt gewesen wäre. Es muß das betont werden, damit
Sie sehen, daß man nicht etwa erst nach der Steigerung ge-
rechnet hat, um diese Rechnung mit dem Steigerungspreis in
Einklang zu bringen.

Nachdem die Steigerungskommission von dieser Berech-
nung Kenntniß genommen hatte, beschloß sie, die Diskussion
über die Höhe des Angebots, das sie machen wolle, auf den
Steigerungstag selbst zu verschieben. Es ist natürlich, daß
nicht sämtliche Mitglieder der Kommission, wenn sie auch
die Richtigkeit der Rechnungen selbst nicht im Mindesten be-
zweifeln, sofort auch die Prämissen derselben als richtig an-
nehmen konnten. Man kann darüber verschiedener Ansicht
sein. Die Kommission hat deshalb, um über den wirklichen
Werth der Bahn in's Klare zu kommen, die andern Faktoren,
die neben dem bloß finanziellen Werth des Objekts noch in
Betracht kommen, ebenfalls in Erwägung gezogen. Einer dieser
Faktoren für eine Erhöhung des Angebots ist namentlich die
Thatfache, daß der Kanton Bern schon eine Summe von
Fr. 9,285,000 in dem Geschäft stecken hat, nämlich die ein-
geschossene Linie Gmüligen-Langnau im Werth von
Fr. 6,600,000

Die Subvention des Kantons in Arien im
Betrag von „ 1,750,000
und den Vorschuß der Regierung zur Bau-
vollendung von „ 975,000

Ferner sagte man sich, daß der Kanton in den Jura-
bahnen mit einem Kapital von über 19 Millionen theilhaftig
sei, und daß es für die Prosperität dieses Unternehmens nicht
gleichgültig sei, ob dasselbe den Betrieb der Linie Bern-Luzern
habe oder nicht, daß es daher auch für den Kanton nicht
gleichgültig sein könne, ob er diese Linie müsse fahren lassen,
oder nicht.

So gelangte die Kommission zu der Ansicht, es wäre
ein Angebot bis auf 8 Millionen richtig und dem wirklichen
Werth der Bahn entsprechend. Die Kommission konnte sich
aber nicht darauf einlassen, bei einem Angebot von dieser
Höhe unbedingt stehen zu bleiben, sondern sie mußte die
Rücksicht in die Wagschale fallen lassen, daß sie, um nicht
dem Großen Rathe und dem Volke die endgültige Entscheidung
über diese Frage aus der Hand zu nehmen, noch höher und
bis auf eine gewisse Grenze gehen müsse. Bis auf 8 Millionen
wäre aber Ihre Steigerungskommission guten Muths ge-
gangen; als nachher die Angebote noch höher stiegen, hat sie
diesen guten Muth weniger mehr befehlen.

Was den Verlauf der Steigerung betrifft, so werden
Sie mir erlassen, Ihnen hierüber Auskunft zu geben, da
Ihnen derselbe aus den Zeitungen genugsam bekannt ist. Es
erfolgte bei einem Angebot von Fr. 8,475,000 der Zuschlag
an den Staat Bern. Die Kommission unterschrieb das Stei-
gerungsprotokoll, in dem ihre Protestation und Erklärung
Aufnahme gefunden hatte, und ausdrücklich vorgemerkt war,
daß unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath
und das Volk gesteigert werde.

Bezüglich des Verhaltens der Gegner an der Steigerung
selbst mag Ihnen doch eine Notiz nicht uninteressant sein. Es war
die Centralbahn, die durch ihre Delegirten die Höhersteigerung
Seitens der Obligationäre unterbrechen ließ. Die Central-
bahn hat überhaupt in dieser Sache dominirt, sie wollte die
Bahn und will sie noch. Als aber die Angebote so hoch ge-
stiegen waren, daß dadurch die Summe von Fr. 1,200,000,
welche der Verwaltungsrath für die Auszahlung der nicht
beigetretenen Obligationäre in Aussicht genommen hatte, über-
schritten worden wäre, ließ die Centralbahn ein weiteres
Höhersteigern der Delegirten, als nicht mehr in ihrer Kom-

petenz liegend, verhindern, so sehr sie die Bahn zu erwerben gewünscht hatte. Die Obligationäre ihrerseits wären, wie versichert wurde, noch höher gegangen. Sie hatten den Werth der Bahn auch berechnet und wären wahrscheinlich so hoch gegangen, als nach ihrem Dafürhalten der Kanton Bern der Bahn noch einen Mehrwerth über den wirklichen hinaus bemessen hätte. Es zeigte sich dabei, daß in der Schätzung des Werthes der Bahn zwischen beiden Parteien ziemliche Uebereinstimmung vorhanden war. Die Obligationäre glaubten, den Kanton Bern zu noch höheren Angeboten treiben zu können, da derselbe, in richtiger Würdigung der Verhältnisse, noch einen weiteren Mehrwerth beilegen könne.

Was nun das weitere Verhalten der Steigerungskommission betrifft, so ist beizufügen, daß sie, bevor sie ihren Bericht vollständig ausgearbeitet, von einem Resultate Kenntniß erhielt, das ebenfalls in diesem Bericht erwähnt werden mußte, von dem Resultate nämlich, daß die rohen Betriebseinnahmen auf Ende Dezember 1876 Fr. 13,000 mehr betragen, als sie präliminirt waren. Es zeigt dieß, daß man die Bahn wirklich bisweilen unterschätzt. Die Kommission hat nicht unterlassen, die Berechnung aufstellen zu lassen (es ist dies nun eine Berechnung nach der Steigerung), wie der Bahnwerth herauskomme, wenn man auf diese Fr. 13,000 Mehreinnahme des ersten Jahres sich basirt hätte, ohne andere Prämissen zu machen in Bezug auf die Majoration, sondern nur, indem man sagte, die Bahn habe Fr. 13,000 mehr eingenommen, als man vorausgesetzt. Im Uebrigen würde die Rechnung in gleicher Weise fortgeführt. Ich will Ihnen die Rechnung nicht detaillirt vortragen, sondern nur bemerken, daß auf dieser Grundlage der Bahnwerth für die verschiedenen Perioden und Voraussetzungen um Fr. 395,000, Fr. 430,000, Fr. 398,000 und Fr. 437,000 der Reihenfolge nach höher zu stehen kommen würde, als die von uns berechneten Werthe, oder im Mittel um Fr. 415,000. Die betreffenden Berechnungen liegen hier zur Einsicht auf. Es würde sich danach der Werth der Bahn auf Fr. 8,522,500 belaufen, so daß man mit dem Angebote unter dem wahren Werthe der Bahn geblieben ist. Diese Berechnung hat keine andere Grundlage, als die der Wirklichkeit und beruht im Uebrigen auf den gleichen Prämissen, wie sie früher gemacht und anerkannt worden sind.

Es ist da anzuführen, daß die Bern-Luzern-Bahn in ihren Resultaten, namentlich im Güterverkehre, sehr befriedigend dasteht. Aus den betreffenden Tableaux werden Sie entnehmen, daß 1875 die Zentnerzahl der Güter wesentlich geringer war als 1876, daß z. B. spedit wurden:

	1875.		1876.
August	112,000 Zentner	186,000 Zentner	
September	129,000 "	198,000 "	
Oktober	120,000 "	213,000 "	

u. s. w. Ich füge bei, daß im Jahre 1876 auf der Bern-Luzern-Bahn 2,080,000 Zentner Güter befördert worden sind. Die angeführten Zahlen beweisen, daß der Güterverkehr eine gewisse Entwicklung nimmt.

Es kommt noch ein anderes Moment hinzu, welches bei diesen Berechnungen in Anschlag gebracht werden kann, und das Ihnen bereits vom Herrn Berichterstatter des Regierungsrathes mitgeteilt worden ist. Es sind die Offerten, welche die Jurabahn auf die Anfrage der Regierung in der letzten Stunde gemacht hat. Diese Offerten beziehen sich einerseits auf die Betriebsübernahme der Bahn und betreffen andererseits eine Verpachtung derselben. Die Betriebsübernahme wird nach drei verschiedenen Modalitäten offerirt: erstens auf Grundlage des früher bestandenen Vertrags, wonach die Bahn zu den reinen Selbstkosten betrieben wurde, zweitens auf Grundlage des mit dem Massavervalter abgeschlossenen Betriebsvertrags, wonach für sämtliche Leistungen mit Ausnahme der Bahnhofsverzin-

sung, des Bahndienstes und Bahnunterhalts Fr. 6,600 per Kilometer bezahlt wurden, und drittens auf Grundlage des Vertrags, welchen die Centralbahn mit der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft abschließen wollte. Dieser Vertrag nimmt eine Summe von Fr. 11,000 per Kilometer in Aussicht, wobei freilich noch der Sommerzug beigerechnet werden muß. Wenn derselbe aber auch hinzugerechnet wird, bleiben Sie mit dem Vertragsprojekte der Jurabahn unter den Betriebsrechnungen, welche gemacht worden sind seitens der Kommissionen; Sie bleiben beträchtlich unter der Berechnung der Vermehrung der Betriebsausgaben um 3 % und auch unter der Majoration von 2,2 %, wie sie in dem Berichte der Eferkommission und der Steigerungskommission angenommen worden sind. Die Jurabahn haben eine solche Majoration der Betriebsausgaben nicht angenommen, sondern bleiben für einige Jahre auf Fr. 11,000 und nehmen im Uebrigen alle Bestimmungen des Vertragsentwurfes der Centralbahn mit der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft an mit Ausnahme eines Vorbehaltes betreffend das Stollmaterial, welches der Staat zu beschaffen hätte (die früher erwähnten Fr. 250,000), während die Centralbahn dieß selbst stellen will. Es stellt sich also heraus, daß die Betriebskosten der Bahn, welche die Kommission präliminirte, richtig, ja zu hoch sind. Das kann ich versichern, daß die Jurabahn in ihrem Vorgehen nicht sehr hitzig, sondern vielmehr sehr bedächtig war und daß sie erst nach langen Untersuchungen erklärte, zu welchem Preise sie den Betrieb der Bahn übernehmen wolle.

Die Jurabahn war, wie gesagt, auch bereit, die Bahn zu pachten, in dem Sinne, daß sie dem Staate alljährlich die von der Kommission präliminirten Reineinnahmen abliefern wollte, wie sie im Bericht der Steigerungskommission im Tableau Seite 6 figuriren. Dieser Pachtvertrag deckt also die Voraussetzungen der Kommission über die Betriebseinnahmen. Bevor die Jurabahn sich zum Abschlusse eines solchen Pachtvertrages bereit erklärt, hat sie sich über die voraussichtliche Güterbewegung auf der Bahn gewiß genau Rechenschaft gegeben. Ich glaube, sie würde am liebsten einen Pachtvertrag abschließen, weil sie dabei eine schöne Einnahme machen würde. Ich glaube aber, es sei nicht der Fall, daß der Staat einen Pachtvertrag eingese, sondern er fahre am besten mit einem Betriebsvertrage, wie er von der Jurabahn präliminirt worden ist, wobei die Mehreinnahmen dem Staate zufließen. Es ist damit nachgewiesen, daß die Grundlagen der Berechnungen der Kommission von maßgebender Seite als richtig anerkannt werden. Wenn das der Fall ist, so ist überhaupt die ganze Rechnung richtig; denn die mathematische Durchführung derselben kann nicht diskutirt werden. Es ist somit der Ring der Beweisführung geschlossen und der Beweis geleistet, daß die Bahn wirklich den von der Kommission berechneten Werth besitzt.

Es darf übrigens noch beigefügt werden, daß die Rechnungen von verschiedenen in Sachen kompetenten Personen als zu pessimistisch angesehen werden, und ich glaube auch, es lassen sich verschiedene Reserven finden für Unvorhergesehenes, das allenfalls vorkommen könnte. Ich will diese pessimistischen Momente mit Ihnen besprechen. Es betrifft zunächst die Laxerhöhung. Sie haben gesehen, daß wir bei der Laxerhöhung eine Majoration der Einnahmen von nur 5 % und der Betriebs-Ausgaben von 3 % angenommen haben. Wenn man annimmt, es werde eine Erhöhung der Personentaxen von 15 % keine Mindereinnahme zur Folge haben (wie zu erwarten ist; beim Güterverkehre wird natürlich eine solche auch nicht eintreten), wenn man sodann unter den gleichen Voraussetzungen rechnet, so findet man bis Ende 1885 einen Bahnwerth von Fr. 10,711,000 und bis Ende 1890 einen solchen von Fr. 13,585,000. Wir erhalten somit da eine bedeutend höhere Summe, als wir präliminirt hatten. Die Ausführung

dieser Rechnung soll durchaus nicht dazu dienen, in Ihren Augen der Bahn einen höheren Werth zu geben, sondern nur, um zu zeigen, daß noch Reserven vorhanden sind.

Ein neuer Faktor, der zu pessimistisch berechnet ist, den ich aber nicht hoch anschlage, ist die gegenüber unsern Berechnungen wirklich niedrige Offerte der Jurabahn für den Betrieb. Es würde dies für die spätern Jahre eine beträchtliche Summe ergeben, indessen glaube ich, die Jurabahn würde dann auch ihre Forderung erhöhen. Als drittes Moment mag angeführt werden, daß die Eisenbahnen nicht immer in dieser traurigen Periode stecken, sondern daß für sie auch bessere Zeiten kommen werden, so daß die Majoration eine höhere sein wird, namentlich wenn dann auch die Gotthardbahn kommt. Endlich haben wir noch des Oberbauerneuerungsfonds zu erwähnen, welcher alljährlich mit Fr. 76,000 auf die Seite gelegt wird. Es können also diese Berechnungen nicht als optimistische, sondern sie müssen als nüchterne betrachtet werden.

Damit ist das Referat bezüglich des Mandates der Fünferkommission so ziemlich geschlossen. Es bleibt nur noch übrig, Ihnen die Anschauungen der Elferkommission in kurzen Zügen auseinanderzusetzen. Bezüglich den Verhandlungen mit den Obligationären kann ich kurz sein. Wie Sie bereits aus dem Vortrage des Herrn Eisenbahndirektors entnommen haben, wurde ein Ausschuß von zwei Mitgliedern der Elferkommission und von zwei Mitgliedern des Regierungsrathes bestellt, welcher sich mit dem Verwaltungsrathe der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Verbindung setzte und eine Offerte von 75 % in Staatsobligationen zinsbar zu $4\frac{1}{2}$ % und rückzahlbar auf Ende 1890 machte. Diese Offerte wäre ungefähr einer Baarzahlung von 72–73 % gleich gekommen, und es hätte sich also eine Ersparniß von circa Fr. 600,000 gegenüber dem Steigerungspreise, inklusive Geldbeschaffungskosten, ergibt. Es war davon die Rede, wenn diese Offerte angenommen werde, so könne man in Verbindung mit Luzern möglicherweise auch den Currentgläubigern etwas zukommen lassen. Leider lehnte der Verwaltungsrath der neuen Gesellschaft diese Offerte ab, und es wird daher auch eine theilweise Vergütung der Currentgläubiger unmöglich sein. Der Verwaltungsrath hat in seinen Gegenpropositionen wirklich das Maß des Erlaubten überschritten, so daß die Verhandlungen sofort abgebrochen werden mußten, indem man deutlich sah, daß es den Leitern der Gesellschaft darum zu thun sei, die Bahn zu erwerben.

In Betreff des Anleihe von 10 Millionen, welches die Regierung vorschlägt und dem die Kommissionsmehrheit beistimmt, sind verschiedene Bemerkungen zu machen. Es ist den Berechnungen der Kommission vorgeworfen worden, die Anleihekosten seien nicht in Betracht gezogen worden. Es ist der Kommission nicht unbekannt, daß bei der Aufnahme von Anleihen nicht unbedeutende Kosten entstehen, allein es ist anzuführen, daß sämtliche Rechnungen Ihrer Kommissionen mit einem Zinse von 5 % aufgestellt sind. Es konnten daher die Anleihekosten in den Berechnungen vernachlässigt werden; denn ein Zins von 5 % ist gleich baarem Gelde. Nebenbei mag erwähnt werden, daß, wie der Herr Finanzdirektor uns mitgetheilt hat, die Anleihekosten voraussichtlich niedriger ausfallen werden, als diejenigen des letzten Anleihe, weil bereits günstigere Offerten vorliegen.

Es ist nun auch natürlich, daß das Anleihen groß genug bemessen sein muß, um nicht nur den Kaufpreis zu zahlen, sondern auch Dasjenige, was zunächst auf die Bahn verwendet werden muß und nöthig ist, um die Defizite der ersten Jahre zu bestreiten. Wir sind bekanntlich nicht in der glücklichen Lage, diese Defizite aus unsern laufenden Einnahmen zu ersetzen. Zu dem Kaufpreise von Fr. 8,475,000 müssen wir noch Fr. 750,000 für Bahnvollendung, Geleiserneruerung und Rollmaterial hinzu-

rechnen. Doch werden die Ausgaben für Bahnvollendung und Geleiserneruerung nur successive zu machen sein. Wir können daher annehmen, es sei eine Summe von ungefähr 9 Millionen nothwendig zur Deckung der Anleihekosten und Desjenigen, was zunächst auf die Bahn zu verwenden ist. Wenn Sie die Rechnung unter der Voraussetzung durchführen mit $4\frac{1}{2}$ % Zins für 9 Millionen, so gelangen Sie zu dem Resultate, daß mit Zins und Zinseszins die Bahn im Jahre 1887 auf Fr. 10,882,500 zu stehen kommt und 1888 diese Schuld sich mit 5,16 % verzinst. Wird ein Anleihen von 10 Millionen aufgenommen und schreiben Sie die ganze Verzinsung dieser Summe zu Lasten der Bahn, bringen Sie aber dabei Dasjenige, was von der letzten Million frei bleibt, mit 4 % in Abzug, so erhalten Sie das Resultat, daß die 10 Millionen langen bis Ende 1880, daß dann aber zu dieser Zeit die Bahn uns die 10 Millionen kostet und wir nachher noch einige Summen in dieselben stecken müssen. Hoffen wir, daß wir dann im Stande sein werden, dieselben aus den laufenden Einnahmen des Staates zu nehmen; könnte dieß nicht geschehen, so müßte nochmals durch einen Vorchußkonto oder auf andere Weise eine Summe in die Bahn gesteckt werden, die uns dann Ende 1887 nicht ganz 11 Millionen kosten, diesen Betrag aber auch voll verzinsen würde. Das darf man hier mit Bestimmtheit aussprechen, daß die Aufnahme eines Anleihe von 10 Millionen in keiner Weise eine Steuererhöhung hervorrufen wird, indem diese Summe nebst Allem, was an Zins und Zinseszinsen der Bahn zur Last geschrieben wird, sich verzinsen wird.

Diese Berechnung kann Sie also beruhigen. Es ist daher auch nicht der Fall, auf den Ihnen ausgetheilten Finanzbericht näher einzutreten, weil das Unternehmen, für sich behandelt, sich vollständig ohne neue effektive Belastung des Staates erhalten kann, immerhin unter der Voraussetzung, daß noch Geld in die Bahn gesteckt wird. Da werden vielleicht sehr vorsichtige Finanziers sagen, man solle das Geld aus der laufenden Verwaltung nehmen; dieß ist aber nicht richtig, wenn man ein Objekt hat, das an einem schönen Morgen 10 % abwirft.

Es ist ferner bemerkt worden, daß keine Amortisation des Anleihe in den Berechnungen der Kommission vorgesehen sei. Dieß ist richtig. Es mag aber eine Amortisation im Anleihen selbst vorgesehen werden, in die Berechnung für die Eisenbahn gehört sie nicht; denn man kann nicht annehmen, daß eine Amortisation bei den gegenwärtigen Erträgen der Eisenbahn vor circa 10 Jahren einen Sinn hätte; es kann nicht amortisirt werden, so lange noch Defizite zu zahlen sind. Man muß aber annehmen, daß in jener Zeit die Uebernahme der Eisenbahnen durch den Bund eintreten wird und daß, wenn wir unterlassen an unserm Eisenbahnkapital amortisiren würden, uns Niemand etwas daran zurückgeben würde. Ich bin mit dem Herrn Berichterstatter der Regierung einig, daß der Rückkauf der Eisenbahnen durch den Bund nicht so bald erfolgen wird. Es wird wahrscheinlich vorher noch verschiedenes Glend abgepielt und die Rekonstruktion der Gotthardbahn abgewartet werden müssen, bevor der Bund seine Finger in das Eisenbahngeschäft steckt. Darüber werden einige Jahre vergehen. Die Uebernahme der Bahnen wird dann in der Weise stattfinden, daß der Bund entweder einzelne Bahnen auf dem Wege gütlicher Verständigung ankauft, oder aber ein Expropriationsgesetz dafür schafft. In beiden Fällen wird der Kanton Bern auch ein Wort mitzusprechen haben. Es liegt dabei auf der Hand, daß der Bund die jüngern Bahnen nicht ohne Weiters nach den Betriebsergebnissen des ersten Jahres an sich ziehen wird, sondern daß eine gewisse Periode gegönnt werden muß, während welcher die Erträge sich vermehren können, eine Periode von viel-

leicht 10 Jahren. Es kann daher die Uebernahme der Bahn durch den Bund nicht so schnell eintreten. Ich glaube, wir haben das nicht zu bereuen, indem wir die Situation ganz gut aushalten können und unsere Stellung sich dadurch verbessert. Es ist also auch aus diesem Grund eine Amortisation des Anleiheens nicht in Aussicht zu nehmen, indem wir Hoffnung haben, zur Zeit dafür eidgenössische Staatstitel oder Renten zu erhalten.

Es ist nun die Kommission in ihrer Mehrheit zu den Schlüssen gekommen, die Ihnen bekannt sind, und welche mit denjenigen des Regierungsrathes übereinstimmen. Es ist aber eine Differenz mit den Anträgen der Minderheit der Kommission vorhanden, welche darin besteht, daß die Mehrheit sich in bestimmter Weise aussprechen will, da sie das Referendumgesetz im Auge hat, welches ausdrücklich sagt, es werden dem Volke Beschlüsse des Großen Rathes vorgelegt. Die Mehrheit will nun einen solchen Beschluß fassen. Sie hält auch dafür, es sei dieß der Würde des Großen Rathes angemessen. Nachdem der Große Rath sich seit Jahr und Tag mit der Bern-Luzern-Angelegenheit befaßt, nachdem er Kommissionen niedergesetzt hat, die in fast unzähligen Sitzungen die Sache behandelt, scheint es der Mehrheit der Kommission, es sei Pflicht des Großen Rathes, in dieser Angelegenheit eine Meinung zu haben und nicht einfach die ganze Geschichte dem Volke, das die Frage nicht studirt hat und in der Sache nicht orientirt ist, zu überweisen und zu sagen: Volk, beschließe du in der Sache, wir verstehen nichts davon. Wir brauchen nicht mehr zusammen zu kommen und lange hin und her zu deliberiren, wenn wir die Sache von uns abwälzen und das gute Volk machen lassen wollen, während es nur durch uns schlüssig orientirt werden kann. Darin besteht eigentlich die Hauptdifferenz zwischen den Anträgen der Mehrheit und der Minderheit der Kommission. Es muß da auch noch beigefügt werden, daß die Steigerung unter dem ausdrücklichen Vorbehalte der Ratifikation durch Volk und Großen Rath abgehalten wurde, so daß die einseitige Ratifikation nicht genügen würde.

Nachdem man sich in der Kommission in eine Mehrheit und in eine Minderheit ausgeschieden hatte, beschäftigte man sich auch mit der Millionenfrage, mit dem Vorschuß der Regierung. Man war sich wohl bewußt, daß die Frage der Fr. 935,000 in Folge Beschlusses des Großen Rathes bei der Kommission hängig ist, indem ihr der Anzug Heß überwiesen wurde. Nach reiflicher Erwägung ist man zu der einstimmigen Ansicht gelangt, man wolle diese Frage nicht mit der andern vermengen, sondern die Erledigung der Vorschußfrage intact lassen; die Kommission wird dann in der Lage sein, Ihnen darüber Bericht und Antrag vorzulegen. Es herrschte darüber in der Kommission keine abweichende Meinung, in der Weise wenigstens, daß kein Antrag gestellt wurde, die Frage jetzt mitzubehandeln, obschon verschiedene Mitglieder glaubten, es wäre dieß besser.

Die Kommission hat auch die Frage ventilirt, ob man nicht mit zwei Vorschlägen vor das Volk gelangen könnte, mit einem Vorschlage, die Steigerungssumme zu ratifiziren, und mit einem Vorschlage, den Gläubigern ein bestimmtes Angebot zu machen, es ihnen überlassend, wenn das Volk ein solches niedrigeres Angebot ratifiziren würde, darauf einzutreten oder nicht. Man hat aber gefunden, es wäre nicht eine richtige Anwendung des Referendums, wenn der Große Rath das Volk angehen würde, Etwas zu beschließen, was nachher doch nicht endgültig beschlossen wäre, sondern der Ratifikation von fünf Herren, die in Basel zusammenstizen, unterläge. Dabei könnte das Volk, obwohl es die Bahn wollte, doch darum gebracht werden, nachdem man es hätte glauben lassen, mit einem solchen niedrigeren Angebote würde ein Resultat erzielt.

Auch würde es sehr schwierig sein, an eine zweite Steigerung zu gehen; denn an einer solchen würde das gleiche Spiel beginnen; wir müßten entweder limitirt oder illimitirt bieten, und jedenfalls würde dann die Kautionssumme auf ungefähr eine halbe Million bestimmt werden. Dieß hat mir wenigstens auf mein Befragen der Kassaverwalter erklärt, indem er beifügte, die Behörden seien nicht dafür da, ein weiteres Spiel mit sich treiben zu lassen. Wir stehen also in der Frage wirklich vor Ja und Nein.

Es ist dabei noch ein kleines Moment mit in Betracht zu ziehen, die Stellung der bernischen Obligationäre, welche nicht mit der Baslergruppe mitgemacht haben. Wenn nicht ratifizirt wird, so wird an einer zweiten Steigerung die Bahn jedenfalls um ein ganz geringes Angebot gekauft, und dann würden die betreffenden Obligationäre fast vollständig in Verlust gerathen. Daß die Centralbahn nicht unterlassen würde, die Bahn um jeden Preis zu erwerben, versteht sich beinahe von selbst; denn sie erleidet durch dieselbe auf dem Ertrage ihrer Bahnlinien einen direkten Schaden von jedenfalls Fr. 700,000, welcher ihre Nettoeinnahmen um vielleicht Fr. 400,000 vermindern wird, eine Summe, die einem Kapital von 8 Millionen entspricht. Soviel wird die Centralbahn stets für die Bahn geben, so daß ein günstigeres Resultat in keinem Fall zu erzielen wäre. Auch die Obligationäre würden sehr tief gehen, indem sie annehmen, es entspreche das Angebot dem Bahnwerthe. Die Sache wird sich ungefähr so gestalten, daß keine Partei ein brillantes Geschäft machen wird. Die Obligationäre werden etwas mehr als 20 % ihres Kapitals verlieren nebst 20 Monaten Zins, was ungefähr einer Summe von 3 Millionen entspricht. Der Kanton Bern macht ein Geschäft, das er verantworten kann, wenn man aber das Geld entlehnen muß, so würde man überhaupt lieber nicht Geschäfte machen. Es wird Niemand behaupten wollen, es handle sich da um ein finanziell außerordentlich günstiges Geschäft. Indessen finden wir, daß die Bahn, wenn wir zu den 8½ Millionen Steigerungspreis noch die Anleihekosten und die Fr. 500,000, welche in dieselbe verwendet werden müssen, hinzurechnen, bloß Fr. 110,000 per Kilometer kostet, also die billigste Bahn der Schweiz ist. Rechnen Sie bis Ende 1888, zu welcher Zeit die Bahn Fr. 10,880,000 kostet, so erhalten Sie einen Kaufswerth von Fr. 130,000 per Kilometer. Es ist also auch da die Bahn noch immerhin die billigste der Schweiz und das Steigerungsangebot nicht so entsetzlich hoch.

Es mag noch angeführt werden, wie sich unsere Stellung gestaltet, wenn wir die Bahn verlieren. Wenn das Steigerungsergebniß nicht ratifizirt wird, so ist die Kautions von Fr. 150,000 verloren und ebenso die 9¼ Millionen, die wir bereits in der Bahn haben. Diese Summen können wir vom Staatsvermögen abschreiben. Zudem schädigen wir auch die Jurabahn in Bezug auf ihre Verbindung mit der Gotthardbahn. Dieser Nachtheil ist zwar nicht außerordentlich groß, indessen ist die Verbindung der Jurabahn mit der Gotthardbahn immerhin von einem gewissen Werthe. Wir schaden aber der Jurabahn auch an ihrer Machtstellung, und darauf lege ich mehr Gewicht. Wenn die Jurabahn von der französischen Grenze bis an die Alpen geht, so ist das eine Eisenbahnmacht, mit der man rechnen muß. Wer ist aber diese Eisenbahnmacht? Es ist der Kanton Bern; denn die Jurabahnen sind der Kanton Bern. Diese Machtstellung des Kantons ist mir außerordentlich viel werth; denn wir können dann in einigen Jahren, wenn die Ergebnisse sich günstig gestalten, die Bahn dem Bunde anbieten, und er wird froh sein, ein Netz zu erwerben, das so quer in der Schweiz liegt. Diese Machtstellung ist mir der letzte Franken werth, den wir in unserm ganzen Eisenbahnnetz stecken haben; denn ich habe die Ueberzeugung, daß wir diesen letzten Franken wieder bekommen werden.

Wir haben ferner die Position der Centralbahn etwas in's Auge zu fassen, welche schon seit 1852 ein intensiver oft nicht ganz ehrlicher, aber immer energischer Gegner der bernischen Eisenbahnbestrebungen war und nun hier ihre letzte Krastanstrengungen gegenüber dem Kanton macht. Ihre Lage verschlimmert sich. Sie hat zwar dieses Jahr $4\frac{1}{2}\%$ vertheilt, allein im nächsten Jahre wird sie kaum 2% vertheilen und im folgenden noch tiefer gehen. Sie kommt in diese Lage, weil ihr altes Netz außerordentlich theuer ist, weil sie eine Anzahl neuer Bahnen gebaut hat, die nichts abtragen, und weil die Jurabahn und die Bern-Luzern-Bahn ihr Konkurrenz machen. Da haben wir also eine Gegnerschaft, welche uns im letzten Augenblick bedeutend Eintrag thun möchte, weil sie sieht, daß die Jurabahn nothwendig in Aufschwung kommen wird. Ich hoffe, wir werden in gegenwärtiger Session von maßgebender Seite über die Jurabahn ganz beruhigende Aufschlüsse erhalten. Meine persönliche Ueberzeugung geht dahin, daß die Jurabahn eine vollständig gesicherte Zukunft hat. Wenn man die Elemente dieser Bahn kennt, so kann man darüber nicht in Zweifel sein, daß sie das Obligationenkapital verzinsen wird. Ich glaube, sie werde vielleicht schon in 4—5 Jahren das ganze Aktienkapital des Staates zu 4% verzinsen. Ich habe in dieser Richtung ganz bestimmte Aufschlüsse bekommen, und ich hege daher trotz der vielen umgehenden Gerüchte diesfalls keine Befürchtung. Die Jurabahnen haben ein verhältnißmäßig billiges Netz und zwei große Verkehrsadern: von Süden nach Norden und von Westen nach Osten. Sie haben bescheiden angefangen und werden bescheiden fortfahren; dies wird die Grundlage ihrer Prosperität sein. Es ist daher bei der gegenwärtigen Constellation nicht der Anlaß, die Flinte in das Korn zu werfen und zu sagen, jetzt machen wir nicht mehr mit. Wenn wir keine Eisenbahnpolitik treiben wollen, so hätten wir längst aufhören sollen; jetzt können wir nur noch fortfahren.

Wird die Bahn nicht mehr erworben, so werden jedenfalls die übrigen projectirten Bahnen im Kanton nicht erstellt; es wird weder von Thun-Konolfingen noch von Burgdorf-Langnau mehr die Rede sein können. Es ist dies wahrscheinlich gerade ein Motiv, warum man von gewisser Seite so sehr für die Verwerfung des Ankaufes ist. Man sagt da vielleicht: wir stehen in Bezug auf unser Eisenbahnwesen nicht so schlecht, und jetzt wollen wir abschließen; wir wollen der Eisenbahnpolitik des Kantons Bein ein Bein abschlagen, dann steht unsere Sache recht ordentlich; die Bahnen im Lande herum gehen uns nichts an, und wir wollen nichts von ihnen. Ich gehöre zwar persönlich auch zu Denjenigen, welche gegenwärtig, so lange unsere Finanzsituation nicht konsolidirt und bis es erwiesen ist, daß wir mit den Jurabahnen ein entsprechendes Geschäft haben, nichts von diesen Bahnen wollen. Wenn aber dieser Zeitpunkt eingetreten ist, so will ich recht gerne Opfer bringen helfen, um weitere Bahnen im Kanton zu bauen. Ein Mittel dazu ist aber jedenfalls, daß man die Bahn ankauft und sie nicht fahren läßt. Uebrigens wird die kantonale Finanzkalamität auch verlaufen. Die Mittel zur Remedur sind gar nicht so schwierig, und es braucht nicht so viel Geld, damit wir im Kanton wieder ganz ordentlich marschiren können.

Indem ich zum Schlusse gelange, es seien die Anträge der Regierung Ihnen warm zu empfehlen, spreche ich mich dahin aus, daß ich glaube, wir bringen in der Sache kein eigentlich finanzielles Opfer, und es seien überwiegend indirekte Vortheile vorhanden, welche die Differenz von 1 oder $1\frac{1}{2}$ Millionen nicht in's Gewicht fallen lassen. Von der Minderheit der Kommission ist gesagt worden, 7 Millionen hätte man noch geben können. Wenn aber die Bahn 7 Millionen werth ist, so ist sie mit Allem, was drum und dran

hängt, auch $8\frac{1}{2}$ Millionen werth. Und drum und dran hängt auch etwas von der Ehre des Kantons, der dabei engagirt ist, indem er die Bahn in's Leben gerufen, sie dem Volke empfohlen und protegirt hat. Ich bin übrigens überzeugt, daß der Große Rath mit überwiegender Mehrheit die regierungsrätlichen Anträge annehmen wird, weil er Einsicht genug hat, zu sehen, daß dies für uns eine Frage der Nothwendigkeit ist. Etwas Anderes aber ist es bei dem Volke. Dieses ist mißmuthig über Vieles, und zwar mit Recht; auch steht es der ganzen Frage ferner. Es muß daher aufgeklärt werden. Wenn dies geschieht, wenn der Große Rath ihm die Sache empfiehlt, dann bin ich überzeugt, daß es mit dem Verständniß, welches es zu jeder Zeit bei großen Fragen an den Tag gelegt hat, Ihren Entscheid ratifiziren wird. (Beifall.)

Herr Präsident. Ich beabsichtige, die Diskussion noch so lange fort dauern zu lassen, bis sämtliche Mitglieder der Kommission, welche das Wort ergreifen wollen, gesprochen haben werden. Nachher werde ich die Verhandlungen für heute schließen.

v. Sinner, als Berichterstatter der Minderheit der Kommission. Es sind jetzt 15 Monate verflossen, seitdem Sie sich veranlaßt gesehen haben, zur Begutachtung der Bern-Luzern-Bahnfrage eine elfgliedrige Kommission niederzusetzen. Diese hat seither bei jedem Zusammentritte des Großen Rathes Gelegenheit gehabt, Ihnen über die jeweilige Sachlage Bericht zu erstatten und daherige Anträge zu bringen. Heute nun endlich sind die daherigen Akten geschlossen, und ich nehme an, es werde damit ihre Thätigkeit vollständig beendet sein. Bis dahin war die Kommission in ihren Anträgen stets einstimmig. Diese Einstimmigkeit ist vielfach getabelt worden, wenigstens hat sie bei Vielen Verwunderung erregt, indem man gar wohl wußte, daß in der Eisenbahnkommission Mitglieder sitzen, die in vielen Fragen nicht immer gleicher Meinung sind, daß namentlich die eisenbahnpolitischen Fragen und speziell die Frage der Bern-Luzern-Bahn darin verschieden beurtheilt werden. Ich glaube, man müsse bei der Beurtheilung des bisherigen Verhaltens der Kommission nicht übersehen, daß man mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Frage und ihre schweren Folgen für die ganze Entwicklung des Kantons von vornherein die verschiedenen Meinungen möglichst einander zu nähern suchte, daß man im Laufe der Verhandlungen, wie es bei jeder Behörde der Fall ist, welche mehr als ein Jahr zusammen arbeitet und über 20 Sitzungen hält, sich gegenseitig Konzessionen machte und einander näher trat, wie überhaupt zu konstatiren ist, daß die gegenseitigen Relationen in der Kommission stets außerordentlich angenehm waren, und weder hüben noch drüben je ein verlegendes Wort gefallen ist. Auch darf man nicht vergessen, daß in einer Kommission Manches verhandelt wird, das vielleicht nicht zur Kenntniß des Publikums gelangt. Es ist namentlich auch getabelt worden, daß die Kommission in der letzten Session mit dem einstimmigen Antrag vor Sie trat, man möchte sich an der Steigerung betheiligen. Wenn man die ganze Angelegenheit objektiv behandelt und sich die damalige Sache vergegenwärtigt, so wird man sich überzeugen, daß damals der Kommission und dem Großen Rathe nichts Anderes übrig blieb, als die bekannten Beschlüsse zu fassen.

Nachdem das Resultat der Steigerung bekannt war, trat die Kommission neuerdings zusammen, und da wurde der Antrag gestellt, nochmals zu versuchen, mit den Obligationsgläubigern zu unterhandeln. Man ist von der Ansicht ausgegangen, daß Niemand so sehr an der Ratifikation des Steigerungsergebnisses durch das Volk interessirt sei, als die

Obligationäre. Man hat daher gesagt, sie werden uns die nöthigen Konzessionen machen erstens in Betreff der Steigerungssumme und zweitens, was für mich viel wichtiger war, in Bezug auf die Bezahlung des Kaufpreises in Staatstiteln statt in baar. Die Regierung schloß die Herren Rohr und Hartmann aus, um den Verhandlungen beizuwohnen, die Kommission Herrn Ott und meine Wenigkeit. Ich habe meine Kollegen dringend gebeten, mich mit dieser Aufgabe zu verschonen. Ich habe auseinandergelegt, daß bei der Fähigkeit, mit der die Obligationäre vorgegangen, wenig Hoffnung vorhanden sei, daß ein günstiges Resultat erzielt werden könne. Ich habe ferner gesagt, daß ich mit mehreren Mitgliedern des Verwaltungsrathes der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft in persönlichen und geschäftlichen Relationen stehe. Man hat darauf geantwortet, gerade dieser Grund lasse es wünschbar erscheinen, daß ich an den Verhandlungen theilnehme, und schließlich hat der Herr Präsident mit dem Großrathesreglement in der Hand mir zu verstehen gegeben, daß die Wahl angenommen werden müsse. Ich habe daher diesem Rufe gefolgt und der Konferenz beigewohnt. Der Herr Berichterstatter der Kommission hat Ihnen den Verlauf derselben mitgetheilt, und ich habe dem Gesagten nichts beizufügen. Ich möchte da nur meine persönliche Ansicht dahin aussprechen, daß, wenn die Obligationärgläubiger und ihr gegenwärtiger Vorstand nicht größere Bereitwilligkeit zeigten, den Wünschen des Kantons entgegenzukommen, es uns schien, sie huldigen der Ansicht, die Regierung werde schon dafür sorgen, daß das Steigerungsangebot ratifizirt werde; der Große Rath werde die Regierung nicht im Stiche lassen, und das Bernervolk werde, wie schon oft, schließlich Ja und Amen sagen.

Nun sind, wie gesagt, die Akten geschlossen, und es ist für uns keine Alternative, als zu untersuchen: ist die Bahn zu denjenigen Bedingungen, die in Folge der Steigerung vereinbart worden sind, zu kaufen oder nicht? Sind die Gründe, die für den Ankauf sprechen, maßgebend und wichtig genug, damit wir, der Große Rath und das bernische Volk diesen Kauf ratifiziren?

Als einer der ersten Gründe für den Ankauf wird angeführt die Ehre des Kantons. Sie haben aus den berebten Worten des verehrten Herrn Vorredners gehört, daß dieser Faktor auch ihn sehr bestimmt hat. Ich meinerseits muß gestehen: Ich hätte dies Argument vor fünfzehn Monaten viel eher begriffen. Damals, als man uns zum ersten Mal, zuerst in kleineren Kreisen, und nachher offiziell im Großen Rathe von der Lage des Unternehmens Mittheilung machte, hätte ich es begriffen, wenn man den Standpunkt der Ehre des Kantons mit Energie durchgefochten und den Antrag gestellt hätte, die Bahn unter keinen Umständen fahren zu lassen, um allen Gefahren, Schwierigkeiten und verderblichen Folgen der Liquidation zu entgehen durch offenes Einstehen für die Bahn, die mehr oder weniger eine Staatsbahn der beiden Kantone Bern und Luzern sei.

Aber was für ein Wind wehte damals? Wollte man damals die Ehre des Kantons durch Einstehen für die Bahn retten? Es wurde damals nicht nur in denjenigen Kreisen, die ich theilweise repräsentiren helfe, sondern in ganz anderen Kreisen gesagt: Es handelt sich um eine Finanzfrage; wir wollen schauen, ob von diesem Standpunkt aus noch etwas für die Bahn gethan werden kann, allein die Regierung ist schon viel zu weit gegangen, indem sie gegen alle Regeln, gegen Gesetz und Verfassung eingeschritten ist, und jedenfalls wollen wir nicht weiter gehen. Damals also ist, um vom Standpunkt der Ehre zu reden, diese Ehre des Kantons einigermaßen beeinträchtigt worden dadurch, daß man das Unternehmen hat fahren lassen. Damals glaubte man, man könne nicht anders, als die Liquidation eintreten lassen. In Folge dessen sind eine Menge Leute in Verlust gerathen, die giro-

graphischen Gläubiger werden ihre Forderungen vollständig verlieren, und wenn wir also schon die Bahn wieder kaufen, werden immerhin einzelne Gläubiger das Recht haben, zu sagen: Der Kanton hat doch seine Ehre nicht vollständig gerettet, indem er die Bahn hat vergeltstagen lassen. Denn das ist keine Frage, und das werden wir alle gleich sehr bedauern, daß diese Liquidation in den kommerziellen Kreisen außerhalb des Kantons Bern und der Schweiz einen deplo- rabeln Eindruck gemacht hat, daß eine Menge Leute glauben, der Kanton Bern habe sie in ihr Mißgeschick hineingeritten, und daß in Folge davon das Vertrauen auf schweizerische Werthschriften und Unternehmungen ungeheuer gelitten hat. Allein ich wiederhole es, ich glaube nicht, daß der heutige Beschluß, den Kauf der Bahn zu genehmigen, auf die Beurtheilung der Ehre des Kantons irgendwie einen wichtigen Einfluß ausüben wird.

Der zweite Grund, der für den Ankauf geltend gemacht wird, ist die eisenbahnpolitische Stellung des Kantons. Ich habe nicht zu den Schwärmern für diese Eisenbahnpolitik des Kantons Bern gehört, die mit der Ostwestbahngeschichte angefangen und zu 29 Millionen Schulden geführt hat und auf dem Punkte steht, uns noch ziemlich weiter hinauszuführen. Allein ich will in dieser Beziehung nicht weitläufig sein und von mir aus nicht alten Kohl auffrischen helfen; ich will im Gegentheil, so viel an mir, beitragen, daß diese Frage auch hier in diesem Saale, wie bis dahin in allen Instanzen, mit Ruhe und Leidenschaftslosigkeit behandelt werde.

Ich erlaube mir nur die einzige Frage: Glauben Sie wirklich, daß, wenn diese Eisenbahnpolitik damals nöthig gewesen ist, als eine ganze Anzahl großer, starker, mächtiger Privatgesellschaften sich im Besitz der besten Eisenbahnen der Schweiz befanden, als der Kanton Bern sich rühren zu müssen meinte, um gegenüber einer solchen Gesellschaft seine Autorität zu wahren, seine Interessen mit Kraft zu vertreten und mit großen Opfern zur Geltung zu bringen, glauben Sie wirklich — sage ich — daß jetzt die Situation die gleiche ist, daß die Konsequenz es absolut verlangt, jetzt diese Eisenbahnpolitik mit ganz neuen großartigen Opfern ferner durchzuführen gegenüber den gleichen Gegnern, die damals allmächtig und allherrschend waren, gegenwärtig aber, wie wir vernommen haben, und wie es heute mit berebten Worten ganz richtig ausgesprochen worden ist, der Zertrümmerung nahe sind und ihrem Ruin entgegengehen? Ich glaube, es verdient erwähnt zu werden, daß die Situation ungeheuer geändert hat, insofern wenigstens, daß es erlaubt ist, ein Bedenken auszusprechen gegen ein System, das uns nöthigen will, gegen ohnmächtige Gegner mit neuen, großen Opfern zu kämpfen.

Was die Zukunft unserer Eisenbahnen betrifft, so glaube ich denn doch, daß man gegenwärtig so ziemlich allgemein und in allen Kreisen der Ansicht ist, daß die Eisenbahnen eine schlimme Zukunft vor sich haben, nicht nur bei uns, sondern in der ganzen Welt. Schauen wir uns um, wie es mit den Eisenbahnen in England, Deutschland, Oesterreich, Italien aussieht! Nehmen Sie z. B. Italien. Wie steht es mit der großen und berühmten südösterreichisch-norditalienischen Bahn, die während Jahren eine ungeheuer mächtige Stellung im Eisenbahnverkehr einnahm, von der man meinte, sie sei gestützt von der ersten Geldmacht Europa's, von unüberwindlicher Stärke? Sie, die früher prächtige Dividenden bezahlte, verzinst heute kaum mehr ihre Aktien zu 1 %, und ihre Obligationen sind in stetem Sinken begriffen. Im gleichen Fall befindet sich die österreichische Staatsbahn, die ebenfalls während Jahren eine außerordentlich starke Position einnahm. Ihre Aktien, die früher auf 1000 standen, sind jetzt weit unter pari gesunken, und sie hat die größte Mühe, irgendwie eine anständige Verzinsung derselben herauszubringen.

Und wie es in dieser Beziehung in der Schweiz steht, ist bereits vorhin gesagt worden. Die Aktien der Centralbahn, die früher über pari standen, stehen gegenwärtig unter 300, und ihre Verzinsung ist von der ehemaligen schönen Dividende auf $4\frac{1}{2}\%$ gesunken, und Herr Ott behauptet, daß die Aktionäre das nächste Mal gar nichts mehr erhalten werden. Die Nordostbahn, deren Aktien früher über 800 standen, von der man meinte, sie sei allmächtig in der Schweiz, in die unglücklicher Weise alle Klassen und Stände ihre Ersparnisse plazirt haben, ist gegenwärtig mit dem Kurs ihrer Aktien auf 170 gesunken, und man ist allgemein darüber einverstanden, daß ihre Stellung eine außerordentlich bedrängte und schwierige ist. Und die Gotthardbahn? Ich glaube, man kann es wohl aussprechen: sie liegt auf dem Sterbebett. Nicht daß ich für mich nicht die Ueberzeugung hätte, daß die Bahn als solche einmal durchgeführt werden wird. Die Interessen, die sich an das Zustandekommen der Gotthardbahn knüpfen, sind so groß, und die Stellung der Schweiz gegenüber Deutschland und Italien so beschaffen, daß man schließlich die Bahn als solche wohl wird durchbringen müssen. Aber wir werden auch darüber einig sein, daß dies nur auf den Trümmern der gegenwärtigen Gesellschaft möglich sein wird, und es graut Einem, daran zu denken, wie viele Geler auch in dieser Bahn verloren gehen, der man so sicher eine schöne Zukunft glaubte voraussagen zu können. Von der Nationalbahn will ich gar nicht reden. Ich habe mir vor zwei Jahren erlaubt, einige Bemerkungen über ihre Existenzunfähigkeit auszusprechen, und bin damals so scharf dafür hergenommen worden, daß ich mich hüten werde, dieses Thema noch einmal zu berühren. Aber ich zweifle daran, ob heute noch Viele in diesem Saale an die Lebensfähigkeit der Nationalbahn glauben. Was für eine schwierige Stellung endlich die Westbahnen und die Vereinigten Schweizerbahnen haben, und wie sie ihr Leben fast nur durch die Gnade auswärtiger Banken fristen, das wissen wir Alle.

Ich habe das Alles angeführt, damit man klar sehe, wie es mit der Zukunft unserer Eisenbahnen steht. Glaubt man wirklich an eine bedeutende Verbesserung ihrer Lage in nächster Zeit? Sehen wir nicht eine Menge Elemente, die umgekehrt die Eisenbahnen nothwendiger Weise noch tiefer müssen fallen lassen? Auf der einen Seite werden in unserer kleinen Schweiz alle Augenblicke neue Bahnen gebaut, von denen jede natürlich wieder einer der bisherigen Bahnen einen kleinen Theil ihrer ohnehin kleinen Entwicklung entzieht, und auf der andern Seite haben wir die Thatfache, daß unsere Beziehung bezüglich der Eisenbahnen in einen solchen Katzenjammer gerathen ist, daß kein Mensch mehr — von Aktien will ich gar nicht reden — selbst in Eisenbahnobligationen plaziren will. Es ist ein bemühendes Faktum, daß Obligationen von Bahnen, die nach dem Dafürhalten sehr ernsthafter und unparteiischer Leute vortrefflich sind, um keinen Preis an den Mann gebracht werden können. Unter diesen Umständen und bei den gegenwärtigen Anschauungen des Publikums über die Eisenbahnen ist es ganz natürlich, daß alle Bahnen, die alten wie die neuen, bei ihren Geldbedürfnissen, die immerhin vorhanden sind, so furchtbar schwere Bedingungen annehmen müssen, daß sie schon dadurch alle sehr rasch dem bestimmten Ruin entgegengehen.

Eine Lösung der ganzen Angelegenheit ist in meinen Augen nur möglich durch den Ankauf der Bahnen von Seiten des Bundes, oder wenigstens durch die momentane Centralisation derselben in den Händen des Bundes. In dieser Beziehung habe ich schon früher mit vielem Interesse die Ansichten entgegengenommen, die Herr Bankpräsident Stämpfli darüber ausgesprochen hat. Wenn damals, als Herr Stämpfli seine Broschüre schrieb, die von ihm vorgeschlagene Lösung

noch in weitem Felde blieb, so war es nicht deshalb, weil seine Ansichten auf Irrthum beruhten, und ich glaube, diese Lösung wird nunmehr um so rascher kommen, weil die bevorstehende Krisis der Gotthardbahn dazu führen wird.

Ich habe bereits erwähnt, daß wir voraussichtlich in Kurzem den Sturz der Gotthardbahn erleben werden. Es werden kaum viele Monate vergehen, bevor wir dort eine noch viel großartigere Liquidation ansehen werden, als die ist, deren Schluß wir heute beschließen. Wenn diese Krisis kommt, wird es sich fragen, in welcher Weise der Bund eingreifen muß. Der Herr Berichterstatter der Regierung hat auseinandergelegt, er glaube, daß in diesem Fall der Kanton Bern zu noch weiteren Subventionen genöthigt sein werde. Der Herr Berichterstatter der Kommission ist nicht dieser Ansicht. Man kann in der That über diese Frage verschiedener Ansicht sein. Ich glaube, es ist keine andere Lösung möglich, als daß bei diesem Anlaß die Centralisation der Eisenbahnen durch den Bund erfolgt, Hand in Hand mit einer Erhöhung der Tarife, die ein absolutes Erforderniß ist. Ich glaube nicht, daß diese Erhöhung durch Privatgesellschaften durchgeführt werden kann, sondern der Staat als solcher wird sie bewilligen, aber auf der andern Seite dafür auch ein gewisses Interesse an den Bahnen haben wollen.

Ein sehr wichtiger Faktor bei der Beurtheilung der ganzen Angelegenheit ist die Stellung der Jurabahn. Ich muß offen und ohne Rückhalt bekennen, daß ich persönlich am allermeisten Bedenken gegen das Fallenlassen der Linie gehabt habe wegen der Stellung der Jurabahn. Ich weiß wohl, daß man glaubt, ich sei kein großer Verehrer derselben; aber abgesehen davon, daß dies nicht richtig ist, wird kein vernünftiger Mensch, der unsere Eisenbahnverhältnisse kennen lernt und berücksichtigt, sich der Ansicht verschließen, daß wir in der Jurabahnfrage außerordentlich interessiert sind, und daß der Kanton auf die glückliche Entwicklung derselben eine solche Wichtigkeit legen muß, daß kein anderes Motiv uns verhindern kann, diese Wichtigkeit zu unterschätzen.

Nun haben wir in der Eisenbahnkommission Gelegenheit gehabt, Herrn Jurabahndirektor Marti seine Ansichten über das Verhältniß der Jurabahn zur Bern-Luzern-Bahngesellschaft aussprechen zu hören. Ich will in dieser Beziehung nicht weitläufig sein, da Herr Marti diese Frage wohl selber auseinanderlegen wird. Ich halte dafür, es liege nicht in meiner Stellung, Alles das vorzutragen, was Herr Marti damals in bekannter klarer und ausführlicher Weise uns Mitgliedern der Eisenbahnkommission zu unserer Orientirung mitgetheilt hat, und werde mich daher in meinen Mittheilungen hierüber auf das Nothwendigste beschränken.

Herr Marti hat uns in beredten Worten und auf interessante Art auseinandergelegt, warum die Jurabahn gegenwärtig nicht in der Lage ist, diejenigen Kombinationen, die von gewisser Seite zur Erhaltung der Linie gewünscht oder in Aussicht genommen worden sind, begünstigen zu helfen, indem er hervorhob, daß ihre Kräfte für ihre eigenen nothwendigen Zwecke vollständig in Anspruch genommen seien. Dies ist der eine Theil seiner Mittheilungen. Der andere Theil ging dahin, auseinanderzusetzen, daß, obschon er sich sehr entschieden vorbehalten, im Großen Rathe seine persönliche Ansicht als Anhänger der bernischen Eisenbahnpolitik dahin auszusprechen, daß der Kanton Bern die wesentlichsten Gründe habe, die Bahn zu acquiriren, anderseits ebenso bestimmt erklärt werden müsse, daß die Acquisition der Bern-Luzern-Bahn doch keine Lebensfrage für die Jurabahn sei, daß das große Netz der Jurabahn nach seiner ganzen Anlage seine Entwicklung viel mehr nach anderen Seiten hin zu nehmen habe, daß seine glückliche und gedeihliche Entwicklung viel mehr von anderen Faktoren abhänge, daß namentlich die Interessen gegen Westen

und Süden viel wichtigere seien und möglicherweise sogar mehr in dem Anschluß an andere Alpenbahnen, als an diejenige des Gotthard gravitieren könnten. Ich wiederhole, daß Herr Marti sich vorbehalten hat, von einem anderen Standpunkte aus für den Ankauf der Linie einzutreten. Dagegen hat es in der Kommission Verwunderung erregt, mich aber einigermaßen beruhigt, daß von Seiten der Verwaltung der Juraabahn ausgesprochen worden ist, daß dieser Ankauf keine Lebensfrage für sie sei, daß also der Kanton Bern, wenn er keine anderen Gründe für die Erwerbung der Linie hat, sie nicht nothwendiger Weise deshalb erwerben muß.

Dies ist, wie gesagt, in meinen Augen einer der allerwichtigsten Faktoren, den ich namentlich deshalb erwähne, weil von Seiten mehrerer meiner verehrten Kollegen in der Kommission die Ansicht ausgesprochen worden ist, es liege für sie eine Beruhigung darin, daß nun die Juraabahn wesentlich günstigere Bedingungen für den Betrieb mache, und namentlich auch darin, daß sie den Betrieb à forfait zu denjenigen Summen, wie sie der Berichterstatter der Mehrheit der Großrathskommission auseinandergesetzt hat, übernehmen wolle. Ich muß erklären, daß dies für mich gar keine Beruhigung ist. Wenn das Geschäft nicht ein günstiges wäre, und die Voraussetzungen und Berechnungen der Kommissionmehrheit sich nicht ganz realisiren sollten, und in Folge dessen die Juraabahn als Pächterin nicht diejenigen Vortheile finden würde, welche sie dabei zu finden glaubte, so würde der Schaden natürlich indirekt auch uns treffen, und ich sähe mich in dieser Beziehung nicht einig mit dem Herrn Berichterstatter der Kommissionmehrheit, der sich sogar dahin ausgesprochen hat, er würde diesen Pachtvertrag mit den Juraabahn nicht gern abschließen, weil er glaube, er sei zu günstig für sie. Er sagte in der Kommission, die dritte Alternative sei eher etwas zu günstig für sie, respektive zu ungünstig für den Kanton Bern. Ich will umgekehrt, wenn man ein Mittel dazu findet, lieber für einen solchen Antrag stimmen, sobald ich glaube, daß er für die Juraabahn günstig sei. Aber eine Beruhigung liegt für mich nicht darin, daß die Juraabahn uns diese Summen offerirt, wie sie die Großrathskommission beantragt. Der Kanton Bern und die Juraabahn sind finanziell außerordentlich eng miteinander verwannt. Was dem Einen schadet, schadet auch dem Andern, und was dem Einen nützt, nützt auch dem Andern.

Nachdem ich mir erlaubt habe, Ihnen die verschiedenen Standpunkte zu entwickeln, die ich bis dahin als Gründe für die Genehmigung des Kaufs habe anführen hören, erlaube ich mir nun, mit zwei Worten auseinanderzusetzen, warum aus finanziellen Gründen die Minorität bedeutende Gefahren in der Annahme des Projekts sieht. Es ist diese Frage nach meinem Dafürhalten wirklich in großem Maße eine finanzielle und verdient daher, wie alle materiellen Fragen möglichst objektiv behandelt zu werden. Es ist gewiß besser, wenn wir alle derartigen sachlichen Fragen möglichst sachlich behandeln und nicht bei jeder Gelegenheit Politik hineinmischen, sondern ruhig und unbefangen gegenseitig unsere Gründe anführen und anhören und nicht von vornherein dem Gegner gemeine Motive unterstellen.

Dies ist ganz besonders in diesem Falle am Ort. Es gibt bei jedem großen Unternehmen — und es ist auch ein großes Unternehmen, dessen Schicksal wir heute mit Ja oder Nein entscheiden — naturgemäß von vornherein zwei Strömungen. Die eine ist die, welche vorzugsweise mit einer gewissen Vorliebe alles Neue begrüßt und in allem Neuem Fortschritt und Entwicklung sieht, und die andere, die mit einer angeborenen Zähigkeit am Bisherigen festhält und das Neue nur acceptirt, wenn die Ueberzeugung vorhanden ist, daß es die zu bringenden Opfer rechtfertigt. Diese beiden Strömungen existiren

überall, in allen Ländern, auf allen Gebieten und bei allen Fragen, und nur durch die richtige Anhörung beider Ansichten, durch die richtige Reibung zwischen beiden oder durch das Aufeinanderplagen der Meinungen, wie es Herr Brunner einmal genannt hat, tritt das Wahre und Richtige zu Tage. Ich glaube also, daß, wenn wir einerseits alle die Gründe für den Ankauf von mehr politischen, national-ökonomischen und eisenbahnpolitischen Gesichtspunkten aus würdigen, auf der andern Seite auch darf und von Seiten der Minderheit soll auf diejenigen finanziellen Gründe hingewiesen werden, welche eher gegen den Ankauf zu sprechen scheinen.

Was vorerst den Werth der Bahn anbetrifft, so erlaube ich mir, da ich kein Eisenbahntechniker, sondern Late bin, in dieser Frage kein maßgebendes Urtheil. Ich habe in guten Treuen versucht, die Berichte zu studiren, die von unserem Herrn Präsidenten in vier verschiedenen Varianten vorgelegt worden sind. Sie haben unter dem ersten Bericht die Namen sämtlicher Kommissionsmitglieder gesehen, nicht daß just Jeder von uns auf jede Zahl schwören könnte; allein wir hatten die Ueberzeugung, daß diese Berichte sehr gewissenhaft ausgearbeitet, und die darin angestellten Berechnungen mathematisch richtig sind. Es ist nicht leicht, diese Rechnungen gründlich zu prüfen; allein es hat uns alle und speziell mich außerordentlich interessiert, sie nachzusehen, und ich erinnere mich dabei mit Freuden der Zeit, wo ich die Ehre hatte, mit Herrn Ott zusammen in der Realschule zu sitzen und derartige algebraische Lösungen zu machen. Als ich somit damals diesen ersten Antrag unterschrieb, wollte ich zwar nicht jede Zahl damit unterschreiben, allein ich sage offen und rückhaltlos, ich habe mich wirklich mehr und mehr mit dem Gedanken vertraut gemacht, die Bahn möge sechs Millionen werth sein, und hätte demnach zum Ankauf um diesen Preis gestimmt.

Nun kommen die neuen Berechnungen, die auf anderen Prämissen und Voraussetzungen beruhen. Sie werden von mir nicht verlangen und würden es unbescheiden von mir finden, wenn ich Ihnen das Gegentheil von diesen Prämissen beweisen wollte. Ich will das Andern überlassen; ich habe in dieser Beziehung zu wenig Spezialkenntnisse, um mit Aplomb aufzutreten und sagen zu können: diese oder jene Voraussetzung der Rechnung ist nicht richtig. Es ist das eine affaire d'appréciation, wie bei allen Rechnungen. Glauben Sie, daß diese Faktoren richtig sind, so werden Sie auch das Resultat der Rechnung richtig finden; erlauben Sie aber Andern, an der Richtigkeit dieser Faktoren zu zweifeln, so müssen Sie ihnen auch Zweifel an der Richtigkeit dieser Resultate gestatten.

Beispielsweise ist es auf der einen Seite außerordentlich interessant, in den Berichten ein Tableau über die Steigerung der Betriebseinnahmen aller schweizerischen Bahnen zu finden. Aber es ist im Großen Rathe von vielen Seiten darauf aufmerksam gemacht worden, daß eine derartige Majoration, wie sie bei allen größeren starken Bahnen eingetreten ist zu einer Zeit, wo sie noch keine Konkurrenzlinien neben sich hatten, keineswegs wahrscheinlich sei für die neuen Bahnen, die jüngst gebaut worden sind und auf einem Rayon arbeiten, das von andern schon tüchtig exploirt worden ist.

Auf der andern Seite sagten wir uns, es wäre auch sehr interessant, ein vergleichendes Tableau über zehn bis zwölf Gesellschaften zu haben, um zu sehen, in welcher Proportion ihre Betriebsauslagen sich vermehrt haben. Werden wir da nicht vielleicht auf eine etwas andere Zahl kommen, als auf die 2,2%, die von dem Herrn Berichterstatter der Kommissionmehrheit angenommen worden sind? In dieser Richtung, ich wiederhole es noch einmal, hat mich der Ausspruch des Herrn Ott nicht beruhigt, der sagte: Die Juraabahn ist bereit, den Betrieb zu diesen Bedingungen zu übernehmen, also sind die Berechnungen richtig. Das ist nicht

schlagend; denn die Jurabahnen sind bei uns viel zu sehr interessiert, als daß wir sie als unparteiischen Gegner ansehen könnten, uns es wäre für uns selbst schädlich, wenn wir die Jurabahn in einen Kontrakt hineinbrächten, der für sie ungünstig wäre.

Diese zwei Faktoren, die Majoration der Einnahmen und der Betriebsausgaben, sind also der Art, daß man sie verschieden beurtheilen kann. Ein Jeder wird darüber sein eigenes Urtheil haben, und ich kann mein eigenes nicht opfern.

Zu Bezug auf die sechs Millionen, bei welchen der erste Bericht stehen blieb, habe ich das Gefühl gehabt, daß der Ankauf der Bahn für diese Summe zu verantworten wäre; hingegen schien es mir zu viel, noch weiter zu gehen. Sie sehen aus pag. 14 des ersten Berichts, daß der Herr Berichterstatter der Kommission bei dem damals angenommenen Kaufpreis von sechs Millionen berechnet, die Bahn werde uns, abgesehen von dem Vorschuß der Regierung von Fr. 935,000, bis Ende 1885 noch eine Summe von $1\frac{1}{2}$ Millionen kosten. Er rechnet nämlich, daß der Reinertrag der Bahn bis Ende 1885 Defizite ergeben werde, die mit ihren Zinsen und inklusive der Verzinsung der Fr. 935,000 auf zusammen Fr. 1,594,000 ansteigen. Wenn nun die Bahn nicht zu 6, sondern zu $8\frac{1}{2}$ Millionen ersteigert wird, so werden natürlich jene $2\frac{1}{2}$ Millionen sammt der Verzinsung hinzugerechnet werden müssen, und es wird uns somit die Bahn auf Ende 1885 so ziemlich gegen 13 Millionen kosten. Diese Summe erschreckt mich und die Minderheit der Kommission, und dieß ist der Grund, warum wir uns nicht entschließen können, den Anträgen der Majorität beizustimmen.

Man hat nun im Schooße der Kommission gesagt: Wir wollen uns unser endgültiges Urtheil vorbehalten, bis wir im Stande sind, die gesammte Finanzlage des Staates richtig und unparteiisch zu prüfen. Ich muß überhaupt konstatiren, daß zwischen der Mehrheit und der Minderheit der Kommission die Ansichten nicht so außerordentlich weit auseinander gegangen sind, daß man manchmal im Schwanken begriffen war, indem der Eine oder Andere wieder mehr Lust hatte, sich diesen oder jenen Appreciationen zuzuneigen, und daß speziell in finanzieller Richtung meine Bedenken von manchem Mitglied der Kommissionsmehrheit in vielen Rücksichten getheilt worden sind, daß es also nicht Schwarzmalerei und tendenziöse Entstellung ist, wenn wir auf diesen Faktor Gewicht legen müssen.

Nun hat die Finanzdirektion einen vorläufigen Bericht über die Finanzlage ausgearbeitet. Der Herr Finanzdirektor kommt darin zu dem Schluß, die Finanzlage sei nicht so schlecht, wie sie von gewisser Seite dargestellt worden sei. Es freut mich sehr, daß er die Lage in so rosenfarbenem Lichte sieht; ich aber habe nicht ungeheuer viel Trost aus diesem Büchlein geschöpft, und ich habe auch in der Großrathskommission Niemanden gefunden, der gesagt hätte: Wir stimmen jetzt für den Ankauf, weil wir über die Finanzlage beruhigt sind. Heute haben wir noch eine Beilage zu dem Bericht erhalten, ein schönes Tableau über die Finanzlage auf viele Jahre hinaus. Da es erst vor drei Stunden ausgetheilt worden ist, so habe ich es noch nicht so recht studirt, ich werde aber noch Gelegenheit nehmen, es zu besprechen. Ich erlaube mir heute nur folgende Bemerkungen.

Der Herr Finanzdirektor sucht zuerst auseinanderzusetzen, woher die Defizite entstanden sind. Wir wissen, daß das mit richtigen Dingen zugegangen ist; aber faktisch ist das Defizit da. In zweiter Linie führt er uns eine ganze Anzahl Hülfsmittel an, mit denen er hofft, in späteren Jahren die Bilanz zwischen Aktiven und Passiven herzustellen. Es sind dies eine Anzahl von neuen indirekten Steuern, Erhöhung der Erbschaftsteuer, Einführung der Besteuerung der Wirthschaften,

Erhöhung der Handänderungsgebühr, Einführung des Progressivstempels u. s. w. Allein gesetzt auch, seine Hoffnung, durch diese Mittel das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben wiederherzustellen, erfülle sich, so bleiben doch jedenfalls die gegenwärtigen Defizite bestehen; denn ich glaube nicht, daß man auf fünf, sechs oder acht Jahre voraus behaupten kann, man werde in dem und dem Jahre im Fall sein, diese Defizite zu decken.

In dieser Beziehung ist das Tableau des nachträglichen Berichtes interessant, weil es weniger auf die nächsten Jahre geht, sondern von den gegenwärtigen Jahren redet. Nun sehe ich aus diesem Tableau, daß der Kanton Bern gegenwärtig ein Vermögen von ungefähr 49 Millionen hat. Von diesen sind 6 Millionen unrentables Inventarvermögen; bleiben also 43 Millionen als eigentliches, rentabel angelegtes Vermögen, aus dessen Ertrag, mit den direkten und indirekten Steuern, die Staatsverwaltung gespeisen werden muß. Nun hatten wir bekanntlich bereits am Schluß des vorletzten Jahres ein Defizit von Fr. 1,876,000. Das Defizit des Jahres 1876 ist noch nicht ganz abgeschlossen. Ich hatte dasselbe nach den Mittheilungen, die ich in den letzten Tagen zu sammeln mich bemühte, auf ungefähr 1 Million berechnet. Heute sehen wir aus dem Bericht des Finanzdirektors, daß er das Defizit für 1876 auf Fr. 1,041,300 berechnet. Das Defizit für 1877 wird ebenfalls sehr bedeutend sein, ich verweise in dieser Beziehung auf die Mittheilungen, die der Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission das letzte Mal gemacht hat, ein Mann, mit dessen durchaus unparteiischer und unbefangener Art zu referiren, Jedermann einverstanden sein wird. Es geht aus seinen Mittheilungen und aus denjenigen, die in dem nachträglichen Menu der Finanzdirektion enthalten sind, hervor, daß das Jahr 1877 ebenfalls ein bedeutendes, 1 Million übersteigendes Defizit ergeben wird.

Es muß somit konstatirt werden und ist nicht in Abrede zu stellen, daß die gegenwärtige Finanzperiode, von den nächsten Jahren nicht zu reden, unbedingt mit einem reinen Defizit von nahezu 4 Millionen wird abschließen müssen, und da wir bis dahin die Kunst nicht kennen, neue Steuern rückwirkend zu machen, so ist keine Möglichkeit vorhanden, dieses Defizit auf irgend eine Weise zu decken. Die Hoffnung bleibt nicht ausgeschlossen, daß wir in acht bis neun Jahren wieder so viel gewinnen, um diese Defizite refundiren zu können; allein für den Augenblick haben wir so viele Schwierigkeiten, daß wir nicht die Zukunft in Betracht ziehen, sondern bloß von der Gegenwart reden wollen. Wenn Sie nun die vier Millionen Defizit vom Staatsvermögen abziehen, so bleibt noch ein rentables Staatsvermögen von 39 Millionen.

Wie stehen wir nun mit unseren Eisenbahnkapitalien? Wir haben gegenwärtig Fr. 6,950,000 in der Jurabahn stecken, Fr. 500,000 in der Broppethalbahn, Fr. 13,500,000 in der Staatsbahn; das macht zusammen 21 Millionen. Von dieser Summe sind 19 Millionen von jetzt an in die Jurabahn gelegt, indem die Staatsbahn an diese übergeht. Es bleiben dabei 2 Millionen in der Luft hängen, von denen ich wirklich nicht recht weiß, wo wir sie buchen wollen. Ich habe mich gestern deswegen an den Finanzdirektor, früher an Mitglieder der Staatswirthschaftskommission gemeldet, aber keine abschließende Auskunft erhalten können. Diese zwei Millionen sind seiner Zeit von der Ostwestbahn der Staatsbahn zugeschrieben worden. Nun haben wir vor einigen Jahren für gut gefunden, die Staatsbahn, Abtheilung Gümligen-Langnau, der Bern-Luzern-Bahngesellschaft für Fr. 6,600,000 abzutreten, und in diesen Tagen werden wir den andern Theil der Staatsbahn gegen Aktien an die Jurabahn abtreten. Diese zwei Millionen aber hat Niemand übernehmen wollen; die Bern-Luzern-Bahngesellschaft wollte keine Aktien dafür geben,

und die Jurabahn wird dies ebenso wenig thun. Sie sind aber in dem betreffenden Anleihen auf dem Papier noch da und müssen irgendwo untergebracht werden, indem auf der Staatsrechnung die erwähnten 21 Millionen Beteiligung in Eisenbahnkapitalien figuriren. Früher beantragte man, diese 2 Millionen vom Staatsvermögen abzuschreiben. Dies wäre in der That das Beste, und wenn der Große Rath es nicht beschlossen hat, so zeigt das nur, wie die Appreciationen und Illusionen mit der Zeit ändern. Es wurde nämlich damals diese Abschreibung deshalb nicht genehmigt, weil man sagte, der Bund werde früher oder später die Eisenbahnen übernehmen. Nun werde er sie aber zu dem Preise übernehmen, den sie die einzelnen Eigenthümer gekostet haben; man wolle also unsere Staatsbahn nicht um die 2 Millionen geringer machen, da der Bund dieselben dann auch übernehmen müsse. Nun werden wir heute nicht mehr die Anschauung haben, daß der Bund, wenn er die Bahnen kauft, sie um diejenigen Summen kaufen wird, die sie gekostet haben, sondern wenn dieser Tag kommt, wird der Bund die Bahnen zu einem Preise kaufen, der in irgendwelchem prozentualisch festzusetzenden Verhältniß zu der dannzumaligen Rendite steht.

Das ist auch der Grund, warum ich für meinen Theil durchaus nicht den Glauben habe, daß, wenn wir heute den Kauf nicht genehmigen, die 10 Millionen, die wir sonst, nach der Ansicht Anderer, gewinnen oder gewonnen haben würden, dadurch verloren gehen. Nach meinem Dafürhalten sind die Fr. 9,300,000, die in der Bahn stecken, gegenwärtig schon so ziemlich verloren, und ob wir sie abschreiben oder nicht, ich glaube für meinen Theil nicht, daß viel dadurch geändert werde.

Die Verzinsung, die aus den von der Mehrheit der Kommission vorgelegten Tabellen hervorgeht, ist der Art, daß nach meinem Dafürhalten, wenn ich jetzt auch alle Ziffern als mathematisch richtig und unabänderlich annehme, in dem Zeitpunkt, wo nach den Tabellen des Herrn Präsidenten der Kommission die Rendite für die 10 Millionen anfangen wird, die Bahn gar nicht mehr uns gehören, sondern da sein wird, wo alle andern, so daß die dannzumalige Majoration der Einnahmen nicht mehr uns zu gut kommen wird.

Nun haben wir also auf der einen Seite 21 Millionen in der Jurabahn, auf der andern Seite Fr. 8,350,000 nebst dem Vorschuß der Regierung von Fr. 935,000 in der Bern-Luzern-Bahn. Man beantragt ferner ein neues Anleihen von 10 Millionen. Dies würde an Kapitalien, die in dieser Bahn stecken 19 Millionen und mit den 21 Millionen der Jurabahn im Ganzen 40 Millionen ausmachen. Wir werden also darüber einig sein, daß, wenn der Antrag der Regierung und der Kommissionmehrheit angenommen wird, wir im Laufe dieses Jahres 40 Millionen in Eisenbahnkapitalien angelegt haben werden. Auf der einen Seite also haben wir ein fruchtbares Vermögen von 43 Millionen und auf der andern 40 Millionen Eisenbahnwerthe.

Und welches ist nun Ihre Ansicht über die Verzinsung dieser Werthe? Man kann auch hierüber verschiedener Ansicht sein. Der Herr Präsident der Kommission hat die Uebersetzung ausgesprochen, daß die Jurabahnen mit der Zeit einen schönen Zins abwerfen werden. Wenn es mit Hoffnungen gethan wäre, so würde mich dieser Ausspruch außerordentlich freuen; allein, ohne auf diese Frage näher eintreten zu wollen, wünsche ich zu konstatiren, daß der Herr Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission bei Anlaß der Behandlung des Budgets seine persönliche unbefangene und von uns sehr gewürdigte Ansicht dahin ausgesprochen hat, daß für die nächsten drei Jahre die Jurabahnen dem Kanton Bern seine Aktien nicht werden verzinsen können. Es liegt dies auch auf der Hand. Wenn man auch die allerbesten Wünsche und

Hoffnungen nicht nur, sondern die Zuversicht auf eine spätere glückliche Entwicklung des Jurabahnnetzes hat, so wird man doch einverstanden sein, daß sich für die erste Zeit diese Aktien nicht verzinsen werden.

Daß die 10 Millionen, die in der Bern-Luzern-Bahn stecken, nichts rentiren, wissen wir, und daß die neuen 10 Millionen, die wir für die Bahn verwenden sollen, auch nicht viel rentiren werden, davon können wir uns überzeugen, wenn wir den Bericht der Großrathskommission lesen, aus dem hervorgeht, daß nach ihren eigenen Berechnungen und Zahlen die Verzinsung im ersten Jahr 1877 Fr. 61,500, im zweiten 1878 Fr. 107,000 und somit für die nächsten Jahre nicht viel mehr als hunderttausend Franken betragen wird.

Rechnen Sie nun selber, ohne Algebra: Auf der einen Seite haben wir 38 Millionen Eisenbahnschulden zu $4\frac{1}{2}\%$ zu verzinsen, und auf der andern Seite beziehen wir von den 20 Millionen, die in der Jurabahn stecken, für die erste Zeit nichts und von den andern 20 Millionen für die ersten Jahre Fr. 100,000, allerdings mit einer kleinen Majoration von Jahr zu Jahr, die aber immerhin der Art ist, daß von einer nennenswerthen Verzinsung nicht die Rede sein kann.

Das ist der Grund, warum die Minderheit sich unmöglich hat entschließen können, zu den Anträgen der Regierung zu stimmen. Sie anerkennt vollständig die Richtigkeit der Argumentation und die Stichhaltigkeit der Gründe, die Sie bewegen können, in dieses Unternehmen einzugehen, und sie denkt nicht daran, diese Gründe entkräften zu wollen. Aber auf der andern Seite glaube ich doch, daß bei einem Geschäft von dieser Bedeutung die finanzielle Seite ihre ganz bestimmte Berechtigung hat und bedeutende Berücksichtigung verdient. Man kann darüber verschiedener Ansicht sein; ich für meinen Theil glaube, daß bei der gegenwärtigen Sachlage und bei den Zuständen, in denen wir uns befinden, die finanzielle Seite die wichtigste ist.

Nun hätte die Minderheit eine Linie beantragen wollen, in dieses Projekt nicht einzutreten. Dieser Antrag ist aber von Seiten der Regierung bestritten worden, indem sie namentlich sagte, sie sei genöthigt, diese Angelegenheit der Ratifikation sowohl des Großen Rathes als des Volkes zu unterbreiten. Wir Mitglieder der Minderheit sind nun mit der Mehrheit ganz einig darin, daß die Sache vor allen Dingen vor das Volk gebracht, und daß dieses unter allen Bedingungen das letzte Wort haben muß. Wenn man uns sagt: Wir können die Sache nicht vor's Volk bringen, wenn der Große Rath nicht ratifizirt, und auf diese Weise werden die Steigerungsbedingungen, welche die Ratifikation durch das Volk verlangen, nicht erfüllt, so antworten wir: Wir wollen den Antrag dahin modifiziren, daß der Große Rath die Angelegenheit intakt vor das Volk bringe und ihm sage: Nimm die Sache an oder verwirf sie; darin, daß du sie annimmst, liegt zugleich die Ratifikation durch den Großen Rath. Gerade so, wie wir es gemacht haben, als wir bei der Frage der Bundesrevision beschlossen, daß das Votum des Volkes auch als Standesstimme des Kantons Bern gelten solle.

Unser Antrag ist also nicht so zu verstehen, als ob wir nicht den Muth gehabt hätten, zu beantragen, daß der Große Rath nicht ratifiziren solle, sondern wir haben unsern Antrag deshalb so formulirt, weil man uns, mit vielleicht etwas streng formalistischen Gründen, auseinander gesetzt hat, der ursprünglich von uns beabsichtigte Antrag gehe nicht in's Maß und könnte bei der gegenwärtigen Situation Schwierigkeiten schaffen.

Jetzt hat der Herr Eisenbahndirektor auch diesen neuen Antrag der Minderheit aus juristischen Gründen einigermaßen bemängelt. Er sagt, man solle eigentlich nur Beschlüsse des Großen Rathes vor das Volk bringen, und der Große Rath müsse daher etwas Positives beschließen. Ich glaube, es sei

über diese Formen nicht viel zu fechten. Wenn der Große Rath beschließt, es solle die Frage ohne Präjudiz dem Volke vorgelegt werden, so ist das auch ein Beschluß, und abgesehen vom Referendumgesetz ist hier auch Art. 6, Ziffer 4 der Verfassung maßgebend, welcher sagt, daß die politischen Versammlungen über diejenigen Gegenstände abstimmen, welche ihnen zur Entscheidung übertragen werden. Wenn daher der Große Rath für gut findet, die Angelegenheit auf diese Weise dem Volke vorzulegen, so wird sich im Volke kein Mensch darüber aufhalten. Uebrigens ist davon nicht lange zu reden. Wir wissen, daß die Anträge der Regierung und der Kommissionen mehrheit im Großen Rathe mit großem Mehr werden genehmigt werden. Wir haben nur vom Standpunkt der Minderheit unseren Antrag so gestellt, um der Verlegenheit zu entgehen, die von Seiten der Regierung auseinander gesetzt worden ist.

Wenn wir für den Antrag der Mehrheit hätten stimmen können, so hätten wir uns vorbehalten, einige Abänderungsanträge zu stellen. Namentlich ist die Frage aufgeworfen worden, ob es nicht zweckmäßig wäre, bei diesem Anlaß auch die Frage der vorgeschossenen Million zu erledigen. Ich erkläre rund heraus, daß, wenn ich für das Projekt der Regierung hätte stimmen können, ich diesen Antrag gestellt hätte, und ich halte noch jetzt dafür, daß es zweckmäßiger, rationeller und glücklicher operirt wäre, wenn man bei der Gelegenheit auch diese Frage erledigen würde. Wenn sie das Volk aus allgemeinen nationalökonomischen und eisenbahnpolitischen Rücksichten bewegen können, die zehn Millionen für den Ankauf der Bahn zu schlucken, so wird es die bereits halb angebissene Million auch verschlucken, und wahrscheinlich lieber jetzt als später.

Allein ich erkläre Namens der Minderheit, daß wir, als wir sahen, daß dieser Antrag von der Regierung und von unsern Kollegen nicht goutirt werde, ihn zurückgezogen haben. Wir wollen nicht Anlaß zu dem Glauben geben, wir hätten ihren eigenen Antrag, den wir nicht acceptiren konnten, durch irgend ein Amendement weniger annehmbar machen wollen, und wenn sie nun die Verantwortlichkeit für ihren Antrag übernehmen wollen und auf diese Weise richtiger zu operiren glauben, so werden wir uns fügen.

Eine zweite Bemerkung, die ich machen muß, geht dahin, daß die Voraussetzungen, von denen aus der Herr Eisenbahndirektor in seinem Vortrag den Art. 2 des Projektes der Majorität befürwortet hat, formell und materiell nicht richtig sind. Vor allen Dingen ist es vom Standpunkt der allgemeinen Administration nicht richtig, wenn die Defizite, die bei dem Betriebe der Bahn im Laufe der nächsten Jahre entstehen, auf den Kapitalkonto genommen und zu diesem Zwecke eine Betriebsdefizitreserve geschaffen wird. Wohin kämen wir bei solchen Grundsätzen, wenn wir in dem Falle, daß die Lurabahn in den nächsten Jahren die Zinse ihrer Obligationen nicht vollständig bezahlen könnte, die daherigen Ueberschüsse auf den Kapitalkonto nehmen würden? Dieß ist ein durchaus unrichtiger Grundsatz, den wir glücklicher Weise in Eisenbahnsachen bis jetzt nicht durchgeführt haben.

Aber abgesehen davon, ist dafür gesorgt, daß dieser Grundsatz nicht durchgeführt werden kann. Der Herr Eisenbahndirektor beantragt ein Anleihen von 10 Millionen. Diese werden sehr leicht verwendet werden ohne besondere Reserve. 8½ Millionen müssen noch in diesem Sommer als Steigerungspreis bezahlt werden. Das Anleihen selbst wird nicht unter Fr. 500,000 kosten. Man kann dieß ganz bestimmt aussprechen, da unser letztes Anleihen von 7½ Millionen Fr. 320,000 gekostet hat, ein Anleihen, das für die Bedürfnisse der Kantonalbank und der Hypothekarkasse, also für fruchtbare Zwecke gemacht worden ist, während das neue Anleihen

jedenfalls von vielen Seiten nicht in so günstigem Lichte betrachtet werden wird. Die Bedingungen werden also eher ungünstiger sein, als die bisherigen. Unsere 4½ prozentigen Obligationen stehen gegenwärtig auf 97, und bei einem neuen Anleihen kommt man natürlich etwas unter den alten Kurs. Aber angenommen auch was man hofft, daß die großen Finanzmänner Europa's mit Propositionen zu den gleichen Bedingungen nach Bern gelangen werden, so werden bei einer Summe von 10 Millionen im Verhältniß zu derjenigen des letzten Anleihe die Kosten nothgedrungen eine halbe Million betragen. Also 8½ Millionen Steigerungspreis und ½ Million Anleihekosten macht zusammen 9 Millionen.

Nach dem Bericht der Steigerungskommission haben wir ferner, zwar nicht sofort, aber im Laufe der nächsten Jahre Fr. 750,000 zu verausgaben für Ersetzung und Vermehrung des Rollmaterials und für Instandsetzung der Bahn. Dieß macht Alles in Allem Fr. 9,750,000 und es bleiben somit nur noch Fr. 250,000 von dem Anleihen übrig. Nun geht wieder aus den Berechnungen der Steigerungskommission hervor, daß der Reinertrag der Bahn für das erste Jahr im günstigsten Fall nur Fr. 150,000 betragen wird, daß also die Verzinsung des Anleihe der 10 Millionen mit Fr. 450,000 schon für das erste Jahr eine Ausgabe von Fr. 300,000 verursachen wird. Wenn wir also überhaupt eine Betriebsreserve anlegen wollten, so wäre sie schon im ersten Jahr nach den eigenen Berechnungen der Steigerungskommission aufgezehrt. Dazu kommt wieder die Million, die auch aus irgend einem Schubladelein zu nehmen ist und wohl nirgends anderswo wird untergebracht werden können, als auf diesem Raufkonto. Verwendet man sie dazu, so haben wir statt der 10 Millionen bereits ein Geldbedürfnis von 11 Millionen, und es ist daher dafür gesorgt, daß der von dem Herrn Eisenbahndirektor vorgeschlagene Betriebsreservefonds nicht in's Leben tritt.

Diese Bemerkungen zu dem Antrag der Majorität glaubte ich Ihnen vortragen zu sollen, allein ich wiederhole, daß es nicht an uns Mitgliedern der Minorität ist, Abänderungsanträge zu stellen, da wir selber zu dem Antrag der Mehrheit nicht stimmen können.

Ich versichere, daß die Minorität nicht muthwillig und nicht ohne sehr ernste Würdigung der Verhältnisse zu ihrem Antrage gelangt ist. Ich wiederhole es, und alle Mitglieder der Kommission werden es bestätigen, daß die Ansichten der Mehrheit und der Minderheit einander in vielen Punkten sehr ähnlich gewesen sind, und daß es sich schließlich nur darum gehandelt hat, zu fragen, welche Bedenken die größeren seien und zuletzt den Ausschlag geben. Wenn auf der einen Seite wir Mitglieder der Minderheit in vollständiger Würdigung der Motive der Mehrheit begriffen haben, daß die allgemeinen politischen und eisenbahnpolitischen Gründe bei ihnen das Uebergewicht gehabt haben, so glaube ich, dürfen wir von Ihnen verlangen, daß Sie es auch zu würdigen wissen, wenn wir sagen, daß nach unserem Dafürhalten die finanziellen Gründe die Waagschale nach der andern Seite neigen.

Ich weiß wohl, daß ich von gewisser Seite sehr oft als Finanzjammerer und Heuler bezeichnet werde. Aber trotzdem glaube ich es heute aussprechen zu dürfen: die Zeiten sind weiß Gott nicht dazu angethan, so leichtfertig in große finanzielle Unternehmungen hineinzuspringen. Es herrscht gegenwärtig ein Mißbehagen in allen Kreisen, wie lange nicht. In allen Blättern ist von furchtbaren finanziellen Kalamitäten zu lesen, die in der Schweiz allein über 100 Millionen in Aktien und Obligationen aller möglichen Unternehmungen verthilt haben. Diese Krisis wird überall furchtbar empfunden, und man täuscht sich ungemein, wenn man glaubt, es verlieren nur gewisse Kreise, wie Handelsleute und reiche Kapitalisten etwas dabei. Es ist leider Thatsache, nicht nur bei uns, sondern auch in

andern Ländern, aber namentlich bei uns, daß gerade diese großartigen Verluste in allen Gattungen von Geschäften, Verluste, die sich in der nächsten Zeit noch vermehren werden, ganz besonders auch unsern Mittelstand stark und schwer in Anspruch nehmen, und seinen Wohlstand für lange Jahre bedeutend kompromittirt haben. Wir haben in der letzten Zeit vielfache Gelegenheit gehabt, bei uns zu sehen, wie man über die Steuern und Alles, was daran hängt, seufzt und jammert, und ich muß erklären: ich kann nicht so lächelnden Mundes daran vorübergehen und sagen: der Kanton vermag es wohl. Es ist Pflicht, in solchen ernsten Situationen und in einem Augenblick, wo die Finanzlage so bedenklich ist, auf diese Gefahren aufmerksam zu machen.

Ich möchte bitten, auch das Gewicht dieser Gründe freundlichst zu würdigen und empfehle Ihnen den Antrag der Minderheit der Kommission.

Der Herr Präsident unterbricht hier die Verhandlung und verschiebt die weitere Diskussion auf morgen.

Schließlich theilt der Präsident der Versammlung mit, daß

- 1) Herr Großrath Rudolf Studer, von Bern, wohnhaft gewesen zu Rehris, seit der letzten Session gestorben sei, und
- 2) daß die Herren Gottlieb Gyger in Sampelen und Samuel Großenbacher zu Hindelbank ihren Austritt erklärt haben.

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

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Zweite Sitzung.

Freitag den 9. Februar 1877.

Vormittags um 8 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 231 Mitglieder anwesend; abwesend sind 16, wovon mit Entschuldigung: die Herren Fattet, Gouvernon, Grenouillet, Gygar in Bleienbach, Hofer in Bern, Kohler in Bruntrut, Lehmann in Lokroy, Mägli, Reichenbach, Ritschard, Roth, Schüpbach; ohne Entschuldigung: die Herren Amstutz, Jaggi, Keller, Werren.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Tagesordnung:

Ankauf der Eisenbahnlinie Bern-Luzern.

Fortsetzung der Berathung.

(S. Seite 38 hievor.)

Herr Präsident. Wir gehen über zu der allgemeinen Diskussion über den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn. Ich werde die Diskussion bis 2 Uhr fortbauern lassen und, falls sie alsdann noch nicht beendet ist, eine Nachmittagsitzung ansetzen. Im andern Falle ist eine solche überflüssig. Morgen sodann wird der Bericht über die Finanzlage behandelt werden. Eine einläufige Berathung desselben ist noch nicht möglich; dagegen wird es sich fragen, ob zur Vorberathung der im Berichte enthaltenen Vorschläge Kommissionen niederzusetzen seien, und man würde sodann die Wahl dieser Kommissionen vornehmen. Endlich wird auch ein Bericht über die Militärbauten vorgelegt werden.

Kurz, Finanzdirektor. An die Bemerkung des Herrn Präsidenten anknüpfend, bestätige ich, daß der Bericht über die Finanzlage morgen nicht Gegenstand der Berathung sein kann. Es wird sich nur darum handeln, gemäß dem Schluß des Berichtes eine Kommission zu wählen, die den eigentlichen Finanzbericht und die weiteren Vorlagen zu untersuchen hätte. Es war unmöglich, diesen eigentlichen Finanzbericht schon für die gegenwärtige Session bereit zu halten. Ich glaube annehmen zu dürfen, daß die in dem vorläufigen Bericht dafür angebrachten Gründe von Ihnen als stichhaltig betrachtet worden seien.

Aus dem Programm, das dem vorläufigen Bericht beigelegt ist, haben Sie entnommen, daß es die Absicht der Regierung ist, den Bericht mit aller Gründlichkeit und nach allen Richtungen erschöpfend abzufassen, um die nöthigen Vorlagen in der Märzsession machen zu können. Der vorläufige Bericht, der Ihnen ausgetheilt worden ist, ist mit allzugroßer Eile abgefaßt worden, um erschöpfend zu sein, und es mögen sich auch Spuren solcher Eile in der Redaktion desselben finden.

Dagegen möchte ich mich gegen den Vorwurf verwahren, der gestern von dem Herrn Präsidenten der Minderheit der Kommission vorgebracht worden ist, es sei dieser Bericht zu rosenfarbig ausgefallen. Es ist das eine subjektive Anschauung, und ich will gerne glauben, daß diese Anschauung von der Mehrheit der Kommission nicht getheilt werde. Die Finanzdirektion ist sich bewußt, daß sie nicht hat Schönfärberei treiben, sondern kurz die wahre Sachlage aneinandersetzen wollen.

Wie man nun aber auch subjektiv über die Finanzlage denken mag, über einen Punkt herrscht keine Meinungsverschiedenheit, daß nämlich das Gleichgewicht des Staatshaushaltes gestört ist und unter allen Umständen wieder hergestellt werden muß. In dem kurzen Bericht über die Finanzlage sind die wesentlichsten Ursachen angegeben, woher diese Störung rührt; ich erlaube mir aber, Sie noch auf einen Umstand aufmerksam zu machen, der im Bericht nicht berührt ist.

Wenn Sie bedenken, daß seit dem Jahre 1868, wo die Steuererhöhung stattgefunden hat, keine weitere Erhöhung beschlossen, und daß auch seither keine neue Einnahmequelle eröffnet worden ist, während auf der andern Seite die Anforderungen an den Staat auf allen Seiten gewachsen sind, so kann man schon aus diesem Umstand entnehmen, daß die Nothwendigkeit vorhanden sein muß, neue Einnahmequellen zu schaffen.

Diese Nothwendigkeit ist nun gegenwärtig zu einer eigentlichen Dringlichkeit geworden. Sie haben dem Bericht entnommen, daß unser Defizit immerfort steigen wird, bis neue Einnahmequellen eröffnet sind. Sie sehen, wie es mit dem Betriebskapital der Staatskasse steht, und zu was für Mitteln man hat Zuflucht nehmen müsse, um es zu speisen.

Es sei mir erlaubt, bei diesem Anlaß eine kurze Bemerkung über die Eigenwechsel zu machen. Ich glaube, daß die im Bericht für die Nothwendigkeit der Ausgabe von Eigenwechseln angeführten Gründe Ihre Anerkennung finden werden. Ich habe dabei nur zu bedauern, daß dieser Gegenstand im Großen Rath in einer solchen Weise zur Sprache gekommen ist, wie dies in der letzten Sitzung des vorigen Jahres geschehen ist, und daß sich die Presse in ähnlicher Weise desselben bemächtigt hat. Der Kredit der Finanzverwaltung von Bern hat jedenfalls dadurch nicht gewinnen können, und es ist dem Kanton durch eine derartige Veröffentlichung kein Dienst geleistet worden.

Es ist zwar dieser Gegenstand nie geheim gehalten worden. Wiederholt ist bei Behandlung der Staatsrechnungen von Seite der Regierung die Nothwendigkeit hervorgehoben worden, für ein genügendes Betriebskapital der Staatskasse zu sorgen, und der Große Rath hat also gewußt, wie es in dieser Beziehung steht, und hat auch anerkennen müssen, daß man genöthigt gewesen ist, sich auf andere Weise zu helfen. Ich möchte auf den heutigen Tag keinen Beschluß hierüber provoziren; hingegen habe ich geglaubt, diesen Gegenstand hier zur Sprache bringen zu sollen, und möchte gerne aus Ihrem Stillschweigen den Schluß ziehen können, daß Sie damit einverstanden seien, wenn die Finanzdirektion sagt, daß das Mittel der Ausgabe von Eigenwechseln zulässig sei. Immerhin wird es Gegenstand des ausführlichen Berichts sein, diese Frage noch einmal zur Sprache zu bringen und einen Beschluß hierüber zu provoziren.

Ich will die verschiedenen Umstände nicht wiederholen, die auf die gegenwärtige Sachlage geführt haben, da dieselben im Bericht auseinandergesetzt sind. Wir gehen von der Ansicht aus, daß, wenn die außerordentlichen Bauten vollendet sind, wir eine Summe von ungefähr $\frac{1}{2}$ Million nöthig haben werden, um die ordentlichen Einnahmen mit den Ausgaben in Einklang zu bringen. Der Regierungsrath hat letzter Tage den Bericht berathen, und, obwohl darin bereits den neuen Bedürfnissen Rechnung getragen ist, diese Voraussetzung bestätigt gefunden.

Allein wir haben außerdem noch die Defizite zu decken, die bereits entstanden sind, und die bis zur Eröffnung neuer Einnahmequellen sich noch steigern werden. Ich mache darauf aufmerksam, daß es nicht zulässig ist, diese Defizite vom Vermögen abzuschreiben, sondern daß sie nach dem gegenwärtigen Finanzgesetz restituirt werden müssen; und dieses Gesetz sieht

auch vor, auf welche Weise dies geschehen soll. Wir müssen also dafür sorgen, daß diese Defizite, wenn auch nur allmählig wieder gedeckt werden.

Wir haben aber im Weiteren auch noch dafür zu sorgen, daß wieder ein gehöriges Betriebskapital der Staatskasse rekonstituiert werde. Nun wird in dem ausgetheilten Finanzbericht angenommen, daß, wenn der Große Rath und das Volk die darin enthaltenen Vorschläge annehmen, wir damit eine Mehreinnahme von mindestens 900,000 Franken erzielen. Es ist das eine hohe Annahme, und es wird allerdings darauf ankommen, in welcher Weise der Große Rath die Vorschläge der Regierung aufnehmen wird. Ich glaube für den Fall ihrer Billigung mit Sicherheit die erwähnte Mehreinnahme voraussagen zu können. Auf diese Weise würde also alljährlich eine Summe von 400,000 Franken zur Deckung der Defizite und zur Ergänzung des Betriebskapitals der Staatskasse verfügbar sein.

Das sind die Bemerkungen, die ich bei diesem Anlaß in Ergänzung des Finanzberichtes anbringen zu sollen geglaubt habe.

Was die vorliegende Angelegenheit betrifft, so hätte ich Ihnen gerne einen gedruckten Mitrapport der Finanzdirektion austheilen lassen, wenn die Zeit es erlaubt hätte. Ich hätte gerne erklärt, warum ich den Anträgen der Regierung beipflichte. Allein ich hatte, wie gesagt, nicht die nöthige Zeit dazu, und die Regierung hat geglaubt, man könne sich um so eher dieses Mitrapports entschlagen, als ein solcher, wenigstens theilweise, auch im gedruckten Finanzbericht enthalten ist, und man überdies weiß, daß der Regierungsrath in dieser hochwichtigen Frage immer mit der Finanzdirektion einig gegangen ist. Ich konstatire gern, daß ich auch zu den Anträgen der Regierung gestimmt habe und sie zur Annahme empfehle.

Ich bin auch mit dem auf einen Bericht der Finanzdirektion gegründeten Antrag einverstanden, ein Anleihen von 10 Millionen aufzunehmen. Es sind gestern von Seite der Kommissionsminderheit hinsichtlich gewisser über dieses Anleihen gefallener Aeußerungen Bedenken ausgesprochen worden. Ich möchte in dieser Beziehung nicht allzu hoch gespannte Erwartungen erregen; allein ich darf bestimmt erklären, daß der Finanzdirektion Anerbietungen gemacht worden sind, die uns zu der Hoffnung berechtigen, ein Anleihen zu nicht ungünstigeren Bedingungen, als das frühere, aufnehmen zu können. Es sind diese Aussichten allerdings eine Sache der Appreciation, und ich kann anderen besseren Finanzmännern, als ich einer bin, ihre Bedenken hierüber nicht nehmen; allein ich darf vom Standpunkte der Finanzdirektion die erwähnte Hoffnung als begründet erklären.

Es ist freilich ein großes Opfer, das wir für den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn bringen müssen, und es fragt sich, ob es nicht zu groß ist. Der Herr Präsident der Kommissionsminderheit hat gesagt, ein Angebot von 6 Millionen hätte er acceptirt. Ich gebe gern zu, daß die Summe, um die es sich jetzt handelt, bedeutend höher ist, und wenn es sich um ein reines Finanzgeschäft handelte, so begriffe ich ganz gut, daß man Bedenken trägt, so hoch zu gehen. Allein es ist bereits von anderer Seite in berebter Weise auseinandergelegt worden, daß es sich nicht um ein reines Finanzgeschäft handelt, und daß es auch ideelle Rücksichten und Vortheile sind, die für den Ankauf der Bahn sprechen.

Es fragt sich nur, wie hoch diese ideellen Vortheile zu taxiren sind. Ich stimme Denjenigen bei, die sie so hoch und noch höher anschlagen, daß die Differenz zwischen der Schätzung des Hrn. v. Sinner und der Summe, die jetzt für die Bahn bezahlt werden muß, dagegen nicht in die Waagschale fällt. Wenn wir die Bahn nicht kaufen, so entgehen uns nicht nur

die auseinandergesetzten ideellen Vortheile, sondern wir haben auch die Nachtheile, die sich an den Nichtbesitz der Bahn knüpfen. Dazu kommt, daß alsdann das ganze Kapital, das bereits darin liegt, für uns rein verloren ist. Das sind die Gründe, die auch mir im höchsten Maße Beachtung zu verdienen scheinen.

Darin gehe ich mit dem Herrn Präsidenten der Kommissionsminderheit einig, daß der Zeitpunkt, in dem wir die Frage erledigen müssen, sehr ungünstig ist. Es herrscht überall eine große Mißstimmung infolge des Stockens aller Geschäfte des Handels und der Industrie, sowie auch noch aus anderen Gründen. Allein gerade aus dem Umstande, daß die Zeitlage so überaus ungünstig, und die Krisis so allgemein verbreitet ist, können wir die Hoffnung schöpfen, daß in kurzem eine Besserung eintreten werde. Fatal ist es, daß wir dem mißstimmten Volke neue Opfer zumuthen müssen; aber auf der andern Seite ist die Frage die, ob es denn gerade in einem solchen Moment in der Stellung der Behörden liege, diese Muthlosigkeit zu theilen, oder nicht vielmehr, das Volk aufzuklären und ihm Muth einzusüßen. Ich glaube das Letztere und empfehle Ihnen deshalb, ohne weitläufiger zu sein, die Anträge der Regierung.

Herr J. Ich finde mich veranlaßt, in Anbetracht der Wichtigkeit der Frage und der finanziellen Verhältnisse des Kantons folgende Anträge zu stellen:

„1. Der Große Rath erkennt, sich in Betreff der Ratifikation der Bern-Luzern-Bahn der sich in der Volksabstimmung ergebenden Mehrheit anzuschließen.

„2. Es soll dem Volk die Ratifikation des Ankaufs der Bern-Luzern-Bahn nicht empfohlen werden.

„3. Es soll gleichzeitig, jedoch in einer besonderen Abstimmung die Ausgabe der Fr. 935,000, welche der Regierungsrath an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft gemacht, dem Volk zur Abstimmung vorgelegt werden.“

Aus dem ersten Antrag können Sie entnehmen, daß ich nicht für die Ratifikation des Ankaufs bin, wohl aber dafür, daß die Sache dem Volke vorgelegt werde. Würde jetzt die Ratifikation von uns verweigert, so könnte man die Sache nicht vor das Volk bringen. Ich möchte nun das Volk nicht umgehen, aber auch die Ratifikation des Volkes durch den Großen Rath nicht aussprechen lassen. Daher geht mein erster Antrag dahin, daß sich der Große Rath in dieser Frage der Mehrheit des Volkes anschließe.

Was den zweiten Antrag betrifft, so scheint mir die Bahn überhaupt zu theuer zu sein. Es kommt mir sehr kurios vor, daß man vor vier Wochen im Bericht der Großrathskommission gesagt hat, man dürfe aus finanziellen Rücksichten kaum sechs Millionen bieten, und daß man nachher kommt und sagt, sie sei viel mehr werth. Auf die Berechnungen der Kommissionsmehrheit setze ich nicht viel Werth. Ich gebe zu, daß die Rechnung selbst richtig ist; aber die Grundlage ist nichts als pure Muthmaßung. Vor fünf Jahren hat man auch gerechnet, und wo ist man hingekommen? Gestern ist mir ein Finanzbericht zugekommen, in dem es auf Seite 10 heißt: „Das Eisenbahnkapital wird somit in den vier Jahren 1875—1878, statt des veranschlagten Ertrages von Fr. 2,927,800 einen Ertrag von ungefähr Fr. 900,000 abwerfen, so daß sich hier eine Mindereinnahme von über 2 Millionen ergibt.“ Nach solchen Vorgängen und Mißrechnungen wird das Volk auf diese neuen Rechnungen kein großes Vertrauen setzen.

Während das Eisenbahnwesen in allen Ländern darnieder zu liegen anfängt, wie nicht näher auseinandergesetzt zu werden braucht, sagt man, die Entlebucherbahn werde in der Rendite von Jahr zu Jahr hinausgehen, und macht darauf gestützt die Rechnung. Ich mache mir nicht solche Illusionen, und jeden-

falls das Volk noch viel weniger. Wie es mit der Gotthardbahn steht, hat Ihnen Herr v. Sinner klar gesagt. Wenn aber dennoch Aussicht vorhanden wäre, daß die Entlebucherbahn rentiren könnte, so wäre damit doch nicht geholfen. Sobald die Centralbahn wieder in bessere Umstände kommt, baut sie die Linie Langenthal-Waunyl, und dann ist es mit der Rendite der Entlebucherbahn aus. Deshalb sagen auch die Leute in der Gegend dieser Linie, die Gondismyler z. B., wie ich noch jüngst in Langenthal äußern hörte: Wir stimmen Ja; denn dann wird die Langenthal-Waunyl-Linie gebaut und Allem andern fragen wir nichts nach.

Sodann ist im Bericht vom 28. Dezember v. J. gesagt, die Bahn sei gegen Wassergroße gesichert. Ich habe darüber andere Ansichten. Ich gebe zu, daß die Bahn in ordentlichen Zeiten gegen Wassergroße gesichert ist, allein gegen außerordentliche Katastrophen ist sie nicht gesichert, und ein derartiger Schaden kann sich auf Millionen belaufen. Und mit wem werden wir es alsdann zu thun haben, wenn es sich in einem solchen Fall darum handelt, die Bahn zu verlegen oder wieder in den vorigen Stand zu setzen? Mit dem Kanton Luzern, wo man das Land zweifach zahlen muß. Der Expropriationskommissär weiß, was das für Leute sind, und das Defizit von diesem Kapitel beweist, daß dort unverkündete Forderungen bezahlt werden müssen.

Alles das ist nicht berechnet, und darum kann ich zum Ankauf der Bahn nicht stimmen; denn wenn wir eine solche Last übernehmen, so muß das Volk herhalten.

Ich habe viel von der neuen Gesellschaft reden hören; aber was man darüber sagte, stimmt mit meinen Ansichten nicht überein. Ich habe von Anfang an nicht geglaubt, daß es der neuen Aktiengesellschaft Ernst sei, die Bahn zu kaufen, und zwar aus dem Grunde, weil sie ihre ersten Vorkehren in den Zeitungen ausposaunt hat, und ihr Vertrag mit der Centralbahn sogar gedruckt ausgetheilt worden ist, was sie hätte verhindern können, wenn sie gewollt hätte. Das war sehr klug von den Obligationären, daß sie hingingen, bis auf einen gewissen Punkt auf die Bahn boten und dann zurücktraten. Sie riskirten dabei weniger, als der Kanton Bern, weil sie den Kaufpreis nicht baar zu bezahlen brauchten, während der Kanton Bern ihn in baarem Geld leisten muß. Das war das einzige Mittel, wozu sie greifen konnten, um dem Kanton Bern die Bahn in die Höhe zu treiben, und wenn sie nicht dazu gegriffen hätten, so weiß Jeder, daß der Kanton Bern nicht so viel für die Bahn gegeben, sondern sie vielleicht um 6 Millionen erworben hätte. Wären wir Obligationäre statt Aktionäre, so würde Niemand von uns den Gedanken haben, die Bahn um zehn Millionen zu kaufen, wenn wir zehn Millionen darin hätten, sondern wir würden denken, es sei gleichgültig, ob wir unser Geld da oder dort verlieren. So haben die Obligationäre auch gedacht.

Man sagt, der Staat habe schon so viel Geld in der Bahn. Allerdings, nur zu viel. Aber ich will mich jetzt des gleichen Beispiels bedienen, das gestern der Berichterstatter der Kommissionsmehrheit angeführt hat. Wenn ein Kapitalist von einem Landwirth 100,000 Franken laufende Schulden zu fordern hat, und dieser letztere ein Gütlein besitzt, das sammt Inventar 50 bis 60,000 Franken werth, aber mit 100,000 Franken Hypothekenschulden belastet ist, handelt dann dieser Kapitalist klug, wenn er beim Geldestag des Landwirths die Liegenschaft um jeden Preis zu kaufen sucht? Er geht an die Steigerung und bietet, und der Pfandgläubiger geht ebenfalls. Dieser bietet bis zu einer gewissen Höhe, hört aber dann auf, indem er denkt, wie auch die Obligationäre gedacht haben: Ich will doch noch lieber einen Theil meiner Forderung verlieren, als das Gut zu theuer nehmen. Der Kurrentgläubiger hingegen bietet immer zu und bekommt das

Gut und kauft es zu theuer, so daß er nicht nur die 100,000 Franken laufende Schulden verliert, sondern noch 30,000 Franken dazu opfern muß. Jedermann würde sagen, daß das nicht klug gehandelt wäre. Hier nun haben wir ein ziemlich gleiches Verhältniß.

Man sagt ferner, die Bern-Luzern-Bahn sei mit einem Wort ein Bestandtheil der Jurabahn und habe ihre Bedeutung für den Kanton Bern von daher. Wäre das der Fall, so würde die Jurabahn ein Begehren gestellt haben, der Kanton solle ihr die Bahn kaufen; von einem solchen Begehren ist aber, so viel mir bekannt, kein Wort laut geworden. Im Gegentheil, vor einem Jahr, bei der Behandlung der Betriebsubvention, hat Herr Marti gesagt: „In eisenbahnpolitischer Beziehung liegt mir sehr wenig daran, ob die Bern-Luzern-Bahn in unsern Händen bleibe, oder nicht.“ Nach solchen Erklärungen kann ich nicht begreifen, wie man behaupten kann, daß die Bern-Luzern-Bahn ein integrierender Bestandtheil der Jurabahn sei, und wie man, nachdem Keiner mehr daran denken kann, die Bahn für Rechnung des Kantons betreiben zu lassen, mit aller Gewalt den Kanton hineinreiten will mit der Forderung, die Bahn zu Gunsten der Jurabahn anzukaufen.

Sollte freilich der Fall eintreten, daß die Entlebucherbahn lebensfähig würde und zu rentiren anfinge, woran ich zweifle, so würde wahrscheinlich sofort bei der Jurabahn und vielleicht auch bei unseren Eisenbahndiplomaten der große Gedanke auftauchen, man solle die Bahn in die Jurabahn einwerfen, so daß sie von da an Freude und Leid mit dieser theilen müßte, während man bis zu dieser vielleicht unabsehbar langen Zeit den Betriebsausfall durch Steuern zu decken hätte.

Man spricht von der bernischen Eisenbahnpolitik. Es wäre besser gewesen, diese wäre nie aufgetaucht. Es gibt mir fast allemal einen Stich in's Herz, wenn davon geredet wird und ich daran denke, wie viele Millionen diese Politik schon in den Abgrund geworfen hat. Sie hat einen falschen Namen, man sollte sie den Millionenmarder nennen. (Heiterkeit.) Man sagt, man solle die Bahn nicht der Centralbahn überliefern, das sei eine sehr unangenehme Gesellschaft, es sollte eigentlich kein Berner mehr darauf fahren. Man war doch sehr froh, daß die Centralbahn uns unsere erste Eisenbahnlinie baute, und es wäre im finanziellen Interesse des Kantons zu wünschen gewesen, sie hätte uns noch viel mehr gebaut, als wir jetzt haben. Ich glaube, die Entlebucherbahn ist gebaut und muß betrieben werden, und man kann sie der dortigen Gegend nicht mehr wegnehmen, und wenn eine Gesellschaft sie betreibt, so ist man mit ihr so wohl daran, als mit dem Staat selber. Gegen eine Gesellschaft kann der Staat im Nothfall reffamiren; im andern Fall aber muß er selber progrediren. Uns im Unteremmenthal wäre wenigstens eine Eisenbahngesellschaft lieber als der Staat; denn wir haben gesehen, wie viel eisenbahnpolitische Hülfe wir an diesem haben.

Es fällt mir ferner auf, daß man über die Verhandlungen des luzernischen Großen Rathes keinen Aufschluß erhält, gerade wie wenn sie nichts werth wären. Die Luzerner sind doch bei dieser Angelegenheit ebenfalls stark betheiligt, und es ist Ihnen bekannt, daß der dortige Große Rath eine Eiserkommission ernannt hat, um die Sache gründlich zu untersuchen. Diese Kommission, aus den angesehensten Männern des Kantons bestehend, hat gefunden, daß es finanziell nicht gut für den Kanton sei, sich weiter an der Sache zu betheiligen. Die Bahn sei gebaut und müsse betrieben werden, man solle daher lieber die Hand nicht mehr hineinstecken; denn wenn die Bahn um sechs Millionen angekauft werde, so müsse der Kanton damit noch ein größeres Opfer bringen, als mit dem, was er im andern Falle daran verliere. Ich habe selber ein Mitglied des luzernischen Großen Rathes gefragt: „Wie

schaunt ihr die Sache an?“ Er gab mir zur Antwort: „Wir vermögen es nicht, wie ihr im Kanton Bern, vom Volke Steuern zu erheben. Ihr zieht einfach die Steuerschraube stärker an; wir aber müssen zu unseren Finanzen Sorge tragen, sonst würde unsere Stellung sofort unhaltbar werden.“

Vor einem Jahr, als es sich um die Betriebsubvention handelte, sagte man, die Ehre des Kantons stehe auf dem Spiele. Damals lehnte der Kanton Luzern die Betheiligung gleichfalls ab, und ich stellte deshalb, gestützt auf die Berichte, die ich gelesen, und die mündlichen Rapporte, die ich gehört hatte, den Antrag auf Nichteintreten, indem ich bemerkte, die Bahn sei jedenfalls verloren, ob sie nun vierzehn Tage früher oder später in Konkurs gerathen, und wir könnten sie ja dann beim Seltstage kaufen. Ich blieb bei der Abstimmung mit Namensaufruf in großer Minderheit; allein ich glaube, wenn die Frage heute zur Abstimmung käme, so würden wir anders entscheiden.

Das sind die Gründe, die mich bewogen haben, den zweiten Antrag zu stellen. Was dann den dritten betrifft, so habe ich mich dazu veranlaßt gefühlt, weil ich die Fr. 935,000 Vorschuß im Bericht der Kommission vom 29. Dezember und auch im letzten Bericht verrechnet gefunden habe. Ich halte nicht dafür, daß eine Kommission eine solche Summe verrechnen dürfe, ehe und bevor das Volk dazu Ja gesagt hat. Wenn z. B. eine Gemeindebehörde sich eines solchen Vorgehens schuldig machte, wie der Regierungsrath bei dieser Angelegenheit, so würde der Regierungsrath nach dem Gemeindegesetz das Recht, ja die Pflicht haben, eine solche Gemeindebehörde in ihren Funktionen einzustellen. Auf gleiche Weise hätte der Große Rath, sobald ihm die Handlungsweise des Regierungsrathes bekannt geworden war, den Muth haben sollen, den Regierungsrath nach der Verfassung zur Verantwortung zu ziehen und die Sache sofort dem Volke vorzulegen. Es ist freilich mein Antrag, die Angelegenheit vor's Volk zu bringen, einstimmig erheblich erklärt worden; allein seither hat nichts mehr davon verlautet, und ich mußte daher annehmen, er sei in den Papierkorb gewandert.

Da nun, wie gesagt, die gedruckten Berichte den Vorschuß bereits verrechnen, so finde ich es zeitgemäß, daß zugleich mit der Frage des Ankaufs die Vorschußangelegenheit dem Volke vorgelegt werde, und erneuere demgemäß meinen Antrag. Ich mache mir freilich nicht viele Illusionen über das Schicksal desselben: ich denke, die Stimmen werden bereits gemacht sein. Man mag mich taxiren, wie man will, und in den Zeitungen herumerschleppen, wie man will, mich liberal oder ultramontan nennen; das ist mir Alles gleichgültig, wenn ich nur nicht zu denen gezählt werde, die dem Volke seine Rechte zu entziehen streben, sondern zu Denjenigen, welche offen und klar mit ihm umgehen und zu den Staatsfinanzen Sorge tragen wollen.

Ich habe geschlossen und stelle bloß noch den Antrag, daß über alle drei Anträge, und zwar über jeden besonders, mit Namensaufruf abgestimmt werde.

Scheurer. Wenn ich ebenfalls das Wort ergreife, so geschieht es in dem vollen Bewußtsein davon, daß mir nicht die nöthigen Hilfsmittel zu Gebote stehen, um ein maßgebendes Urtheil abzugeben, da ich weder Techniker, noch Eisenbahnpolitiker, sondern ein gewöhnlicher Bürger bin, der in dieser Angelegenheit nur so referiren und urtheilen kann, wie ein anderer auch. Wenn ich es trotzdem wage, eine Meinung auszusprechen, die mit den Ansichten der Techniker und der Eisenbahnpolitiker im Widerspruch steht, so geschieht es deshalb, weil ich glaube, diese Angelegenheit sei in dem jetzigen Stadium so beschaffen, daß Jeder, der mit einer Dosis gefunden Verstandes begabt ist und die Vergangenheit dieser Frage kennt, im Falle ist, ein Urtheil abgeben zu können.

Ich habe bereits vor fünf oder sechs Jahren, als es sich um die Gründung der Bahn handelte, einen eigenen Standpunkt eingenommen und mir angemacht, eine Ansicht zu haben, die mit derjenigen aller Fachmänner im Widerspruch stand. Es ist begreiflich, daß ich damals, gegenüber dieser Einstimmigkeit allein stehend, mit meiner Ansicht nicht aufkommen konnte. Trotzdem hat die Erfahrung dem Laien Recht gegeben, und diese Erfahrung ermutigt mich, heute wieder allein meine Meinung auszusprechen.

Als es sich im November 1871 um die Begründung der Bahn handelte, sagte ich, ich zweifle daran, daß die Bahn zu der damals angegebenen Summe ausgeführt werden könne, und ich glaube ferner nicht, daß die vorgelegte Rentabilitätsberechnung richtig sei. Die Erfahrung hat diese Voraussetzungen bestätigt. Trotzdem schmeichle ich mir nicht, durch mein heutiges Auftreten irgendwelche Proselyten machen zu können, und ich will es auch nicht. Ich will nur eine Pflicht gegenüber dem Kanton erfüllen, indem ich davor warne, ein schlechtes Geschäft zu machen, und gegenüber dem Landesheil, dem ich angehöre, indem ich der Stimmung Ausdruck gebe, die dort vorherrschend ist.

Wenn es sich darum handelt, von Seiten des Kantons die Bahn anzukaufen und 10 Millionen dafür zu bezahlen, so denke ich, werde Jedermann nur dann dazu stimmen können, wenn sehr triftige Gründe dafür vorhanden sind. Es können dies sein finanzielle Gründe — und diese kommen zuerst in Frage —, aber auch volkswirtschaftliche und eisenbahnpolitische. Ich gebe gerne zu, daß man in Eisenbahnangelegenheiten nicht überall nur nach den Finanzen fragen darf, sondern daß namentlich volkswirtschaftliche Gründe vorhanden sein können, welche für den Bau einer Bahn sprechen, trotzdem sie nicht rentabel ist. Die Eisenbahnen bringen einen indirekten Nutzen, der ebenso stark wirkt, als eine direkte Rendite. Aus den gleichen Gründen kann man auch in den Straßenbau viele Millionen stecken, trotzdem die Straßen dem Staate direkt nicht nur nichts abtragen, sondern noch bedeutende Unterhaltungskosten verursachen. Aber es ist bisher dem Kanton noch nie in den Sinn gekommen; einem fremden Staate Straßen zu bauen und Straßen zu unterhalten.

Im vorliegenden Fall sind diese volkswirtschaftlichen Gründe nicht vorhanden; denn es handelt sich nicht darum, eine Eisenbahn zu bauen oder dafür zu sorgen, daß eine bestehende Bahn nicht weggenommen werde. Es besteht bereits eine Bahn, die nicht weggenommen werden kann, und wenn es heißt, die Gegend komme in Nachtheil, wenn man nicht 10 Millionen gebe und dadurch verhindere, daß eine fremde Gesellschaft, statt des Kantons, die Bahn betreibe, so sage ich: Die Eisenbahn kann von der Centralbahn oder irgend einer Gesellschaft nicht so betrieben werden, wie sie will, sondern es sind Vorschriften da, die sie erfüllen muß; wir haben ein eidgenössisches Eisenbahngesetz und eine eidgenössische Aufsichtsbehörde, die dafür sorgen wird, daß die Bahn so betrieben wird, wie das Gesetz es vorschreibt.

Daß denn auch wirklich keine volkswirtschaftlichen Gründe vorhanden sind, die uns bewegen könnten, die 10 Millionen für den Ankauf der Bahn auszugeben, mit dieser Meinung stehe ich nicht allein, sondern sie ist von sehr kompetenten Leuten nicht erst heute, sondern bereits vor einem Jahre ausgesprochen worden. Ich erinnere daran, daß Herr Jurabahndirektor Marti in der Sitzung vom 6. Januar 1876 gesagt hat: „Einen volkswirtschaftlichen Zweck (für den Bau der Bern-Luzern-Bahn) hatten wir nicht; denn auf bernischem Boden war die Bahn gebaut.“

Es kann sich nur fragen, ob eisenbahnpolitische Gründe vorhanden sind, die uns nöthigen, abgesehen von allen Finanzfragen die Bahn anzukaufen. Auch solche Gründe existiren

nicht mehr. Als man die Ostwestbahngesellschaft gründete, auf deren Trümmern die Bern-Luzern-Bahn gebaut worden ist, verfolgte man damit den Zweck, die Uebermacht der großen Eisenbahngesellschaften, die damals das ganze Verkehrsleben beherrschten und auch im öffentlichen einen zu großen Einfluß ausüben wollten, zu brechen. Dieser Zweck war ein berechtigter, und ich war auch damit einverstanden. Aber seither haben sich die Verhältnisse so geändert, daß dieser Zweck nicht mehr braucht angestrebt zu werden, indem er bereits erreicht ist. Jedermann kennt die Ereignisse der jüngsten Zeit.jene Gesellschaften sind von ihrer Höhe tief heruntergestiegen, und es ist nicht mehr nöthig, sie zu bekämpfen. Wenn man aber meint, daß der Kanton Bern immer noch fortfahren müsse, die Centralbahn zu bekämpfen, und zwar mit solchen Mitteln, wie man sie vorschlägt, so könnte das ein Kampf werden, wie der zwischen den beiden Löwen, die einander bis auf die Schwänze aufraßen. Dieser Kampf ist nicht mehr nöthig; denn die Centralbahn hat bereits angefangen, sich selber aufzufressen, ohne daß der Kanton mit 10 Millionen intervenirt.

Es kann sich aber weiter fragen, ob der Kanton Bern mit Bezug auf die Jurabahn ein eisenbahnpolitisches Interesse an dem Besitz der Bern-Luzern-Linie hat. Ich gebe zu, daß, wenn der Besitz dieser Linie eine Lebensfrage für die Jurabahn wäre, der Kanton Bern sie ankaufen müßte; denn die Jurabahn und der Kanton Bern sind so innig miteinander verbunden, daß das Wohl und Wehe des einen auch das Wohl und Wehe des andern ist. Ich glaube aber nicht, daß eine solche Nothigung zum Ankauf der Bahn vorhanden sei. Der einzige Zweck, den die Jurabahn zu Gunsten ihres Prosperirens damit im Auge haben könnte, wäre der, freies Passage nach dem Gotthard zu bekommen. Allein dieses freies Passage hat sie selbst dann nicht, wenn wir die Bahn ankaufen. Es ist bekannt und soeben geäußert worden, daß die Bahnhöfe Bern und Luzern, Kopf und Schwanz der Bahn, sich in den Händen der Centralbahn befinden, und ziemlich Strecken der Bahn dazu. Wenn man also die Bahn ankaufen wollte, so müßte man seitens der Jurabahn, um freies Passage nach dem Gotthard zu bekommen, immerhin mit der Centralbahn traktiren und in einer gewissen Abhängigkeit von dieser gefürchteten Gesellschaft sein.

Daß denn auch wirklich die Jurabahn kein eisenbahnpolitisches Interesse am Ankauf der Bern-Luzern-Bahn hat, dies ist von der allerkompetentesten Persönlichkeit, Herrn Jurabahndirektor Marti, bereits früher ausgesprochen worden. In der Sitzung des Großen Rathes vom 6. Januar 1876 hat er hierüber gesagt: „In eisenbahnpolitischer Beziehung kann es uns ziemlich gleichgültig sein, wenn die Bahn in andere Hände übergeht.“ Ich glaube also mit Rücksicht auf dieses kompetente Urtheil mich über diesen Punkt beruhigen zu können.

Eine fernere Rücksicht, die von gewisser Seite hervorgegestellt wird, um uns zu diesem Kauf zu bewegen, ist auch gewissermaßen eine politische. Man sagt, die Ehre des Kantons Bern sei dabei betheiligt. Ich halte dafür, der Kanton Bern habe seiner Ehre bereits Genüge geleistet damit, daß er zehn Millionen in die Bahn gesteckt hat und im Stiche läßt. Wäre unsere Ehre so eng mit dem Schicksal der Bahn verbunden, so hätte man sie früher und in anderer Weise retten sollen, nämlich dadurch, daß man den Geldtag verhindert hätte, und wenn man sie nachträglich noch retten will, so kann es nur dadurch geschehen, daß man den Geldtag aufhebt und den Gläubigern auch den letzten verlorenen Thappen bezahlt. Das will man aber nicht und wollte es auch vor einem Jahr nicht. Jetzt wird man jedenfalls diese Ehre nicht mehr herstellen dadurch, daß man die Bahn um 8½ Millionen an sich bringt und so den Obligationeninhabern, Leuten, die der reichen oder wenigstens der besitzenden Klasse angehören,

möglichst viel an ihrem Verlust ersetzt, während die Unternehmer und Arbeiter, die ihre Arbeit in die Bahn gesteckt haben, und an deren Forderungen so viel Schweiß und Thränen kleben, derselben verlustig gehen sollen.

Also weder volkswirtschaftliche noch eisenbahnpolitische Gründe sind vorhanden, die uns bewegen könnten, die Bahn um diesen Preis anzukaufen. Es bleibt nur noch eine dritte Möglichkeit, daß nämlich finanzielle Gründe dafür sprechen könnten.

In dieser Beziehung habe ich wiederum meine eigenen Ansichten. Ich halte dafür, das Geschäft sei ein finanziell so schlechtes, daß alle Gründe dagegen sprechen. Ich stehe auch hier wieder mit allen Technikern, Ingenieuren und solchen Personen, die schon lange in Eisenbahnsachen arbeiten und daher viel mehr davon verstehen, als ich, im Widerspruch. Ich kann zwar keine algebraischen Formeln aufstellen; denn ich habe das Bißchen Algebra, das ich auf der Schule gelernt hatte, vergessen, und war auch sonst nie ein großer Mathematiker, da ich es hierin nicht weiter gebracht habe, als bis zur Quadratwurzel. (Heiterkeit.) Aber ich kenne das Einmaleins und die vier Spezies, und mit diesen kann ich auskommen, um auch eine Rentabilitätsberechnung aufzustellen und zu sehen, ob das Geschäft gut ist, oder nicht.

Wenn ich nun auf diese meine hausbackene Manier rechne, so will ich dabei vorläufig von den Grundlagen ausgehen, welche die Techniker zur Berechnung des Reinertrags der Bahn sowohl im Bericht der Eskerkommission, als in dem der Steigerungskommission angenommen haben. Ich nehme an, daß die Bahn 10 Millionen in runder Summe kosten wird; denn ich mache mir keine Illusionen darüber, daß man die Million Betriebsreserve nicht auch werde zu brauchen wissen. Diese 10 Millionen müssen entlehnt und verzinst werden. Den Zins zu $4\frac{1}{2}\%$ berechnet, hat man somit für das erste Jahr einen Zinsverlust von Fr. 450,000, die wir zu der Steigerungssumme hinzuschlagen müssen. Allerdings wirft die Bahn im Jahr 1877 einen kleinen Ertrag ab, nämlich Fr. 61,500. Zieht man diesen Ertrag von den Fr. 450,000 ab, so bleibt ein Defizit von Fr. 388,500, so daß die Bahn bis Ende des Jahres 1877 Fr. 10,388,500 kostet. Führt man mit dieser Rechnung fort bis zum Jahr 1880, so findet man, daß alsdann die Bahn mit allen diesen Zinszuschlägen annähernd 13 Millionen kostet.

Im Jahr 1888 käme man nun nach der Rentabilitätsberechnung der Kommission auf einen Standpunkt, wo die Bahn nach ihrer Ansicht das dannzumalige Kapital verzinsen sollte, und von da an jährlich kleinere Reduktionen des Kaufpreises stattfinden könnten. Also bis zum Jahr 1888 schiebt man die Hoffnung auf irgend welche Rückzahlung des Kapitals auf. Ich finde diese Zukunft viel zu weit hinausgeschoben, als daß man sie ernsthaft in Betracht ziehen könnte.

Wenn ich aber auch von dieser Rentabilitätsberechnung der Kommission ausgegangen bin, so muß ich doch sagen, daß ich nicht daran glaube. Ich habe den Eindruck, daß sie nicht richtig ist; denn ich kann nicht glauben, daß eine Bahn, welche heute nur Fr. 650 über die Betriebskosten abwirft, nach 10 Jahren Fr. 6000 abwerfen werde. Ich kann allerdings nicht mit Zahlen und mit algebraischen Gleichungen aufmarschieren, aber ich habe den Eindruck, und dieser ist im Grunde nicht so etwas Ungereimtes, sondern er ist unter Umständen so viel werth als die gründlichste Berechnung. Daß dem so ist, haben bereits andere Leute ausgesprochen. Ich erinnere an die Rede des Herrn Bankdirektor Stämpfli, welche derselbe im Dezember 1874 hielt, um das Eisenbahnsubventionsdekret dem Volke mundgerecht zu machen. Damals sagte er als Berichterstatter der Kommission: „Was die finanziellen Folgen betrifft, so lege ich auf die aufgestellten Berechnungen kein

großes Gewicht. Rentabilitätsberechnungen sind mehr eine Sache des Eindrucks, als der eigentlichen Berechnung.“ Diesem Urtheile mich anschließend, sage ich: Ich habe den Eindruck, daß die Bahn nie rentiren, daß sie weder 1888 noch überhaupt jemals die Fr. 6000 über die Betriebskosten abwerfen wird, welche die Kommission berechnet.

Ich habe aber auch ganz bestimmte Gründe, um anzunehmen, daß die Rentabilität nicht so groß sein wird. Man hat sich in dieser Angelegenheit schon so oft verrechnet, und es sind so viele Berechnungen vorhanden, von denen die eine der andern widerspricht, daß ich den Schluß ziehe, es sei weder die eine noch die andere richtig. Bereits 1871 hat man die Rentabilität der Entlebucherbahn berechnet. Damals hat der Berichterstatter des Regierungsrathes dem Großen Rathe vorgerechnet, die Bahn werde einen Ertrag von Fr. 16—17,000 per Kilometer abwerfen und es werden die Betriebskosten höchstens Fr. 9000 per Kilometer betragen. In der Boischaft an das Volk ist man sogar noch weiter gegangen und hat die Behauptung aufgestellt, sie werden sich nicht höher als auf Fr. 7500 belaufen. Wie sehr man sich da getäuscht, hat die Erfahrung bewiesen. Eine andere Rechnung ist aufgestellt worden von den eidg. Experten, welche berufen worden sind, die Bahn zu schätzen. Diese haben den gegenwärtigen Werth der Bahn auf Fr. 6,000,000 veranschlagt und auch eine Rentabilitätsberechnung aufgestellt. Hierauf kam die elsgliedrige Großrathskommission, welche ebenfalls rechnete, und zwar vor der Steigerung. Diese Kommission hat auf Grundlage und mit den allerdings berichtigten Zahlen der eidgen. Experten berechnet, daß die Bahn gegenwärtig nur Fr. 2,400,000 werth sei und Fr. 5,800,000, wenn man die Periode bis 1890 mit einrechne. Nun kam die Steigerungskommission und berechnet den Bahnwerth auf 10 Millionen.

Welcher Berechnung soll man da glauben? Ich sage: ich traue weder der einen noch der andern, sondern ich lasse mich nur von dem Eindruck leiten, und dieser ist der, daß diese Berechnungen zu optimistisch sind, und daß die Bahn nicht so viel rentiren wird, wie man sagt. Wenn sie aber auch wirklich im Jahr 1888 einen kilometrischen Reinertrag von Fr. 6000 abwerfen sollte, so wäre gerade dies der Ruin der Bahn. Ich glaube mich nicht zu irren, wenn ich annehme, zwei Drittel dieses Ertrages seien auf Rechnung des durchgehenden und ein Drittel auf Rechnung des Lokalverkehrs zu setzen. Wenn aber der durchgehende Verkehr der Bern-Luzern-Bahn so stark ist, so können wir überzeugt sein, daß die Centralbahn die Langenthal-Waunyllinie, in welche sie bereits einige Millionen gesteckt hat, vollenden, indem sie dabei ein sehr schönes Geschäft machen würde, welches die Centralbahn gewiß nicht verschmähen würde. Sobald aber diese Linie gebaut sein wird, wird es mit dem durchgehenden Verkehr auf der Entlebucherbahn fertig sein und damit auch die in Aussicht genommene Rendite dahinsinken.

Ich glaube aber, die Kommission verrechne sich in Bezug auf die Rentabilität der Entlebucherbahn noch nach einer andern Seite hin, indem sie Faktoren, die man in Berechnung ziehen muß, bei der Berechnung des Werthes der Bahn nicht berücksichtigt. Ich erinnere an ein Faktum, das man ziemlich sorgfältig ignoriert, an den Umstand nämlich, daß die Bahnhöfe Bern und Luzern im Besitze der Centralbahn sind, daß dieselben gegenwärtig sich in einem ungenügenden Zustande befinden und jedenfalls ganz ungenügend sind, wenn einmal die Gotthardbahn fertig ist. Wenn dann Millionen auf diese Bahnhöfe verwendet werden müssen, so wird der Kanton Bern da auch Millionen beitragen müssen.

Es ist ferner nicht erwähnt worden, daß auf der Bahn Verbindlichkeiten lasten, welche Derjenige, der sie erwirbt, auch übernehmen muß, nämlich Reklamationen, die von an der

Bahn gelegenen Personen erhoben worden, und welche nicht in Geldforderungen bestehen. Solche Reklamationen sollen in ziemlicher Anzahl vorhanden sein. Es betrifft z. B. Anstößer an der Emme und andern Flüssen, die sich gegenüber der Entlebucherbahn beklagen, daß sie durch Hinausbauen in den Fluß das Flußbett verengert, in Folge dessen das Wasser sich auf die andere Seite gewendet, und dadurch der Schwellenunterhalt kostbilliger geworden sei; es sei daher die Bahn verpflichtet, den Schwellenunterhalt zu übernehmen. Ich mache darauf aufmerksam, daß diese Ansprüche nicht von berrischen Gerichten oder vom Bundesgericht, sondern von den örtlichen Gerichten erledigt werden. Da habe ich ziemlich Zweifel, ob die Tendenz vorhanden sei, der Bahn Recht zu geben, oder ob sie nicht vielmehr dahin gehen werde, die eigenen Leute zu schützen. Ich glaube, in diesen unerledigten Reklamationen stecke die Gefahr, daß man vielleicht Hunderttausende ausgeben muß.

Es wird im Weiteren gesagt, die Entlebucherbahn werde nach Eröffnung der Gotthardbahn mehr rentiren, weil aus allen Weltgegenden her dem Gotthard ein großartiger Verkehr zufließen werde. Ich sage: die Gotthardbahn ist einstweilen noch nicht erstellt. Ich glaube, sie werde gemacht, allein damit ist dann die Zufahrtslinie von Luzern aus noch nicht erstellt. In der efgliedrigen Kommission hat uns Herr Eisenbahndirektor Marti, als man vom Gotthard sprach, mit großer Entschiedenheit und Offenheit erklärt: Ihr Herren, von uns erlebt Keiner, daß die Gotthardbahn nach Luzern bauen wird. Ich glaube, er habe da etwas ausgesprochen, daß sich in Zukunft als richtig erzeigen wird. Wenn wir aber dies auch erleben sollten, so darf man doch nicht vergessen, daß an dem Baukapital für den Gotthard nebst Zufahrtslinien circa 100 Millionen fehlen, und daß diese 100 Millionen von den Betheiligten werden aufgebracht werden müssen, unter denen sich auch die Entlebucherbahn befindet. Wenn man uns also auf diese Zufahrtslinien vertrusten will, so liegt darin nicht nur ein Trost, sondern auch eine große Befürchtung, nämlich die, daß man dannzumal noch bedeutende Summen verwenden müsse.

Ich glaube demnach, man möge die Frage betrachten, von welcher Seite man wolle, so sei ziemlich sichere Aussicht vorhanden, daß das Geschäft ein schlechtes sei, und für alle Zukunft ein schlechtes bleiben werde.

Man hat ferner die Hoffnung, wenn man die Bahn erwerbe, so werde sie entweder kauf- oder pachtweise an die Jurabahn übergehen und in Verbindung mit dieser eine größere Rendite abwerfen. Ich bin ein großer Freund der Jurabahn, und ich erkläre hier offen, und man mag mich in Zukunft für diese Worte befechten, wenn der Jurabahn etwas Menschliches begegnen, wenn sie ein Bau- oder Betriebsdefizit haben sollte, so bin ich der erste, der sagen wird: es macht nichts, man muß ihr aus der Klemme helfen. Die Jurabahn war eine politische Nothwendigkeit für den Kanton Bern. Sie ist kein Schwindel, sie ist sehr gut administriert, geleitet und gebaut worden. Gerade aber, weil sie mir so sehr am Herzen liegt, möchte ich sie vor dem Schicksal bewahren, daß man ihr diese Bleikugel an die Füße hänge und sie an ihrer eigenen Prosperität hindere. Ich glaube, die Jurabahn sehe das selbst sehr gut ein. Ich berufe mich da auf Herrn Jurabahndirektor Marti, der in der Kommission zu allgemeiner Bewunderung mit großer Entschiedenheit und Offenheit erklärt hat, die Jurabahn könne sich mit der Entlebucherbahn nicht befassen, sie sei nicht in der Lage, diesen Luxus zu treiben. Herr Marti hat den Ausdruck gebraucht, sie könne mit dem elenden Rattenschwanz nach Luzern nichts zu thun haben. (Heiterkeit.) Ich glaube, er habe da den Nagel auf den Kopf getroffen. Wenn nun trotzdem bei der Jurabahn

die Absicht obzuwalten scheint, sich herbeizulassen, so geschieht dieß nach meiner Ansicht gegen die bessere Ueberzeugung der Direktion und aus politischen Rücksichten. Es scheint mir, Herr Jurabahndirektor Marti sei da etwas in den Hintergrund getreten und habe dem Herrn Großrath Marti Platz gemacht. Nach meiner innigsten Ueberzeugung liegt es nicht im Interesse des Kantons und der Jurabahn, daß diese sich in irgend welcher Weise mit diesem Rattenschwanz nach Luzern beschäftigen.

Dieß ist meine Ansicht über die Rentabilität und den Werth der Bahn. Sie geht dahin, daß die Bahn weder jetzt noch zu irgend welcher Zeit rentabel, daß sie zu jeder Zeit ein schlechtes Geschäft, ein finanzieller Abgrund für den Kanton sein werde.

Es fragt sich nun, ob der Kanton in der Lage sei, sich den Luxus zu erlauben, die Bahn zu erwerben. Kann er sagen: meine Mittel erlauben es mir? Ich glaube, darüber seien wir alle edifiziert, indem der vorläufige Bericht der Finanzdirektion uns die klare Auskunft gibt, daß wir uns diesen Luxus nicht gestatten dürfen. Ich erinnere nur daran, daß der Herr Finanzdirektor uns in diesem Berichte vorrechnet, daß wir, abgesehen von allen Eisenbahnen- und sonstigen Schulden, eine laufende Schuld von annähernd 7 Millionen haben. Ich erinnere daran, daß zugegeben wird, daß wir im Jahre 1878 ein Defizit von 4 Mill. haben werden, wodurch die schwebende Schuld auf 11 Millionen ansteigen wird. Diese muß auf irgend eine Weise gedeckt werden. Es kann dieß aber nicht anders geschehen, als auf dem Wege eines Anleiheens. Man sagt zwar in allgemeinen Phrasen, die Sache werde sich schon günstiger gestalten. Es ist ein Ding der Unmöglichkeit, auf Jahre hinaus zu sagen, wie es kommen wird, und wenn man dieß vom Finanzdirektor verlangt, so muthet man ihm da Etwas zu, das er nicht lösen kann. Man sagt auch, man werde diese und jene neue Einnahme haben. Alle diese Einnahmen stützen sich aber auf Gesetze, welche erst noch gemacht und vom Volke angenommen werden müssen. Darunter befinden sich solche, welche von diesem gewiß verworfen werden. Es wird vorgeschlagen, das Gesetz über die Handänderungsgebühren im Sinne einer Erhöhung derselben zu revidiren. Das ist nicht möglich. Allerdings schreibt die Verfassung vor, es solle dieses Gesetz einer Revision unterworfen werden, allein diese Vorschrift ist zu dem Zwecke aufgestellt worden, daß die Gebühr herabgesetzt werde. Wir können daher diese nicht erhöhen, ohne mit der Verfassung in Widerspruch zu gerathen. Ein weiteres Projekt geht dahin, die fixe Besoldung der Amtschreiber und Amtsgerichtsschreiber einzuführen und anstatt der bisherigen Sporteln andere Gebühren vorzuschreiben, indem man z. B. beim Kaufe einer Liegenschaft eine prozentuale Abgabe aufstellt. Man geht sogar so weit, 1 % zu verlangen. Ein solches Projekt wird vom Volke verworfen werden. Derartige Auskunftsmittel sind etwas verzweifelter Natur und wir können uns heute nicht darauf verlassen.

Wenn man aber auch annimmt, es werden durch neue Gesetze neue Einnahmen erzielt werden, so darf man nicht vergessen, daß die Zukunft auch Mehrausgaben bringen wird, und zwar darunter solche von bedeutender Tragweite. Ich erinnere daran, wie große Aufgaben der Kanton Bern noch nach anderer Richtung hin als im Eisenbahnwesen zu erfüllen hat, in Bezug auf Volksbildung und Humanität. Ich erinnere an die ungenügenden Krankenanstalten, Insel und Waldbau. Diese Verbesserungen müssen einmal kommen, wenn nicht die Finanzlage durch unfruchtbare Eisenbahnunternehmungen so verwirrt wird, daß es nicht mehr möglich ist. Ich erinnere daran, daß man in den letzten Jahren plötzlich die Entdeckung gemacht hat, wie schlecht es mit der Volksbildung beschaffen

ist. Auch da sind Fortschritte nicht möglich, ohne daß der Staat bedeutende Opfer bringe. Alle diese Dinge sind nicht erreichbar, wenn wir unsere Finanzen in die Entlebucherbahn stecken.

Ein weiterer Faktor, welcher bei der Untersuchung unserer Finanzlage in Berechnung gezogen werden muß, den man aber unberücksichtigt gelassen hat, ist das vom Volke genehmigte Eisenbahndekret von 1875, nach welchem der Staat eine größere Anzahl von Eisenbahnunternehmungen subventioniren soll. Damals hat man nicht daran gedacht, daß es nöthig sei, mehrere Millionen in die Entlebucherbahn zu stecken, um sie zu erhalten. Im Eisenbahndekret werden folgende Subventionen zugesichert:

der Brünigbahn	Fr. 2,500,000
der Thun-Ronolfingenbahn	800,000
der Lys-Jofingenbahn	2,000,000
der Burgdorf-Langnauabahn	800,000
zusammen	Fr. 6,100,000

Ferner ist folgenden Bahnen eine Subvention versprochen:

Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen,
Thun-Därigen,
Interlaken-Brienz.

Thun-Bülle durch das Simmenthal,
Huttwyl-Sumiswald-Golbach (Rüfelflüh),
eventuell Fortsetzung über Waltringen mit
Anschluß an die Bern-Luzern-Bahn,
Langenthal-Huttwyl,
Cornaux-Müntschmieri-Marberg,
Müntschmieri-Laupen-Thörisshaus.

Die bisherigen Subventionen belaufen sich auf
eine Summe von circa „ 15,000,000

Dies macht zusammen eine Summe von ungefähr Fr. 21,000,000

Wenn wir nun heute 10 Millionen ausgeben, wie ist es da bei unserer Finanzsituation möglich, daß wir jemals die 21 Millionen ausgeben können, ohne unter unsere Sachen zu stehen zu kommen? Entweder wird man dadurch, daß man die 10 Millionen unproduktiv für die Entlebucherbahn ausgibt, sich in eine Finanzsituation stürzen, die Niemand wünschen wird, oder aber die Gegenden, die man 1875 mit Subventionen beschenkt hat, sind darum geprellt, da, wenn sie sie in Anspruch nehmen wollen, kein Geld mehr vorhanden sein wird. Diesen Umstand darf man nicht außer Acht lassen. Wenn man absolut 10 Millionen ausgeben will, so gebe man sie lieber für die in Aussicht genommenen neuen Bahnen aus, deren Subventionen größtentheils zu niedrig berechnet sind. Dadurch schafft man etwas Neues, in volkswirtschaftlicher Beziehung Produktives.

Dies ist meine Auffassung in der Angelegenheit, die mich bewegt, die Ratifikation des Steigerungsangebotes entschieden zu verweigern. Wäre ich auch mit meiner Ansicht allein dagestanden, so würde ich dennoch den Antrag gestellt haben, die Ratifikation zu verweigern. Ich habe in der Kommission mich auch dem Antrage des Herrn v. Sinner angeschlossen, welcher die Frage ohne weiteren Kommentar, und ohne daß der Große Rath sich ausspreche, dem Volke vorlegen will. Wir hätte es geschienen, man hätte entschieden Farbe bekennen und sagen sollen, wir seien für die Verwerfung. Es ist jedoch bemerkt worden, wenn der Große Rath verneinend votire, so sei es zweifelhaft, ob man die Frage noch vor das Volk bringen könne, indem die Steigerungsbehörde die doppelte Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk verlange. Daher habe ich mich dem Antrage des Herrn v. Sinner angeschlossen, da ich nicht wollte, daß durch die Verweigerung der Ratifikation im Großen Rathe das Volk um den Ent-

scheid gebracht werde. Ich will, daß das Volk sich darüber ausspreche. Im Volke werde ich dann allerdings, so weit es in meinen Kräften liegt, dazu beitragen, daß die Ratifikation verweigert werde. Wenn nun heute die Meinung sein sollte, der Antrag des Herrn v. Sinner sei nicht richtig und zeuge von Mangel an Muth, so erkläre ich, daß ich den Muth habe zu sagen, wir verweigern im Großen Rath die Ratifikation, und dem Volke zu empfehlen, dieß ebenfalls zu thun. Ich kann in dieser Richtung zu jedem Antrage stimmen.

Marti. Das Wohl des Landes soll auch in dieser Frage oberstes Gesetz sein, und es hat daher Herr Scheurer soeben ganz richtig gesagt, daß nach früheren Äußerungen, die ich gethan habe, meine heutige, vielleicht modifizierte Stellung nur Dem zugeschrieben werden könnte, daß ich als Grosrath, als Vertreter des Landes, und nicht als Surabahndirektor rede. Ich kann diese Äußerung vollkommen bestätigen. Ich werde überhaupt als Surabahndirektor nur insofern reden, als mir diese Stellung es ermöglicht, über gewisse Thatfachen aufklären zu können.

Die Mittel zum Zwecke sind gewöhnlich verschieden: Die Einen wollen durch diese, die Andern durch jene Mittel den nämlichen Zweck, die Förderung des Landeswohls erreichen. Daher sehen wir im Schooße der Kommission Mehrheits- und Minderheitsanschauungen, welche gestern von den betreffenden Berichterstattern und heute von andern Mitgliedern auseinandergelegt worden sind. Hier gehen allerdings die Ansichten weit auseinander: Während die Einen, um 10 Millionen zu retten, die in einem Unternehmen stecken, noch einmal $8\frac{1}{2}$, resp. 10 Millionen ausgeben wollen, obwohl diese vielleicht erst der zukünftigen Generation zu gute kommen werden, sagen die Andern: wir wollen einmal mit der Sache fertig machen, wir wollen die Bahn nicht erwerben und überhaupt mit unsern bisherigen im Eisenbahnwesen befolgten Grundsätzen brechen.

Wenn ich nun die Argumentation der Minderheit der Kommission in's Auge fasse, so komme ich zu dem Resultate, daß ihre Anträge weder in formeller noch in materieller Beziehung richtig sind, weil die Motive nicht mit dem Schlusse klappen. Herr v. Sinner hat Ihnen gestern gesagt, und es hat mich das sehr interessiert, daß er auf 6, resp. $7\frac{1}{2}$ Millionen gegangen wäre; denn selbstverständlich müssen die $1\frac{1}{2}$ Millionen auch den 6 Millionen beigerechnet werden. Auf der andern Seite hat Herr v. Sinner den Standpunkt der Minderheit der Kommission fast ausschließlich mit der Finanzlage des Kantons begründet. Er hat diese sehr schwarz gemalt, er ist auf 40 Millionen gekommen, die man in Eisenbahnen stecken habe, und hat ein Defizit von jährlich 2 Millionen in Aussicht gestellt. Ich frage nun: wie reimt es sich, wenn Herr v. Sinner zur Conservirung der in der Eisenbahn stehenden 10 Millionen $7\frac{1}{2}$ Millionen geben will, dagegen zurückschreckt, wenn man noch $2\frac{1}{2}$ Millionen höher gehen muß? Diese $2\frac{1}{2}$ Millionen machen einen jährlichen Zins von Fr. 110,000 aus, eine Summe, die nicht in Betracht fällt gegenüber der Finanzlage, wie er sie uns ausgemalt hat. Ja noch mehr: es ist mir mitgetheilt worden, daß ein zweites Mitglied der Kommission minderheit sich unumwunden dahin ausgesprochen hat, es würde auf 7 Millionen gehen. Wo ist hier der Grundsatz? wo die Konsequenz? Ein drittes Mitglied der Kommission hat noch einen andern Standpunkt angenommen. Nachdem Herr Scheurer aus meinen frühern Reden so viele Stellen abgesehen hat, sehe ich mich veranlaßt, aus dem hier vorliegenden Protokoll der Kommission, welches zwar noch nicht unterzeichnet und vielleicht noch nicht genehmigt ist, das Votum des Herrn Scheurer abzulesen. Es heißt da:

„Herr Scheurer trägt die Bedenken, gegen frühere Beschlüsse zu stimmen, nicht, und erklärt sich gegen die Regierungsanträge. Er verbreitet sich über die seiner Zeit freiten Eisenbahnsubventionen für Bahnen, von denen keine einzige in nächster Zeit wegen

Mangels der benötigten Fonds gebaut werden wird.“ Er hat also keine Angst, daß wir noch weiter Geld ausgeben müssen. „Wie er auch die Richtigkeit der den frühern Rechnungen zu Grunde liegenden Faktoren bezweifelte, anerkennt er auch die im Berichte der Fünfkommmission aufgestellten Rechnungen nicht. Die Frage der Vorschußmillion jetzt oder später zur Vorlage zu bringen, ist ihm gleichgültig. Er ist der Ansicht, daß, wenn der Große Rath in der Mehrheit den Anträgen der Regierung nicht beistimme, was er zwar nicht glaubt, der Volksentscheid dennoch unerlässlich ist. Er ist grundsätzlich mit einem neuen Markt einverstanden und will dann das Eisenbahndekret von 1875 revidiren.“

Wenn ich diesen Nachsatz recht verstehe, so hat damals Herr Scheurer gesagt: wenn Ihr uns geben wollt, so wollen wir auch Euch geben, dann sind mir die 10 Millionen nicht zu viel. Wenn das wahr sein sollte, worauf schrumpft dann eigentlich die Minderheitsargumentation zusammen? Entweder versteht man sie nicht, oder aber man merkt die Absicht und wird verstimmt. Jedenfalls aber stimmen die Schlüsse und die Motive nicht.

Herr Heß ist sachlich mit der Kommission vollständig einverstanden. Herr v. Sinner hat die ganze Angelegenheit viel gefälliger, viel runder behandelt, Vieles nur angedeutet, was er Herrn Heß hat sagen lassen, und er ist auch in Bezug auf die Schlüsse sehr formell und reservirt zu Werke gegangen. Er hat uns aber ganz das Gleiche gesagt, wie Herr Scheurer; er will verwerfen, also dem Volke die Sache in dem Sinne vorlegen, daß ihm die Nichtgenehmigung des Anlaufes angerathen wird. Was die Vorschußmillion betrifft, so hat Herr v. Sinner gesagt, er würde sie sehr gerne in's gleiche Band wickeln, was nun von Herrn Heß beantragt worden ist.

Ich glaube, es sei die Position der Minderheit weder formell noch materiell ganz korrekt. In formeller Beziehung kann ich mich nicht damit befreunden, daß man durch Verfassung und Gesetz berechtigt sei, dem Volke derartige Beschlüsse vorzulegen, resp. Fragen zu stellen. Dieß dürfen wir nicht, sondern wir müssen dem Volke Beschlüsse zur Annahme oder Verwerfung vorlegen. Die Kommissionsminderheit zieht sich auf ziemlich sophistische Weise aus dieser Verlegenheit. Sie sagt: wenn wir beschließen, wir wollen die Sache dem Volke vorlegen, so ist dieß auch ein Beschluß. Man wird aber ernsthaft nicht behaupten wollen, daß man auf diese Weise Fragen umgehen könne. Herr v. Sinner hat eingewendet, in eidgenössischen Fragen haben wir auch die Ständestimme und die Volksstimme und wir haben jeweilen beschlossen, die letztere solle die Ständestimme vertreten. Dieses Beispiel paßt durchaus nicht hieher; denn bei eidgenössischen Fragen wird keine Anfrage gestellt, sondern es wird ein von kompetenter vorberathender Behörde beschlossenes Gesetz oder ein bestimmter sachlicher Beschluß vorgelegt. Die Eidgenossenschaft zieht nur die sämtlichen Volksstimmen der ganzen Schweiz in Berechnung, und es kann uns da allerdings überlassen bleiben, wenn wir aus Rücksicht für das Volk erklären, daß der Beschluß der Mehrheit der bernischen Bürger auch als Ständestimme zu gelten habe.

Auch in materieller Hinsicht kann ich mich mit dem Antrage der Minderheit der Kommission nicht befreunden. Nachdem man über ein Jahr ganz willkürlich und selbstständig vorgegangen ist, nachdem man nicht nur eine Million vorgeschossen, sondern vor einem Jahre noch Fr. 36,000 zur Betriebsförderung bewilligt, nachdem erst kürzlich der Große Rath aus eigener Machtvollkommenheit Fr. 150,000 deponirt, nachdem er zuerst eine elfgliedrige und nachher noch eine fünfgliedrige Kommission niedergesetzt hat, damit ihm über die ganze Frage Rechenschaft gegeben werde, so daß er sich darüber orientiren und mit Sachkenntniß einen Beschluß fassen könne, begreife ich wirklich nicht, wie man sich nun auf den Boden des Herrn Heß stellen und sagen kann: wir schließen uns dem Volke an. Damit würden wir uns einfach lächerlich machen. Ich halte ein solches Vorgehen für unpolitisch und für gefährlich. Auf diese Weise übt der Große Rath sein Recht und seine Pflicht nicht

aus, er stellt die Regierung direkt vor das Volk, was man vielleicht nicht ganz ohne Absicht thun will.

Auf das Weitere, was Herr v. Sinner in eisenbahnlicher Beziehung sagte, will ich nicht an dieser Stelle eintreten, da ich im Verlaufe meines Vortrages dazu noch weiter Gelegenheit haben werde. Im Januar v. J. habe ich die Frage allerdings vorwiegend, ja beinahe ausschließlich vom finanziellen und moralischen Standpunkte aus behandelt. Ich mag das gesagt haben, was in volkswirtschaftlicher und eisenbahnpolitischer Beziehung vorgelesen worden ist. Indessen sollte man solche Dinge im Zusammenhange hören und nicht einzelne herausgerissene Phrasen vorlegen. In volkswirtschaftlicher Beziehung habe ich damals der Bahn keine große Bedeutung beigemessen, weil ich der festen Meinung war, es werde dem Kanton gelingen, die Bahn zu anständigen Bedingungen von den Gläubigern zu erwerben. Damals hatte man nämlich nicht den mindesten Argwohn, daß die Centralbahn auf dem Rücken der Obligationäre in die bernische Eisenbahnpolitik eingreifen wolle. Bei der damaligen Sachlage stand die volkswirtschaftliche Bedeutung nicht im Vordergrund. Sie liegt, um diesen Punkt gleich abzuthun, darin, daß es für die betreffenden Landestheile ein Vortheil sein mag, diese Verkehrsinteressen nicht der Centralbahn anzuvertrauen, indem diese nichts Eiligeres zu thun haben wird, als die Tarife zu erhöhen und die Linie zu entwerthen in der Bedienung, in den Anschlüssen, in den großen Transitverhältnissen. Sie wird den Verkehr von der Linie ablenken und ihn über Olen führen. In 2—3 Jahren wird dann die Centralbahn den Gläubigern erklären: eure Aktien sind nichts werth, ihr seid mir so und so viel schuldig, ich biete euch so und so viel für die Bahn und will euch in Papier austauschen.

In eisenbahnpolitischer Beziehung ist es mir ganz gleich gegangen. In der Sitzung vom Januar 1876 wollte in diesem Saale Niemand Eisenbahnpolitik treiben. Diese ist ein äußerst schwieriges und delikates Thema, das man nicht bei jedem Anlasse hervorzieht, ein Thema, das so delikats ist, daß man es gar nicht behandeln kann, ohne gewisse Interessen, ja gewisse Verwaltungen, vielleicht sogar gewisse Personen zu verletzen. Aus diesem Grunde hat man damals die eisenbahnpolitische Frage gar nicht berührt, sondern ihr eine geringere Bedeutung beigelegt. Ich werde später nachweisen, welches die eisenbahnpolitische Stellung zwischen der Jurabahn und der Bern-Luzern-Bahn ist, welche Vor- oder Nachtheile der Anlauf oder Nichtanlauf dieser Bahn für die Jurabahn haben kann. Sie werden sich dann überzeugen, daß dabei mehr Gründe des allgemeinen Landeswohles, als spezifisch eisenbahnliche Gründe in Betracht kommen. Nachdem wir aber in der letzten Sitzung von dem Vertrage der Basler Handelsbank und der Centralbahn Kenntniß bekommen haben, mußten uns die Schuppen von den Augen fallen. Es war zwar Einigen, die in die Eisenbahnverhältnisse besser eingeweiht sind, bereits im Februar vorigen Jahres bekannt geworden, es sei ein Werk zwischen der Basler Handelsbank und der Centralbahn im Werden, das ungefähr auf der gleichen Basis beruhte, wie das heutige Abkommen. Nach Dem, was man vernommen hatte, sollte die Linie der Centralbahn durch die Basler Handelsbank in die Hände gespielt werden, wogegen die Centralbahn sich zu dem sehr bedeutenden Opfer von mehreren Millionen verpflichtet hätte. Nachdem aber im Frühjahr vorigen Jahres die Situation der Centralbahn zu Tage getreten, nachdem man aus ihrem eigenen amtlichen Budget, das sie der Verwaltung vorlegte, entnommen, daß sie in Folge einer durchaus verfehlten Eisenbahnpolitik vor einem ungedeckten Kapital steht, das sie selbst auf 90¹/₂ Millionen geschätzt hat und das, wenn für die Geldbeschaffung und Baudefizite jedenfalls noch 20 Millionen hinzufügt, auf die Summe von 110 Millionen ansteigt, nachdem ihr Vertrag mit den Pariser Banquiers zu Tage getreten ist, nachdem wir gesehen, welchen lästigen Bedingungen sie sich unterziehen mußte, um von dem großen Geldbedarfe nur eine Summe von 21 Millionen zu erhalten, nachdem wir gesehen, daß sie nicht im Stande ist, ihre feierlichst eingegangenen und mit ihrer

Unterschrift besiegelten Verpflichtungen zu erfüllen, — da dachten wir nicht mehr daran, daß die Centralbahn ihre verfehlte Eisenbahnpolitik gegenüber dem Kanton Bern fortführen werde, und wir haben daher diese Frage damals durchaus nicht berührt. Wir haben nun gesehen, daß wir uns getäuscht.

Dies führt mich nothwendigerweise zu einer Kritik der Handlungsweise der Centralbahn. Die Handlungsweise der Basler Handelsbank berühre ich nicht. Es ist dies eine Privaterwerbsgesellschaft, die für ihre Handlungen, so lange sie nicht strafbar sind, nur sich selbst, resp. die Verwaltung den Aktionären verantwortlich ist. Auch die Handlungsweise der Obligationäre berühre ich nicht. Wir stehen ihnen gegenüber gewissermaßen als Partei da, wir können ihnen nicht verwehren, ihre Interessen zu wahren, so gut sie es verstehen. Wie sie sich eben betten, so liegen sie.

Anderk aber verhält es sich mit der Centralbahn: Diese ist eine öffentliche Eisenbahngesellschaft, welche für ihre Handlungen nicht nur sich und ihren Aktionären, sondern auch dem Staate und dem Publikum verantwortlich ist. Die Centralbahn hat ihre Linien auf bernischem Gebiete aus der Hand des Großen Rathes bekommen. Dieser hat ihr nicht nur die besten Linien konzedirt, sondern er hat ihr mit dem Rechte zum Bau und Betrieb derselben auch alle möglichen Privilegien, wie Steuerfreiheit, Ausschluß- und Prioritätsrechte erteilt. Dadurch konnte die Centralbahn im Kanton Bern zu großem Ansehen und zu großem Reichthum gelangen. Wenn nun auch im gegenwärtigen Augenblick die Aufsicht und die Controlle über die Eisenbahngesellschaften nicht mehr den Kantonen, sondern dem Bunde zusteht, so hat nichtsdestoweniger der Kanton Bern, der überdies, wenn auch in geringerem Maße als früher, als Aktionär an dem Unternehmen theilhaftig ist, viele Gründe und Interessen, seine Rechnung, in welcher er seit 1852 mit der Centralbahn steht, noch fortzuführen. Wenn wir heute wieder einmal genöthigt sind, die Bilanz dieser Rechnung zu ziehen, so müssen wir neuerdings die bemühende Thatsache konstatiren, daß, wie es schon seit 22 Jahren der Fall war, die Centralbahn auch heute dem Kanton Bern Alles, was sie von ihm empfangen hat, mit Unbarm vergilt. Dies nachzuweisen scheint mir unerläßlich zur Begründung der Geschichte des bernischen Eisenbahnwesens und der bernischen Eisenbahnpolitik, und zwar von Anbeginn an, damit wir alle wissen, woran wir sind.

Wenn ich mir diese Aufgabe stelle, und mir erlaube, Kritik zu üben, so muß ich zur Vermeidung von Mißverständnissen vorher einige Aufklärung geben. Es liegt dieser Kritik in keiner Weise ein persönliches Motiv zu Grunde. Ich kann im Gegentheil konstatiren, daß meine Beziehungen zu den Mitgliedern des Direktoriums der Centralbahn, mit denen ich vermöge meiner Stellung, die ich außer dem Rathssaal in den letzten Jahren einnahm, viel und oft zu verkehren hatte, stets die allerangenehmsten waren, daß es mir daher sehr unangenehm ist, heute gegen die Centralbahn aufzutreten, weil dadurch ein Schatten auf die ganze Verwaltung geworfen wird, wenn auch für die verfehlte Politik der Centralbahn die heutigen Mitglieder des Direktoriums nicht so sehr verantwortlich gemacht werden können. Was Sie aber noch mehr interessieren muß, ist, daß ich auch als Vertreter der Jurabahn keine Ursache habe, gegenüber der Centralbahn kritisch aufzutreten. Durch gegenseitiges weitgehendes Entgegenkommen ist erst in neuester Zeit zwischen der Centralbahn und der Jurabahn ein Konkurrenzvertrag zu Stande gekommen, der einem eigentlichen Friedensschlusse gleicht. Wenn uns das gelungen ist, trotzdem dabei persönliche Sympathien eine kleine Rolle gespielt haben, wenn es uns außerdem gelungen ist seit vielen Jahren noch manche andere und schwierige Beziehung gütlich zu ordnen, so mögen Sie daraus entnehmen, daß hier nicht die Jurabahn einer feindlichen Gesinnung Ausdruck gibt, sondern ein Vertreter des Kantons Bern, der es für angezeigt erachtet, den gerechten Unwillen des Kantons gegenüber der Centralbahn auszusprechen. Als Vertreter der Jurabahn würde ich mir auch nicht erlauben, gegenüber der Centralbahn kritisch aufzutreten. Man

könnte leicht sagen, der Kanton Bern sitze mit seinen Eisenbahnen selbst in einem Glasause und solle nicht gegen Andere mit Steinen werfen. Und wenn mir schon gestern ein Freund geschrieben hat: „Soeben erhalte ich von ganz zuverlässiger Seite die Mittheilung, daß sich vorgestern ein Mitglied der Direktion der Centralbahn im Restaurant zu Olten am offenen Wirthstische dahin ausgesprochen habe, die Jurabahn haben ihr Baukapital aufgebraucht, sie zahlen bereits ihre Affordanten nicht mehr etc.“, — so glaube ich nicht, daß dieß wahr sei; sollte aber diese Sprache doch geführt worden sein, würde ich es lediglich als eine individuelle Taktlosigkeit des betreffenden Mitgliedes, das ich nicht kenne und nicht kennen möchte, auslegen, es aber in keiner Weise der Centralbahn zur Last legen.

Dagegen fühle ich mich als Vertreter des Kantons um so mehr verpflichtet, in dieser Frage einige Worte zu sprechen, als es sich da um einen Gegenstand handelt, der mir sehr nahe am Herzen liegt, nämlich um die bernische Eisenbahnpolitik. Wir wollen uns unter derselben nicht vorstellen, was sich Viele vorzustellen scheinen. Eisenbahnpolitik ist in keinem Lande etwas Anderes, als der Begriff der Grundsätze, nach denen der Staat in Eisenbahnsachen handelt. Jeder Staat sucht sich ein Eisenbahnnetz zu verschaffen. Zu diesem Zwecke muß er nach gewissen Grundsätzen verfahren und eine Eisenbahnpolitik haben. Es ist daher Jeder von Ihnen ein Eisenbahnpolitiker, und zwar seit vielen Jahren, indem diese Grundsätze vom Großen Rathe selbst aufgestellt worden sind. Es ist also die Eisenbahnpolitik nicht mit irgend welcher Parteipolitik zu verwechseln, und wenn ich somit im Großen Rathe von Jener rede, so trage ich, wie gestern Herr v. Sinner, als er uns sagte, daß man die ganze Frage ohne politische Hintergedanken und Zuthaten behandeln solle, die gleiche Milch frommer Denkungsart im Bufen; Sie werden daher auch von mir kein Wort vernehmen, das irgend ein Mitglied dieser Behörde verletzen könnte.

Daß übrigens die bernische Eisenbahnpolitik keine Parteipolitik ist, sehen wir bei den Eisenbahnen im Jura. Wo stehen sich die Parteien schroffer gegenüber, als im Jura? Dennoch haben dort seit vollen sechs Jahren alle Parteien, die ganze Bevölkerung ihre Kräfte vereinigt, um das Gelingen des großen Unternehmens zu ermöglichen. Im Verwaltungsrathe der Jurabahn sehen wir Protestanten und Neu- und Altkatholiken, Konservative und Radikale friedlich neben einander sitzen, und ich erinnere mich kaum, daß bei irgend einem Beschlusse auch nur eine Meinungsdivergenz herrschte. Ob die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern eine verfehlte sei oder nicht, kann heute nicht abschließend beurtheilt werden. Es hängt davon ab, wie wir heute und in der nächsten Zeit uns in den Eisenbahnfragen verhalten werden. Ein großes Werk wie die bernische Eisenbahnpolitik kann nicht in jedem beliebigen Stadium aufgegeben, sondern es müssen die Ziele, die man sich vorgesteckt hat, erreicht werden. Erst dann kann man beurtheilen, ob die verfolgte Politik eine glückliche oder verfehlte sei. Unsere größten Feinde und jedenfalls jedes Mitglied dieser Behörde wird dagegen sagen müssen, daß die Motive und Gedanken, durch welche die bernische Eisenbahnpolitik von jeher getragen worden ist, nur reine und gemeinnützige waren. Das darf gesagt werden, daß unsere Eisenbahnpolitik nie eine aggressive war, daß sie nie dahin ging, Andere zu schädigen, oder Werke zu errichten, welche nicht im Interesse des Landes gelegen oder von einer andern Eisenbahngesellschaft erhältlich gewesen wären. Das kann schon heute ausgesprochen und bewiesen werden, daß diese Eisenbahnpolitik eine rein defensiva und dem Kanton aufgenöthigt war durch eine ebenso übermüthige als undankbare und treulose Eisenbahngesellschaft, welche alles Gute, das sie vom Ka. ton empfangen, mit dem Gegentheil vergalt, und welche den Kanton als eine ihr verschriebene Domäne ausbeuten und darin noch indirekt politisch herrschen wollte. Ich schreite sofort zu diesem Beweise.

Gegen das Ende des Jahres 1852, als die Centralbahn die erforderlichen staatlichen Konzessionen zu der Ausführung ihres Stammnetzes erhalten hatte mit der Verpflichtung, diese Linien ohne

staatliche Subvention zu bauen, welcher Verpflichtung sie damals eine finanzielle Tragweite von 48 Millionen beimaß, schritt sie zu der Emission ihres Aktienkapitals von 36 Millionen. Die Emission gelang mit Hilfe großer Pariser Banquiers. Statt 36 Millionen wurden 50 Millionen gezeichnet. Nach diesem brillanten Debüt konnte man annehmen, die Existenz der Centralbahn sei für alle Zukunft gesichert. Allein es zeigte sich bald, daß die größten Subskribenten von Aktien Spekulanten waren, welche nur gezeichnet hatten, um vorübergehend die Kurse in die Höhe zu treiben und die Differenz in die Tasche zu stecken.

Nachdem der erste Schwindel vorüber war, trat diese Wahrheit zu Tage. Die großen Subskribenten zahlten nicht mehr ein, und es erfolgte ein stetiges Sinken der Kurse, so daß die Centralbahn, um noch einen letzten Rest ihres Aktienkapitals zu retten, dasselbe um $\frac{3}{4}$ reduzieren mußte, nämlich von 36 auf $14\frac{1}{2}$ Millionen. Dieses Aktienkapital war aber zu klein, als daß sie darauf ein Anleihen hätte fundiren, um auch nur eine Linie ihres Netzes ausführen zu können. Sie mußte daher darauf Bedacht nehmen, es zu vermehren und wendete sich demnach an die Kantone Luzern und Bern, indem sie von Luzern eine Subvention von 2, von Bern eine solche von 4 Millionen beanpruchte. Diese Subventionen wurden ihr gewährt, und wären sie ihr nicht gewährt worden, so wäre die Centralbahn der Zwangsliquidation verfallen gewesen, bevor nur ein Fuß Eisenbahn auf bernischem Boden gebaut war. Im dahierigen Vertrag mit dem Kanton Bern über diese 4 Millionen übernahm die Centralbahn die Verpflichtung, die Linie Bern-Thun so bald als möglich zu bauen. Trotz der eindringlichsten Mahnungen von Seiten der Regierung und besonders Seitens der Thuner und Oberländer, die ohne dieses Verkehrsmittel nicht mehr existiren konnten, gab die Centralbahn immer ausweichende Antwort und erfüllte ihr Versprechen nicht, sondern benützte die Lage nur dazu, die Subventionen zu ihren Gunsten zu vermehren, die ihr dann auch in hohem Maße zu Theil wurden, indem z. B. die Thuner Dampfschiffahrts-Gesellschaft für eine Million Aktien übernahm. Die Centralbahn wollte ferner die Lage dazu benützen, um dem Kanton die Konzession für die Linie Biel-Neuenstadt abzupressen, und als dies nicht gelang, weigerte sie sich, die Linie Bern-Thun zu bauen, und hätte sie auch nicht gebaut, wenn nicht die Ostwestbahngesellschaft die Konzession dafür verlangt hätte. Nun, nachdem bereits faktisch die ihr auferlegte fünfjährige Frist abgelaufen war, griff sie zu, aber nicht, um gegenüber dem Kanton ihr Wort zu erfüllen, sondern um die Ostwestbahngesellschaft in Nachtheil zu versetzen.

Ebenso wichtig wie die Linie Bern-Thun war für den Kanton Bern die Linie Biel-Bern. Die Centralbahn besaß auf diese Linie nicht nur ein Konzessionsrecht, sondern sogar ein Prioritätsrecht, so daß sie gegenüber jedem Dritten, der die Linie hätte bauen wollen, ihren Vorzug geltend machen konnte. Es fiel ihr aber nicht ein, diese Linie zu bauen, sondern sie fand es ganz natürlich, daß der ganze Jura, Biel, Neuenstadt und der Kanton Neuenburg, um nach Bern zu kommen, den großen Umweg über Herzogenbuchsee machen. Dagegen sah sie, wie bereits angedeutet, schon recht frühe und von Anfang an die große Ertragsfähigkeit und eisenbahnpolitische Wichtigkeit dieses Stückes Biel-Neuenstadt ein und wendete alle möglichsten Kräfte an, um sich in den Besitz dieser Linie zu setzen, nur feierte sie nicht das einzige, das hätte zum Ziele führen können, nämlich die Uebernahme der Verpflichtung, mit der Linie Biel-Neuenstadt auch diejenige von Biel nach Bern zu bauen. Welches Opfer das für die Centralbahn gewesen wäre, sieht man heute; es war gar keines für sie. Gleichwohl verstand sie sich nicht dazu. Nachdem dann die Franco-Suisse-Gesellschaft die Konzession für die Linie Neuenstadt-Biel-Bern-Schönbühl verlangt hatte, wollte die Centralbahn ihr Prioritätsrecht wieder in Anspruch nehmen, wurde aber wiederum wortbrüchig gegenüber dem Kanton Bern. Aber nicht genug, die Erfüllung ihrer Verpflichtung verweigert und den Kanton Bern durch ihre Renitenz getränkt zu haben, ging sie

hierauf sogar aggressiv gegen ihn vor, indem sie ihm den Prozeß machte, gestützt auf die Behauptung, daß sie ein Ausschlußrecht auf die Linie Biel-Neuenstadt habe. Diese Linie wollte sie in ihre Hände bringen, die Linie Biel-Bern hingegen erklärte sie nicht bauen zu wollen. Glücklicherweise verlor die Centralbahn diesen Prozeß, sonst wäre allen ferneren Eisenbahnbestrebungen im Kanton der Riegel gesteckt gewesen, und das letzte gute und rentable Stück unserer Eisenbahn läge in den Händen der Centralbahn. Nachdem hierauf die Ostwestbahn die Konzession für die Linie Biel-Bern verlangt hatte, knüpfte der Kanton Bern solche Bedingungen daran, daß die kurzfristige Centralbahn es nicht wagte, ihr Prioritätsrecht geltend zu machen, und da erst ließ sie die Linie fahren. Aber sie unterließ nachher nicht, im Kampfe gegen die Ostwestbahn redlich ihr Scherflein beizutragen, um diese Gesellschaft zu Fall zu bringen.

Nachdem die Ostwestbahn theils durch die Macht der Verhältnisse, theils durch ihre äußeren Feinde, größtentheils aber durch ihr eigenes Verschulden zu Grunde gegangen war, und der Kanton Bern ihre Linien übernommen und ausgebaut hatte, war wieder das Erste der Centralbahn, diesem kleinen, unbequemen Nachbar das Leben so sauer als möglich zu machen und es ihm zu verleiden, allenfalls die kleine Linie zu vergrößern und eine kantonale Eisenbahnpolitik zu treiben. Das Letzte, was sie gegen Bern that, und wobei man wieder sah, von was für Gefinnungen sie gegen den Kanton erfüllt war, ist noch in der frischesten Erinnerung. Es ist der Pachtvertrag vom Jahr 1869, wonach wir uns der Centralbahn mit allen unseren Eisenbahnen für einen Preis, der heute als ein Nichts müßte angesehen werden, hätten übergeben sollen. Sie wissen, daß dieser letzte Angriff in dieser ersten Periode abgesehen wurde, aber ich glaube durch diese Erzählung der Geschichte unserer Eisenbahnpolitik dargethan zu haben, daß der Ursprung derselben ein gerechtfertigter ist, daß sie uns abgenötigt wurde, und daß wir unsere kantonale Eisenbahnen von der Centralbahn nicht erhalten hätten, daß wir also selber für Eisenbahnen sorgen mußten, und der Kanton Bern ist reich und groß genug gewesen, um sich ein kantonales Eisenbahnnetz zu schaffen.

Das Bild ist aber noch lange nicht vollständig, sondern es kommt nun die zweite Periode in dieser Geschichte.

Als im Jahr 1870 der Kanton Bern seine Million Subvention an das Gotthardbahnunternehmen beschloß, ein Opfer, das er ganz füglich der Centralbahn und der Nordostbahn hätte überlassen können, für die, nach ihrem Dazufürhalten, mit der Eröffnung der Gotthardbahn das goldene Zeitalter anbrechen wird, legte Bern dieser Subvention die Idee zu Grunde, daß dies der Anlaß sein müsse, um die unrentable Strecke Bern-Langnau bis nach Luzern zu verlängern. Raum war dieser Ausbau beschloßen, so kam wie ein Blitz aus heiterem Himmel die Kunde, die Centralbahn habe beschloßen, die Linie Langenthal-Baumwyl zu bauen, eine Linie, die für die Centralbahn selbst die allererschädlichste Konkurrenzlinie ist, die sie aber dennoch bauen wollte, um den Kanton Bern zu schädigen und die Bern-Luzern-Bahn im Keime zu erwürgen. Es machte damals der staatliche Vertreter Berns im Verwaltungsrath der Centralbahn auf die abgünstige Bahn aufmerksam, auf die man sich damit begeben; es wurde ihm aber von oben herab geantwortet: Nous n'avons pas de conseils à prendre auprès de Berne.

Die Centralbahn ist uns aber noch weiter in allen unseren Unternehmungen auf den Fersen geblieben. Als nach dem deutsch-französischen Kriege die Jurabahn Athem bekam, und sich ihr die Aussicht eröffnete, das längst ersehnte Jurabahnnetz auszuführen, wandte sie sich nach Basel und Baselland, um dort die nöthigen Konzessionen zu erwerben. Flugs war der Präsident der Basler Handelsbank, der wohlbekannte Centralbahnpolitiker bei der Hand, um mit der Centralbahn dieses Geschäft zum Scheitern zu bringen. Er verlangte selbst die Konzession für eine Basler-Jurabahn, und verpflichtete sich, von Basel nach Delsberg zu bauen, nachdem man der Centralbahn vor Jahren aus dieser Gegend vergeblich angehalten hatte, diese Linie zu bauen. Um die Jurabahn zu vereiteln, wollte sie nun

die Linie Basel-Delsberg bauen. Er reiste ferner nach Paris, und knüpfte mit der Ostbahngesellschaft Unterhandlungen an, um die Lüzern-Linien zu Stande zu bringen, durch welche der Jura vollständig wäre abgefahren gewesen und von einem Zuranetz nicht mehr hätte die Rede sein können. Es kostete die Zurbahngesellschaft damals enorme Mühe und große Geldopfer, um auch diesen Streich gegen sie zu pariren.

Als weiterhin die Regierung von Bern die Bestrebungen der Gäubahn und der Brogetthalbahn unterstützte, um sich für die Nationalbahn zu verwenden, die von der Nordostbahn im gleichen Schach gehalten wird, wie wir von der Centralbahn, war diese wieder da und wußte sich durch alle möglichen Versprechungen in den Besitz der Gäubahn zu setzen, und nur mit der größten Mühe gelang es uns, das kleine Stück Lyb-Präschels zu retten, ohne deren Besitz unsere beste Linie, die von Biel-Neuenstadt, entwerthet worden wäre. Es war die Absicht der Centralbahn, mit den westschweizerischen Bahnen einen Pakt zu machen, wodurch die Bernerischen Bahnen geschädigt und wo möglich verhindert werden sollten. Ihren größten Wurf in diesen Bestrebungen that sie aber dadurch, daß sie sich zum Bau der Wasserfallenbahn verpflichtete. Sie that dies unter dem patriotischen Vorgeben, so wolle eine kürzere Linie Bern-Basel erstellen; in Wahrheit aber wollte sie einfach eine Bahn erstellen, die in der Richtung nach der Westschweiz um einige Kilometer kürzer wäre, als die Zurbahn, wodurch wieder das ganze Netz der letztern oder wenigstens ein wesentlicher Theil derselben entwerthet worden wäre.

Zulezt war der Centralbahn sogar die Emmenthalerbahn nicht zu wenig, um sie zu tödten. Sie reichte ein Gesuch für eine Parallelbahn zur Emmenthalerlinie ein, und auch hier kostete es wieder große Opfer und lange Verhandlungen, um diese Sache wieder auf einen leidlichen Stand zu bringen.

Damals prophezeite man der Centralbahn, sie werde in ihren Unternehmungen stecken bleiben. Es seien das antibernische Unternehmungen, womit sie den Kanton nicht verhindern werde, seine Eisenbahnpolitik zu verfolgen und seine Linien auszubauen. Die Centralbahn wollte dieser Warnung nicht glauben, und nun ist sie wirklich stecken geblieben. Der Tunnel der Waumpler-Linie ist wieder zugemauert, nachdem er zu zwei Dritteln durchbrochen war; in der Wasserfallenbahn steckt viel Geld, sie kommt aber nicht zu Stande; die Linie Solothurn-Schönbühl, für deren Konzessions-erwerbung die Centralbahn seiner Zeit so nöthlich that, ist aufgegeben und zu Grabe getragen, und — eine wahre Ironie des Schicksals — die einzige Bahn, die von all' diesen neuen zu unserem Schaden erformenen Projekten zu Stande gekommen ist, die Gäubahn, schadet nicht uns, sondern nur der Centralbahn selbst.

Und wie steht sie nun da? Wortbrüchtig gegen Solothurn, wie schon gegen Bern wird ihr jetzt von Solothurn der Prozeß gemacht wegen Aufgabe der Wasserfallenbahn, und sie muß die Richter um Gnade bitten; denn das Recht ist nicht auf ihrer Seite.

Das ist die Geschichte unserer Eisenbahnpolitik. Ist es nun der Fall, in einem solchen Stadium dieser Politik, die zu solchen Resultaten geführt hat, den Rücken zu kehren und die wichtigsten Verkehrs- und Landesinteressen, die sich an unsere Bahnen knüpfen, unserem größten Feinde in die Hände zu liefern? Nein! und ich glaube, auch das Volk werde Nein sagen; denn darin soll ein Stück vom Stolz und von der Ehre der Berner liegen, einer Ehre, die der Berner nicht um Millionen antauchen läßt.

Allerdings hat Alles ein Ende, also auch das Opferbringen, und wenn ich Ihnen das Alles gesagt habe, so fällt es mir nicht ein, dem Großen Rath oder dem Kanton zu rathen, er solle eine unnütze Eisenbahnpolitik treiben. Im Gegentheil, namentlich jetzt, wo so viele Kapitalien bereits engagirt sind, heißt es sorgfältig und vorsichtig sein, und wenn daher unsere Situation wirklich diejenige wäre, die von den Rebern der Opposition vorgemalt worden ist, so wäre ich der erste, der sagen würde: Wir wollen aufhören; es

steht nicht so viel auf dem Spiel, daß wir noch viel mehr auf's Spiel setzen sollten.

Dies führt mich nun darauf, zu untersuchen, welches die Opfer seien, die der Kanton Bern bis jetzt in Eisenbahnsachen gebracht hat. Da komme ich nun zu einem ganz anderen Resultate, als welches uns soeben vorgemalt worden ist, und werde es mit Zahlen beweisen können.

Ein Opfer hat der Kanton Bern gebracht mit den 2 Millionen Subvention der Ostwestbahn. Diese sind finanziell verloren gegangen; aber ich hoffe, sie schmerzen in diesem Saale Niemand mehr, da der Zweck der damit hat erfüllt werden sollen, auch wirklich im großen Ganzen erfüllt worden ist. Der Kanton Bern hat als Rechtsnachfolger der Ostwestbahn eine für vier Landestheile, für den Jura, das Seeland, das Mittelland und das Emmenthal nothwendige, ja fast unentbehrliche Linie geschaffen, indem er von Neuenstadt nach Bern und Langnau baute, eine Linie, die 70 Kilometer Baulänge und 86 Kilometer Betriebslänge hat.

Es ist wahr, worauf immer so schweres Gewicht gelegt wird: die Linie Bern-Luzern ist bis Gümli nicht Eigenthum der Bern-Luzern-Bahngesellschaft, die Zurbahn oder Staatsbahn ist nicht im Besitze der Strecke Bern-Zollikofen, und der Bahnhof Bern ist allerdings in den Händen der Centralbahn, aber abgesehen davon, daß Verträge existiren, wonach diese Mitbenutzung der Bahnhöfe und Bahnstrecken den genannten Gesellschaften in ganz dem nämlichen Maße zustehen, wie wenn die Objekte ihr Eigenthum wären, so brauchen Sie nur einen Blick auf das eidgenössische Eisenbahngesetz zu werfen, um zu sehen, daß dieses Gesetz ausdrücklich sagt, daß der Bund über die Anschlußverhältnisse und über die daherigen Anstände zwischen den einzelnen Gesellschaften entscheidet. Und wie steht es in dieser Beziehung mit der Suisse Occidentale. Dieselbe ist auf ihrer längsten und besten Linie, welche sich von Genf bis Bern ausdehnt, weder dort noch hier Eigenthümerin des Bahnhofes, und zudem befindet sich das Stück Bern-Thürisshaus in den Händen der Centralbahn. Lassen sie sich also durch solche wirklich irrthümliche Behauptungen nicht hange machen.

Welches ist nun das Kapital, das der Staat Bern in seine Eisenbahnen gesteckt hat? Es beläuft sich heute auf rund Fr. 18,150,000, also per Kilometer dieser Bahnen auf die ziemlich mäßige und dem Bauwerth vollkommen entsprechende Summe von rund Fr. 260,000.

Wie steht es aber mit dem Ertragswerth? Das ist natürlich die Hauptsache für uns. Im Jahr 1874 ist die Staatsbahn zum letzten Mal während einer ganzen Jahresperiode auf Rechnung des Staates betrieben worden. Es ist nun das Resultat dieses Betriebs folgendes: Die ganze Linie hat durchschnittlich abgetragen

	Fr. 22,915. 90
oder rund Fr. 23,000 Bruttoeinnahmen per Kilometer. Die Betriebskosten, beziehungsweise sämtliche Ausgaben, inclusive Anschlußzins betragen	„ 15,539. 44

per Kilometer. Also haben wir einen Nettoertrag der Staatsbahn pro 1874 von Fr. 7,376. 46 per Kilometer, oder von Fr. 634,375. 84 der ganzen Linie, was gleich ist einem Zins von $3\frac{1}{2}\%$ der Fr. 18,150,000, die wir darin stecken haben. Bis hieher wären also die Opfer, wenigstens bezüglich des Kapitalverlustes nicht groß gewesen.

Ich will Ihnen aber beweisen, daß auf den heutigen Tag diese nämliche Linie nicht nur $3\frac{1}{2}\%$ rentirt, sondern ihr volles Baukapital werth ist. Im Jahr 1875 ist die ganze Staatsbahn nur bis zum 10. August einheitlich betrieben worden. Am 10. August ist die Linie Bern-Langnau weggefallen und der Bern-Luzern-Bahn übergeben worden. Der durchschnittliche Ertrag nun der im Jahr 1875 in Betrieb gestandenen Staatsbahn war direct Fr. 28,882 per Kilometer. Und wie verhält es sich mit dem letzten Jahr? Wir kennen das Resultat bereits vollständig; ich habe es

noch diesen Morgen auf der Betriebsverwaltung nachgesehen. Das letzte Jahr hat an direkten Einnahmen der Linie Bern-Biel-Neuenstadt Fr. 28,731 und zuzüglich der indirekten Einnahmen einen Bruttoertrag von über Fr. 33,000 per Kilometer ergeben, d. h. eine Summe, welche mit Abrechnung von 60 % Betriebskosten, netto Fr. 660,000 für die ganze Linie oder 6 % ihres Kostenwerthes beträgt. Nun wird aber für 1876 nicht dieser volle Ertrag resultiren, indem in diesem Jahr die Erneuerung der ganzen Strecke Bern-Biel-Neuenstadt fast vollendet worden ist, und von daher an Oberbau-erneuerung Fr. 129,000 und eine andere Summe an Erneuerungskosten von Fr. 131,000, zusammen Fr. 260,000 ausgegeben worden sind. Der Nettoertrag für den Staat wird nun gleichwohl im Jahr 1876 Fr. 500,000 oder nahezu 5 % des vollen Anlagekapitals sein; und wenn man diese nicht wiederkehrenden, oder wenigstens nur in ganz bescheidenem Maße wiederkehrenden Ausgaben für außerordentliche Erneuerungen mit Fr. 260,000 hinzurechnet, so kann ich Ihnen an der Hand der Zahlen nachrechnen, daß der Nettoertrag der Staatsbahn im letzten Jahr Fr. 760,000 gewesen ist. Es ist freilich fatal, daß der Staat während der zehn bis zwölf Jahre des Betriebs der Staatsbahn auf außerordentliche Verhältnisse absolut keine Rücksicht genommen und keinen Reservefonds oder Oberbauerneuerungsfonds angelegt, auch wirklich diese nothwendigen Erneuerungen gar nicht oder nur in minimem Maße besorgt hat; denn daher kommt es, daß diese Kosten im Jahr 1875 oder 1876 zu einer so bedeutenden Summe gestiegen sind. Ich wollte Ihnen aber nachweisen, daß alle Linien, inclusive Bern-Langnau, gegenwärtig ihren Kapitalwerth verzinsen. Während die Strecke Bern-Langnau in den Jahren, wo sie abgefordert betrieben wurde, nur Fr. 7000 per Kilometer abwarf, hat sie schon im Jahr 1876 Fr. 12,000 abgetragen, also eine Summe von Fr. 5000 per Kilometer mehr, herkommend von dem direkten und dem Transitverkehr in Folge der Verlängerung der Linie bis nach Luzern. Wenn man also diese Fr. 5000 mit 38 multipliziert, so erhält man eine Summe von Fr. 190,000, welche die Linie Bern-Langnau mehr abträgt, als im Jahre 1874, wo sie noch eine Sackgasse war. Im Jahr 1874 trug die Bahn $3\frac{1}{2}$ % ab; nehmen Sie nun die Differenz von 1 % des vollen Baukapitals von Fr. 18,150,000, so macht das eine Summe von Fr. 181,500, welcher Ausfall demnach durch den Mehrertrag der Linie Bern-Langnau seit Ausführung der Fortsetzung bis nach Luzern mehr als gedeckt wird.

Ich glaube bewiesen zu haben, daß die Staatsbahn nicht nur den vollen Bauwerth von Fr. 18,150,000 repräsentirt, sondern auch den vollen Ertragswerth derselben hat, daß also von Opfern in dieser Richtung, abgesehen von Zinsausfällen, in den letzten Jahren, nicht die Rede sein kann. Man wird aber sagen: Wir besitzen diese Linien nicht mehr; die gute Linie Bern-Neuenstadt mit noch weiteren 7 Millionen hat die Jurabahn genommen, und die schlechte Linie Bern-Langnau, die wir der verunglückten Bern-Luzern-Bahngesellschaft abgetreten hatten, sollen wir nun, nebst der Fortsetzung nach Luzern, um gutes Geld kaufen, und wenn nun die Jurabahn nicht rentiren sollten, so ist der Kanton ruiniert. So wird raisonnirt.

Ich glaube nun zwar nicht, daß Bern deswegen ruiniert wäre. Ich würde es freilich für ein großes Unglück ansehen, wenn die $28\frac{1}{2}$ Millionen, die wir in den Eisenbahnen stecken haben, verloren wären. Immerhin würde aber dem Staate der volkswirtschaftliche Nutzen dieser Bahnen, den ich unendlich höherschätze, als die Summen, die sie gekostet haben, zu gut kommen, und man könnte mit Zahlen nachweisen, daß der Kanton Bern durch die von ihm erstellten Bahnen an Wohlstand wenigstens ebenso viel gewonnen hat. Abgesehen davon jedoch wäre der Kanton Bern durch den Verlust dieser Eisenbahnkapitalien noch lange nicht ruiniert.

Ich will zur Begründung dieser Behauptung zwei Beispiele anführen, welche zeigen, wie es in dieser Beziehung in anderen Kantonen steht. Ich habe mir erlaubt, den Finanzdirektor des Kantons Freiburg über die Opfer zu befragen, die dieser für seine Eisenbahnen gebracht hat. Der Kanton Freiburg wollte eine Bahn

haben, welche von Thörisshaus über Freiburg nach Lausanne führe, eine Bahn von 88 Kilometer Länge, von der jedoch nur etliche 60 auf Freiburgischem Gebiet liegen. Was für Opfer hat nun Freiburg dieser Bahn gebracht? Ich habe eine authentische Erklärung hierüber, wonach der Kanton Freiburg in Obligationen bei der Suisse-Occidentale mit

Fr. 28,400,000

betheiligt ist und überdies mit Aktien 2c, die kein Geschäftsmann als einen namhaften Werth ansehen würde, mit

„ 16,662,500

zusammen mit Fr. 45,062,500

Wie viel mal kleiner und ärmer aber der Kanton Freiburg ist, als der Kanton Bern, wissen Sie, und wohl auch, daß, gegenüber den vielen Finanzfragen, die bei uns zu Tage treten, gesagt werden muß, daß der Kanton Freiburg sich in einer durchaus geordneten Finanzsituation befindet, jedenfalls in einer geordneteren als gegenwärtig der Kanton Bern.

Man muß aber nicht glauben, daß dies der einzige Kanton sei, der solche Opfer für seine Eisenbahnen bringt. Nehmen wir z. B. den Kanton Zürich. Auch hierüber habe ich einen amtlichen Auszug bekommen. Demnach ist der Kanton Zürich mit Fr. 16,292,000 bei Eisenbahnen verpflichtet, an die bereits Fr. 11,610,000 einbezahlt sind, und wenn Zürich die noch ausstehenden 4 bis 5 Millionen einbezahlt hat, so werden von diesen seinen Eisenbahnkapitalien wohl 10 Millionen als à fonds perdus hingegeben angesehen werden müssen.

So schlimm steht es aber mit dem Kanton Bern noch nicht. Auch der Alengstichste, und wenn er auch die schwärzeste Brille aufsetzte, würde in der Beurtheilung unserer Eisenbahnzustände vom finanziellen Gesichtspunkt aus nicht zu einem ganz ungünstigen Resultate gelangen.

Ich bin Ihnen in der weiteren Verfolgung meiner Auseinandersetzung einigen Aufschluß, soweit ich ihn geben kann, schuldig über die Situation der Jurabahn hinsichtlich ihres Baues, ihrer Rentabilität und ihrer Aussichten für die Zukunft. Ich thue das sehr ungern, indem die Aeußerungen, die ich dabei thun muß, zwar nicht Verwaltungsgeheimnisse, aber doch so geartet sind, daß sie, namentlich in dieser Ausdehnung und in diesem Zusammenhang nicht einmal im eigenen Verwaltungsrathe der Bahn gemacht werden sind. Ich thue es ungern auch deshalb, weil diese Angaben nicht sicher sind, sondern noch viel Unsicherem Spielraum lassen, und endlich, weil ich am wenigsten den Schein haben möchte, für die Jurabahn Reklame zu machen. Dennoch zwingen mich die jüngsten Vorgänge, sowohl Aeußerungen in der Presse, als Privatgesuche, die an mich gestellt worden sind, Ihnen, soweit es überhaupt geschehen kann, vollständig klaren Wein in dieser Sache einzuschenken.

Was die Bauvollendung anbetrifft, so sind die Jurabahneneröffnung bis an die zwei Stücke Glövelier-Bruntrut von 17, und Court-Münster von 6 Kilometer Länge. Das größere Stück von Glövelier-Bruntrut hätte schon vor sechs Wochen leicht befahren werden können, wenn nicht auf einer Strecke von 50 Meter eine Dammseifung eingetreten wäre, die immerwährende Nachführung von Material erforderte und jetzt noch nicht ausgebeffert ist, jedoch nach der Meinung unseres Oberingenieurs in vier Tagen ausgeglichen sein wird. Es wird also nur noch eine nach Tagen zu messende Zeitspanne dauern, bis diese Linie, die im Uebrigen vollständig fertig ist, eröffnet werden kann. Die Strecke Court-Münster ist eine der schwierigsten, vielleicht die schwierigste in der ganzen Schweiz, nach der Aussage des eidgenössischen technischen Inspektors so schwierig, wie die ganze Gotthardbahn keine einzige aufzuweisen hat. Nichtsdestoweniger sind auch dort die Erdarbeiten so viel als vollendet, und es fehlt nur die Geleiselegung auf einer Strecke von nicht ganz vier Kilometer. Auf dieser Strecke sind auch noch zwei Dämme zu konsolidiren, und alsdann darf, nach dem Dafürhalten unseres Ingenieurs, und wenn nicht unerwartete Zufälle eintreten, die Eröffnung des ganzen Netzes in sechs bis höchstens acht Wochen bestimmt erwartet werden. Nun ist der

konzeptionsmäßige Vollendungstermin für die Jurabahn der erste Mai dieses Jahres, und Sie wissen, wie wenige Gesellschaften diesen Termin einhalten können. Die Jurabahn wird daher unter allen Umständen die Linie eröffnen, bevor dieser Termin eingetreten ist, wenn wenigstens sich ihre durchaus begründeten Voraussetzungen erfüllen. Am ersten Mai wird auch die französische Ostbahn mit ihrer abgekürzten Transilinie in Delle einmünden und an das Jurabahnnetz anschließen, so daß Sie sofort dieses Netz in der vollen Entfaltung seines großen Verkehrs werden begriffen sehen.

Wenn ich Ihnen gesagt habe, es werde die Bauvollendung keine verspätete sein, so muß ich nichtsdestoweniger bekennen, daß sie nicht unserem Programme gemäß ist. Nach dem Bauprogramm, das die Jurabahn vor einem Jahre noch glaubte einhalten zu können, sollte die Eröffnung des ganzen Netzes zu Anfang Oktobers des vorigen Jahres stattfinden, und wenn das letzte Viertel der Bauzeit so günstig verlaufen wäre, wie die drei ersten, so wäre dies unzweifelhaft der Fall gewesen. Aus dieser Mißrechnung von wenigstens sechs Monaten erwächst der Jurabahn in der Kapitalverzinsung und in den Betriebserträgen und an Kosten einer längeren Verwaltung ein Ausfall von wohl Fr. 1,000,000, wogegen der Staat den Vortheil hat, daß ihm inzwischen der Ertrag der Staatsbahn, den ich während dieser Periode auf allerwenigstens Fr. 700,000 brutto schätze, erhalten bleibt. Soviel über die Bauvollendung.

Was die Ausführung des Baues anbetrifft, so sind auch in dieser Beziehung vielfache Kritiken zu Tage getreten, wie es denn überhaupt nicht möglich ist, daß ein so großes und wichtiges Unternehmen, das so viele Interessen berührt, durchgeföhrt werden könne, ohne öffentliche Kritiken zu erfahren, und zwar sowohl im guten, als im schlechten Sinne, beides gewöhnlich auf eine zu weit gehende Weise. Ich glaube versichern zu können, daß sich die Bauausführung bewähren und als eine durchaus gelungene herausstellen wird, und führe in dieser Beziehung nur die Thatfache an, daß unsere Hauptlinien, die wir nunmehr gebaut haben, die Linien Dachselden-Basel und Delle-Bruntrut durchschnittlich weit besser angelegt sind, als im amtlichen Vorprojekt und Devis vorgesehen war, und daß die Jurabahn hiefür wesentliche Opfer gebracht hat. Dies ist nicht ein Lob der Direktoren, sondern des Baupersonals, und nun mag diesen großen erzielten Resultaten gegenüber, die binnen sehr kurzer Zeit zur öffentlichen Anerkennung gelangen werden, gerne zugegeben werden, daß in einzelnen Punkten gefehlt worden ist, aber ohne daß diese Fehler in irgend welchem Verhältniß stünden zu den guten Resultaten und zu den am Projekt angebrachten Verbesserungen.

Was nun die Baukosten anbetrifft, so ist dies eine der wichtigsten Fragen, die uns beschäftigt. Ich kann aber diese Frage nicht bestimmt beantworten, weil noch die Hauptabrechnungen mit den Unternehmern ausstehen und wohl noch ein ganzes Jahr ausstehen werden. Das hingegen kann ich sagen, daß die verfügbaren Mittel der Jurabahnen sich noch zur Stunde auf Fr. 1,600,000 bis 1,800,000 belaufen, denen noch für noch nicht mobilisirte, aber leicht zu mobilisirende Objekte eine Summe von Fr. 200,000 beigefügt werden kann, abgesehen von dem, womit der Betrieb dem Bau unter die Arme greifen kann, wie umgekehrt früher auch der Bau dem Betrieb unter die Arme gegriffen hat. Dagegen werden nach dem gestrigen Bericht unseres Oberingenieurs die Summen, welche zur Ausführung der ausstehenden Arbeiten bis zur Eröffnung nöthig sind, den Betrag von Fr. 200,000 wahrscheinlich nicht erreichen. Sie sehen also, daß diese bis zur Eröffnung zu verwendende Summe in einem durchaus richtigen Verhältniß steht zu der 6—8wöchentlichen Frist, welche die Jurabahn zur Eröffnung in Aussicht nimmt.

Der amtliche Devis der Jurabahnen stellt sich bekanntlich auf Fr. 42,300,000. Es ist nun gerade zehn Jahre, daß Anfangs Februar 1867 dieser amtliche Devis hier im Saale behandelt und gewürdigt worden ist. Es äußerte damals ein einflußreiches Mitglied der Opposition, gestützt nicht nur auf eigene Berechnungen,

sondern auf Mittheilungen dritter, wie er sagte, kompetenter Personen, die Befürchtung, daß die Jurabahnen wenigstens 60 Millionen kosten werden. Wenn ich nun auch auf den heutigen Tag diese Aeußerung als eine mehr als pessimistische bezeichnen muß, indem dies eine Devisüberschreitung als 40 % wäre, so stehe ich anderseits keinen Augenblick an, Ihnen zu erklären, daß ich heute, nachdem ich eine siebenjährige Erfahrung im Eisenbahnsache hinter mir habe, und einen vollständigen Einblick in die Beschaffenheit des Baues der Jurabahn besitze, diesem Devis gerne noch einige Prozente für Unvorhergesehenes beigefügt sehen würde.

Der erwähnte Redner sagte damals auch, er habe das Vorprojekt geprüft und eine ganze Menge Kunstbauten, u. A. viele Brücken und 17 Tunnel darin gefunden. Nun stehen, beiläufig bemerkt, 33 Tunnel mit einer Länge von 10 Kilometern fertig da, und es hat sich also das ganze Bauverhältniß ungleich schwieriger und komplizierter herausgestellt, als damals gesagt worden ist.

Es ist heutigen Tages eben nicht mehr möglich, solche große Unternehmungen genau zu devisiren. Auf der einen Seite werden dabei augenblicklich die Materialpreise und Arbeitslöhne auf eine ganz bedeutende Höhe geschraubt, und auf der andern Seite nimmt man sich vor, sie in möglichst kurzer Zeit auszuführen, um 5 % an den Bauzinsen zu ersparen, und hat nachher 20 % Defizit in den Bauten.

So ist es gekommen, daß die Gotthardbahn heute konstatirter Maßen 60 % Defizit hat, die Bözberg- und Gäubahn 25 %, die Bern-Luzern-Bahn 20 %, und wenn die Jurabahn nicht ganz dem gleichen Schicksal verfallen ist und im ungünstigsten Falle mit einem blauen Auge davon kommt, so hat sie es nur dem Umstande zu danken, daß sie in der Wahl ihrer technischen Oberbeamten eine sehr glückliche Hand hatte.

Unser Bau ist aber viel größer gewesen, als im ursprünglichen Devis angenommen war. Einzig die großartige Traceverlegung über St. Uranne, durch welche das Doubsthal geöffnet und die Linie um 5 Kilometer abgekürzt, eine lange Steigung von 25 ‰ auf zwei kurze Rampen von 16 ‰ herabgemindert, und eine große Transilinie geschaffen worden ist, welche die Lüzelnbahn für ewig unmöglich macht, ist im Vorprojekt auf Fr. 4,700,000 devisirt, indem die ursprüngliche Linie Dachselden-Basel-Bruntrut auf Fr. 26,300,000, die gegenwärtige auf Fr. 31,000,000 angeschlagen war. Addiren wir nun die beiden Summen . Fr. 4,700,000 und „ 42,300,000

so hat man als vollen Betrag der amtlich devisirten Baukosten der Jurabahn die Gesamtsumme von . Fr. 47,000,000

Wenn ich ich Ihnen nun glaube die Erklärung abgeben zu können, daß die Jurabahn in keinem Falle, und zwar mit Allem, was drum und dran hängt, über diese 47 Millionen hinauskosten wird, so muß ich sofort beifügen, daß diese den verschiedenen Gesellschaften, welche die Bahn gebaut haben, nicht vollständig zur Verfügung gestanden sind, sondern nur zusammen Fr. 45,800,000 oder Fr. 46,000,000, je nachdem das Obligationenkapital der Linie Bruntrut-Delle, das vom ganzen Netz zurückbezahlt worden ist, eingerechnet wird, oder nicht. Dies kommt daher, weil das Dekretnetz, gestützt auf einen nachträglichen eigenen Devis, ungefähr $\frac{5}{4}$ Millionen niedriger devisirt und finanziert worden ist, als im amtlichen Devis vorgesehen war, um eine Summe die allerdings außerordentlich gering war, für die aber das engere Netz abgesehen von den Vollendungsbauten, die auf Fr. 300,000 geschätzt werden müssen, auch wirklich fast ausgeführt worden ist. Die Gesellschaft Bruntrut-Delle glaubte auf dem Devis Fr. 500,000 ersparen zu können; es ist ihr aber nicht gelungen, und dieses Defizit ist nachher auf das ganze Netz gefallen.

Was die gegenwärtige Gesellschaft betrifft, welche die Erbschaft aller dieser früheren Gesellschaften antreten mußte, so belief sich der Devis ihrer Bausummen auf rund 31 Millionen, und diese sind ihr auch zur Verfügung gestanden, abgesehen davon, daß

der Devis, den sie zur Ausführung erstellt hat, auch unter der amtlich devisirten Summe stand.

Wir können nun vollständig übersehen, wie sich dieser amtliche Devis gestaltet hat. Er war in Bezug auf den Landerwerb höchst mangelhaft, indem dieses Kapitel von den Experten so schlecht devisirt worden ist, daß auf dem ganzen Netz, Dekretnetz und übrige Linien inbegriffen, sich ein Ausfall von Fr. 1,200,000 ergeben hat. Dieser Devis ließ auch in Bezug auf das Rollmaterial zu wünschen übrig. Der Ausfall in dieser Hinsicht beträgt ungefähr Fr. 300,000, was jedoch nicht ein Defizit ist, sondern nur die Summe für die Beschaffung von Rollmaterial für die Strecke Bruntrut-Delle, welche kein solches besessen hat. In allen übrigen Kapiteln ist der Devis vollständig hinreichend gewesen, und im Hauptkapitel des Unterbaus sind sogar sehr bedeutende Ersparnisse gemacht worden.

Sie werden mich nun weiter fragen, ob für diese Fr. 45,800,000 oder Fr. 46,000,000 wirklich das Netz erstellt werden könne. Da antworte ich Ja und Nein. Ich antworte mit der größten Bestimmtheit Ja, soweit es die programmmäßigen Leistungen betrifft, die in die Aufgabe der Jurabahn gefallen sind. Es ist möglich, daß nach der Eröffnung sich noch ein mäßiger Kapitalbedarf zeigen wird für Leistungen, die theils gemacht sind, theils noch müssen gemacht werden, dessen Beschaffung aber die Jurabahnen und auch den Staat nicht beunruhigen wird.

Die Jurabahnen haben in Folge der Uebernahme der Staatsbahn und der Bern-Luzern-Bahn große Ateliers erstellen müssen, weil die Reparaturkosten eine solche Summe ausmachten, daß nur durch große Zentralwerkstätten eine bedeutende Herabminderung der Betriebskosten erzielt werden konnte. Diese Ateliers haben bei Fr. 600,000 gekostet. Ferner mußte sie im Vertrag mit der Staatsbahn die in ihrem Devis und Programm nicht vorgesehene Verpflichtung übernehmen, den Bahnhof Biel zu erweitern und zur Aufnahme der Gäubahn die Strecke Buzwyl-Lyß zweispurig anlegen und die Bahnhöfe in Lyß und Buzwyl bedeutend erweitern. Alles für den Staat, der, ohne Etwas dafür zu geben, unterdessen den Ertrag der Linie mit ungefähr Fr. 500,000 bezieht. Die Erweiterung der Bahnhöfe in Bruntrut wird, je nach der Größe des Verkehrs von den französischen Gesellschaften her, vielleicht auch noch $\frac{1}{4}$ Million kosten.

Aber Alles das inbegriffen, Ausgeführtes oder noch Auszuführendes, wird jedenfalls die amtliche Devissumme von 47 Millionen kaum übersteigen. Wir haben nun einen Umfang der Jurabahn von 245 Baukilometer oder 262 bis 264 — die Endstrecken sind noch nicht völlig festgestellt — Betriebskilometer. Die Kosten des ganzen Netzes werden sich also, dieses zu 264 Betriebskilometer gerechnet, nicht höher stellen als auf Fr. 245,000 per Betriebskilometer, oder auf höchstens Fr. 261,000 per Baukilometer. Es werden also sämtliche zur Jurabahn gehörige Linien nicht mehr kosten, als die Staatsbahn gekostet hat, wobei ich nicht verhehlen will, daß der Unterschied namentlich darin liegt, daß wir den Jura industrial kaufen mußten, eine für die Jurabahn nicht nur unerläßliche, sondern auch rentable Acquisition, die uns nicht mehr als höchstens Fr. 100,000 per Kilometer gekostet hat, wogegen die eigentlichen Jurabahnen allerdings gegen Fr. 300,000 per Kilometer kosten. Sei dem aber, wie ihm wolle, so kosten alle zur Jurabahn gehörenden Linien von 264 Kilometer Länge nicht mehr als Fr. 260,000 bis Fr. 261,000 per Kilometer.

Vergleichen wir nun dieses Resultat mit den Baukosten anderer Bahnen. Mit Ausnahme der Gotthardbahn, die auf über eine Million per Kilometer devisirt ist, ist wohl die erst jüngst gebaute Bözbergbahn eine der theuersten in der Schweiz. Diese kostet nach meinen Erkundigungen Fr. 530,000 per Kilometer, ohne Rollmaterial, also das Doppelte von dem, was die Jurabahn mit Rollmaterial kostet. Nachher kommt die Suisse Occidentale mit Fr. 520,000 per Kilometer; dann die Centralbahn mit dem, was

sie noch ausführen muß, nicht hoch gerechnet, mit Fr. 400,000 per Kilometer, und die unbedeutende Gäubahn sogar noch mit Fr. 280,000 per Kilometer.

Ich mache Ihnen diese Mittheilungen, weil hierin ein Rentabilitätsfaktor einer im Uebrigen lebensfähigen Bahn liegt, der sich auf eine sehr bedeutende Summe beziffern läßt. Denn, wenn die Jurabahn so viel kosten würde, wie die Centralbahn, so bedürfte sie zur vollen Verzinsung ihres Anlagekapitals eine Summe von Fr. 5,20,000, während sie nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge dazu nur Fr. 3,400,000 bedarf, so daß sie also gegen die Centralbahn um eine jährliche Summe von Fr. 1,800,000 im Vortheil ist.

Es liegt aber der Vorzug der Jurabahnen bezüglich ihrer Kreditfähigkeit nach Außen, gegenüber den Obligationären, nicht nur darin, sondern auch in dem günstigen Verhältniß zwischen ihrem Aktien- und Obligationenkapital. Während bei der Centralbahn einem Betrag von 50 Millionen Aktien gegenwärtig bereits Obligationsanleihen im Betrage von über 100 Millionen gegenüberstehen, steht bei dem Netz der Jurabahnen von 260 Kilometer einem Aktienkapital von 33 Millionen ein Obligationenkapital von höchstens 31 Millionen gegenüber, von dem sogar noch ein Theil, nämlich Fr. 1,800,000 nur zu 4% zu verzinsen ist, so daß die auf dem ganzen Netz lastenden Anleihezinse nicht mehr als Fr. 1,485,000, also jedenfalls nicht volle anderthalb Millionen betragen.

Soviel über die Bauverhältnisse und Bauergebnisse, wobei ich natürlich eine Reserve mache, jedoch nur auf den Fall gänzlich unerwarteter und unvorhergesehener Ereignisse, welche nach meiner persönlichen Ueberzeugung nicht eintreten werden.

Nun kommt aber die Frage des Ertragswerthes der Jurabahn. Hierüber glaube ich noch schlüssigere Angaben machen zu können, als über die Bauverhältnisse, Angaben, welche unbedingt die Verunsicherung, die gegenwärtig vorhanden sein mag, wesentlich vermindern werden. Vor zehn Jahren ist der Ertragswerth des Jurabahnnetzes von der Eisenbahndirektion auf Fr. 20,300 Brutto per Kilometer geschätzt worden. Sämmtliche Redner der Opposition bestritten diesen Ansat, und zwar befanden sich darunter Leute, die sehr gut rechnen konnten und von Eisenbahnverhältnissen mehr verstanden, als die meisten von uns; ich nenne nur Herrn Professor König, der hauptsächlich die Rentabilitätsfrage behandelte. Man stellte damals die Berechnung der Eisenbahndirektion als ein Hirngespinnst hin, indem man sagte, mehr als Fr. 20,000 rentiren nur die Centralbahn und die Nordostbahn. Hier habe ich nun die Resultate von 1876 für alle diejenigen Strecken des Jurabahnnetzes, welche während des ganzen letzten Jahres in Betrieb gestanden sind. Ich rechne dabei die Linie Bern-Biel-Neuenstadt auch mit. Die direkten Einnahmen des letzten Jahres betrugen Fr. 3,540,395 An indirekten Einnahmen habe ich berechnet. Diesen Morgen habe ich mich auf der Betriebsverwaltung überzeugt, daß dieser Ansat zu niedrig ist. Gleichwohl halte ich an demselben fest. Wir erhalten somit eine Bruttoeinnahme von rund

Fr. 3,740,000

Dabei befindet sich aber auch die Linie Lyß-Gräschelz, welche nur seit dem Sommer in Betrieb gestanden und eine reine Sackbahn war. Ihr Bruttoertrag belief sich auf Fr. 57,000 Ferner wurden die Linien Dachs-felden-Court und Münster-Delsberg erst im Dezember und die Linie Delsberg-Glovelier einen Monat vorher eröffnet. Die Einnahme dieser wenigen Wochen habe ich auf

„ 30,000

Uebertrag 3,740,000

	Uebertrag	Fr. 3,740,000
berechnet. Es ist also von obiger Summe ein Betrag von		87,000
abzuziehen, so daß ein Bruttoertrag von		Fr. 3,653,000
bleibt. Dieser Ertrag betrifft folgende Linien, die während des ganzen Jahres in Betrieb gestanden sind:		
Bern-Biel-Neuenstadt	50 Kilometer	
Defretsneß	53 "	
Jura industriel	38 "	
Delsberg-Basel	39 "	
	zusammen	180 Kilometer.

Wir erhalten somit in Folge eines eigenthümlichen Zufalles genau Fr. 20,300 per Kilometer, den Ansaß also, den man vor zehn Jahren so sehr angezweifelt hat.

Die Betriebskosten muß ich durchschnittlich nehmen, allein ich berechne sie in durchaus ungünstigem Verhältnisse, nämlich zu 70% der Gesamteinnahme. Ich habe mich diesen Morgen auf der Betriebsverwaltung überzeugt, daß die Ersparniß auf den Betriebskosten gerade so groß war, als sich in Folge des schlechten Jahres die Einnahmen auf den Jurabahnlinien vermindert haben, daß also der Nettoertrag der nämliche war wie früher. Es kann also sowohl der Jura industriel als das Defretsneß die Anleihen verzinsen, so daß es nicht nothwendig ist, daß die Bauverwaltung irgend welche Zuschüsse an die Linie mache.

Wenn wir nun von dem Bruttoertrage von	Fr. 3,650,000
70% als Betriebsausgaben, also	" 2,550,000
abziehen, so erhalten wir für die 180 Kilometer einen Nettoertrag von	Fr. 1,100,000

welche Summe dem Zins eines Anleihenkapitals von 22 Millionen gleichkommt.

Wenn wir nun den ungünstigen Fall setzen, daß nach der Eröffnung des ganzen Netzes der kilometrische Ertrag die Summe von Fr. 20,000 nicht übersteige, daß also kein Mehrertrag eintrete, so gelangen wir zu einem Nettoertrage des Netzes von Fr. 1,600,000 also über Fr. 100,000 mehr als zur vollen Verzinsung des gesamten Obligationenkapitals von 31 Millionen nothwendig ist. Ich habe aber hier die allerungünstigste Eventualität angenommen, die eintreten kann, und ich glaube, diese Zahlen vor jedem Fachmann und vor dem größten Pessimisten aufrecht erhalten zu können. Ich gehe mit meinen Ausführungen weiter und setze den Fall, der Ertrag der Jurabahn belaufe sich auf Fr. 30,000 brutto und die Ausgaben auf Fr. 18,000 per Kilometer. Dieses Verhältniß von 60% ist ein ungünstiges. Die Centralbahn hatte z. B. 1870 eine Bruttoeinnahme von Fr. 35,500, während ihre Betriebskosten Fr. 17,000 nicht überstiegen. Sie haben bereits aus dem Berichte der Kommission entnommen, daß die Ausgaben nicht in dem Maße steigen, wie die Einnahmen. Ich nehme aber das ungünstige Resultat an, daß der Nettoertrag sich nur auf Fr. 12,000 belaufe. Dieß erzielt eine Reineinnahme von Fr. 3,144,000 = 5% von 63 Millionen. Ich habe vorhin gesagt, daß das Jurabahnnetz 63—64 Millionen kosten werde. Es würde also schon bei einer Bruttoeinnahme von Fr. 30,000 das volle Anlagekapital, Aktien und Obligationen, sich verzinsen.

Nach meinem Dafürhalten wird dieses Resultat in spätestens sechs Jahren eintreten. Ich nehme nicht eine Majoration von 6%, nicht einmal eine von 5%, sondern nur eine solche von $4\frac{1}{4}$ — $4\frac{1}{2}$ % an, obwohl die Jurabahn nicht die kleinste Majoration haben wird. Ich weise auf ihre großartigen Verkehrselemente hin: sie hat nicht nur einen bedeutenden Lokalverkehr in den industriellen Zurethältern, sondern auch einen großen Transit- und Touristenverkehr, der demjenigen der Centralbahn ziemlich ebenbürtig ist. Letztere setzte ihr ganzes Netz zu Anfang des Jahres 1860 in Betrieb. Im ersten Jahre hatte sie bereits eine Einnahme von Fr. 26,500. Für die Jurabahn nehme ich im ersten Jahre bloß Fr. 23,000, und zudem rechne ich eine längere Periode der

Majoration (sechs Jahre), um zum Resultate von Fr. 30,000 zu gelangen. Ueber den Ertrag der Centralbahn kann ich folgende Angaben machen. Nachdem sie 1860 Fr. 26,500 abgeworfen, stieg sie bereits nach drei Jahren über Fr. 30,000 und sank seither nie unter diese Ziffer. Es betrugen ihre Einnahmen:

1870	Fr. 35,000
1871	" 46,300
1872	" 49,500
1873	" 53,000
1874	" 58,000
1875	" 54,000

Ich glaube nicht, daß die Jurabahn Fr. 50,000 abwerfen werde wie die Centralbahn und die Nordostbahn, das aber glaube ich, daß sie die Hälfte der höchsten Rendite dieser Bahnen, welche sich nahezu auf Fr. 60,000 belief, erreichen werde. Denn die Verkehrsverhältnisse der Jurabahn sind denjenigen der Centralbahn durchaus analog, ja in einzelnen Beziehungen ihnen sogar überlegen. Die Hauptlinien der Centralbahn sind Basel-Biel und Basel-Bern. Auch die Jurabahn hat Basel-Biel und Basel-Bern und dazu noch Biel-Neuenstadt und Vyß-Fräschelz. Die Centralbahn besitzt außerdem die schwächeren Linien Bern-Thun und Marburg-Luzern, die ich ungefähr dem Werthe der St. Immerthalbahn und des Jura-industriel gleichstelle. In den Verkehrsbeziehungen ist die Centralbahn mit der Jurabahn ganz analog. Wir haben den großen Transitverkehr aus Frankreich über Delle nach Basel und zwar auf einer langen Strecke, sie denjenigen von West nach Ost. Ich kann noch weitere Angaben machen. Ich nehme auch wieder das Jahr 1876 zur Vergleichung an. In diesem Jahr hat die Centralbahn auf ihrem Stammeß von 240 Kilometer 3,150,000 Reisende transportirt. Im Dezember hat sie zwar noch einige Tage die Gäubahn betrieben, ich lasse dieß jedoch außer Betracht, wie ich auch bei unserer Linie die im Dezember eröffneten Bahnen nicht in Berechnung ziehe. Die Jurabahn hatte auf nur 180 Kilometer 2,150,000 Reisende, also nur $\frac{1}{3}$ weniger als die Centralbahn auf ihrem bedeutend größeren Netze. Beziehen wir diese Reisendenzahl auf 240 Kilometer und setzen wir dabei den ungünstigen Fall, es komme auf den nicht eröffneten Linien kein größerer Verkehr dazu, als auf den bereits eröffneten, so erhalten wir eine Reisendenzahl von rund 2,900,000. Beziehen wir ferner den gegenwärtigen Reisendenverkehr der Jurabahn auf ihr ganzes Netz (262—264 Kilometer), so erhalten wir 3,150,000 Reisende. Wenn also eine Inferiorität der Jurabahn gegenüber der Centralbahn vorhanden ist, so besteht sie bloß darin, daß erstere, um den nämlichen Verkehr zu haben, eines Netzes von 262 statt bloß 240 Kilometer bedarf.

Nun kommt aber noch ein anderer Faktor hinzu, nämlich die Frage: was trägt jeder Reisende der Jurabahn und der Centralbahn ein, m. a. W. wie viele Kilometer durchfährt er. Da kommen wir auf ganz bedeutende Unterschiede: Während bei der Centralbahn jeder Reisende 28 Kilometer durchläuft und ihr durchschnittlich, inklusive Gepäck, Fr. 1. 45 (im Jahre 1875 Fr. 1. 49 und 1876 Fr. 1. 41) einbringt, durchläuft auf der Jurabahn ein Reisender bis jetzt nur 16—18 Kilometer und bringt ihr bloß Cts. 90 ein. Dabei ist aber zu berücksichtigen, daß wir ein ganz zerstückeltes Netz haben, auf dem ein längerer Parcours nicht möglich ist. Nach der Eröffnung des ganzen Netzes werden wir durchschnittlich den gleichen Parcours und Ertrag der Reisenden haben, wie die Centralbahn. Den besten Beweis dafür gibt uns die Linie Bern-Luzern. Im Jahr 1874 durchlief ein Reisender auf der Linie Bern-Langnau 16 Kilometer und trug ungefähr Cts. 80 ein. Nach dem amtlichen Bulletin, das ich hier habe, hatte ein Reisender auf der Bern-Luzern-Bahn einen Parcours von 24 Kilometer und trug bereits Fr. 1. 32 ein. Diese Bahn hat daher bereits diejenige von Zürich-Zug-Luzern überschritten, wo ein Reisender nur Fr. 1. 28 einbrachte. Und doch sind die Ausdehnungen der beiden Netze nicht so sehr verschieden: Zürich-Zug-Luzern hat 65 und Bern-Luzern 95 Kilometer, allein bei letzterer Linie war es das erste Jahr.

Man glaubt nun vielleicht, es werde der Waarenverkehr der Jurabahn demjenigen der Centralbahn bedeutend nachstehen. Auch hierüber liegen ganz sprechende Zahlen vor. Der Waarenverkehr der Centralbahn betrug letztes Jahr 18,450,000 Zentner. Auf den 180 Kilometern der Jurabahn beläuft er sich bereits auf 11,200,000 Zentner. Beziehen Sie nun wieder die Zentnerzahl auf die 240 Kilometer der Centralbahn, so erhalten wir 15,000,000 Zentner, und beziehen Sie sie auf die 260 Kilometer der Jurabahn, so gelangen wir zu 16,500,000. Es steht also bei dieser verhältnißmäßigen Berechnung die Jurabahn nur um 2,000,000 Zentner hinter der Centralbahn zurück. Die Jurabahn kennt den Transitverkehr, der ihr zufallen wird, bis auf wenige tausend Tonnen. Wir kennen den wahren Verkehr zwischen Frankreich und der Schweiz. Wenn wir diese Verkehrsbelemente, die jetzt gar nicht vorhanden sind, weil wir keine zusammenhängende Linien besitzen, hinzufügen, und zwar in ganz nüchternen Berechnung, so gelangen wir dazu, daß in wenigen Jahren der Verkehr der Jurabahn dem letztjährigen der Centralbahn annähernd gleich sein wird, und wenn dieser noch weiter hinabsinken sollte, so dürfte es sich fragen, ob der Jurabahnverkehr demjenigen der Centralbahn in vier bis sechs Jahren nicht übersteigen werde. Auch beim Waarenverkehr ist der Parcours bei der Jurabahn viel geringer als bei der Centralbahn. Ein Zentner Waare verdient der Centralbahn durchschnittlich Ets. 30, der Jurabahn zur Stunde nur Ets. 14. Sobald aber das ganze Jurabahnnetz eröffnet sein wird, wird es auch in dieser Beziehung der Centralbahn annähernd ebenbürtig sein.

Ich habe vielleicht Ihre Geduld mit diesen die Jurabahn betreffenden Auseinandersetzungen allzusehr in Anspruch genommen, ja sogar mißbraucht. Indessen hielt ich es für nothwendig, öffentlich den Großen Rath und indirekt das ganze Volk über die Situation dieser wichtigen Unternehmung, in welcher die besten Gelder des Staates Vern stecken, zu orientiren. Ich werde mich nun aber in Bezug auf Dasjenige, was ich noch anzubringen habe, möglichst der Kürze befleißigen.

Ich halte die Bern-Luzern-Bahn für besser, als die Kommission sie schildert. Ich kann des Bestimmtesten erklären, daß, wenn die Jurabahn die verfügbaren Mittel besäße, um die Bahn zu erwerben, sie keinen Augenblick anstehen würde, 10 Millionen dafür zu geben. Zwar haben Herr v. Sinner und andere Redner gesagt, ich habe in Privatgesprächen und in der Kommission die Sache anders beurtheilt. Herr v. Sinner hat aber eine kleine List gebraucht, um meine Aeußerungen auseinander zu halten. Er hat bemerkt, ich habe gesagt, erstens besitze die Jurabahn nicht die nöthigen Mittel zur Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn und zweitens liege letztere nicht in ihrem Interesse. Ich habe nun aber diese beiden Punkte nicht in dieser Weise aus einander gehalten, sondern ich habe gesagt, die Bern-Luzern-Bahn liege nicht in unserm Interesse und wir können sie nicht erwerben, weil wir nicht die nöthigen Mittel dazu zur Verfügung haben. Es ist in der letzten Zeit auf die Vertretung der Jurabahn Sturm gelaufen worden, um sie, in der Meinung, es liege dies in ihrem Interesse, zu bewegen, die Bahn zu übernehmen. Allein die Jurabahn sprach, in Berücksichtigung, daß ihr die Mittel dazu fehlten, davor zurück und erklärte, diese Traube hänge ihr zu hoch und sie sei ihr zu sauer. Im Uebrigen habe ich allerdings darauf aufmerksam gemacht, daß die Bern-Luzern-Bahn nicht in der Zone des Jurabahnverkehrs liege. Es ist mir aber nicht eingefallen zu sagen, wie Herr Scheurer es verstanden hat, sie sei ein elender Rattenchwanz. Ich habe vielmehr unter Vorweisung einer Karte gesagt, nach der Configuration unseres Jurabahnnetzes, das die Form eines Papierdrachens hat, sei die Bern-Luzern-Bahn ein Drachenschwanz! (Allgemeine Heiterkeit). Damit wollte ich sagen, diese Linie gehöre nicht in die Verkehrszone der Jurabahn, indem diese weniger nach Osten tendirt. Um die Bern-Luzern-Bahn im großen Transitverkehr konkurrenzfähig zu machen, müßte die Abkürzung Bollkofen-Worb ausgeführt werden, was, wie ich an-

nehme, nach der Eröffnung der Gotthardbahn geschehen wird. Wenn ich von der Gotthardbahn gesprochen habe, so hat Herr Scheurer mich auch da einigermaßen unrichtig verstanden. Ich habe allerdings gesagt, es werde wahrscheinlich Keiner von uns erleben, daß die Gotthardbahn auf Luzern kommen werde. Darunter habe ich aber die Eisenbahn selbst verstanden und beigelegt, ich sei überzeugt, die Gotthardbahn werde bis auf Flüelen kommen, von wo dann der Verkehr auf Schiffen nach Luzern werde geleitet werden. Wird dann aber später die Linie bis auf Immensee fortgesetzt, und fallen in Folge dessen die Trajektschiffe weg, so wird der Bern-Luzern-Bahn allerdings der Verkehr entzogen, es sei denn, die Linie Immensee-Luzern werde gebaut. Ich glaubte, diese Aeußerungen gegenüber Herrn Scheurer richtig stellen zu sollen. Uebrigens halte ich dafür, es habe weder auf der einen noch auf der andern Seite die Absicht obgewaltet, ein Wort anders zu deuten, als es gemeint war.

Wenn Sie einen Blick auf den Verkehr der Bern-Luzern-Bahn werfen, so werden Sie finden, daß er bereits im ersten Jahre 500,000 Reisende und 2,000,000 Zentner Waaren überstieg. Dieses Verhältniß ist aber nicht normal, indem im ganzen letzten Jahre der Konkurrenzvertrag mit der Centralbahn noch nicht in voller Wirkung war. Ich habe die Ueberzeugung, daß der Verkehr schon in diesem Jahre sich wesentlich bessern wird, und wenn man bedenkt, daß in Folge der Pariser Weltausstellung sich im nächsten Jahre ein kolossaler Reisendenstrom in die Schweiz werfen wird, so können wir nicht daran zweifeln, daß schon im Jahr 1878 die Bahn mehrere tausend Franken per Kilometer abwerfen wird; nach meiner Ueberzeugung wird sich da der Ertrag auf Fr. 15,000 per Kilometer stellen.

Ich will nicht weitläufiger sein. Ich würde es vom Standpunkte des Staates, vom Standpunkte der Jurabahn außerordentlich bedauern, wenn die Bern-Luzern-Bahn in andere Hände übergehen würde. Ich brauche Ihnen wohl nicht zu sagen, daß da persönliche Fragen absolut keine Rollen spielen. Denn die Jurabahn wird für den Staat verwaltet und dieser hat einen so maßgebenden Einfluß auf die Unternehmung, daß er sowohl in persönlicher als in sachlicher Beziehung jederzeit die Verhältnisse verändern kann, wenn er dies wünscht. Es kommen also die Personen, welche zufällig (im Grunde gegen ihren Willen) bei der Jurabahn theilhaftig sind, da nicht in Betracht. Ich würde den Uebergang der Bern-Luzern-Bahn in andere Hände bedauern, weil offenbar ein längeres Netz immerhin eine größere Machtenstaltung, einen größeren Einfluß der betreffenden Verwaltung, resp. dem Staate sichert, als wenn das Netz in Bern abgeschnitten wird und wir mit der Linie nicht nach Luzern gelangen. Ich bemerke beiläufig, daß die Station Luzern seit vielen Jahren zu den besten der Centralbahn gehört, so daß nicht zu befürchten ist, der Verkehr werde abnehmen. Ich würde es bedauern vom Standpunkte der Jurabahn, welche bedeutende Ausgaben auf ihre Schultern genommen hat, um die Bern-Luzern-Bahn zu administrieren, Ausgaben, welche theilweise nicht in gleichem Maße fruchtbar gemacht werden könnten, wenn die Ausdehnung des Netzes kleiner wäre. Die Jurabahn konnte in ihren allgemeinen Kosten nicht dasjenige ersparen, was die Bern-Luzern-Bahn dazu beiträgt. Es sind also hier allerdings direkte und indirekte Gründe vorhanden, welche es die Jurabahn wünschen lassen, daß Bern die Linie Bern-Luzern erwerbe. Diese Gründe fallen aber nicht so sehr in's Gewicht, daß ich sagen könnte, es sei die Frage für die Jurabahn eine Lebensfrage.

Ich würde es aber auch vom Standpunkte des Staates bedauern, wenn wir, nachdem wir dahin gekommen sind, ernten zu können, was wir gesäet haben, nun das große Werk, das wir fertig geschaffen haben, mit Einbuße unseres ganzen Einsatzes auf's Spiel setzen, ihm den Rücken kehren und es dem Gegner überlassen würden, der es in antibernischen Sinne ausbeuten würde. Die Centralbahn war die einzige Gesellschaft, welche die Bahn übernehmen wollte. Die Nordostbahn hätte ein enormes Interesse ge-

habt, im Besitze einer Linie zu sein, welche sie in direkten Verkehr mit der Bundesstadt gebracht hätte. Auch die Suisse Occidentale hätte ein enormes Interesse gehabt, eine direkte Linie von Genf bis Luzern zu besitzen. Ich kann beifügen, daß, als es dementirt wurde, daß die Nordostbahn sich zur Uebernahme des Betriebes bereit erklärt habe, durch Vermittlung der Pariser Banquiers die Direktion der Suisse Occidentale angegangen worden ist, eine Offerte zu machen, daß aber diese erklärte, es sei dieß eine ungesunde Kombination, d. h. die Linie sei eine bernische, und sie wolle mit dem Kanton Bern nicht Krieg anfangen.

Ich würde den Uebergang der Bern-Luzern-Bahn in die Hände der Centralbahn auch bedauern mit Rücksicht auf die Solidarität, welche zwischen den verschiedenen Landestheilen gegenwärtig auf Grundlage der bisherigen Eisenbahnbeschlüsse existirt. Es besteht da ein moralisches Band, welches bedeutet, daß in Eisenbahnsachen im Kanton Bern Einer für Alle und Alle für Einen eintreten. Wenn Sie nun diese Solidarität, dieses moralische Band zerreißen, indem Sie das bernische Netz zerstören und die seit 23 Jahren befolgte Politik verlassen, so wird eine heillose Verwirrung in unsern innern Zuständen entstehen und unser Ansehen nach Außen jedenfalls nicht gewinnen. Wir haben aber unser Ansehen nöthig in der Eidgenossenschaft; denn wir wünschen Alle, daß die Centralisation der Eisenbahnen komme, und daß dabei der Kanton die Früchte seiner Opfer im vollen Maße genieße. Wenn der Kanton Bern sein Ansehen nicht aufrecht erhält, so wird er in solchen Fragen nicht mehr das erste und das letzte Wort sprechen können, sondern es wird dieß von anderer Seite geschehen. Ich mag also die Sache beurtheilen wie ich will, so glaube ich nicht, daß wir das Recht haben, die Bahn fallen zu lassen. Die Gründe habe ich Ihnen angegeben; wir wollen sie dem Volke mittheilen, und ich bin überzeugt, daß das Volk uns verstehen wird! (Aushrender Beifall.)

Der Herr Präsident bricht hier die Verhandlungen ab und setzt zu Wiederaufnahme derselben eine Nachmittags-sitzung an auf 3 Uhr.

Schluß der Sitzung um 12 $\frac{3}{4}$ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Dritte Sitzung.

Freitag den 9. Februar 1877.

Nachmittags um 3 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten S a h l i.

Tagesordnung:

Ankauf der Eisenbahnlinie Bern-Luzern.

(S. Seite 38 und 71 hievor.)

v. W a t t e n w y l. Nach dem ausgezeichneten und ausführlichen Votum des Herrn Surabahn-Direktor Marti ist es einigermaßen unbescheiden von mir, Ihre Aufmerksamkeit noch für einige Augenblicke in Anspruch zu nehmen. Ich wage es dennoch, weil ich einerseits nicht gerne stillschweigend hinter dem Votum meiner beiden Herren Kollegen der Minorität mich verstecke, und weil ich mir anderseits die Freiheit nehme, ein Amendement zum Minderheitsantrag zu stellen.

Ich bin nun bald 27 Jahre Mitglied des Großen Rathes; aber es ist mir noch nie so schwer geworden, einen Entschluß zu fassen und zu einer Meinung zu kommen, wie in dieser unglücklichen Bern-Luzern-Bahnfrage. Auf der einen Seite habe ich die Ueberzeugung, daß, je nachdem wir stimmen, ein bedeutender Theil unseres Staatsvermögens definitiv verloren geht, und auf der andern Seite sehe ich nur eine sehr kleine Wahrscheinlichkeit, etwas zu retten, und eine bedeutende Möglichkeit, daß dem verlorenen Geld noch mehr nachgeworfen wird.

Als ich vor fünf Vierteljahren die Ehre hatte, in die Elferkommission gewählt zu werden, hegte ich noch die Hoffnung, die Bahn sei zu retten, da ich glaubte, es werde sich ein Mittel finden lassen, den Geldtag zu verhindern. Ich fand aber das Mittel vom ersten Tage an entschieden nur darin, daß man eine offene Botschaft an das Volk richte, um ihm den wahren Sachverhalt auseinanderzusetzen und zu beweisen, daß die Regierung in der Vorschußangelegenheit, wenn schon formell inkorrekt, doch in guten Treuen, im Interesse der Bahn und in der Absicht, die Ehre des Kantons zu retten, gehandelt habe. Diesen Standpunkt habe ich vom ersten Tage an festgehalten und in der Dezember-sitzung von 1875 ausgesprochen, und meine Herren Kollegen der Kommission werden mir das Zeugniß geben, daß ich immer diesen Standpunkt vertreten und immer gefragt habe, ob es nicht der Fall wäre, mit der Vorschußangelegenheit vor das Volk zu gehen. Man hat mir aber geantwortet, es sei nicht opportun, und ich habe es mir gefallen lassen.

Man hat längere Zeit mit den Luzernern verhandelt, aber diese Verhandlungen sind in's Wasser gefallen und auch die mit den Obligationären gepflogenen ohne Erfolg geblieben. In Folge dessen ist es so weit gekommen, daß der Geldtag hat erkannt werden müssen. Es ist eine eidgenössische Schatzungskommission ernannt worden; diese hat die Bahn auf circa 6 Millionen geschätzt und der Herr Präsident unserer Kommission, der damals auf eine andere Weise rechnete, ist zum gleichen

Resultat gekommen. Ich habe angenommen, daß diese beiden Rechnungen richtig seien, um so mehr, als die eidgenössische Schatzungskommission als eine unparteiische gelten mußte, da kein Berner darin war, und ich fand eine um so größere Garantie auch darin, daß die beiden Schätzungen ungefähr miteinander übereinstimmten.

Darauf gestützt, hat man den Obligationären neue Propositionen gemacht, diese sind aber wieder in's Wasser gefallen, und der Große Rath ist in den Fall gekommen, die Fünferkommission zu ernennen mit dem Auftrag, die Bahn nach Pflicht und Gewissen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk, quasi um jeden Preis zu erwerben. Das Resultat der Steigerung von Fr. 8,475,000 ist bekannt. Da habe ich mich nun fragen müssen: Ist dieser Preis im Einklang mit dem wahren Werth der Bahn, oder sind Motive vorhanden, die Bahn um einen höhern Preis zu acquiriren, als ihr wirklicher Werth beträgt?

Ich bedaure, daß ich mich nicht der Meinung der Mehrheit habe anschließen können. Ich halte es für unmöglich, daß die Bahn mit Allem, was drum und dran hängt, die nöthige Rendite abwerfe. Dazu ist der ausgetheilte Finanzbericht der Regierung gekommen. Ich habe darin mit Schrecken gelesen, daß wir vor einer flottanten Schuld von nahezu 7 Millionen und vor bedeutenden Defiziten stehen. Diese wird man mit neuen Steuern decken müssen; aber zwei Drittel derselben wird das Volk verwerfen, und dann stehen wir am gleichen Ort und wissen nicht, woher die Mittel zur Deckung nehmen. Das sind die Gründe, warum ich mich nicht habe entschließen können, mit der Mehrheit zu stimmen.

Ich bin mit dem Herrn Jurabahnndirektor Marti einverstanden, daß die Sünden der Centralbahn gegenüber dem Kanton groß sind, und habe keine Sympathie für diese Gesellschaft, deren Mangel an gutem Willen ich zu verschiedenen Malen zu beurtheilen Gelegenheit gehabt habe. Ich sähe daher die Bern-Luzern-Bahn lieber in den Händen der Jurabahn, als der Centralbahn. Aber es fragt sich, ob wir ein so großes finanzielles Opfer zu bringen vermögen, um die Bahn nicht in die Hände der Centralbahn kommen zu lassen. Ich glaube, wir vermögen es nicht. Was das Bernervolk beschließt, ist mir recht. Will es die Bahn kaufen und dieses Opfer bringen, so unterziehe ich mich; aber ich will die Verantwortlichkeit nicht tragen, eine Ausgabe empfohlen zu haben, die nach meiner Ueberzeugung möglicherweise eine finanzielle Katastrophe zur Folge haben könnte.

Ich stelle zu dem Antrag der Minorität das Amendement, demselben den Zusatz beizufügen, daß der Große Rath die Ratifikation des Kaufes verweigere.

Schmid, Andreas. Sie haben in der letzten Sitzung eine Kommission niedergesetzt mit dem Auftrag, an der Steigerung der Bern-Luzern-Bahn die Interessen des Kantons dabei nach dem Gewissen zu wahren. Ich bin mit der Kommission gewesen, und Sie werden begreifen, Präsidenten wenigstens auch noch ein Mitglied derselben. Ich kurz hier die Gründe angibt, warum man an dieser Steigerung bis auf die heute vorliegende Summe gegangen ist. Der Herr Präsident der Fünferkommission, der zugleich auch Präsident der fünfgliedrigen Steigerungskommission war, hat Ihnen zwar allerdings in seinem Rapport auch hierüber Bericht erstattet; gleichwohl erlaube ich mir, als Mitglied der Kommission kurz die Summe zu begründen, auf die wir gekommen sind und kommen zu müssen geglaubt haben.

Es ist schon oft bemerkt worden, daß unparteiische Experten den Werth der Bahn auf 6 Millionen angeschlagen

haben. Dieses Faktum ist unbestreitbar; aber es ist natürlich, daß diese Schätzung jedem Käufer, sei er, wer wolle, also z. B. einem beliebigen Spekulant, einen solchen Werth der Bahn garantirt. Nun hat allerdings Ihre Kommission sich vor der Steigerung Rechenschaft geben müssen, wie hoch sie dabei gehen könne. Als Grundlage hatte sie die erwähnte Schätzung; ich bin aber überzeugt, daß Keiner hier im Saale glaubt, die Bahn sei für uns nur 6 Millionen werth, und auch die Minorität der Kommission kann wohl nicht im Ernst behaupten, daß sie nur so viel werth sei.

Ich glaube, wenn man in irgend einer Rücksicht davon reden will, daß die Ehre des Kantons engagirt sei, so sei gerade hier ein solcher Punkt. Wir dürfen um der Ehre des Kantons willen nicht zugeben, daß nur dies der reelle Werth der Bahn sei. Wir haben vor einigen Jahren eine Aktiengesellschaft gründen helfen und in ein Unternehmen von 90 Kilometer Bahnlänge eine Bahn von 30 Kilometer eingeworfen, wobei wir dieser Bahn einen Werth von 6 Millionen gaben. Entweder nun haben wir damals diese Gesellschaft betrogen und ihr falsche Fonds eingeworfen, oder dann ist die ganze dreimal so lange Bahn mehr als 6 Millionen werth.

Dies ist das erste Motiv, das die Kommission bestimmt hat zu sagen, es könne mit den 6 Millionen nicht ernst gemeint sein. Ich will zugeben, daß man an der Hand der Berechnungen sagen könnte: Aber 8 1/2 Millionen ist sie auch nicht werth; ihr seht ja, wie lange es geht, bis sie ihren Kapitalwerth verzinst, daß dieß erst im Jahr 1885 der Fall ist. Aber wir haben noch andere Interessen zu berücksichtigen als diesen Zinsausfall, den die Bahn allerdings in den ersten Jahren für uns nach sich ziehen wird.

Wenn unser Herr Direktor der Jurabahnen heute nicht anerkennen will, welchen Nutzen diese Linie für die Jurabahn habe, so begreife ich seine Stellung sehr gut. Er will sich als verantwortlicher Verwalter der Jurabahnen nicht den Boden unter den Füßen wegziehen und kann daher nicht zugeben, daß man meine, es sei der Jurabahn der Lebensnerv durchschnitten, wenn wirklich dieser Kauf, was ich nicht glaube, vom Volke sollte verworfen werden. Er hat heute gesagt, er glaube, die Jurabahnen seien lebensfähig, auch wenn ihnen die Bern-Luzern-Bahn nicht zum Betrieb übergeben werde, und es ist klar, daß Ihnen der Jurabahnndirektor nicht sagen kann, daß seine Gesellschaft, wenn man ihr die Bern-Luzern-Bahn entziehe, schachmatt da liege und das Gewehr strecken müsse, wie andere in diesem Moment. Ich respektire diesen Standpunkt des Verwalters unserer Millionen; aber gehen wir heute unseren Weg, nehmen wir, was auf der Hand liegt und helfen wir nicht einen Nagel in den Sarg unserer Eisenbahnbestrebungen schlagen, die wir bis heute, wenn uns schon hie und da ein Unglück traf, im ganzen mit Glück durchgeführt haben.

Ich bin zwar kein Rechner, daß ich Rentabilitätsberechnungen machen könnte; aber wenn wir von Zahlen reden wollen, so dürfen wir doch, nachdem wir als Gründer der Bahn den Drittel um 6 Millionen eingeworfen haben, den reellen Werth der ganzen Linie auf 7 1/2 Millionen anschlagen. Die letzte Million, die am Kaufpreis noch fehlt, oder die Summe von 1 1/2 Millionen mit den Unkosten verrechne ich als Mehrwerth der Jurabahn, und ich glaube, daß diese minime Summe lange nicht hinreicht, um den enormen Mehrwerth auszudrücken, den der Ankauf der Bern-Luzern-Bahn für die Existenz der Jurabahn hat.

Ich begreife, wie gesagt, daß die Position von Herrn Jurabahnndirektor Marti nicht hat gezeichnet werden können; aber das wird uns allen klar sein, daß, wenn die Jurabahn auf unserer Bahn bis nach Luzern fahren kann, in das Herz der Schweiz und bis zum Anschluß an die Nordostbahn und

später an die Gotthardbahn, dies Momente sind, vermöge deren erst eigentlich die Juraabahn im Konzerte der großen Eisenbahngesellschaften mitspielen kann. Wenn die Juraabahn auf diese Weise an die Nordostbahn, Westbahn, Centralbahn, Gotthardbahn u. s. w. Anschluß hat, so wird sie bei Abschließung von Konkurrenzverträgen nicht nur an eine oder an die nächsten Gesellschaften gebunden sein, sondern sie wird auch die Hülfe von weiter gelegenen Nachbarn bis in die Ostschweiz und bis nach Romanshorn in Anspruch nehmen können. Wenn Sie unserem bernischen Eisenbahnnetz diese Position nehmen, so richten Sie es zu Grunde. Sie opfern dann nicht nur die acht Millionen, die Sie heute nicht geben wollen, sondern Sie entziehen dem ganzen Netze seinen Werth und machen es lebensunfähig.

Aber ich glaube, daß dürfen wir denn doch auch von dem sehr bedächtigen Direktor der Eisenbahnen des Jura verlangen, daß diese Gesellschaft uns für den Mehrwerth ihrer Bahnen auch wieder irgendwelche Gegenleistungen mache, und daß sie uns wenigstens die ersten Jahre, die uns schwer fallen werden, tragen helfe. Wenn sie z. B. statt der Fr. 11,000, welche die Centralbahn von der neuen Gesellschaft verlangt, Fr. 10,000 oder Fr. 10,500 für den Betrieb verlangen würde, so würde sie uns Fr. 95,000, respektive Fr. 50,000 per Jahr ersparen, und es würde damit die Million Mehrausgabe verzinst sein. Das ist wenigstens der Standpunkt, den ich in der Kommission eingenommen habe, zu sagen: die Bahn hat über ihren reellen Werth hinaus noch so und so viel Mehrwerth für uns, und dieser kann ohne irgendwelchen Schaden von den Juraabahnern verzinst werden.

Ich komme noch auf einen andern Punkt, der nicht nur den zunächst Betheiligten, sondern dem ganzen Lande von enormer Wichtigkeit sein muß. Sie haben heute ein strenges Urtheil über eine Eisenbahngesellschaft gehört, die den größten Theil des bernischen Netzes betreibt. Ich glaube allerdings nicht, daß dies Alles so ernst gemeint sei, und es ist natürlich eines Jeden Sache, zunächst für seine eigene Haut zu sorgen. Ich glaube nicht, daß es ein Unglück ist, wenn die Bern-Luzern-Bahn in die Hände der Centralbahn kommt, darum, weil es gerade die Centralbahn ist, sondern ich fürchte das Unglück darin, daß diese Linie in die gleichen Hände kommt, welche die zwei andern Abzweigungen nach Thun und Morgenthal besitzt, daß außer diesen zwei Armen, welche den ganzen alten Kanton umspannen, auch noch die Mittellinie in den gleichen Besitz gelangen soll.

Ich möchte Sie fragen, wie in Zukunft im Innern unseres Kantons noch eine Entwicklung des Eisenbahnnetzes möglich sein soll, wenn alle drei Linien der gleichen Gesellschaft gehören. Der Staat muß die Bahn Bern-Luzern haben, damit nicht die Zwischenlinien für die Zukunft unmöglich gemacht werden. Wie soll die Linie Thun-Konolfingen, die Linie Burgdorf-Langnau, die Linie durch's Unteremmenthal über Sumiswald und Huttwyl, deren Ausführung nur eine Frage der Zeit ist und sicher kommen wird, wenn einmal diese Geschichte vorbei ist, endlich die Linie Langenthal-Huttwyl, gebaut werden können, wenn diese Linien von beiden Seiten zwei Ketten des gleichen Gliedes verbinden sollen? Aus dem gleichen Grunde, aus welchem ich behaupte, die Juraabahnern müssen in Luzern Anschluß an die Nordostbahn und den Gotthard bekommen, sage ich: die Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes im Zwischenland ist nur dann möglich, wenn die betreffenden Bahnen zwei verschiedene Linien verbinden können. Wenn Sie daher heute die Linie Bern-Luzern dahin geben, so machen Sie jede Eisenbahnbestrebung im Innern unmöglich, und wenn nicht der Staat diese Linien aus eigenem Gelde baut, so werden Sie keine Gemeinde und keine Gesellschaft mehr finden, welche dazu helfen wird, die gleiche

Bahn im Innern durch neue Glieder zu verbinden; denn Sie werden doch nicht glauben, daß die betreffende Gesellschaft selbst ein Interesse daran habe, zwischen den verschiedenen Ortschaften an ihrer Bahn eine Verbindung durch eine kürzere Linie herzustellen.

Diese Gründe glaubte ich kurz skizziren zu sollen, um Ihnen zu zeigen, daß Sie hier in diesem Moment über die Entwicklung unseres kantonalen Eisenbahnwesens entscheiden, und wenn es am Herzen liegt, in dieser Richtung die Zukunft nicht zu opfern, der wird nicht nur zum Ankauf der Linie Bern-Luzern stimmen, sondern auch das Volk darüber aufklären, was für einen Grund wir eigentlich haben, heute nicht schwach zurückzutreten und diese Ausgabe von einigen Millionen nicht als Schwindel zu bezeichnen.

Noch einen Grund darf ich nicht übergehen, und ich bekenne offen, daß er mir sehr nahe liegt. Sie wissen, daß die Obligationäre sich zum Ankauf der Bahn vereinigt haben, und ich bin ganz damit einverstanden, zu sagen, daß sie Recht daran gethan haben, und daß sie ihre Interessen wahren sollen, so gut sie können. Aber vergessen Sie nicht, daß viele Obligationen von Gemeinden, Korporationen und Anstalten des alten und vielleicht auch des neuen Kantons gezeichnet sind. Diese sind jener Vereinigung nicht beigetreten, und warum nicht? Weil sie dem Kanton Bern diese Konkurrenz nicht machen wollten, weil sie glaubten, es liege in ihrer Pflicht als Kantonsbürger, nicht gegenüber dem Kanton Front zu machen, und er werde ihre Interessen, wenn möglich, wahren. Wo kommen diese Obligationäre hin, wenn der vorliegende Antrag verworfen wird? Diese sind dann um ihr Obligationenskapital gebracht, und glauben Sie, daß dieselben im Falle der Verwerfung nachher mit den andern Obligationären zu einer Gesellschaft zusammentreten dürfen? Es ist schon an vielen Orten ausgesprochen worden, daß diese nicht beigetretenen Obligationäre gestraft werden sollen. Sie werden es also in diesem Falle schwer büßen müssen.

Und glauben Sie, daß es im Falle der Verwerfung durch das Volk irgendwie möglich sei, auf diese Sache zurückzukommen? Wer die Sache nüchtern überlegt, wird einsehen, daß damit die ganze Angelegenheit für den Kanton entschieden ist und derselbe nicht mehr aufkommen kann. Sie werden doch nicht glauben, daß es für den Kanton leicht wäre, wenn er das Angebot der ersten Steigerung verwirft, bei einer zweiten Steigerung zugelassen zu werden. Ich glaube zwar, man werde ihn schließlich zulassen, aber wie? Man wird die Kaution noch höher stellen, und heißt dann das gespart, wenn man heute 150,000 Franken und das nächste Mal $1\frac{1}{2}$ Million auf's Spiel setzt, um auf einer Steigerung zu bieten? Ich glaube, das heiße, das Geld ohne Zweck fortwerfen; denn ohne eine solche hohe Kaution werden Sie nie mehr zugelassen werden.

Man sagt, man könne nachher auch noch mit den Obligationären verhandeln. Allein diese sind getrennt. Die einen sagen: Wir wollen und können nichts mehr mit euch anfangen, denn euer Volk läßt euch im Stich. Wenn sie aber auch noch einmal zu Unterhandlungen sich herbeiließen, glaubt man, man könne, wenn man heute kleinmüthig zurücktritt, später dem Volke noch einen Vorschlag zum Entscheid vorlegen, und wenn auch eine halbe Million oder eine Million Unterschied dabei wäre? Ich glaube, da wäre die Ehre des Volkes engagirt: es würde nicht mehr mitmachen, sondern nachdem es einmal verworfen hat, auch das zweite Mal verwerfen und es thäte Recht daran. Seien Sie also überzeugt, daß, wenn die jetzige Volksabstimmung die Sache verwirft, sie für immer verworfen ist, und daß wir diesen Fehler nicht mehr gut machen können.

Das sind die Voraussichten in dieser Angelegenheit, die sicher jedem Patrioten schwer auf dem Herzen liegen und ihn

mit dem Gefühl schwerer Verantwortlichkeit auf Jahre hinaus, ja für ein Leben lang belasten müssen, einer Verantwortlichkeit, die weit größer ist, als diejenige, vielleicht einige hunderttausend Franken zu riskiren.

Ich kann nicht anders, als zum Schluß noch ein Bedenken zu äußern. Mir scheint denn doch, daß diese Differenz von 1 oder 1½ Million nicht allein der Grund sei, warum man heute verwerfen will, was man vor einigen Wochen nicht hat verwerfen wollen. Im Jahr 1850 hat der Finanzjammer ein anderes Regiment geschaffen, und ich weiß nicht, ob ich falsch ahne, wenn ich glaube, es solle der jetzige Finanzjammer dazu benutzt werden, um ein zweites 1850 heraufbeschwören. (Beifall.)

Ich empfehle Ihnen bringend die Anträge der Kommissionsmehrheit und fordere Jeden auf, der damit einverstanden ist, sein Möglichstes zu thun, um das Volk über die Sachlage aufzuklären. (Lebhafter Beifall.)

v. Werdt. Die Berechnungen, die gestern vorgelegt worden sind, sind das Resultat mühevoller Arbeit nicht der Kommission allein, sondern speziell unseres Präsidenten. Es weiß das der Große Rath und das Publikum, und deshalb nennt man bereits unsern Gottlieb den richtigen Jeremias Gotthelf in Eisenbahnsachen. Wenn Herr Ott heute zu höheren Resultaten kommt, als früher, so liegt der Grund theilweise darin, daß, wenn man einen Gegenstand liebt und verlieren soll, der Werth desselben steigt. Unsere Rechnungen beruhen auf den gleichen Grundlagen, wie früher, nur sind die verschiedenen Faktoren etwas besser ausgenutzt und etliche neue Faktoren beigezogen worden. Zu Gunsten der neuen Rechnung spricht auch noch der nicht mit einbezogene Einfluß der Gotthardbahn. Wir können überzeugt sein, daß diese Bahn einmal erstellt werden wird, vielleicht erst nach uns, aber einmal jedenfalls, und dann wird unbedingt die Rentabilität der Bern-Luzern-Bahn eine bedeutend höhere sein. Wenn die Gotthardbahn erstellt wird, wird der Kanton Bern jedenfalls dazu helfen müssen, auch ohne Bern-Luzern-Bahn. Diese Schreckschüsse berühren uns also nicht, und sie schrecken auch unsere Gegner nicht, welche die Bahn kaufen wollen. Mit dem Ankauf der Bahn durch den Kanton sind aber natürlich die Aktien unseres Eisenbahnwesens noch lange nicht geschlossen, es müssen auch die Zufahrten zu dieser Bahn gebaut werden, die Linien Thun-Konolfingen und Aargau-Langnau, und zwar ebenfalls durch den Kanton Bern und nicht durch die Centralbahn.

Ich kenne Herrn Ott seit vielen Jahren nicht nur als einen ausgezeichneten Rechner, sondern auch als einen ehrlichen Mann, und ich acceptire seine Rechnung, weil ich die Voraussetzungen derselben als gegründet, nicht zu optimistische anerkenne. Aber nicht nur die Kommission acceptirt sie, sondern auch unsere Gegner, die Centralbahn und die Basler Herren. Sie würden die Bahn um diesen Preis nicht fahren lassen, und was sie ihnen werth ist, das ist sie uns auch werth, und noch mehr. Auch die Vertreter der Jurabahn, dieser sehr gut geführten Unternehmung, acceptiren unsere Rechnungen. Die Leiter derselben sind allerdings Berner, aber sie haben auch mit ihren Creditoren in Basel und Frankreich zu rechnen, und wenn sie uns nun noch günstigere Offerten machen, als wir glaubten hoffen zu dürfen, so thun sie es, weil sie ein gutes Geschäft damit zu machen glauben.

Man hat Sie bereits darüber aufgeklärt, von welch' eminentem Interesse der Besitz dieser Bahn für den ganzen Kanton ist, sowohl vom nationalökonomischen als vom eisenbahnpolitischen Standpunkt aus, sowohl für das ganze bernische Bahnnetz, als speziell für die Jurabahn, die dadurch den Anschluß an den Gotthard gewinnt; ich will daher hierüber keine weiteren Worte machen.

Ich habe letzten Sommer und Herbst wiederholt Gelegenheit gehabt, diese verhöhrte, verleumdete und mit Absicht schlecht gemachte Bern-Luzern-Bahn zu begehren, wobei ich mich unwillkürlich

einer von Herrn Heß erfundenen Bezeichnung dieser Bahn erinnerte, die in fremde Zeitungen übergegangen ist, und die man, freilich vergeblich, in's Französische und in's Deutsche zu übersetzen gesucht hat. Nun, diese so sehr verleumdete Bahn ist eine der bestgebauten der Schweiz. Was wir damals noch aussetzen hatten, ist jetzt fertig erstellt, die Wildbäche sind ausgezeichnet und nach einem soliden System eingedämmt und die Bahn vor Hochwasser vollständig gesichert. Freilich außerordentlichen Katastrophen wird sie so wenig trotzen können als irgend etwas in der Welt, so wenig als Herr Heß selbst sich vor solchen Katastrophen schützen kann. Aber die Vöschungen, die damals gerücht waren, sind jetzt konsolidirt, entwässert und aufgeforstet. Die Hochbauten sind alle solid erstellt, ohne Luxus, aber in einem gefälligen Style, der sich in seiner Schlichtheit dem Charakter des Geländes sehr gut anschmiegt, gut gebaut und gut unterhalten. Und wenn bis jetzt noch Niemand des technischen Personals, das an der Bahn gearbeitet hat, ehrenhaft erwähnt hat, so will ich im gleichen Moment, wo man sein Werk verleumdet, in ehrender Weise seiner gedenken und speziell Derer, die bis zum letzten Augenblick dort ausgeharrt haben. Es hat mir leid gethan, denken zu müssen, daß diese schöne, mit bernischem Geiß und bernischem Schweiß gebaute Bahn uns entrisen werden und in die Hände einer Gesellschaft kommen soll, von der man nicht gewohnt ist, die Interessen des Kantons verfochten zu sehen.

Man hat Ihnen gezeigt, daß das Geld, das in der Bahn liegt und noch hineingelegt werden muß, mit der Zeit eine bestimmte wenn auch schwache Rente abwerfen wird. Es sind aber noch andere Gründe da, die für die Erwerbung der Bahn sprechen und der Herr Berichterstatter der Kommission hat sie bereits aus einandergesetzt. Es ist hier wiederholt erklärt worden, daß allerdings viele der in der Bahn angelegten Privatgelder eingeschossen worden sind in der festen Ueberzeugung, daß die Kantone Bern und Luzern für das Unternehmen garantiren. Vom rechtlichen Standpunkt freilich sind die Kantone ihrer Haftbarkeit losgesprochen worden, nicht aber vom moralischen. Es haben viele Finanzkonfessionen Gelder in die Bahn eingeschossen, bei denen sich Einlagen von Wittwen und Waisen befanden, und wenn wir nun die Bahn zu den Bedingungen ankaufen, nach denen wir sie bezahlen sollen, so bekommen diese Obligationäre wenigstens einen schönen Theil ihrer eingelegten Ersparnisse zurück, und es ist dann doch der Fluch von dem Kanton Bern weggenommen, daß er, der große Kanton, aus dem Unglück von Wittbürgern Kapital geschlagen hat. Der Kanton Luzern, der vorhin so ehrend erwähnt worden ist, hat, wie es scheint, ein minder feines Gefühl. Es sind das Geschmackssachen; aber jedenfalls können wir die Sache übernehmen auch ohne ihn.

Sie sehen an der Front des Museumsgebäudes in Bern die Bildsäule des Hans Franz Nägeli, des Eroberers der Waadt. Dieser alte Schultheiß von Bern wurde im Rathe um seine Meinung gefragt, als es sich darum handelte, ob man, nach den bereits gebrachten großen Opfern für die Erlangung der Waadt, zum gleichen Zweck verschiedene große Geldsummen zurückerstatten wolle. Da gab er zur Antwort: „Ich, Hans Franz Nägeli, ich b'habs.“ Diese alten Berner sind tobt; aber die Erinnerung an diese großen Charaktere und Helden lebt noch fort in den Herzen des bernischen Volkes, und bernischer Hochsinn und Muth glüht noch fort in ihm. Möge dieser Sinn auch heute den Entschluß bewirken: Wir b'häbens; wir wollen die Bahn behalten im Interesse des Kantons und damit es gelte: Die gut Bern allwy! (Beifall.)

Stämpfli, Bankpräsident. Ich werde mich auf wenige Bemerkungen beschränken. Zunächst halte ich meinen Grundsatz fest, daß Eisenbahnen nicht Privatunternehmungen, sondern öffentliche Unternehmungen sind, so gut wie Straßen. Wir haben im Kanton seit Anno dreißig bis und mit jetzt bei 40 Millionen

Franken für neue Straßen ausgegeben, die dem Fiskus nichts rentiren, aber den Volkswohlstand und die Verkehrszunahme unendlich befördert haben. Erakt gleich also betrachte ich die Eisenbahnen und bedaure immer noch bis auf den heutigen Tag, daß man die Eisenbahnen überhaupt niemals als Gegenstand der Privatindustrie erklärt hat. Indessen es ist geschehen und kann nicht umgekehrt gemacht werden.

Eine zweite Bemerkung betrifft das Verhältniß der Stadt Bern zu den Eisenbahnen im Kanton. Ich bin zufällig Vertreter der Stadt Bern und ich kann nicht umhin zu bedauern, obschon ich damit Niemanden einen Vorwurf machen will, daß die Vertreter der Stadt Bern nicht im höchsten Grade sich Glück wünschen zu der ganzen Entwicklung, welche die sogenannte Fortschrittspartei, ich will nicht sagen seit 1830, aber seit 1846 bewirkt hat. Ohne diese Fortschritts- oder radikale Partei hätten wir in den Jahren 1846 und 1847 keine Spur von Bundesreform gehabt, und Bern wäre nicht Bundesitz geworden, sondern der Sitz der dreiörtigen, alle zwei Jahre ihren Wohnort wechselnden Tagsatzung geblieben. Bern hätte dann allerdings nicht bei Fr. 1,800,000 für das Bundesrathshaus ausgeben müssen. Aber wenn man auf der andern Seite ansieht, was Bern durch die Erwerbung des Bundesstitzes gewonnen hat, so ist es eminent. Wäre der Bundesitz nach Zofingen verlegt worden, wie von einer Seite tendirt wurde, oder nach Zürich, wie eine andere Richtung wollte, so wäre Bern die reine Detailkrämerstadt geblieben, die sie früher gewesen ist. Die Vertreter der Stadt Bern haben sich also in dieser Richtung nicht zu beklagen.

Was ist nun seit jener Periode gegangen? Wem hat man das Eisenbahnnetz im Kanton Bern zu verdanken? Jedenfalls auch der Fortschritts- oder radikalen Partei. Bloß hat im ersten Anfang auch mitgeholfen. Er und ich waren einig, man müsse die Centralbahn unterstützen, zu einer Zeit, wo sie für sich nicht mehr lebensfähig war. Auch die Stadt Bern hat getreu und redlich mitgeholfen. Aber wem ist die spätere Entwicklung der Eisenbahnen im Kanton zu verdanken? Es war Anfangs beabsichtigt, daß die Eisenbahn von Solothurn über Lyß und Payerne nach Lausanne und Yverdon gehe, und nicht über Bern. Dieses Projekt haben wir in der Bundesversammlung glücklich verhindern können und bewirkt, daß die Hauptlinie über Bern geführt wurde, während sonst die Stadt bloß eine Zweigbahn nach Lyß erhalten hätte. Das ist auch ein Verdienst der radikalen Partei, wobei die Ostschweizer mithalfen.

Später kamen die übrigen Eisenbahnfragen, und ohne die radikale Partei hätten wir, wie heute Herr Marti sehr deutlich auseinandergesetzt hat, die Linie Biel-Bern, die Jura- und die Linie Biel-Neuenstadt nicht erhalten. Dadurch, daß nun diese Linien zu Stande kamen, hat die Stadt Bern einen neuen wichtigen Zufluß erhalten von jener ganzen, lebensfähigen und lebendigen Gegend des Berner Seelandes und indirekt des Jura. Das ist für die Stadt Bern, als ehemalige Krämerstadt, eminent wichtig, und sie soll es nicht vergessen.

Was nun die Bern-Luzern-Bahn betrifft, so verhält es sich damit erakt gleich. Einzig durch die Linie Bern-Langnau ist Bern mit dem Emmenthal in Verbindung gekommen, sonst wäre möglicherweise Burgdorf Hauptmarkt des Emmenthals geworden. Jetzt aber ist dieser Markt weggefallen, und das ganze Oberemmenthal kommt nach Bern und hilft durch den Verkehr von dort und zurück zur Verbesserung der Krämerstadt. Man soll also als Vertreter der Stadt Bern — ich bin auch einer, aber ich habe die Interessen des Kantons im Auge — sich hüten, der sogenannten Fortschritts- oder radikalen Partei vorzuwerfen, sie habe die Finanzen des Kantons ruiniert.

Und was haben wir in anderer Richtung für Fortschritte gemacht? Ich will von den Militär-Anstalten reden. Ohne uns radikale hätte die Stadt Bern, trotzdem sie auch einen Beitrag dazu gegeben hat, diese Anstalten nicht bekommen, sondern man

hätte die Militärgebäude in Thun erweitert, und das hätte den Kanton viel weniger gekostet, als hier in Bern für 4 Millionen neue Anstalten anzulegen. Und diese Gebäude sind für die Stadt Bern wieder von eminentem Interesse. Sie hat damit Stallungen für 400 Pferde, also natürlich auch die gehörige Benutzung dieser Stallungen durch Artillerie- und Kavallerieschulen, eine Kaserne für 1800 bis 2000 Mann, während die in Thun nur 1200 bis 1500 Mann faßt, und ein neues Zeughaus zur Aufnahme eines Artillerieparks und anderen Materials, wie kein zweites in der ganzen Schweiz existirt. In Folge dieser Neuschöpfungen finden in der Stadt viele Umbauten, Verschönerungen und Neubauten statt. Das ganze alte Zeughaus ist dadurch freige worden, und dieses Quartier des alten Zeughauses und der alten Kaserne wird mit der Zeit wunderschön werden, und Bern eminent dadurch gewinnen. Deshalb ist es wiederum unbillig, wenn ein Vertreter der Stadt Bern in dieser Beziehung über Finanzruin klagt.

Wir haben, ferner auf der Großen Schanze die neue Entbindungsanstalt, ein großes Gebäude für die Jura- und Centralbahnverwaltung und das neue Observatorium errichtet, Alles auf Kosten des Kantons, respektive der Jura- und Centralbahngesellschaft. Meint ihr, das sei gleichgültig für die Stadt, ob solche neue Gebäude und Anlagen entstehen oder nicht. Nein, das macht gutes Blut und Leben durch vermehrten Besuch der Stadt von Außen.

Ich wiederhole nochmals: Es ist mir unbegreiflich, daß ein Vertreter der Stadt Bern diesen fortschrittlichen und radikalen Tendenzen entgegen sein kann. Wenn ich ein konservativer Stadtberner wäre, so würde ich sagen: Das ist recht. Nun haben wir noch weitere Projekte im Auge, die auch zur Ausführung kommen werden. Die Inselfspitalfrage muß, wie heute Herr Schärer bereits angedeutet hat, zur Lösung kommen, indem diese Anstalt reorganisiert und erweitert oder verlegt werden muß. Endlich werden auch die Hochschuls- und Kantonschulgebäude neu errichtet werden müssen. Aber Alles das wird kein konservativer Finanzjammer ausführen, sondern wir Radikalen müssen es machen. Das ist also der Refrain oder Schluß, wozu ich komme: Ich kann es von der Stadt Bern und ihren Vertretern überhaupt nicht begreifen, wenn sie diesen fortschrittlichen Bestrebungen im Kanton entgegengetreten.

Ich gelange zur weiteren Schlussfolgerung: was ist eigentlich die Stadt Bern den Landestheilen schuldig? Sie sagt: wir in der Stadt Bern sind befriedigt, wir haben unser Eisenbahnnetz vollständig, es münden bei uns fünf Bahnen ein, wir brauchen daher nichts mehr und fragen den übrigen Landestheilen nichts nach. So kann es aber nicht gehen, die Landestheile unterhalten die Stadt. Man sagt zwar, die Stadt zahle einen Drittel der Einkommensteuer des Kantons. Warum? Weil alle großen Anstalten, Finanzanstalten etc., hier vereinigt sind, und weil sie, ich gebe dieß zu, an Kapitalien allerdings reich ist. Daraus soll aber die Stadt Bern keine Ansprüche herleiten, sie soll im Gegentheil Gott danken, daß sie so viel zahlen kann und zahlen muß. Die Stadt Bern soll also gegenüber den andern Landestheilen billig sein. Wenn sie sagt: nous sommes satisfaits, jetzt mögen die Andern machen, was sie wollen, so ist das eine schlimme Politik.

Was drittens die Stellung gegenüber dem schweizerischen Eisenbahnwesen und der Bundespolitik betrifft, so kann ich nur sagen, und ich habe so ziemlich ein sicheres Gefühl, wie die Sache herauskommen wird: es vergehen nicht zwei bis drei Jahre, so wird der Bund den Betrieb der Bahnen übernehmen; ich will nicht sagen, er werde sie zurückkaufen. Ich setze voraus, der Sitz dieses großen Eisenbahnbetriebs werde auf Bern kommen. Dieß wird auch wieder neuen Zufluß bringen, und ich hoffe und wünsche es auch für die Jura- und Centralbahn, welche glücklicherweise ihr Verwaltungsgebäude auf der Großen Schanze so groß angelegt hat, daß dann heffentlich diese ganze centralisirte Verwaltung darin Platz finden

wird. Nachdem der Bund früher die Posten und Telegraphen übernommen, muß er absolut auch die Eisenbahnen übernehmen, weil alle mürbe, krank sind, mit Ausnahme der bernischen Bahnen, welche, abgesehen von der Bern-Luzern-Bahn, die gesündesten in der Schweiz sind. Ich sage also: der zentralisirte Betrieb kommt auf Bern, wenn wir Berner fest bleiben und nicht eine Jammerpolitik in's Feld führen. Man sagt, die Nationalbahn u. s. w. seien Schwindelbahnen. Lache man nicht zu frühe; die Nationalbahn, die demokratische Richtung wird auch wieder die Oberhand erhalten. Behalten wir also den Faden in der Hand. Wenn wir im Kanton Bern einen eisenbahnpolitischen und einen staatspolitischen Einfluß haben wollen, so müssen wir uns nicht in's Schneckenhaus zurückziehen, sondern auf dem Boden bleiben, auf dem wir bis jetzt gestanden sind.

Nun kommt die letzte Rücksicht gegenüber dem Auslande. Ich will nicht von der finanziellen Ehre etc. sprechen, sondern ich will nur sagen, wie wir gegenwärtig gegenüber dem Auslande stehen, namentlich gegenüber Frankreich. Frankreich hatte früher immer den größten Verkehr mit uns. Im Jahre 1873 sind von der französischen Nationalversammlung neue Konzessionen an die französische Ostbahn erteilt worden, welche wesentlich den Zweck hatten, die Linie, weil das Elsaß von Frankreich abgetrennt ist, westlich von den Vogesen nach der Schweiz zu führen. In Folge dieser Konzessionen erhalten wir eine absolut kürzeste Linie nach Belgien und dem Kanal, so daß z. B. Belgien nicht mehr über Köln und durch das Elsaß fahren wird. Dieß ist für uns ein wichtiger Faktor. Der ganze Güterverkehr aus England, Belgien, der Champagne und sogar aus Paris wird über diese Linien gehen, für welche die Konzessionen, wie gesagt, erteilt sind und welche in Ausführung begriffen sind. Ein zweiter Punkt betrifft die Besançon-Morteaubahn, auf welcher nun die Arbeiten auch begonnen haben. Es wird daher der Verkehr aus dem ganzen Burgund über Voce, Chaurdefonds und das St. Immerthal gehen. Angesichts solcher Perspektiven haben wir heute keinen Grund, den Kagenjammer zu haben. Zur Schlusse noch die Bemerkung: Ich glaube, das Bernervolk werde nicht Nein sagen, wenn wir den Muth haben, Ja zu sagen. Diesen Muth sollen wir haben, dann geht die Sache gut. (Beifall.)

v. Sinner, Berichterstatter der Minderheit der Kommission. Ich will Ihre Aufmerksamkeit nicht lange in Anspruch nehmen. Es hat noch Niemand zwei Mal gesprochen, und ich will mir nicht den Vorwurf zukommen lassen, daß ich nach einer langen Diskussion Ihre Aufmerksamkeit mißbrauche. Indessen wird man es dem Berichterstatter der Kommissionsminderheit nicht übel nehmen, wenn er auf einige Bemerkungen antwortet, die heute aus beredtem Munde gegen unsere Ansichten und unsere Stellung ausgesprochen worden sind. Ich glaube, ich sei es der Minderheit schuldig und auch mir selbst als Vertreter der Stadt Bern, nachdem Herr Stämpfli deren Stellung mit ziemlich scharfen Worten kritisiert hat.

Herr Marti hat Ihnen diesen Morgen in lichtvoller Weise die Verhältnisse der Jurabahn auseinandergesetzt. Ich habe mit großer Freude gesehen, daß bei den Leitern dieser Unternehmung der Glaube an dessen Zukunft festgewurzelt ist; denn es ist für uns Alle, die wir so sehr an dem Wohlergehen der Jurabahn interessiert sind, eine Beruhigung, dieß zu sehen. Ob die Berechnungen alle richtig sind, und ob die Zahlen auf richtigen Prämissen beruhen, erlaube ich mir nicht zu beurtheilen. Wenn aber im Volke und auch in unsern Kreisen vielfache Beunruhigung herrscht über die finanzielle Zukunft der Jurabahn, kann man dieß Niemanden verargen in einem Augenblicke, wo man findet, daß alle Eisenbahnen im In- und Auslande den Krebsgang gehen. Wenn das wirklich eintritt, daß die Jurabahnen einzig und allein stetig vorwärts gehen, wollen wir dafür dankbar sein, und den Männern,

die dazu beitragen, unsern Dank und unsere Anerkennung nicht versagen.

Herr Marti hat heute gesagt, er könne nicht begreifen, wie man im Schooße der Minderheit der Kommission je habe daran denken können, für die Bahn 6 Millionen zu geben, wenn man jetzt nicht 8½ Million geben wolle; denn dies komme ungefähr auf's Gleiche hinaus. Männer, die, wie Herr Marti, an der Spitze von großartigen Unternehmen stehen, gewöhnen sich allmählig an Millionen, unsereiner aber, der nicht in solchen großen Dimensionen lebt, hat noch einigen Respekt vor 2½ Millionen. Ich will den Gedanken nicht weiter ausspinnen; denn ich glaube, man werde der Ansicht die Berechtigung nicht versagen können, daß man, wenn man auch aus all' den angeführten Gründen sich entschließen konnte, 6 Millionen zu geben, man sich nicht dazu entschließen kann, 2½ Millionen mehr zu geben.

Vor Herrn Marti hat der Herr Finanzdirektor die Stellung der Minorität mit einigen Worten berührt und wollte dem Vorwurf entgegen, als habe er die Finanzlage in seinem Berichte allzurosig dargestellt. Mit meinen dahergigen Äußerungen wollte ich durchaus nicht sagen, er habe sie zu rosig darstellen wollen dadurch, daß er irgend welche Zahlen nicht ganz richtig angegeben oder etwas verborgen habe, was hätte angeführt werden sollen. Ich habe mir nur die Bemerkung erlaubt, es sei eigenthümlich, daß der Herr Finanzdirektor, nachdem er die Finanzlage des Kantons dargestellt, wie sie ist, schließlich sich dahin ausspreche: wir sehen aus diesen Auseinandersetzungen, daß die Lage des Kantons nicht eine so ernsthafte ist, wie man sie vielerorts ansieht. Ich theile diese etwas rosige Appreciation nicht. Es ist besser, er habe sie als wir; denn er, der in erster Linie dafür da ist, für die Finanzen des Kantons zu sorgen, wird diesen Glauben in der nächsten Zeit sehr in Anwendung bringen können. Der Herr Finanzdirektor hat aber auch gesagt, er bedaure im Interesse des Staates, daß man so viel von der Finanzlage spreche, er bedaure, daß in der letzten Sitzung man von einem Mittel gesprochen habe, welches er schon seit langer Zeit brauche, von den Solawechseln, von denen gegenwärtig 6 Millionen herumspazieren. Ich mache darauf aufmerksam, daß, wenn ein Auskunftsmittel zwar bequem, aber verfassungswidrig ist, es Pflicht der Behörden ist, darauf hinzuweisen. Herr alt-Finanzdirektor Scherz erinnert sich, daß er in dieser Richtung manchen Kampf im Großen Rathe durchfechten mußte. Noch letztes Jahr hat die Staatswirthschaftskommission von sich aus bezügliche Anträge gestellt. Wenn daher von unserer Seite neuerdings darauf aufmerksam gemacht wird, daß man einmal mit diesem Mittel brechen müsse, so ist dieß nicht nur ein Recht, sondern eine Pflicht jedes Mitgliedes dieser Versammlung. Unsere Finanznöthen werden nicht besser dadurch, daß wir wie der Vogel Strauß den Kopf in den Sand stecken, sondern dadurch, daß wir uns selbst und dem Volke vollständige Kenntniß von der Sachlage geben. Wenn dadurch auch die Finanzdirektion hie und da gehemmt wird, so ist dies ein kleineres Unglück, als wenn man fortfährt, sich selbst Sand in die Augen zu streuen.

Herr v. Werdt hat vorhin auch von der Ehre des Kantons gesprochen und gesagt, wir müssen wegen der Obligationäre, wegen der Wittwen und Waisen, welche Obligationen besitzen, die Bahn absolut erwerben, wir können nicht dulden, daß da irgend Jemand Thränen vergießen müsse. Ich habe auch gute Freunde unter den Obligationären und möchte es ihnen herzlich gönnen, daß das Bernervolk den Kauf ratifizieren würde. Allein ich wiederhole: wenn von der Ehre und von der Verpflichtung des Kantons, dafür zu sorgen, daß Niemand durch den Beschluß des Großen Rathes geschädigt werde, die Rede ist, warum hat man nicht vor 15 Monaten

eine solche Sprache geführt, warum hat man geduldet, daß die Unternehmer, die Lieferanten der Lokomotiven und Waggons Verluste erlitten? Thut das der Ehre des Kantons keinen Abbruch? Nachdem man bisher nicht den Muth hatte, die Ehre des Kantons ganz allein an die Spitze zu stellen, kann dieß nun im letzten Momente, wo die Aktien mehr oder weniger geschlossen sind, auch nicht mehr geschehen.

Herr Stämpfli hat die Stellung der radikalen Partei, namentlich gegenüber der Stadt, auseinandergesetzt. Ich bin Vertreter einer verschwindenden Fraktion in diesem Saale, und es steht mir daher schlecht an, irgend einen Schatten auf die Apotheose zu werfen, welche Herr Stämpfli seiner Partei und damit sich selbst als dem geistigen Schöpfer derselben gespendet hat. Aber ich erlaube mir zu bemerken, daß die Vertreter der Stadt Bern, wenn sie auch die große Thätigkeit und Energie anerkennen, mit welcher Herr Stämpfli für die Verwirklichung seiner Bestrebungen gearbeitet hat, nicht weniger in guten Treenen gehandelt haben. Es gibt kein Land, in welchem Sie in einer großen Frage nicht diese zwei Ansichten finden, die beide, obwohl von verschiedenen Standpunkten ausgehend, das Wohl des Landes im Auge haben. Es ist nicht gut, wenn Diejenigen, welche mit einer gewissen Zähigkeit und Festigkeit an dem Bisherigen festhalten, von vornherein lächerlich gemacht und in den Winkel geschmissen werden. Es ist dieß kein Glück, kein Segen für die Wohlfahrt des Kantons. Die Stadt Bern darf sich in ihrer Politik, die sie seit 20 Jahren verfolgt hat, gar wohl sehen lassen. Man hat von der Erhebung der Stadt Bern zum Bundesitze gesprochen. Ich gebe zu, daß dieß für sie ein Glück war. Ich habe dazu nichts beigetragen, da ich damals noch in die Schule ging. Das aber kann ich sagen, daß die Stadt Bern, namentlich im letzten Decennium, in allen großen Fragen, bei denen sie interessiert war, mit gutem Willen und Energie vorgegangen ist. Ich appellire an die Regierung, an unsern Regierungspräsidenten, der am besten in der Lage ist, zu wissen, ob nicht seit 10 Jahren die städtischen Behörden zu allen großen Fragen, zum wirklichen Fortschritt freudig Hand geboten haben. Wer hat mehr dafür gearbeitet, daß die Militäranstalten dahin gekommen sind, wo sie jetzt stehen, als Herr Regierungspräsident Rohr und Herr Stadtpräsident v. Büren? Man hat von der Schule gesprochen. Kann man mit Recht sagen, die Stadt Bern lege in Schulfragen eine engherzige Gesinnung an den Tag? Hat sie nicht gerade in der Kantonschulfrage gezeigt, daß sie sich auch über alte Traditionen zu erheben weiß? In einer solchen Versammlung, welche in überwiegender Mehrheit die Ansichten des Herrn Stämpfli theilt, kann man nur an die Billigkeit appelliren. Wenn Sie aber billig und gerecht sein wollen, so werden Sie anerkennen müssen, daß die Stadt sich wohl zeigen darf. Wer übrigens die Freude hat, als Einwohner der Stadt Bern Steuern zahlen zu müssen, findet im Budget alljährlich verschiedene Posten, welche dieß bezeugen.

Es verdient daher die Art und Weise, wie die Stadt in den letzten Jahren ihr Mandat aufgefaßt hat, nicht den bittern Tadel, den Herr Stämpfli ausgesprochen hat. Glauben Sie, wir und ich speziell taxiren Sie als Schwindler, wenn Sie den Kauf ratifiziren? Ist ein derartiges Wort gesprochen worden? Keineswegs. Wir anerkennen, würdigen und ehren Ihre Ansichten. Wir haben jetzt 15 Monate zusammen in der Kommission gearbeitet, und wir haben wohl gesehen, wie schwer es den Einen geworden ist, Ja, und den Andern Nein zu sagen. Meinen Sie, daß ein Abgrund uns trennt? Durchaus nicht, sondern nur darüber ist man zweifelhaft, ob die Motive für Ja oder diejenigen für Nein stärker seien.

Wenn man sagt: ihr Herren von Bern, ihr seid satisfaits, verschließt euer Herz nicht, wenn das Land Etwas be-

darf, so frage ich: was bedarf das Land? Ist es der Jura, der die Eisenbahn haben muß? Man sagt, es sei nicht absolut nothwendig. Ist es das Oberland, welches sagt: wir leben in ersten Zeiten, wir können unmöglich so fortfahren, wenn die Verkehrsmittel nicht verbessert werden, bringt daher ein Opfer? Es kann dem Oberlande gleichgültig sein, ob Bern die Bahn kaufe oder nicht.

Ich achte und ehre Ihre Ansichten und wünsche nur, daß Sie auch unsere Motive ehren. Nach unserer Ansicht sind die Opfer, die man verlangt, zu groß. Nach unserer Ueberzeugung können die großen Aufgaben, welche in den nächsten Jahren nach allen Richtungen hin an den Staat herantreten, besser gelöst werden, wenn wir jetzt nicht leichtsinnig oder wenigstens leichtfertig 10 Millionen ausgeben. Wir sind schlagfertiger, stärker und mächtiger, wir können den wirklichen Bedürfnissen der Landestheile besser begegnen, wenn wir in diesem Augenblicke etwas engherzig sind und sagen, die Bahn sei uns zu theuer. Aus diesen Gründen empfehle ich die Anträge der Minderheit der Kommission. (Beifall.)

Karrer. Ueber die Sache selbst kann ich Ihnen nicht viel mehr Aufschluß geben, als bereits gegeben worden ist. Die Frage ist so gründlich behandelt worden, daß in materieller Beziehung wenig mehr beigefügt werden kann. Ich habe indessen einen besondern Grund, der mich veranlaßt, hier das Wort zu ergreifen, die schwierige Stellung, welche ich in meiner Landesgegend einnehme. Ich bekenne offen, daß ich dort, wenn ich zu den Anträgen der Mehrheit stimme, eine außerordentlich kleine Minderheit bilde. Ich glaube daher, ich solle mich in dieser Frage hier offen aussprechen, damit meine Wähler meine Ansicht kennen und das Gutfindende vortekhen können, wenn sie der Ansicht sind, eine solche Gesinnung sei nicht mehr mit derjenigen ihres Vertreters verträglich.

Die ganze Angelegenheit ist sowohl mit Rücksicht auf das bisherige Verhalten des Kantons Bern im Eisenbahnwesen, als auch für unsere finanzielle Lage von außerordentlicher Wichtigkeit. Nach dem ausgetheilten Rapporte der Finanzdirektion ist unsere Finanzlage so, daß sie alles Bedenken erregt, und daß sie den Großen Rath und das ganze Volk veranlassen muß, künftighin Alles, was mit den Finanzen in Verbindung steht, mit großer Sorgfalt zu prüfen und bei der Bewilligung von Ausgaben mit vieler Zurückhaltung zu Werke zu gehen. Der Finanzbericht hat mich keineswegs beruhigt; ich bin mit mehreren Vorrednern einverstanden, daß die Mittel, wie sie hier angegeben sind, um der Finanznoth entgegenzutreten, auf Voraussetzungen beruhen, deren Erfüllung nicht in unsern Händen liegt. Man stützt sich auf vier Gesetze, welche mit Ausnahme eines einzigen, noch eine zweimalige Berathung des Großen Rathes und die Genehmigung des Volkes erheischen. Wir wissen gegenwärtig noch gar nicht, wie diese Gesetze ausfallen werden, und noch viel weniger ist uns bekannt, welches Schicksal dieselben bei der Volksabstimmung haben werden. Indessen befanden wir uns schon in früheren Zeiten in ähnlichen Finanzlagen, so z. B. in den Fünfzigerjahren und was ihnen vorausgegangen ist. Wenn wir zusammenhalten und zusammen arbeiten, so werden wir sicher auch diese Schwierigkeiten überwinden.

Durch die gegenwärtige Vorlage wird die Finanzlage des Kantons wesentlich berührt. Die Frage stellt sich so: wollt ihr 9 Millionen, welche gegenwärtig ausgegeben sind, als vollständig verloren vom Staatsvermögen abschreiben, oder wollt ihr nicht noch ungefähr die gleiche Summe verwenden, um die Aussicht zu haben, nebst der Verzinsung derselben einen Theil von der früher verwendeten zurückzuerhalten? Es ist eine bekannte Thatsache, daß junge Bahnen stets unren-

tafel sind, und daß es bis zu ihrer gehörigen Entwicklung Jahre braucht. Dieß beweist uns am deutlichsten die bernische Staatsbahn: im ersten Jahre warf sie nicht einmal Franken 11—12,000 ab, während sie jetzt, ohne wesentliche Vermehrung der Betriebskosten einen Bruttoertrag von Fr. 28,000 liefert. Dieß ist das Resultat des letzten Jahres. Ich verweise auch auf Belgien, welches für seine Eisenbahnen sich in große Schulden gestürzt, wo aber der Verkehr eine solche Zunahme erlitten hat, daß nicht nur diese Schulden gedeckt, sondern aus dem Ertrage noch eine Anzahl anderer Linien erstellt werden konnte. Ähnlich in Baden, wo die Frequenz der Hauptlinie so zugenommen hat, daß ihr Ertrag den Bau weiterer Linien ermöglichte, welche nun ihrerseits einen Ertrag liefern, der es gestattet, wieder neue Bahnen zu erbauen.

Was unsere Linien betrifft, so haben wir vorerst die alte Staatsbahn, die Linie Bern-Neuenstadt. Diese ist mit der Jurabahn vereinigt. Letztere befindet sich zum größten Theile bereits im Betriebe, und in 2—3 Monaten wird das ganze Netz eröffnet sein. Man war wirklich erstaunt über die günstigen Mittheilungen betreffend die gegenwärtigen Verhältnisse der Jurabahn. Aus den angeführten Zahlen, die ich für richtig annehmen muß, ergibt sich, daß die Jurabahn in Verbindung mit der bernischen Staatsbahn keine Drohung für die Finanzen, sondern daß man mit der Zeit über die bisherigen Einnahmen sehr froh sein wird. Was endlich das Stück Bern-Langnau betrifft, welches s. Z. kaum den Betrieb deckte, so ist es Faktum, daß sich in Folge der Verlängerung der Bahn dessen Ertrag verdoppelt hat. Wenn man sieht, wie die Ortschaften längs der Bahn sich entwickeln, wie überall neue Häuser, neue Geschäfte, neue Fabriken entstehen, so kann man annehmen, daß die Berechnungen, welche aufgestellt worden sind, nicht nur werden erreicht, sondern sogar übertroffen werden.

Es ist im Allgemeinen angenommen und auch zugegeben, daß die Bahn im Minimum einen Werth von 6 Millionen unter Brüdern habe, daß also Jedermann sie um diese Summe ankaufen könne, ohne Verluste zu erleiden. Soll nun der Kanton Bern wegen $2\frac{1}{2}$ Millionen, welche die Bahn über diesen Werth hinaus kostet, seine Stellung aufgeben, die er bis dahin im Eisenbahnwesen eingenommen hat? Wenn der Kanton Bern kein Geld in der Bahn, jedoch Lust hätte, sie zu kaufen, so frage ich: wo habt ihr im ganzen Kanton, ich möchte fast sagen in der ganzen Welt, eine Bahn, welche nur Fr. 100,000 per Kilometer kostet? (Die billigste Bahn, welche im Kanton erstellt worden, ist diejenige von Burgdorf auf Solothurn, deren Baukosten sich auf Fr. 115—118,000 beliefen.) Wenn man die Frage so stellt und die Sache objektiv prüft, so begreife ich nicht, wie der Kanton Bern bei seinem Jurabahnneke dazu kommen könnte, $2\frac{1}{2}$ Millionen allfälliger verlornes Geld nicht hinzugeben, um eine Linie von Bern auf Luzern zu erhalten.

Von diesen $2\frac{1}{2}$ Millionen gehen vorerst die Fr. 150,000 ab, welche als Kaution gegeben worden sind, indem diese Summe verloren geht, wenn der Kauf nicht ratifiziert wird. Dazu kommen noch weitere Faktoren, welche die $2\frac{1}{2}$ Mill. noch wesentlich reduzieren, ja ganz aufheben. Da frage ich vorerst nochmals: Ist es im Interesse des Kantons, für die Aufrechterhaltung seiner gegenwärtigen Stellung im Eisenbahnwesen ein kleines Opfer zu bringen, welches mit der Zeit uns übrigens wieder zurückfließen wird? Wenn später die Jurabahn in Verbindung mit der alten bernischen Staatsbahn und der Bern-Luzern-Bahn auf eine normale Rendite gekommen sein werden, so ist es wahrscheinlich, ja gewiß, daß aus dem Ertrage fernere Bahnen ausgebaut werden können. Das Schicksal mehrerer Bahnen, welche auf ihre Realisirung warten, hängt mehr oder weniger von unserm heutigen Beschlusse ab.

Die Linie Burgdorf-Solothurn wirkt gegenwärtig nicht genug ab, um die Obligationen zu verzinsen, indeß ist gegründete Hoffnung vorhanden, daß dieß in nächster Zeit der Fall sein werde. Es wird sich nun fragen, ob die Fortsetzung dieser Linie von Burgdorf nach Langnau ausgeführt werden könne, wofür der größte Theil des Aktienkapitals und ein Theil des Obligationenkapitals gezeichnet ist. Diese Linie wird jedenfalls in nächster Zeit nicht erstellt werden können, wenn die Bern-Luzern-Bahn mit dem Bahnhofe Langnau in den Händen der Centralbahn ist. Eine zweite Linie ist Konolfingen-Thun, deren Ausführung ohne Zweifel erfolgen wird, wenn Bern-Luzern in bernischen Händen bleibt. Ich gehe weiter und berühre die Gegend, der ich angehöre. Wenn irgendwie an die Möglichkeit gedacht werden will, daß die Linie durch das Unteremmenthal über Hutmühl nach Wolschhusen fortgesetzt werde, so ist es unbedingt nothwendig, daß vorerst Burgdorf-Langnau erstellt werde.

Mehrere Redner haben darauf hingewiesen, daß die Verhältnisse der Eisenbahnen derart seien, daß die Zeit kommen werde, wo der Bund wenigstens den Betrieb sämtlicher Bahnen übernehmen oder dieselben vielleicht sogar ganz ankaufen werde. In diesem Falle wäre die Stellung des Kantons Bern, wenn er die Linie Bern-Langnau nicht in den Händen hätte, eine ganz andere; er könnte viel weniger Einfluß auf die ganze Frage ausüben.

Was die Hoffnung auf den Gotthard betrifft, so ist da gegenwärtig noch Jedermann im Dunkeln, ich glaube, sogar Diejenigen, welche an der Spitze des Unternehmens stehen. Die Rekonstruktionsprojekte sind den Subventionsstaaten mitgetheilt worden, und sowohl in Rom als in Berlin ist, wie man aus Gesprächen und vertraulichen diplomatischen Mittheilungen entnehmen konnte, die Stimmung für den Gotthard eine günstige. Indessen ist da durchaus keine Sicherheit vorhanden, da noch keine Beschlüsse gefaßt worden sind. Die internationale Konferenz wird sich wahrscheinlich Ende dieses Monats in Bern versammeln. Jedenfalls wird dafür gesorgt werden, daß die Arbeiten am großen Tunnel ihren Fortgang finden, und es ist auch nicht zu bezweifeln, daß, wenn das Gotthardunternehmen das nämliche Schicksal haben sollte, wie die Bern-Luzern-Bahn, dann für Bildung einer neuen Gesellschaft gesorgt werden würde.

Ich glaube, ich solle mich über die Gründe aussprechen, welche mich bei der Stimmgebung leiten werden. Ich stimme aus voller Ueberzeugung zu dem Antrage der Mehrheit der Kommission, indem ich glaube, der Ankauf der Bern-Luzern-Bahn sei auch pekuniär kein unglückliches Geschäft für den Kanton, indem in dieser Richtung höchstens $2\frac{1}{2}$ Millionen in Frage kommen. Ich stimme für den Mehrheitsantrag, weil ich glaube, er enthalte die einzige Möglichkeit für die Entwicklung der bernischen Eisenbahnen und für die Verwirklichung der noch nicht ausgeführten Projekte, und weil ich glaube, der Kanton werde dann bei den spätern Unterhandlungen mit dem Bunde ein viel größeres Gewicht in die Waagschale werfen können.

Was die Rechnung selbst betrifft, so halte ich sie für mathematisch richtig. Ob die Voraussetzung einer Majoration von 6 % richtig ist, oder ob dieselbe sich höher oder tiefer belaufen wird, darüber können wir nicht wohl berathen. Indessen war auf den übrigen schweizerischen Bahnen, mit Ausnahme einer einzigen, überall die Majoration größer.

Ich schließe, indem ich die Hoffnung ausspreche, es werden diejenigen Mitglieder, welche seiner Zeit Grund haben mochten, über die Behandlung erbittert zu sein, die sie erlitten, als man ihnen nicht einmal eine kurze Frist geben wollte, um die Zweckmäßigkeit einer Bahn durch das Unteremmenthal zu untersuchen, ihre Bitterkeit heute bei Seite lassen! (Beifall.)

Bodenheimer, Regierungsrath. Es liegt eine gewisse Vermessenheit darin, im gegenwärtigen Stadium der Diskussion das Wort zu ergreifen, nachdem so viele ausgezeichnete Redner alle Argumente angegeben haben und ein neues in Betreff des volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Interesses kaum wird angebracht werden können. Wenn ich indessen das Wort ergreife, so geschieht dieß aus zwei Gründen: erstens, damit die Stimme eines Jurassiers sich hören lasse, und zweitens als Mitglied der Regierung, weil es mir scheint, daß punkto Staatsfinanzen in diesem Saale gegenwärtig ein großes Mißverständnis unterlaufe. Wenn nur volkswirtschaftliche und eisenbahnpolitische Interessen auf dem Spiele wären, so würde, wie ich glaube, selbst die Opposition für den Ankauf der Bahn stimmen. Das einzige Argument, das sie dagegen in's Feld führen kann, ist der sogenannte Finanzjammer. Da herrscht aber, wie gesagt, ein großes Mißverständnis. Ich weiß nicht, ob man den Bericht der Finanzdirektion nicht ganz genau gelesen hat, oder ob der Eindruck, den man von demselben erhalten, nachträglich durch das kleine Finanzexposé, Menu, wie es Herr v. Sinner genannt hat, getrübt worden ist. Gestatten Sie mir, Ihnen eine Stelle auf Seite 19 des Finanzberichtes in Erinnerung zu rufen. Ich bemerke, daß man sich in Finanzsachen nicht damit begnügen soll, einfach zu sagen: unsere Finanzlage ist nicht schlechter geworden; allgemeine Ausdrücke und Schlagworte sind da nicht am Plage, und man soll sich hüten, den Teufel oder die Finanzmisere an die Wand zu malen. In Finanzangelegenheiten muß man mit Zahlen und Thatfachen, nicht mit allgemeinen Insinuationen aufmarschiren. Die erwähnte Stelle des Finanzberichtes lautet folgendermaßen: „Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, stehen wir vor zwei Uebelständen, welchen abgeholfen werden muß. Der eine besteht darin, daß das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben der laufenden Verwaltung eine Störung erlitten hat und die Ausgaben die Einnahmen übersteigen. Der andere, längst bestehende Uebelstand, der sich durch das Eintreten des ersten nun um so fühlbarer macht, ist das Fehlen eines ausreichenden Betriebskapitals der Staatskasse. Wir haben deshalb nicht bloß die Einnahmen und Ausgaben der laufenden Verwaltung wieder in's Gleichgewicht zu bringen, sondern dafür zu sorgen, daß die ersten die letztern in einer Weise übersteigen, die es möglich macht, das Betriebskapital der Staatskasse aus Einnahmenüberschüssen der laufenden Verwaltung auf einen dem Bedürfnisse entsprechenden Bestand zu erhöhen. Wir werden durch eingehende Berechnungen über die bevorstehenden Einnahmen und Ausgaben der nächsten Jahre und über die Mehreinnahmen und Ersparnisse, die aus der Ausführung unserer Vorschläge hervorgehen werden, darthun, daß dieser Zweck ohne Erhöhung des Steuerjages in einer Weise erreicht werden kann, die erwarten läßt, daß das Gleichgewicht durch neue außerordentliche Ausgaben, auf welche wir Bedacht nehmen und welche im gegenwärtigen vierjährigen Voranschlag soviel als gar nicht berücksichtigt sind, nicht so leicht wieder gestört wird.“

Was bedeutet dieser Passus an der Hand des kleinen Finanzexposé? Die Regierung hat in den letzten Tagen den Voranschlag pro 1877 einflächlich diskutiert und dabei allen vorausichtlichen Mehrausgaben Rechnung getragen. Soweit nach menschlicher Berechnung überhaupt ein Budget möglich ist, werden wir mit diesem 1877 und 1878 regieren können, ohne daß auch nur ein Kappen Nachkredit erforderlich sein wird, sofern der Große Rath keine neuen, im Voranschlage nicht vorgesehenen Ausgaben beschließt. Ja, wir sind noch weiter gegangen und haben in diesen Voranschlag sogar Summen aufgenommen, welche noch nicht beschlossen sind, von denen wir aber bestimmt voraussehen können, daß sie werden be-

schlossen werden. Ich nenne darunter einen Posten für die Vermehrung der Ausgaben für die Nothfallstuben, welcher eine allgemeine Vorstellung aus dem ganzen Lande ruft. Dieser Voranschlag, und auf diesen Punkt möchte ich speziell Ihre Aufmerksamkeit richten, enthält in keiner Weise Einnahmen, welche auf Gesetzen beruhen, die noch nicht erlassen sind. Wenn also Herr v. Sinner sagt, unsere ganzen Finanzvoraussetzungen seien problematisch und wir können nicht darauf basiren, weil wir Einnahmen berechnet haben, die erst noch vom Volke beschlossen werden müssen, so antworte ich darauf: der Voranschlag für 1877 trägt diesen vorausichtlichen Einnahmen gar keine Rechnung, sonst würden die Einnahmen um eine ganz bedeutende Summe höher veranschlagt worden sein.

Sehen wir nun dieses Exposé näher an, welches nach bestem Wissen und Gewissen und nach langer Diskussion aufgestellt worden ist. Es beweist dasselbe, daß es, mit Hinzurechnung aller vorausichtlichen ordentlichen und einiger außerordentlichen Ausgaben und ohne Hinzurechnung der neuen Finanzquellen, die geschaffen werden sollen, bis und mit dem Jahr 1878 Defizite geben, und daß von da an wieder, wie in der frühern Periode, die jährlichen Rechnungsabschlüsse mit einem Aktiosaldo schließen werden. Man kann das nicht eine sehr schlechte Finanzsituation nennen. Weder die Regierung, noch Sie, und noch viel weniger das Volk sind Schuld daran, daß eine große Summe von Ausgaben sich auf eine kurze Periode zusammengedrängt hat. Das ganze Defizit in der Staatsverwaltung ist nicht so groß; es bleibt um wenigstens eine Million zurück hinter demjenigen, was für die Militäranstalten ausgegeben worden ist. Und diese außerordentliche Ausgabe, die sich auf einige Jahre konzentriert hat, und der Ausfall auf dem Ertrag der Eisenbahnkapitalien sind die zwei einzigen, allerdings großen Ursachen der gegenwärtigen Defizite in der laufenden Verwaltung. Diese Ausgaben sind aber nicht bleibend, sondern sie haben nur einen vorübergehenden Charakter; denn es ist klar, daß der Kanton, nachdem diese Militäranstalten errichtet sind, keine neuen mehr bauen wird, und was den Ertrag der Eisenbahnkapitalien anbetrifft, so haben Sie gehört, daß es nur bei Ihnen und dem Volke steht, den Ertrag derselben in einer solchen Weise zu influenziren, daß wieder eine natürliche Majoration eintritt.

Ich komme nun mit einigen Worten auf den Punkt der Solawechsel zu sprechen. Ich muß zugeben, daß Herr v. Sinner heute der Regierung keinen Vorwurf daraus gemacht hat. Er hat nur im Allgemeinen gesagt, es sei zu bedauern, daß man zu diesem Mittel gegriffen habe, da es verfassungswidrig und gesetzwidrig sei. Ich glaube selbst, daß dieses Mittel gesetzwidrig ist; aber die Regierung hat den Großen Rath zur rechten Zeit darauf aufmerksam gemacht, und der Große Rath war es, der versäumt hat, Abhülfe zu schaffen. Sie werden sich erinnern, daß der Große Rath seiner Zeit, als die Regierung die Ausgabe von Kassascheinen beantragte, auf diesen Vorschlag nicht eingetreten ist. Und doch haben Sie von der Regierung nicht erwarten können, daß sie wegen augenblicklichen Mangels an Speisung der Staatskasse die ganze Verwaltung stillstehen lassen und den Bankrott erklären werde.

Das vorgelegte Finanzexposé zeigt nun, auf welche Weise man hofft, auf dieser Grundlage und mit Hinzurechnung der neuen Einnahmequellen, die geschaffen werden sollen, nach und nach das Betriebskapital der Staatskasse zu ergänzen und diese früheren Ausfälle zu decken. Und hier mag bemerkt werden, wenn man bei dem vorliegenden Eisenbahngeschäft im Volke die Finanzmisere oder gar die schlechte Finanzverwaltung der Regierung als Grund der Verwerfung hervorstellen sollte, daß dieses allmähliche Aufgehren des Betriebskapitals der Staatskasse, welches eben die temporären Gelddarlehnen nöthig gemacht hat, weder die Schuld der

gegenwärtigen, noch der frühern Verwaltung ist, sondern daß man, wie der ausführliche Bericht des Regierungsrathes bewiesen hat, schon im Jahr 1852 genöthigt war, mit diesem Verfahren den Anfang zu machen, und daß von da an bis jetzt die schwebende Schuld den Betrag angenommen hat, den Sie kennen.

Ich komme nun noch auf einen andern Punkt der finanziellen Frage zu sprechen. Es hat mich in der gestrigen Rede des Herrn Präsidenten der Minorität namentlich ein Punkt frappirt. Er hat gesagt, das ganze reine Staatsvermögen bestehe aus 49 Millionen, und wenn man nun noch 10 weitere Millionen in die Bern-Luzern-Bahn hineinwerfe, so werde das Eisenbahnkapital des Staates auf ungefähr 40 Millionen ansteigen, so daß, wenn man diese 40 Millionen, auf die wenig zu geben sei, von dem reinen Staatsvermögen abziehe, nur noch im Ganzen circa 9 Millionen übrig bleiben. Ich muß gestehen, daß diese Argumentation einigen Eindruck auf mich gemacht hat, und ich vermüthe beinahe, daß auch in diesem Saale sich Mitglieder befinden, welche einen gewissen Eindruck davon empfangen haben. Ich habe daher der Sache etwas näher auf den Grund gehen wollen und will mir erlauben, Ihnen kurz eine doppelte Rechnung zu machen, indem ich mit Ihnen die Vergleichung anstelle: Erstens, wie wird sich das Staatsvermögen gestalten, wenn die Bahn erworben wird? Und zweitens, wie wird es sich gestalten, wenn die Bahn nicht erworben wird?

Man hat heute schon darauf hingewiesen, daß, wenn wir die Bahn nicht erwerben, wir mit dem nassen Finger Alles das durchwischen, was schon an bernischem Kapital darin steckt. Das ist ganz richtig. Aber in dieser allgemeinen Fassung bekommt man vielleicht nicht den rechten Begriff davon. Es wird daher besser sein, Ihnen die Zahlen anzugeben.

Ich nehme zuerst die zweite schlimmere Hypothese vor. Der Staat ist bei dem engeren Netz der Jurabahn theilhaftig mit

bei der Linie Bruntrut-Delle mit	Fr. 6,200,000
" " Brovetthalinie mit	" 750,000
" " Staatsbahn, ohne die Bern-Langnau-Linie, aber mit Inbegriff des Rollmaterials mit	" 500,000
	<u>Fr. 11,560,000</u>

Zusammen mit

Fr. 19,010,000

Die vorgeschossene Million lasse ich, damit die Rechnung eine klarere sei, jetzt außer Spiel; ich werde aber nachher noch auf diesen Vorschuß zu sprechen kommen. Rechnen Sie nun also, von dieser Million abgesehen, zu obiger Summe von

Fr. 19,010,000

noch das übrige bernische Geld hinzu, welches bereits in der Bern-Luzern-Bahn steckt, nämlich

" 8,350,000

so erhalten Sie im Ganzen

Fr. 27,360,000

Ich will ferner noch die der Ostwestbahn, deren gestern gedacht worden ist, hinzurechnen. Dann haben wir also ein definitives Total von

Fr. 29,360,000

Wenn nun die Bahn nicht angekauft wird, so haben wir von dieser Summe abzuziehen die vorhin genannten zwei Millionen und die ebenfalls vorhin genannten Fr. 8,350,000, die in der Linie Bern-Langnau stecken. Dann bleiben an Eisenbahnkapitalien

Fr. 49,000,000

das beträgt, reduziert sich mit Abzug dieser

" 19,010,000

auf

Fr. 29,990,000

Ich will die letzten Zahlen wiederholen: Im Fall der Nicht-ratifikation des Ankaufs haben wir ein Staatsvermögen von

19 Millionen Eisenbahnkapital und von 30 Millionen sonstigem Kapital, im Ganzen von 49 Millionen.

Gehen wir nun zu der ersten Hypothese über. Bei dieser haben Sie zu den Fr. 29,360,000, deren Komposition ich Ihnen vorhin angegeben habe, noch die 10 Millionen hinzuzurechnen, die nöthig sind, um den Ankauf der Bahn zu effektuiren. Dies macht zusammen Fr. 39,360,000, und wenn Sie die 39 Millionen von dem reinen Staatsvermögen von 49 Millionen abziehen, so bleiben in runder Summe 10 Millionen übrig.

Vergleichen Sie nun: Wenn Sie die Bahn nicht kaufen, so haben Sie 30 Millionen vom Staatsvermögen nicht in Eisenbahnen und 19 Millionen in Eisenbahnen angelegt; kaufen Sie hingegen, so haben Sie 10 Millionen davon nicht in Eisenbahnen, aber 39 Millionen in Eisenbahnen. Nun glaubt man, daß dasjenige Kapital des Staatsvermögens, das nicht in Eisenbahnen angelegt ist, viel mehr rentire, als das in Eisenbahnen angelegte. Wenn man diese Frage etwas genauer überlegt, so kommt man sehr bald zu dem Schluß, daß das Eisenbahnkapital, namentlich wenn es auf diese Höhe ansteigt, wenigstens zur Hälfte, wie Sie heute gehört haben, bereits in den nächsten Jahren voraussichtlich einen vollen Zins von 5 % abwerfen kann. Unter solchen Voraussetzungen ist es besser, dem Staate die vollen 20 Millionen Eisenbahnkapital über Dasjenige hinaus, was in der Jurabahn steckt, zu erhalten.

Es ist Ihnen auseinandergelegt worden, daß sich eine ganz natürliche Majoration auf diesen Eisenbahnkapitalien ergeben muß. Aber selbst wenn diese Majoration nicht eintreten müßte, sind die volkswirtschaftlichen Vortheile des Ankaufes derart, daß sie uns auch zur Beruhigung dienen können. Das gewöhnliche Staatsvermögen rentirt zu 3 % und von den 20 Millionen, die wir im Falle des Ankaufs in der Bahn liegen hätten, und von denen die Hälfte durch einen negativen Beschluß unrettbar verloren gehen würde, müssen wir annehmen, daß sie innerhalb einer nicht allzulangen Spanne Zeit mehr als diese 3 % rentiren werden. Folglich werden Sie, wenn Sie sich alle diese Faktoren genau überlegen, zu dem Schluß kommen, daß Sie durch die Bejahung der Frage des Ankaufs für eine nach den Berechnungen der Steigerungskommission nicht allzuferne Zukunft sorgen und dem Staat 10 Millionen erhalten, die sonst unrettbar verloren wären.

Ueber die volkswirtschaftlichen Vortheile des Ankaufes will ich nicht viele Worte verlieren, auch nicht die Frage wiederholen, die man schon sehr oft in Volksversammlungen und in der Presse gestellt hat, ob uns das in den Eisenbahnen liegende Kapital nicht lieber sei mit den Bahnen, als das gleiche Vermögen in anderer Form ohne die Bahnen. Ich will nur fragen: Welcher von Ihnen wünscht den Augenblick zurück, wo der Kanton Bern noch keine Bahnen besaß?

Bei der Besprechung der volkswirtschaftlichen Vortheile des Ankaufs ist auch von den Obligationären gesprochen worden. Ich glaube, es sei vom Standpunkt der Behörden auch für diese zu sorgen. Man hat gesagt, es seien meistens reiche Kapitalisten; allein es haben auch sehr viele kleine Leute ihre ganz bescheidenen Ersparnisse in diese Bahn hineingesteckt. Den Meisten konnte bekannt sein, daß sie es mit einer Aktiengesellschaft zu thun hatten; aber weil die Kantone Bern und Luzern sich für diese Bahn interessirten, so war das Vertrauen größer, als dasjenige, welches einer gewöhnlichen Erwerbsgesellschaft entgegengetragen wird, und so hat Mancher all sein erspartes Geld in diesem Unternehmen angelegt. Deswegen hätte ich, obgleich ich mich der Ansicht einsichtsvollerer Leute gerne gefügt habe, im ersten Stadium dieser Frage eher gewünscht, man hätte den Obligationären das Kapital garantirt, aber eine bedeutende Zinsermäßigung verlangt.

Ich acceptire, wie gesagt, gerne die gegenwärtige Lösung. Aber was wird nun, falls Sie den Ankauf nicht ratifizieren, mit diesen Einlagen bernischen Geldes geschehen, wobei Ersparnißklassen mit vielen Tausenden von Franken, Pfarrer, Lehrer, kleinere Beamte mit sauer erspartem Gelde theilhaftig sind? Nehmen wir zuerst diejenigen Obligationäre, welche den Kombinationen der Basler Handelsbank oder der Centralbahn nicht beigetreten sind. Bei einer zweiten Steigerung wird der Kanton Bern nicht mehr zugelassen werden, und nach einem negativen Beschluß wäre von neuen Unterhandlungen mit den Gläubigern nicht mehr die Rede, da schon der Muth dazu fehlen würde. Bei der zweiten Steigerung würde also die neu gebildete Aktiengesellschaft, oder die Basler Handelsbank, oder die Centralbahn die Linie um den niedrigsten Preis, d. h. für Fr. 6,000,000 erwerben. Von diesen 6 Millionen müssen aber die vorgängigen Forderungen abgezogen werden, deren Betrag ich nicht genau kenne, die aber vielleicht gegen eine Million ansteigen. Es kämen somit vielleicht 5 Millionen zur Vertheilung, und es würde also jeder Obligationär, welcher der neuen Aktiengesellschaft nicht beigetreten ist, die volle Hälfte seines Geldes verlieren. Dagegen würden die beigetretenen in Aktien der Centralbahn ausbezahlt werden, deren Stand Sie heute schildern gehört haben.

Was das Interesse der einzelnen Landestheile anbetrifft, so läßt sich nicht läugnen, daß beinahe sämtliche Theile des Kantons ein direktes Interesse an der Bahn haben. Von der ganzen Gegend Thun-Konolfingen will ich nicht reden, aber ich will Sie darauf aufmerksam machen, daß das ganze Oberland, nachdem seine Hoffnungen auf die Brünigbahn schwächer geworden sind, ein enormes Interesse daran hat, daß die Linie Thun-Konolfingen möglich bleibe. Das wird aber, wie bereits Herr Schmid in beredter Weise auseinandergesetzt hat, nur dann der Fall sein, wenn die Zwischenlinie Bern-Luzern in den Händen des Kantons bleibt, und nicht in den Händen einer Gesellschaft, welche alles Interesse daran hat, jede neue Linie im Kanton zu unterdrücken.

Vom Emmenthal selbst will ich nicht sprechen. Es ist Ihnen gesagt worden, in welcher Weise die Centralbahn höchst wahrscheinlich die Linie betreiben würde. Diese Linie Bern-Luzern hat überhaupt ein merkwürdiges Schicksal. Sie war nicht das eigentliche Kind der Kantone Bern und Luzern, aber sie wurde von ihnen zur Laufe getragen. Der eine Pathe, der Kanton Luzern, ist dem Kinde bereits untreu geworden und hat es verlassen, und früher hätten wir ihm vielleicht gern 2 Millionen gegeben und ihm seine Aktien zurückbezahlt, damit er es verlasse. Will nun der Kanton Bern selbst die Bahn auch verlassen, damit sie wie ein armes Verdingkind einem Pächter übergeben werde, der sie auslaugen und schließlich doch wieder unter den Hammer bringen wird? Nein, das Interesse des Emmenthals liegt so bestimmt in der Erwerbung der Bahn, daß dieser Landesheil mit voller emmenthalischer Kraft dafür eintreten wird.

Auch die Eisenbahnbestrebungen des Oberemmenthals sind nur dann möglich, wenn die Linie beim Kanton Bern bleibt. Man soll nicht sagen, daß Bern überhaupt nicht mehr daran denke, Eisenbahnen zu bauen. Ich gehöre zu denen, die einen soliden Staatshaushalt wollen, sonst wäre es mir nicht eingefallen, das Wirthschaftsgezet in der Weise vorzulegen, die Sie kennen. Ich bin daher eher geneigt, die Lage etwas pessimistisch anzusehen, als auf die entgegengesetzte Weise. Aber von der gegenwärtigen Krisis, die nicht nur auf Handel und Industrie lastet, sondern auf allen Verhältnissen des Landes, nicht nur im Kanton Bern und in der Schweiz, sondern in der ganzen Welt, wissen wir, daß sie vorübergehen muß, gerade weil sie so allgemein ist. Dann wird also wieder die Zeit kommen, wo man an die Eisenbahnbestrebungen des Oberemmenthals denken wird.

Was den Jura anbetrifft, so ist derselbe noch enger mit der Jurabahn verknüpft, als der übrige Theil des Kantons; denn eine große Anzahl Gemeinden dieses Landesheils haben einen großen Theil ihres Vermögens in Aktien der Jurabahn angelegt, und ich hoffe also vom Jura, daß er bei dieser Gelegenheit der Parteidifferenzen vergessen, und daß die konservative Partei so gut wie die liberale, für welcher letztere wir glauben bürgen zu dürfen, für die Erwerbung der Bahn eintreten wird. Es gibt nicht nur für die Individuen, sondern auch für die bürgerlichen Parteien im Gemeinde- und Staatsleben moralische Pflichten, und eine solche moralische Pflicht hat die jurassische Bevölkerung zu erfüllen, indem sie, für welche der Kanton Bern einen großen Theil seines Staatsvermögens zwar nicht ausgegeben — denn das ist nicht geschenkt — aber momentan in der Jurabahn angelegt hat, auch hier für die Eisenbahnpolitik einsteht, welcher sie so viel verdankt. Ich habe zwar gehört, daß ein gewisser Apostel im Jura herumgereist ist, um gegen die Bahn Propaganda zu machen. Ich kann das kaum glauben, und um so weniger, weil er dem alten Kanton angehören soll. Wenn es aber wirklich der Fall ist, so mag der Betreffende sich hier offen aussprechen und nicht im Geheimen im Jura wühlen. Er mag hier ganz offen seine Meinung über diese Frage aussprechen, er mag auch aussprechen, welche Hoffnungen er an eine allfällige Verwerfung des Antrages knüpft, den Sie dem Volke stellen werden. Wenn er hier nicht Rede und Antwort steht, so hoffe ich, daß meine konservativen Mitbürger im Jura so viel Verstand haben werden, um zu merken, daß Alles, was ihnen dieser Missionär gepredigt hat, im Grund nur eitler Tand ist.

Ich glaube also und möchte mit Andern dafür eintreten, daß die volkswirtschaftlichen und eisenbahnpolitischen Interessen nicht nur des ganzen Kantons, sondern auch der einzelnen Landesgegenden und einer großen Anzahl von Bürgern unseres Kantons für die Erwerbung der Bahn sprechen.

Bezüglich des finanziellen Punktes hoffe ich, und zwar nicht nur in ganz allgemeinen Ausdrücken, sondern an der Hand der Zahlen bewiesen zu haben, daß die Lage keine so desperate ist, und daß im Fall der Erwerbung im Jahr 1879 die Defizite aufgehört haben, und unsere Rechnungen wieder mit Aktivsaldo schließen werden, wobei ich nochmals darauf aufmerksam mache, daß in diesem Expose der Finanzlage der neuen Einnahmequellen keine Rechnung getragen ist, wohl aber der Erwerbung der Bahn. In der Hoffnung also, Sie in dieser Hinsicht einigermaßen beruhigt zu haben, und daß andere Begabtere Ihnen diese Seite der Frage noch weiter auseinanderzusetzen werden, möchte ich mich Denjenigen anschließen, welche wünschen und hoffen, daß nicht nur der Große Rath, sondern auch das Volk die Ratifikation des Kaufes aussprechen möge.

Herr Präsident Mit Rücksicht auf die Bedeutung der vorliegenden Frage möchte ich der Freiheit der Rede nicht zu nahe treten. Immerhin bitte ich die nächsten Redner, der vorgerückten Zeit Rechnung zu tragen. Ich glaube, es sei dies der Sache ohne Nachtheil und um so mehr gefordert, als mir von verschiedenen Seiten Mittheilung gemacht worden ist, daß einzelne Mitglieder des Rathes sich um sieben Uhr entfernen müssen, und da es wünschenswerth ist, daß die Angelegenheit heute zum Abschluß gebracht werde.

Sezler. Ich hänge nicht daran, mich irgendwie ausführlich über diese Frage zu äußern. Ich kann aber nicht umhin, als Mitglied der Kommission zu erklären, daß ich mit den Argumenten und dem Schluß des Herrn Andreas Schmid schon in der Kommission und hier im Großen Rathe voll-

ständig einverstanden gewesen bin. Herr Schmid hat mir in seiner heutigen Rede völlig aus dem Herzen gesprochen, und ich will daher nicht in Wiederholungen eintreten.

Wir beide haben die ganze Ostwestbahngeschichte als Kommissionsmitglieder durchgemacht und uns auch dort zusammengefunden in einem ungefähr gleichen Muth und Vertrauen auf die Zukunft, und wir haben es nicht zu bereuen. Sie haben heute aus dem berebten Mund des Herrn Marti gehört, daß die in der Staatsbahn angelagten Kapitalien allmählig in eine vollständige Verzinsung hineingewachsen sind. Und es ist wohl zu beachten, daß uns dabei kein Aktienkapital verloren gegangen ist, sondern daß wir die Bahn um den kostenden Preis erworben haben. Wir hatten freilich in schlechten Momenten überall mit Zweifel zu kämpfen, und es wurde ein Versuch gemacht, uns zur Verpachtung zu bewegen. Aber der Große Rath sagte, Gott sei Dank, entschieden Nein und entschloß sich, noch länger zuzusehen, und die Erfahrung hat ihm Recht gegeben.

Wenn nun eine Bahn, wie diese, im Verlauf von 12 bis 14 Jahren allmählig in eine vollständige Verzinsung ihres Kapitals hineingewachsen ist, warum sollte eine Bahn nicht ihr Kapital verzinsen können, von dem 14 Millionen Verluste abgehen? Denn Derjenige, welcher die Bahn kauft, kauft sie um den Preis, welcher geboten worden ist, mit einem Rabatt von 14 Millionen. Kauft sie die Centralbahn, so hat diese den Rabatt, und der Kanton Bern gibt ihr daran Fr. 9,435,000. Kauft sie hingegen der Kanton Bern, so kann er erwarten, daß diese Fr. 9,435,000, wovon die Fr. 150,000 Steigerungskaution überhaupt nicht verloren sind, allmählig noch in einen Zinsgenuß hineinwachsen. Wir haben es mit der Bahn in eine schlechte Zeit getroffen, aber es fragt sich, ob es nicht besser wird. Wenn Sie mit den Finanzmännern reden, werden Ihnen diese alle sagen, man solle immer dann kaufen, wenn Jedermann decouragirt ist, und nicht zu der Zeit, wo Jedermann kaufen will.

Daran reiht sich bei mir die Ueberzeugung, daß, wenn wir noch in dem Stadium wären, wo die Aktien der Centralbahn 500—600 galten, wir die Bahn nicht um Fr. 8,475,000 ersteigert hätten, sondern daß alsdann die Centralbahngesellschaft die Bahn um jeden Preis an sich gebracht hätte. Glücklicherweise haben wir es aber in einer Zeit getroffen, wo sie schlecht steht, und nun soll jedes Mitglied des Großen Rathes bedenken, daß er für den Staat Bern, der nicht stirbt, nicht so rechnen soll, wie ein einzelner Rechner für sich thun müßte. Der Staat, der sich ewig erneuert, kann eine Rechnung auf längere Zeit machen und anfängliche Defizite bei seiner Kapitalanlage bezahlen, in der begründeten Hoffnung, daß später nicht nur das Kapital, sondern sogar die Aktien in etwelchem Maße sich verzinsen werden.

Von diesem Standpunkt aus braucht es für mich gar keinen Muth, dem Bernervolk anzurathen, es solle die Bahn ja ankaufen; ich bewundere im Gegentheil Diejenigen, die den Muth haben, dem Volk zu sagen, es solle ein Kapital von Fr. 9,435,000 verloren geben. Ich empfehle Ihnen dringend die Annahme des Vorschlags. (Beifall.)

3 y r o. Es haben bis dahin die Vertreter fast sämtlicher Landestheile geredet, nur noch Niemand aus dem Oberland. Ich habe hier und da die Frage aufwerfen hören: Was sagt das Oberland? Wie ist die Stimmung dort? Ich bekenne offen: Zur Stunde ist die Stimmung daselbst noch eine sehr getheilte. Diese Frage nach der Stimmung des Oberlandes hat einige Berechtigung. Sie entspringt dem Zweifel, ob wohl das Oberland, trotzdem es von den vielen, vom Staate Bern ausbezahlten Eisenbahnsubventionen noch nichts erhalten hat, und trotzdem die ihm in Aussicht gestellten Subventionen so hoch hängen, daß es sie nicht

erreichen kann, noch soviel Patriotismus besitze, um auch im gegenwärtigen kritischen Augenblick zum Kanton und zur bernischen Eisenbahnpolitik zu stehen.

Ich glaube deshalb, daß es in einem solchen Moment Pflicht ist, wenigstens eines Repräsentanten der betreffenden Gegend, seine Meinung offen auszusprechen. Diese Meinung geht dahin — und sie ist, soviel ich gehört habe, auch die der Vertretung des Oberlandes, — daß das Oberland, obgleich es oberflächlich betrachtet, am ersten Grund hätte, die Betheiligung an neuen Opfern abzulehnen, dennoch in dieser hochwichtigen Frage seiner bisherigen Haltung nicht untreu werden soll.

Ich will nicht in eine Erörterung darüber eintreten, ob wir dieses Geschäft vom eisenbahnpolitischen, volkswirtschaftlichen und finanziellen Standpunkt aus machen sollen. Diese Fragen sind heute hinlänglich erörtert worden, und zwar in einer Weise, daß ich glaube, in dieser Hinsicht sei die Meinung des Großen Rathes gemacht. Ich habe die Ansicht, daß wir ja freilich vom finanziellen Standpunkt aus es nicht verantworten könnten, Dasjenige, was wir bereits in dem Unternehmen haben, dadurch zu verschmerzen, daß wir nicht noch dieses neue Opfer bringen. In volkswirtschaftlicher Beziehung haben die theilgenommenen Gegenden, trotzdem die Bahn erstellt wird und fährt, ob wir sie betreiben oder nicht, ein großes Interesse daran, daß Bern im Besitz dieser Linie bleibt, indem ihre Hoffnungen auf die Anschlußbahnen an diese Stammelinie eben dadurch bedingt sind. Was den eisenbahnpolitischen Standpunkt anbetrifft, so hat Ihnen heute Herr Marti deutlich und unumwunden gesagt, daß ja freilich die Zubahnen ein Interesse an der Erwerbung dieser Linie haben, und wenn er es nicht so deutlich gesagt hat, als er es hätte thun können, so hat bereits ein Vorredner den Grund dafür angegeben.

Ich habe aber zur Annahme des Vorschlags noch einen besondern Grund, der für mich durchschlagend ist. Ich glaube, der Kanton Bern kann zur Stunde nicht anders, als die Bahn um $8\frac{1}{2}$, beziehungsweise 10 Millionen erwerben. Wir können nicht, ohne allem demjenigen untreu zu werden, was wir bis dato in Eisenbahnsachen gemacht haben, und ohne uns selber zu desavouiren, den Ankaufspreis als zu theuer erklären. Ich stelle mich einfach auf diesen Boden: Als wir im Jahre 1871 die Frage an die Hand nahmen, ob nicht die Stumpfbahn Bern-Langnau bis nach Luzern fortgesetzt werden solle, sagten wir, wir haben Fr. 6,600,000 oder wenn man die 2 Millionen von der Ostwestbahn her dazu rechnet, Fr. 8,600,000 unrentables Kapital in dieser Linie. Denn das ist Thatsache, daß in diesem Zeitpunkt das Kapital, das wir in der Linie hatten, nicht viel mehr abwarf, als was nöthig war, um die Betriebskosten zu decken. Nun rechneten damals die Regierung, die Großrathskommission und der Große Rath so: Wir müssen diesem Kapital noch 2 Mill. nachwerfen, um es gut zu machen. Fr. 1,750,000 übernahm der Staat, Fr. 250,000 die bernischen Gemeinden, und weitere 2 Millionen verlangte und erhielt man vom Kanton Luzern. Wir brachten also ein neues effektives Opfer von 2 Millionen, und zwar steht es fest, daß dieß in der Ueberzeugung geschah, es sei die Bahn von den verschiedenen Gesichtspunkten aus, dem volkswirtschaftlichen, dem finanziellen und dem eisenbahnpolitischen, schließlich so viel werth als sie kostete. Man nahm damals ferner an, es müsse noch ein Obligationenkapital von $7\frac{1}{2}$ Millionen aufgebracht werden, das sich im Verlauf der Zeit auf 10 Millionen erhöhte, und es haben, auf diese Berechnungen gehend, die Gläubiger ihre Gelder eingelegt. Da sich aber schließlich ein Defizit herausgestellt hat, so war hier allerdings eine Mißrechnung vorhanden Seitens der Initianten, welche die Bahn bis nach Luzern fortsetzen wollten, d. h. sämtlicher Behörden, des Großen Rathes und des Volkes, aber auch auf Seite der Gläubiger, die diese Berechnungen acceptirten. Der Krach trat ein, indem in Folge verschiedener nachtheiliger Faktoren und zu knapper Berechnung die 10 Millionen nicht langten und ein Defizit von $3\frac{1}{2}$ bis 4 Millionen zum Vorschein kam. Nun finde ich

von meinem Standpunkt aus, es wäre nicht recht und nicht moralisch, wenn wir von diesen Kalamitäten und Mehrkosten absehend wieder auf das Jahr 1871 zurückkommen und uns fragen wollten: Ist denn eigentlich die Bahn, von der wir damals annahmen, sie sei auf jeden Fall für den Kanton Bern mehr werth, noch effektiv $8\frac{1}{2}$ oder 10 Millionen werth? Es fragt sich, ob es in unserer Stellung liegt, uns noch günstiger von dieser Linie loszumachen, als wenn wir die Folgen dieser Mißrechnungen, Mißgriffe und anderer Kalamitäten tragen.

Ich erkläre, daß ich über dieses Bedenken nicht hinauskommen kann. Ich habe mich seiner Zeit sehr für die Ansicht gewehrt, daß das Unternehmen eine Aktiengesellschaft und keine Staatsbahn sei; allein ich habe schon damals erklärt: Wenn diese Frage so entschieden ist, wie sie entschieden werden muß, so sollen die Behörden und das Volk soweit gehen als immer möglich, um Diejenigen, die im Vertrauen auf Ihre Berechnungen ihr Geld eingelegt haben, vor Schaden zu sichern. Ich glaube also, die Ehre des Kantons sei bei dieser Angelegenheit theilhaftig, und es sei unter der Würde der Behörden und des Volkes, wenn wir im gegenwärtigen Moment sagen wollten: Die Bahn ist nicht einmal $8\frac{1}{2}$ Millionen werth. Wir müßten uns den Vorwurf machen, leichtfertig die Kapitalien der Bürger in dieses Unternehmen hineingesprengt zu haben. Es ist ein Akt der Gerechtigkeit und der Billigkeit, wenn alle diejenigen, die sich irrend ihre Gelder eingeschoffen haben, einander diese Kalamität tragen helfen, mit andern Worten, wenn einerseits der Kanton Bern noch ein kleines Opfer bringt, damit die Obligationäre noch zu dem Rest kommen, denn sie jetzt retten können, und auf der andern Seite die Obligationäre auch eine kleine Einbuße machen.

Persönlich halte ich dafür, es lasse sich rechtfertigen, wenn auch den Lieferanten und Unternehmern, die ihre Arbeit in das Unternehmen gesteckt haben, etwas gegeben würde. Diese Frage haben wir aber heute nicht zu berühren. Wenn die bernische Eisenbahnpolitik nicht im Stiche gelassen wird, und wir unsere Finanzen überhaupt wieder ordnen, wird sich zeigen, ob wir nicht auch in dieser Richtung etwas thun können.

Ich möchte Sie schließlich bloß noch auf einen andern Umstand aufmerksam machen, der mit dieser Frage im Zusammenhang steht. Es ist nicht das erste Mal, daß sich der Kanton Bern in Finanzkalamitäten befindet. Es ist mir zufällig die Erinnerung an eine solche Kalamität aus der bernischen Vorzeit aufgestiegen. Vor ungefähr 500 Jahren, in der gloriosen Zeit der Stadt Bern waren auch die Finanzen des Staates sehr engagirt und er stand überschuldet da, freilich nicht in Folge des Eisenbahnfiebers, sondern in Folge von Krieg, verursacht durch die Tendenz der damaligen Herrscher, ihre Macht auszudehnen. Das war in der zweiten Hälfte des vierzehnten Jahrhunderts, bald nach dem Laupenkrieg, als Bern den niedern Adel in der Umgegend zu Boden gedrückt hatte und im Begriffe stand, im wohlverstandenen Interesse des Staates eine Herrschaft nach der andern zu erwerben und zu kaufen, in jenen gloriosen Zeiten der Stadt, als die Bubenberges Jahrzehnte lang das Szepter führten und die Stadt merkwürdiger Weise mit den Herrschaften, die sie durch Kauf oder durch Eroberung erworben hatte, auf dem besten Fuße stand. Damals als Bern eine Zahlung zu machen hatte, um das Lehenrecht über Thun zu erwerben, und als es später Thun und Burgdorf ankaupte, wußte es nicht, wo das Geld dazu nehmen. Es entstand auch Unwille unter der Bürgerschaft, und ein Geschichtswerk der neuern Zeit schildert uns nur die damalige Stimmung derselben und die Handlungsweise der Regierung, und ich glaube, es ist gar nicht überflüssig, wenn wir in solchen Augenblicken, wie der gegenwärtige, ein wenig zurückzublicken, wie man sich damals benommen hat. Bern, das in Fehde stand mit den Grafen von Kyburg, von denen es Thun und Burgdorf gekauft hatte, das auch mit dem Herzog Leopold von Oesterreich angebunden hatte, wußte fast nicht wo wehren. Es war verschuldet, so daß es fast nirgends mehr Geld fand. Es

mußte Gelddarlehnen zu 10 % machen und die Landschaft Oberhasle — das steht zwar nicht in jenem Geschichtswerk, aber es ist wahr und in der Chronik dieses Thales zu lesen — bezahlte der Stadt mit 600 Pfund die Steuern auf 10 Jahre voraus, um sie aus der momentanen Kalamität retten zu helfen. In der Regierung sank der Muth; man schrak zurück und bekam den Schlotter, trotzdem man die richtige Politik in's Feld geführt hatte, die Bern groß gemacht hat. Die Folge davon war, daß das Volk unwirksam wurde, und daß sogar neue Wahlen angeordnet wurden, denen dann allerdings einige Mitglieder der Regierung zum Opfer fielen. Vier andere hingegen, der Schultheiß an der Spitze, wurden wiedergewählt und gerade wie wir jetzt ein neues Finanzprogramm entworfen haben, so wurde damals durch ein neues Finanzgesetz den Schulden entgegen gearbeitet. Die Landschaften sprangen bei und gaben Geldbeiträge, und das Volk legte sich selber eine Steuer von $2\frac{1}{2}$ % des Vermögens auf. Es ist das buchstäblich wahr, und Sie mögen mir nun erlauben, Ihnen einige wenige Stellen aus dem betreffenden Geschichtswerk abzulesen:

„Der Krieg dauerte schon in das dritte Jahr hinein“ — nämlich der Krieg mit den Grafen von Kyburg und indirekt mit Leopold von Oesterreich, der sich auch dabei betheiligte — „und fing an für die Berner, der errungenen Vortheile ungeachtet, drückend zu werden. Als sie denselben unternahmen, hatten sie bereits eine große, von den ausgebehten Käufen herrührende Schuldenlast, welche seither noch zugenommen hatte und auf sechzigtausend Gulden gestiegen war, die zu zehn Prozent verzinst wurden. Vermuthlich war auch der bedrängten Finanzen wegen die Belagerung von Burgdorf aufgegeben worden. Die Steuern reichten nicht mehr hin, um mit den Kriegskosten auch die Schulden zu bezahlen;“ — akkurat wie heutzutage — „man mußte zu Zwangsanleihen schreiten, welche aus erhöhten Steuern zurückbezahlt werden sollten. Allein anstatt den Gläubigern Wort zu halten, schrie man gegen sie, „sie seien mächer und abbrecher.““ — Soweit hat man's, Gott sei Dank, heute nicht gebracht, so zu sprechen; allein damals führte die Regierung momentan in ihrem Unmuth diese Sprache. — „Der Rath entwickelte nicht die Energie, welche die Lage erforderte; als das Geld knapp zu werden anfang, wurde auch der Krieg nicht mehr mit dem gehörigen Nachdruck geführt. In der Bürgerschaft entstand gleichzeitig mit dem Unwillen gegen die erhöhten Steuern auch Unzufriedenheit gegen die Kriegsführung.“ — Jetzt wäre das nun die Kriegsführung mit den Eisenbahngesellschaften. — „Es bildete sich eine Opposition, welche das Mißtrauen gegen die Regierung schürte, indem sie die Vermuthung laut werden ließ, daß die Grafen von Kyburg Anhänger im Rathe hätten, und daß diese es seien, welche ein energisches Vorgehen gegen dieselben hintertrieben.“ Dann folgt als Anmerkung über die damaligen Geldverhältnisse folgendes Zitat aus einer Urkunde: „In derselben Zeit als man thuno koste entlehnt man geld ze Berne von wittwen und von andern erbarn lüten und gab man inne darum brief mit der statt anhangendem ingesiegel, daz man sie fründlich bezalen wolle uf der nächsten tell. Das beschah nit und sind nit bezalt das doch groß sünd ist und übel stat; und da danach die Statt aber anging umb gelt, da wellt der statt niemant gelt lihen und muß man groß gelt usbrechen ze basel, ze friburg im brißgau . . . je das hundert umb zehen.“ Nun folgt, was weiter geschah, die Quintessenz des Finanzgesetzes, das erlassen wurde, und die Neuwahl des Rathes, worauf es zum Schluß heißt: „Der neugewählte Rath besaß das Zutrauen der Bürgerschaft, welche ihm mit Opferwilligkeit entgegenkam. Es gelang ihm, mit der Ordnung in den Finanzen auch den Kredit der Stadt wieder herzustellen. Die zu dem hohen Zinsfuß von zehn Prozent auf auswärtigen Plätzen aufgenommenen Anleihen wurden mit fünfprozentigem Gelde abbezahlt, welches die eigenen Bürger vorstreckten. Zur Bezahlung dieser Schuld wurden die Steuern bis auf sechs Pfennig vom Pfund, d. i. auf $2\frac{1}{2}$ Prozent des Vermögens

erhöht und dafür die Selbstschätzung der Steuerpflichtigen als Grundlage angenommen.“

Ich will Sie mit diesen Zitaten nicht weiter aufhalten und bloß bemerken, daß das Alles zu lesen steht in dem Geschichtswerk unseres verstorbenen Kollegen, des Herrn Großraths v. Wattenwyl von Dießbach, und von ihm mit Urkunden belegt wird, so daß also die historische Richtigkeit dieser Zitate nicht angezweifelt werden kann.

Es hat mir nun den Eindruck gemacht, es sei der gegenwärtige Fall ein ganz analoger. Ich als Mitglied des Großen Rathes könnte es nie und nimmermehr verantworten, namentlich nachdem uns heute nachgewiesen worden ist, daß mit Rücksicht auf unsere in der Zurbahn angelegten Gelder die Lage des Kantons Bern keine so desparatete ist, wie noch vor einiger Zeit angenommen wurde, die Flinte in's Korn zu werfen und unsere Eisenbahnpolitik aufzugeben.

Ich könnte mich freilich nicht dazu verstehen, den Ausfall auf den Rechnungen der letzten Jahre und denjenigen, der für die nächsten Jahre in Aussicht steht, zusammen im Betrage von circa 7 Millionen, durch indirekte Steuern zu decken, wie sie im Finanztableau vorgesehen sind. Allein ein Trost ist bei mir der, daß wir selbst bei dem jetzigen Steuergesetz mit einer Erhöhung von $\frac{1}{2}\%$ aus den Verlegenheiten herauskämen, und wenn wir statt der vorgeschlagenen andere ebenso rationelle und ebenso erziehbare Steuern einführen würden, so könnten wir uns nach meiner Ansicht aus dieser Misere herausziehen, ohne, wie man sagt, eine unrichtige Sache zu machen. Ich glaube, auch der Bund ist krank, wie wir; aber wenn der Bund, so unpopulär es ist, von indirekten Steuern zu reden, die Energie und den Muth hätte, den Eingangszoll auf Tabak, Cigarren u. s. w. einigermaßen zu erhöhen, und den Verkauf dieser Artikel im Innern der Schweiz mit einer Patentssteuer zu belegen, ähnlich wie wir die Wirthschaften behandelt haben, so wäre ihm geholfen, und er hätte hinreichende Finanzen, um nicht nur die Militärausgaben zu bestreiten, sondern auch diejenigen gemeinnützigen Werke zu unterstützen, welche in der Bundesverfassung vorgesehen sind. Im Kanton Bern aber wüßte ich noch verschiedene andere Steuern, die populärer wären, als die Erhöhung der Handänderungsabgabe, die ich als ein unglückliches Korrektiv betrachte, und wenn auf diesem Wege, durch Einführung eines rationellen, gerechten und billigen Steuersystems einerseits und durch Vermehrung der indirekten Steuern auf die nicht zum Leben nothwendigen Gegenstände andererseits vorgegangen wird, so trage ich die Ueberzeugung, daß wir in Zeit von einigen Jahren wieder aus den Finanznöthen heraus sind, und daß wir es dann im höchsten Grade bedauern würden, wenn wir in einem kritischen Augenblick wegen eines verhältnißmäßig kleinen Opfers, das man noch von uns forberte, alle die direkten und indirekten Vortheile, die uns aus den Eisenbahnen zufließen, für alle Zukunft dahin gegeben hätten.

Ich will nicht weitläufiger sein, sondern schließe und empfehle Ihnen mit aller Wärme die Ratifikation des Steigerungsangebots, respektive der Vorlage der Mehrheit.

Ott, Berichterstatter der Mehrheit der Kommission. Sie werden es dem Berichterstatter der Mehrheit der Elferkommission nicht verübeln, wenn er noch einige Worte an Sie richtet. Ich werde mich der Kürze befleißigen und kann Ihnen auch mittheilen, daß der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes erklärt hat, er habe seinerseits nichts mehr beizufügen. Es ist daher anzunehmen, Sie werden in kürzester Zeit von diesem nun wirklich einläßlich besprochenen Thema erlöst sein. Indessen werden Sie bei der Wichtigkeit der Sache begreifen, daß ich noch einige Worte anzubringen wünsche, nachdem gestern und heute so viele bedeutende Neben in diesem Saale Wiederhall gefunden haben. Wenn die Könige bauen, so haben die Kärner zu thun, und so ein armer Berichterstatter kommt sich auch einigermaßen wie ein Kärner vor.

Tagblatt des Großen Rathes 1877.

Herr v. Sinner hat sich gestern darüber aufgehalten, daß die Zurbahnen ein Vertragsverhältniß eingehen wollen; er hat nicht mit Unrecht gesagt, die Zurbahnen seien der Staat und wenn sie schlechte Geschäfte machen, so leide darunter der Staat. Dieß ist allerdings richtig, man kann es aber eben nicht allen Leuten recht machen. Hätten die Zurbahnen die Sache von der Hand gewiesen, so würde Herr v. Sinner wahrscheinlich ausgerufen haben: Seht, die Zurbahnen wollen nichts von der Sache, es ist ein schlechtes Geschäft. Dieses Argument scheint mir daher etwas herbeigezogen, um den Handel seitens der Minderheit der Kommission und deren Berichterstatter, der ja so gewandt ist, zu plädiren. Er war so gewandt, daß er mir eine Berechnung einigermaßen unrichtig darstellte; es war keine Hysterie, sondern bloße Geschwindigkeit. Er hat nämlich an der Hand des Vorschlages an die Obligationäre aus dem Bericht vom 28. Dezember nachgewiesen, daß die Bahn mit den Defiziten bis Ende 1885 Fr. 9,800,000 koste; das beruhe auf der Rechnung, daß die Bahn 6 Millionen werth sei, man müsse also noch 2 Millionen dazu schießen, das mache 10 Millionen und $2\frac{1}{2}$ Millionen dazu erbe 12 $\frac{1}{2}$ oder 13 Millionen. Herr v. Sinner hat wohl gewußt, daß der Vorschlag an die Obligationäre den Bahnwerth auf Fr. 8,235,000 stellt, also annähernd auf die gleiche Summe, die wir jetzt für die Bahn zahlen sollen. Ich möchte mir nicht $2\frac{1}{2}$ Millionen in der Geschwindigkeit eskamotiren lassen.

Ferner hat Herr v. Sinner gesagt, man habe da andere Grundlagen der Rechnung gemacht, er hat dabei aber verschwiegen, daß man nur noch ungünstigere, aber keine günstigere hinzugesetzt hat. Herr v. Sinner hat die mathematischen Berechnungen schon lange vorher in den Händen gehabt, und ich erinnere mich wohl, daß mein verehrter Kollege und früherer Schulkamerad ganz gut abgebraicht rechnen kann. Mir hat die Haltung des Herrn Heß besser gefallen, der sagte: Ich nehme an, die Rechnung sei richtig, aber die Prämissen anerkenne ich nicht.

Herr v. Sinner hat auch von den Betriebsausgaben gesprochen. In der letzten Sitzung sind diejenigen anderer Bahnen angeführt worden, welche alle weit geringer sind, als diejenigen, die wir präliminirt haben. Wir sind von 88,7 % bis auf 64,3 %, im Mittel auf 73 % gegangen, während keine andere schweizerische Bahn so große Betriebsausgaben hat.

Es hat sich noch ein anderer kleiner Rechnungsfehler eingeschlichen bezüglich des Tableau's, das man Menu genannt hat. Auf demselben ist der Zins des Anleihe's für den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn jeweilen mit Fr. 450,000 verrechnet. Das war nicht die Meinung des Sprechenden, sondern es glaubte derselbe, mit der Reserve einer Million werde man die Zinsausfälle während den ersten 4 Jahren decken und nachher allfälligen neuen Vorschußkonto etabliren. Der Regierungsrath ist, wie es scheint, anderer Ansicht: er nimmt die Fr. 450,000 zur Verzinsung auf, auf der andern Seite aber zieht er auch den Reinertrag der Bern-Luzern-Bahn in Berechnung. Wenn aber Herr v. Sinner darauf hinweist und auf der andern Seite sagt, die 10 Millionen seien bald gefressen, so ist das ein double emploi. Wenn wir mit einander rechnen wollen, so wollen wir es ehrlich thun. Ich füge übrigens zu Händen des Herrn Zyro, der uns schon mit Steuern aller Art unterhalten hat, bei, daß dieses Tableau mir nicht so beunruhigend scheint. Wir entnehmen demselben, daß 1879 wieder Mehreinnahmen eintreten werden, obwohl es keine neuen Einnahmequellen berücksichtigt, die doch ohne Zweifel werden geschaffen werden. So schwarz braucht man also die Sache nicht anzusehen wie Herr v. Sinner.

Ähnlich verhält es sich mit den schlechten Zeiten der Bahnen. Es ist durchaus unrichtig, daß alle Bahnen schlecht marschiren. In der Schweiz ist dies nur bei denjenigen der Fall, welche schlecht manövertirt und sich überladen haben. In Frankreich und in England rentiren die Bahnen gut. Ich werde später vielleicht noch Gelegenheit haben, in der Stadt Bern darüber zu sprechen.

Es ist also nicht richtig, zu glauben, die Eisenbahnen haben eine Art Kartoffelkrankheit. (Heiterkeit.) Etwas Anderes aber ist wahr, daß nämlich die Baukosten der Eisenbahnen in 10 Jahren doppelt so hoch zu stehen kommen werden als jetzt, daß sich also ihr Werth bis dahin verdoppeln wird.

Wenn Herr v. Sinner sagt, er hätte 6 Millionen geben können, so erwidere ich darauf: die Differenz von $2\frac{1}{2}$ Millionen ergibt zu $4\frac{1}{2}\%$ einen Zins von Fr. 110,000. Ich will nicht wiederholen, daß ein Mitglied der Minderheit sogar auf 7 Millionen gehen wollte, wobei wir nur eine Zinsdifferenz von Fr. 67,000 gehabt hätten. Motivirt nun ein jährlicher Zins von Fr. 110,000 das Zurücktreten von der ganzen Frage? Ich sage nein; denn die Fr. 110,000 finden sich vollständig wieder bei den Zura-bahnen, sei es, daß diese nach dem Vorschlage des Herrn Andreas Schmid einen billigeren Betriebsvertrag abschließen, sei es, daß sie mehr rentiren. Ich erlaube mir da, mich etwas freier auszusprechen, als es Herr Zura-bahndirektor Marti gethan hat. Er hat bereits angedeutet, daß die allgemeinen Administrationskosten nicht wesentlich geringer sein können, ob die Zura-bahnen 100 Kilometer mehr oder weniger betreiben. Ich will Ihnen nicht mit Zahlen lästig fallen, allein das ist klar, daß den Zura-bahnen direct eine Summe von Fr. 40—50,000 zu gut kommt, indem sie ihre allgemeine Administration selbstverständlich in dem Betriebsvertrage einrechnen, wie es jede andere Bahn gethan haben würde, obwohl diese Administration durch die Verwaltung dieses Bahnstückes nicht wesentlich vertheuert wird. Ferner ist unzweifelhaft, daß durch den Anschluß in Luzern die Zura-bahnen bedeutende Vortheile im Personenverkehr haben werden. Wenn ihre Linien von der französischen Ostbahn bis nach Luzern reichen, so werden sie einen ganz bedeutenden Personenverkehr aufzuweisen haben. Daß die Acquisition der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton den Zura-bahnen ganz bedeutende finanzielle Vortheile verschafft, mögen sich die Herren aus dem Jura merken. Ich begreife gut, warum Herr Marti sich darüber nicht eingehend ausgesprochen hat. Er konnte und durfte dieß nicht thun, weil er sein Unternehmen bei einem verneinenden Votum des Volkes nicht von vornherein einigermaßen in Mißkredit bringen konnte. Das ist also unzweifelhaft, daß für die Zura-bahnen ein bedeutender Mehrwerth eintritt, an welchem natürlich in allererster Linie der Staat partizipirt. Die $2\frac{1}{2}$ Millionen und noch mehr verlieren wir somit bei den Zura-bahnen, wenn wir den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn nicht genehmigen.

So steht das Geschäft. Ob Sie nun dasselbe machen wollen oder nicht, sei Ihrem Ermessen anheimgestellt.

Herr Heß hat von Katastrophen gesprochen. Solche können bei allen Bahnen vorkommen, indessen haben wir hier speziell den Oberbauerneuerungsfonds dafür da. Was den Millionenvorschuß betrifft, so hat die Kommission ihn keineswegs verrechnet. Sie kann nichts dafür, daß er in der Staatsrechnung von 1875 figurirt, sondern das hat der Große Rath gethan. Die Kommission hat sich ja deutlich dahin ausgesprochen, daß sie darüber zu geeigneter Zeit Anträge bringen werde. Sie hält aber den gegenwärtigen Moment nicht für passend, und ich bin daher im Falle, Namens der Kommission den Antrag zu stellen, es sei auf Ziffer 3 des Antrages Heß dermal nicht einzutreten, welche sich auf die Vorlage des Millionenvorschusses an das Volk bezieht.

Herr Scheurer verharret immer in seinem Unglauben bezüglich der Rentabilität der Bahn. Ich will ihm nichts beweisen, ihm jedoch zu bedenken geben, daß, wenn man Dinge, von deren Unrichtigkeit man überzeugt ist, dem Großen Rathe immer wieder vorbringt, man auch nicht die beste cause haben muß. Herr Scheurer redet nämlich wieder von den großen Ausgaben, welche in den Bahnhofen Bern und Luzern werden gemacht werden, und an denen die Bern-Luzern-Bahn auch werde partizipiren müssen. Herr Scheurer ist auch im Besitze eines Exemplars des Vertrages der Centralbahn mit den Pariser Häusern, und darin steht deutlich, daß bis Ende 1881 für den neuen Bahnhof in Bern Fr. 500,000

und für den Bahnhof in Luzern gar nichts ausgesetzt ist. Es wird da also nur eine ganz kleine Verzinsungsquote auf die Bern-Luzern-Bahn fallen. Das sind Bölimannen, die man da macht. Ebenso verhält es sich mit den Reklamationen, von denen Herr Scheurer gesprochen hat. Der Kanton Luzern hat seit 1874 ein neues Schwellenbaugesetz, nach welchem die Anwohner eines Flusses, wenn auf der andern Seite geschwellt wird, sich selbst behelfen müssen. Wenn da einige Prozesse anhängig sind, so gibt dieß etwas Advokatenfutter, von Bedeutung aber ist die Sache nicht. Ich kann das mittheilen, weil ich diese Frage studirt habe und mir vom Massaverwalter darüber habe Aufschlüsse ertheilen lassen. Auf die Frage der Langenthal-Bauwylbahn will ich nicht eintreten. Wenn die Centralbahn so weit ist, daß sie diese Linie bauen kann, so ist dann jedenfalls auch unsere ganze Eisenbahnsituation eine brillante.

Ich muß mir erlauben, mit einigen Worten noch den Herrn Zura-bahndirektor Marti zu ergänzen. Es betrifft das eine Angelegenheit, die in der letzten Zeit in den Zeitungen besprochen worden ist und die hier kurz erwähnt werden mag, nämlich den Bau eines Administrationsgebäudes auf der Großen Schanze. Ich habe mich hierüber ganz genau orientirt und mir die Rechnungen vorlegen lassen. Ich kann Ihnen mittheilen, daß der ganze Bau, das Terrain nicht inbegriffen, nicht höher als auf Fr. 600,000, inklusive Mobiliar, zu stehen kommen wird. Das ist also dieser Palast, von dem man sagte, er koste Millionen! Man sieht, die Zura-bahn versteht zu bauen. Durch die Erstellung dieses Gebäudes erzielt sie bedeutende Vortheile. Bisher waren ihre Büreaux an verschiedenen Orten zerstreut, in Folge dessen beträchtliche Miethzinsen bezahlt und keine gehörige Aufsicht geübt werden konnte. Uebrigens ist die für den Bau verwendete Summe nicht aus dem Fonds der Zura-bahn selbst geschöpft worden, sondern sie hat ein Hypothekendarlehen von Fr. 400,000 aufgenommen und Fr. 200,000 aus alten Parzellen dazu verwendet, die man im Bahnhofs-Biel verkauft hat. Direct wird die Zura-bahnverwaltung dadurch in keiner Weise belastet. Man mag daraus auch entnehmen, was für gute Freunde die Zura-bahn hat, namentlich in unserer städtischen Presse, die sich jeweilen Mühe gibt, ihr etwas anzuhängen! Das Gebäude ist freilich für die gegenwärtigen Bedürfnisse der Zura-bahn zu groß, allein ich hoffe, wir werden dazu kommen, in demselben auch die Centralbahn freundlich mitzubehalten. (Heiterkeit.) Ich hoffe, es werde die Zeit kommen, wo die Flagge mit dem weißen Kreuze im rothen Felde über dem Gebäude flattern wird.

Ich will noch zwei Zahlen mittheilen, da ich heute noch eine Rechnung gemacht habe und zwar speziell zu Händen des Herrn v. Sinner, dem ich sie nachher zur Prüfung vorlegen werde. Sie haben gesehen, welchen Werth die Bahn nach den bisher angenommenen Prämissen hat. Ich nehme nun für die Anleihen, statt einer Verzinsung von 5% , eine solche von $4\frac{1}{2}\%$ und einen Emissionskurs von 97% an. Ich berechne also da die Anleihekosten. Da ergibt sich nun für die Bahn auf den frühern Grundlagen auf 31. Dezember 1885 ein Werth von Fr. 8,000,000 und auf Ende 1890 ein solcher von mehr als Fr. 10,000,000, im Mittel Fr. 9,478,000. An diese Berechnungen zu glauben oder nicht, ist Sache des Vertrauens. Es wird sich überhaupt in der ganzen Frage zeigen müssen, wer Zutrauen und Glaube an die Zukunft hat, und auch das Volk wird sich entscheiden müssen, ob es zu Denen stehen will, welche Zutrauen haben und durch dasselbe bisher auch Erfolge aufzuweisen hatten, oder aber zu Denen, die in Allem verzweifeln und stille stehen wollen.

Gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen als Vertreter der Stadt Bern. Ich halte dafür, die Stadt sei bisher gegenüber dem Kanton nicht zu kurz gekommen, sondern sie habe, wenn sie auch jeweilen ihre Verpflichtungen redlich erfüllt, doch bedeutende Vortheile gehabt. Ich anerkenne vollständig, daß die städtische Gemeindeverwaltung sich bisher stets auf dem Boden großer Oekonomie und weiser Sparsamkeit bewegt hat. Große Opfer hat sie dem Kanton

nicht gebracht, allein durch Alles, was dieser that, ist sie immer größer und stärker geworden. Herr v. Sinner hat von Billigkeit gesprochen. Da aber sage ich: Gerade die Stadt Bern soll, der Billigkeit angemessen, für die Bahn etwas thun, damit andere Landestheile später auch zu ihren Bahnen gelangen. Wir wollen in der Stadt Bern nicht satisfaits sein, wir wollen nicht sagen: Wir haben unsere Sache, jetzt mögen die Andern selbst zusehen, ob sie etwas erhalten oder nicht.

Ich glaube überhaupt, wir sollen an unserer Eisenbahnpolitik festhalten, wodurch das Zusammenhalten der verschiedenen Landestheile gefördert wird. Ich habe den Muth nicht, unsere Eisenbahnpolitik zu zertrümmern. Herr v. Sinner hat den verschiedenen Landestheilen schöne Dinge in Aussicht gestellt, die man mit den 10 Millionen machen könnte. Ich denke, daß Volk werde wohl prüfen, und es wird nach analogen früheren Fällen ermeßen können, wer Die sind, welche ihm Steine, und wer Die, welche ihm Brod geben wollen! Ich empfehle lebhaft die Anträge der Mehrheit der Kommission. (Beifall.)

Herr Präsident. Es ist mir nachträglich mitgetheilt worden, daß die Minderheit der Kommission und die Herren v. Wattenwyl und Heß sich auf einen Antrag vereinigt haben, welcher mit dem Antrage der Kommissionsminderheit übereinstimmt, doch mit folgendem Zusatz am Schlusse des ersten Alinea's: „mit dem Antrage, die Ratifikation nicht zu erteilen.“ Es geht demnach der Antrag der Kommissionsminderheit nun dahin:

„Der Große Rath des Kantons Bern beschließt:

„Der Ankauf der Eisenbahnlinie Bern-Luzern auf den Namen des Kantons Bern um den von der hiezu bestellten Kommission des Großen Rathes an der Steigerung vom 15. Januar 1877 abhin gebotenen Kaufpreis von Fr. 8,475,000 wird am 11. März dem Volk zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt mit dem Antrage, die Ratifikation nicht zu erteilen.“

„Die Ratifikation des Volkes schließt diejenige des Großen Rathes, wie dieselbe von der Steigerungskommission verlangt wird, in sich.“

Immerhin hält Herr Heß die Ziffer 3 seines ursprünglichen Antrages fest, welche dahin geht: „es solle gleichzeitig, jedoch in einer besondern Abstimmung, die Ausgabe der Fr. 935,000, welche der Regierungsrath an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft gemacht, dem Volke zur Abstimmung vorgelegt werden.“

Auf die Anfrage des Herrn Präsidenten erklärt Herr Heß, daß er nur für den Hauptantrag eine Abstimmung durch Namensaufruf wünsche.

Dieses Begehren wird von mehr als 20 Mitgliedern unterstützt, und es hat somit die Hauptabstimmung unter Namensaufruf stattzufinden.

Abstimmung.

1) Für den Antrag Heß betreffend den Vorschuß von Fr. 935,000 38 Stimmen.
Dagegen 168 „

2) Für den Antrag der Regierung und der Kommissionsmehrheit 162 „
nämlich die Herren Aellig, Anken, Arn, Bähler, Bangerter, v. Bergen, Berger, Bieri, Bircher, Böhlen, Bohnenblust, Böhren, Boivin, Born, Botteron, Brand in Urjenbach, Brand in Bielbringen, Bruder, Brunner, Bucher, Bühlmann, Bürki, Burren, Burri, Bütigkofen, Charpié, Chodat, Chopard, Donzel, Droz, Ducommun, Engel, Etter, Fahrni-Dubois, Feß, Feller, Flück, Friebl, Galli,

Gäumann, Geiser-Deutenberger, Geiser in Dachselden, Gerber in Steffisburg, Girardin, v. Graffenried, Gugger, Gurtner, Gygar in Seeberg, Häberli in Bern, Häberli in Münchenbuchsee, Halbmänn, Hänni in Röniz, Hauert, Hauser, Hegi, Hennemann, Herren in Mühleberg, Herzog, Hofmann, Hoffstetter, Huber, Hurri, Jmer, Imobersteg, Jndermühle, Jolissaint, Joost, Kaiser in Büren, Kaiser in Grellingen, v. Känel, Karrer, Käsermann, Kiener, Kilchenmann, Klage, Koetschet, Kohli in Bern, Kohli in Schwarzenburg, König, Kuhn, Kummer in Bern, Kummer in Nienstorf, Ledermann, Lehmann-Gunier, Lehmann in Rüetligen, Lehmann in Langnau, Lehmann in Bellmund, Lenz, Linder, Locher, Luder, Mader, Marti, Mauerhofer, Meyer, Michel, Mischler in Bern, Mischler in Wählern, Monin, Morgenthaler, Möscher, Mühlemann, Müller in Tramlingen, Nägeli, Nußbaum in Runkhofen, Nußbaum in Worb, Oberli, Ott, Peter, Plüß, Racle, Rebmann, Renfer in Lengnau, Renfer in Bözingen, Riät, Rosselet, Röthlisberger in Herzogenbuchsee, Ruchti, Rüfenacht-Moser, Schertenleib, Scherz, Schmid Andreas in Burgdorf, Schmid Rudolf in Burgdorf, Schneider, Schori, Schwab in Nidau, Schwab in Grafenried, Seßler, Sieber, Sigri, Spring, Stalder, Stähli, Stämpfli in Bern, Stämpfli in Jäzowl, Sterchi, Stettler in Lauperswyl, Stettler in Eggswyl, Streit, Thönen, Trachsel in Mühletturnen, Uetschi, Walther in Radelfingen, Wampfler, v. Werdt, Vermuth, Wiener, Wildbolz, Willi, Wit, Würsten, Wüthrich, Wyß, Wytttenbach, Zeeßiger, Zeller, Zingg, Zoss, Zumkehr, Zürcher, Zurbuchen, Zyro.

Für den Antrag der Kommissionsminderheit 57 Stimmen, nämlich die Herren Althaus, Ambühl, v. Büren, Burger in Angenstein, Chappuis, Dähler, Deboeuf, Dick, v. Erlach, Gynnann, v. Jellenberg, Jeune, Jleury, Jolletête, Gerber in Stettlen, Gfeller in Oberwichtach, Gfeller in Bern, v. Groß, Gruber, Grünig, v. Grünigen, Herren in Niederscherli, Heß, Hofer in Bolloddingen, Hofer in Hasli, Hofer in Oberdiezbach, Hornstein, Jobin, Kellerhals, Koller in Münster, Kiechti in Rüegsaufschachen, Lindt, Meister, Moschard, Pape, Prêtre, Quelo, Reber in Muri, Reber in Niederbipp, Rebetez, Riser, Röthlisberger in Walkringen, Scheibegger, Scheurer, Seiler, v. Siebenthal, v. Sinner, Sommer, Stämpfli in Nettligen, Steiner, Steullet, Trachsel in Niederbütschel, Vermeille, Walther in Krauchthal, v. Wattenwyl, Wirth, Wurtemberg.

Laut schriftlich eingelangten Erklärungen würden, wenn sie anwesend gewesen wären, gestimmt haben:

1) für den Antrag des Regierungsrathes und der Kommissionsmehrheit:

die Herren Burger in Laufen, Müller in Sumiswald, Vogel, Zumwald.

2) für den Antrag der Kommissionsminderheit mit dem Amendement v. Wattenwyl:

Herr Schatzmann.

Der Herr Präsident gibt Kenntniß von einer Zuschrift des Herrn Obergerichtes Hobler, wodurch derselbe um Entlassung von seiner Stelle auf 1. April nachsucht.

Diese Zuschrift geht zur Berichterstattung an das Obergericht.

Nach dem Namensaufrufe sind 225 Mitglieder anwesend; abwesend sind 22, wovon mit Entschuldigung: die Herren Burger in Laufen, Fattet, Flückiger, Gouvernon, Grenouillet, Gygax in Bleienbach, Hofer in Bern, Kohler in Bruntrut, Lehmann in Lokwyl, Leibundgut, Mägli, Müller in Sumiswald, Reichenbach, Ritschard, Roth, Schatzmann, Schmid in Wimmis, Schüpbach, Vogel, Zumwald; ohne

Entschuldigung: die Herren Amstutz, Greppin, Hänni in Zugwyl, Jaggi, Keller, Spahr, Werren.

Schluß der Sitzung um 7 Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Verichtigung: Seite 66 hievon, Spalte I, Zeile 21 von unten lies: „Bevölkerung“ statt „Beziehung“.

Vierte Sitzung.

Samstag den 10. Februar 1877.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 180 Mitglieder anwesend; abwesend sind 67, wovon mit Entschuldigung: die Herren Bucher, Burger in Laufen, Fattet, Flückiger, Gou-
vernon, Grenouillet, Gygar in Bleienbach, Hegi, Hofer in Bern,
Kilchenmann, Kohler in Bruntrut, Lehmann in Rüdtligen,
Lehmann in Lognol, Leibundgut, Mägli, Meyer, Morgen-
thaler, Müller in Sumiswald, Ruzbaum in Worb, Reichen-
bach, Ritschard, Roth, Schatzmann, Schmid in Wimmis,
Schüpbach, Vogel, Zumbach; ohne Entschuldigung: die
Herren Amstutz, Arn, Brand in Bielbringen, Burren, Bütig-
kofer, von Erlach, Etter, Gynmann, Geiser-Leuenberger,
Gfeller in Oberwiltach, Greppin, Grünig, v. Grünigen,
Gygar in Seeberg, Hänni in Luzern, Hennemann, Hofer in
Bolloddingen, Hoffstetter, Hornstein, Jaggi, Imobersteg, Jander-
mühle, Kaiser in Grellingen, Keller, Koller in Münster,
Lehmann-Gunier in Biel, Mauerhofer, Pape, Peter, Plüß,
Queloz, Reber in Niederbipp, Renfer in Lengnau, Renfer in
Bözingen, Rößliberger in Wolklingen, Schertenleib, Schmid
Andreas in Burgdorf, Schneider, Stähli, Werren.

Die Protokolle der beiden gestrigen Sitzungen werden
verlesen und genehmigt.

Tagesordnung :

Bericht der Kommission über den Vortrag betreffend die Mehrkosten der Militäranstalten in Bern.

v. Werdt, als Berichterstatter der Kommission. In
Folge eines Vortrages der Baudirektion haben Sie im No-
vember v. J. eine Kommission bestellt mit dem Auftrage, „den
Stand der Militärbauten, sowie die Ursache der Kredit- und
Devisenüberschreitungen zu untersuchen und darüber Bericht zu
erstatten; dieselbe ist ermächtigt, zu diesen Untersuchungen
Fachmänner beizuziehen.“ Am 19. Dezember trat die Kom-

mission zum ersten Male zusammen und beschloß, es solle
nicht nur untersucht werden, wie es beim Bau zugegangen,
woher die Devisenüberschreitungen rühren, sondern es sollen
Preise wie Ausmaße, überhaupt die Baurechnungen verifizirt
und untersucht werden, wie gebaut werde. Die Kommission
glaubte, dieß gegenüber Gerüchten, welche herumgeboten wurden,
sowohl dem Volke als der Regierung und der Bauleitung
schuldig zu sein. Ferner sollte untersucht werden, was noth-
wendig noch erstellt oder beschafft werden müsse, um die finan-
zielle Tragweite möglichst genau zu bemessen. Herr Bau-
meister Studer wurde mit der technischen Untersuchung
beauftragt, und es wurde ihm Herr Architekt Urfer in In-
terlaken beigeordnet. Letzterer ist dem Unternehmen fremd,
er ist ein tüchtiger Architekt und war mehreren Mitgliedern
von den Ausmessungen beim Thunerhofe her bekannt. Leider
starb Herr Studer, nachdem er kaum die betreffenden Arbeiten
begonnen hatte. Herr Urfer hatte diese nun allein zu besorgen,
unter Beiziehung des erforderlichen Hülspersonals.

Die Gründe der Verlegung der Militärbauten sind Ihnen
bekannt. Die bisherigen Zustände waren unhaltbar und
nöthigten zum Neubau. Zudem hatte man in Folge der An-
nahme der neuen Bundesverfassung Aussicht, bei zweckmäßiger
Anlage der Militäranstalten einen Waffenplatz zu erhalten.
Es bestellte daher der Große Rath, nachdem eine Gesellschaft
wegen Uebernahme der fraglichen Bauten bezügliche Anträge
gestellt hatte, am 31. März 1871 eine erste Kommission und
beschloß sodann auf den Antrag derselben und der Regierung
am 3. Februar 1872 Folgendes:

„1) Die Verlegung der Militäranstalten aus dem Innern
der Stadt und der Neubau derselben auf dem Beundensfelde
werden grundsätzlich beschlossen in dem Sinne, daß die lau-
fende Verwaltung durch diese Veränderung nicht belastet
werden soll.

„2) Es sei die Frage, ob die Mannschaften in großen
Kasernen oder in kleinen Kompagniekasernen (Baraken) unter-
zubringen sei, noch einer einläßlichen Untersuchung zu unter-
stellen.

„3) Der Regierungsrath werde beauftragt, mit der Ge-
meinde Bern, betreffend die unentgeltliche Ueberlassung des
nöthigen Grund und Bodens in Unterhandlung zu treten. Er
werde ferner beauftragt, mit den Bundesbehörden eine Ver-
einbarung auf obiger Grundlage anzustreben.

„4) Die bisherigen Verträge mit Plänen unterliegen der
Genehmigung der kompetenten Behörden.“

In Folge dieses Beschlusses wurde Herr Architekt Lièche
beauftragt, die nothwendigen Pläne auszuarbeiten. Ferner
wurden eine militärische und eine technische Kommission er-
nannt. Die letztere speziell erhielt die Aufgabe, den konstruk-
tiven Theil zu bearbeiten und Kostenvoranschläge festzustellen;
ferner sollte sie verschiedene vom Staate zu veräußernde Immo-
bilien, sowie das alte Zuchthaus auf den Abbruch schätzen.
Ich hatte die Ehre, Präsident dieser Kommission zu sein,
welche im Weiteren aus den Herrn Baumeister Hebler, Dähler
und Hektor Egger bestand, und zu der auch Herr Kantonsbau-
meister Salvisberg beigezogen wurde. Beide Kommissionen
arbeiteten einander gehörig in die Hände. Die jeweiligen Vor-
lagen des Herrn Lièche wurden durch beide Kommissionen
geprüft. Auskunft über deren Arbeiten geben am besten die
Protokolle und die gedruckten Rapporte der Berichterstatter.

Vorerst wurde die Frage des Barakensystems in Be-
rathung gezogen. Dasselbe wurde als unpraktisch verworfen;
auch in andern Ländern hat es sich nicht bewährt. Es wurde
daher der Bau einer festen Kaserne beschlossen. Die Pläne
erhielten eine wiederholte Umänderung, bis man sich schließlich
auf ein bestimmtes Projekt einigte. Sodann ordnete man
eine Schätzung im Verhältnisse zu andern bereits erstellten

ähnlichen Bauten nach kubischem Inhalte an. Diese Berechnungen und Pläne wurden hierauf zu weiterer Bearbeitung Herrn Tiede wieder zugestellt, und es entstanden nun seine von den Kommissionen schließlich angenommenen Kostenberechnungen vom 7. Juni und 28. September 1872, wie sie in den Beilagen zum Vortrag der Domänendirektion vom 15. März 1873, Seite 28, 29 und 30 enthalten sind. Die Ansicht der Kommission war, daß nicht der Staat, sondern entweder jene Baugesellschaft oder aber die Gemeinde Bern bauen werde. Darauf beziehen sich auch die Äußerungen des Herrn Hebler als Berichterstatter der technischen Kommission in Betreff billiger Ansätze, wenn er auf Seite 18 jener Beilagen sagt: „Der vorliegende Devis ist nach dem reinen kubischen Ausmaß der verschiedenen Gebäude zu entsprechenden Einheitspreisen per Kubikfuß berechnet. Wir bemühten uns deshalb, die angegebenen Kubikmaße derselben nach den Plänen zu verifizieren und auch die angenommenen Einheitspreise, gestützt auf unsere vielfährigen Erfahrungen zu prüfen, und wir haben die Ausmaße richtig, die Einheitspreise meist mäßig, theilweise sogar sehr billig gefunden, besonders in Betracht der in jüngster Zeit stattgefundenen bedeutenden Steigerung der Tagelöhne und des Rohmaterials.“

In der modifizierten Kostenberechnung der Zeughausanlage und Militärstallungen nach den Vorschlägen der technischen Kommission finden sich allerdings Ansätze über Nivellement des Terrains. Doch sind diese Posten etwas zu niedrig. Das Zeughausareal allein mißt über 10 Zucharten, der ganze Plan über 44. Ohne geometrische Vermessungen, die damals nicht vorlagen, war es nicht möglich, sich über die spätern nothwendigen Erdbewegungen Rechenschaft zu geben. Es finden sich dort noch weitere Details, z. B. Bligableiter, Trottoirs, Dachwasserabfluß, Befestigung der Höfe etc. Beim Verwaltungsgebäude der Zeughausanlage wurde ein Einheitspreis von 45 Gts. per Kubikfuß berechnet, während bei der Kaserne, die große, weite Räume mit wenig Zwischentheilungen hat, nur 28 Gts. angenommen war. Dieser Ansatz war offenbar zu niedrig, obwohl alle Architekten der Kommission einverstanden waren, es könne die Kaserne zu diesem Preise ausgeführt werden. Herr Hebler sagt darüber in seinem Berichte: „Auch hier ist das kubische Ausmaß der Gebäude (Kaserne, Kantine und Hallen) nachgerechnet und richtig und sind die Preisansätze den Verhältnissen entsprechend gefunden worden.“

Die Kostenberechnungen vom Juni und September 1872 ergeben folgende Resultate und basirten auf folgenden Voraussetzungen:

1) Zeughausanlage mit Verwaltungsgebäude und Werkstätten. Hier waren in erster Linie die Angaben des damaligen Zeughausverwalters v. Steiger maßgebend. Ferner wurde Platz für eine gewisse Anzahl Gewehre verlangt, dann in 4 Magazinen 24 Abtheilungen für je 24 Fuhrwerk gleich dem Bestand von 4 Bataillonen zu 6 Fuhrwerken; ferner Raum für die Kriegsfuhrwerke in Linie und Park für 3 Batterien und für diejenigen des Genie's, der Kavallerie und der Sanitätsstruppen, Alles nach taktischen Einheiten getrennt; im Weiteren unten für die Fuhrwerke und oben für die weitere Kriegsausrüstung der speziellen Korps. Mit Anschirrschuppen, Bassins etc. war diese Anlage auf Fr. 1,345,000 devisirt.

2) Stallungen und Reitbahn. Platz für 250 Pferde mit Lagerraum darüber für 400 Mann. Da sollten zwei Batterien zugleich bespannt werden können, und überdies sollte Platz vorhanden sein für die Offizierspferde zweier Infanteriebataillone oder für die Pferde von drei Kavalleriekompanien. Dieß war schon nothwendig mit Rücksicht auf unsere kantonalen Bedürfnisse. Der Devis belief sich auf Fr. 372,000.

3. Kaserne. In dieser war Raum zu schaffen für zwei

Bataillone mit Spezialwaffen, unter Umständen für drei Bataillone, somit, die Kompanie zu 250 Mann gerechnet, Raum für 1,800 Mann, eventuell aber für 3,000 Mann. Die Schlaffäle waren für 62 Mann = $\frac{1}{4}$ Kompanie. Dabei waren weite, lichte, aber geschlossene Gänge und kein Souterrain angenommen, und die übrigen für eine Kaserne nöthigen Räumlichkeiten waren möglichst zweckmäßig im Hauptbaue zu vertheilen, wobei die Kantine außerhalb zu erstellen war. Die Kaserne war devisirt auf Fr. 1,260,000

Rechnen wir dazu die Devissummen für die Zeughausanlage mit 1,345,000 und für die Stallungen und Reitbahn mit 372,000 so gelangen wir zu einer Summe von Fr. 2,977,000

Auch diese Kostenberechnung konnte nur eine annähernde sein. Zu genauerer Berechnung solcher Bauten genügt eine Zeit von wenigen Monaten nicht, sondern es ist dafür ein ganzes Jahr nothwendig.

In der Summe von Fr. 2,977,000 waren, wie es im Berichte des Herrn Hebler ausdrücklich heißt, nicht enthalten die Kosten für Grund und Boden, für Baumpflanzung und Anlagen, für Wasser- und Gaszuführung, für Wasser- und Gasinstallation, für Dolananlage, für mechanische Ausrüstung der Werkstätten (Dampfmaschine etc.), für Mobiliar und für Bon- und Zufahrten, Einfriedigungen etc. Hierüber konnten damals keine Vorlagen gemacht werden, sondern es war Sache späterer einlässlicher Untersuchung. Ein Theil dieser Objekte fällt in die mit der Gemeinde Bern getroffene Vereinbarung.

Für ein Kommissariat mit kleinem Spital wurde eine runde Summe von Fr. 273,000 bestimmt. Dieß ergibt mit obigen Fr. 2,977,000

eine Summe von Fr. 3,250,000

Eventuell wurde von der technischen Kommission für Vorarbeiten, Experten, Pläne, Bauleitung etc. ein weiterer Ansatz von 250,000 angenommen, ich sage eventuell, weil man damals nicht wußte, wie es sich damit verhalten werde. Damit steigt der Devis der technischen Kommission auf Fr. 3,500,000

Dieser Ansatz wird in den Verhandlungen mit der Gemeinde Bern angeführt, wie sich aus Seite 38 der Beilagen vom März 1873 ergibt. Die Gemeinde Bern war damals, gestützt auf ein Gutachten des Herrn Hebler, geneigt, für diesen Betrag die Ausführung dieser Bauten zu übernehmen. Da es sich aber in der spätern Vorlage der Domänendirektion nur um die reine Bausumme handelte, so wurden dort bloß die Fr. 3,250,000 aufgezinst.

Nach Feststellung der Pläne und Kosten begannen Verhandlungen mit der Gemeinde Bern. Anfänglich zerstritten sich dieselben, zwar nicht weil die Gemeinde um den genannten Betrag nicht bauen wollte, sondern weil man sich über den Preis verschiedener Immobilien, welche die Stadt übernehmen sollte, nicht einigen konnte. Nun trat der Selbstbau in den Vordergrund. Man fand, es sei zweckmäßiger, die Ausführung so wichtiger und ausgedehnter Bauten in den Händen zu behalten; auch sah man bezüglich des Waffenplatzes Anordnungen des Bundes entgegen. Wenn auch die Gemeinde Bern gebaut hätte, so wäre das Resultat wahrscheinlich das nämliche gewesen; sie würde sich voraussichtlich an die ursprünglichen Pläne gehalten haben, so daß spätere Aenderungen theurer hätten bezahlt werden müssen. Vom Selbstbau ausgehend wurden mit der Stadt Bern weitere Unterhandlungen gepflogen, welche am 19. März 1873 zum Abschlusse eines Vertrages führten, wonach die Gemeinde Bern unentgeltlich $44\frac{1}{3}$ Zucharten auf dem Beundenfeld abtritt, ein be-

stimmtes Quantum Wasser und Gas liefert, eine Dolensanlage zur Ableitung des Abwassers in die Aare erstellt, einen den Bedürfnissen entsprechenden Exercir- und Schießplatz verzeigt und gewisse Staatsdomänen für Fr. 850,000 übernimmt. Der Beginn der Bauten wurde festgesetzt für die Zeughausanlage auf 1. Oktober 1873, für die Stallungen auf 1. Mai 1874 und für die Kaserne auf 1. Mai 1875. Auch mit dem Bunde fanden Unterhandlungen statt, und zwar Alles nach Beschluß des Großen Rathes vom 3. Februar 1873. Da aber damals der erste Entwurf der Bundesverfassung verworfen wurde, konnten sich die Bundesbehörden wegen der Abhaltung von Militärkursen und des Abschlusses von Miethverträgen nicht endgültig aussprechen. Es wurde beschlossen, gewisse Staatsdomänen allmählig zu veräußern und aus dem Erlös die Kosten der Neuanlage zu decken. Die Schätzung der betreffenden Domänen belief sich auf Fr. 4,039,000.

Nun wurde die ganze Frage dem Großen Rathe vorgelegt und von demselben am 27. März 1873 einstimmig angenommen. Auch das Volk genehmigte sie am 4. Mai des nämlichen Jahres. Hierauf ging das genehmigte Projekt von der Domänendirektion zur Ausführung an die Baudirektion über. Dieser Direktionswechsel war eines der fatalen Momente in der ganzen Militärbautenangelegenheit. Die Domänendirektion hatte sich mit Vorliebe mit der Sache befaßt und kannte alle Detail derselben. Nun gelangte die Angelegenheit an eine Direktion, welche ohnehin genug zu thun hatte; man denke nur an die programmmäßige Ausführung der Straßen- und Hochbauten im ganzen Kanton. Zudem fiel in diese Periode die Ausführung der Entbindungsanstalt, der eidgenössischen Waffenfabrik und des physikalischen Instituts. Nun lag ihr noch die Ausführung der Militärbauten im Betrage von 3½ Millionen in verhältnißmäßig kurzer Bauzeit ob. Dieß war offenbar zu viel und eine Ueberladung einer Direktion, von der man weiß, daß ihr fleißiger und gewissenhafter Vorsteher sich so mit dem gewaltigen Detail seiner Verwaltung abgibt, daß er krank wird, während Untergebene vielleicht weniger zu thun haben.

Es wurde nun die Bauleitung über Zeughausanlage und Stallungen an die Herren Töche und Eggmann übertragen. Der mit diesen abgeschlossene Vertrag erhielt am 16. August 1873 die Genehmigung des Regierungsrathes. Für diese Bauten wurden detaillirte Pläne ausgearbeitet, und am 1. Oktober 1873 wurden die Arbeiten für die Zeughausanlage in Angriff genommen. Das Zeughaus sollte bis am 15. September 1875 bezogen werden. Im großen Ganzen würde nach den ersten Dispositionen gebaut, doch wurde später das Kommissariat mit dem Verwaltungsgebäude vereinigt. Anschirrschuppen, Bassin, Munitionslaboratorium wurden weggelassen, das Portal sammt vordem Abschluß einfacher gehalten und die Ausrüstungshallen für Mannschaften gestrichen. Auf der andern Seite wurde das Verwaltungsgebäude erhöht, eine zweite gedeckte Verbindungsbrücke angebracht, die Magazine für Kriegsfuhrwerke etwas größer angelegt, zwei Vorrathsschuppen zu Magazinen des Kommissariats mit zweitem Stockwerk ausgebaut u. s. w.

Am 1. Mai 1874 begann der Bau der Stallungen. Damit trat ein komplizirter Geschäftsgang ein, und es entstanden Verlegenheiten. Im Jahre 1874 wurde die neue Bundesverfassung angenommen und infolge dessen eine neue Militärorganisation erlassen. Da stellte es sich heraus, daß bezüglich der Infanterieinstruktion Bern nur Waffenplatz für die dritte Armee-division werde, so daß von 20 bernischen Bataillonen künftig nur 12 in Bern und die übrigen in Luzern und in der Westschweiz instruiert werden. Dagegen zeigten sich die Bundesbehörden geneigt, Bern zu einem der Kavalleriewaffenplätze der Westschweiz

zu erheben, wenn bei den Militärstallungen eine zweite Reithahn erstellt werde, um zwei Kavallerieklassen zugleich instruiren zu können, und wenn zur Abhaltung von Wiederholungskursen Stallungen für weitere 150 Pferde mit entsprechendem Logierraum für Mannschaften nebst Jouragemagazin und Hufschmiede gebaut werden. Die bernische Militärdirektion erstattete hierüber am 12. Dezember 1874 dem Regierungsrathe Bericht und stellte den Antrag, es sei Alles aufzubieten, um auch diesen Waffenplatz zu erhalten. Sie machte darauf aufmerksam, daß starke Nachfrage vorhanden sei, daß infolge der neuen Organisation Bern ohnehin einen erheblichen Theil der Militärschulen verliere, was aber an einem Orte abgehe, das sollte am andern wieder ersetzt, und der schönen Anlage die gehörige Garnison gesichert werden. Die Militärdirektion war der Ansicht, es könne ein großer Theil der Mehrkosten durch Weglassung gewisser Bauobjekte bei der Zeughausverwaltung gedeckt werden; übrigens habe laut § 22 der neuen Bundesverfassung der Bund den Kantonen für die Benützung der Militärbauten eine billige Entschädigung zu leisten. Dieser Antrag auf Vergrößerung der Stallungen wurde vom Regierungsrathe genehmigt und der Baudirektion zur Vollziehung überwiesen.

Bereits am 22. Januar 1875 wandte sich das schweiz. Militärdepartement an die bernische Militärdirektion und drang darauf, daß Bern sich wegen des Kavalleriewaffenplatzes entscheide, indem man sonst genöthigt wäre, sich anderweitig umzusehen; wenn Bern einzutreten gedente, so müssen die Bauten so gefördert werden, daß bis zum 20. Juli des nämlichen Jahres in den im Bau begriffenen Lokalitäten eine Rekrutenschule mit 130 bis 150 Pferden abgehalten werden könne. Die bernische Militärdirektion rapportirte darüber dem Regierungsrath und bemerkte, da es sich bei Vergrößerung der Stallungen nur um Wiederholungskurse handle, welche nur während kurzer Zeit des Jahres abgehalten werden, so könne man sich mit einfacheren und billigeren Konstruktionen behelfen. Sie schloß mit dem Antrage, es seien die Direktionen der Domänen, der Bauten und des Militärs, als Spezialausschuß der Regierung, zu beauftragen, umgesäumt Vorschläge über Erstellung weiterer Stallungen für 150 Pferde und eines Jouragemagazins vorzulegen. Dieser Antrag wurde am 3. Februar 1875 vom Regierungsrathe genehmigt mit dem Zusatz, es werde der Baudirektion der bestimmte Wunsch ausgesprochen, es möchten die nöthigen Mehrarbeiten bis den 20. Juli beendigt sein. Laut Programm brauchten die Stallungen erst Mitte September 1875 bezogen zu werden.

Bereits am 25. Januar 1875 hatte die Baudirektion die Bauleitung wegen Vergrößerung der Stallungen und verkürzter Bauzeit, sowie wegen Aenderung bei der Zeughausanlage angegangen. Am nämlichen Tage antwortete die Bauleitung in einem höchst interessanten Schreiben, welches Einsicht gewährt in die damalige Sturm- und Drangperiode und ein Bild gibt von der Gemüthsverfassung, in welcher sie sich infolge gesteigerter Anforderungen befand. Ich will den Brief im Auszuge mittheilen:

Die Bauleitung äußert ihre nicht geringen Besorgnisse und nennt die Lage eine kritische. Die Stallungen seien den 1. März 1874 zu bauen angefangen worden und hätten so zu sagen ausschließlich für Organisation der Artilleriebespannungen dienen sollen. Von eidgenössischer Kavallerie war nicht die Rede. Pläne, Devis, Termin waren demnach eingerichtet und zwar nach dem Termin zum Bezug des Zeughauses, auf 15. September 1875. Nun, nachdem die Arbeiten in vollem Gange, wünsche die eidgenössische Militärbehörde aus Bern einen eidgenössischen Kavalleriewaffenplatz zu machen. Zugleich werden Umänderungen aller Art ver-

langt, auch von andern, nicht die Stallungen betreffenden Plänen, und dadurch die Kostenvoranschläge nicht mehr haltbar gemacht. Und doch seien die bezüglich Pläne, die man nun ändere, von den kompetenten Behörden sanktionirt. Dadurch große Verlegenheit, nicht nur wegen voraussichtlicher Kreditüberschreitung, sondern auch wegen Einhaltung der ursprünglichen Termine. Der 20. Juli 1875 als Termin für vergrößerte Stallungen und doppelte Reitbahn sei zu kurz. Die Architekten wollen keinerlei Garantie übernehmen. Sie fragen, wer eigentlich befehle, alle die gewünschten Aenderungen und Mehrarbeiten sofort auszuführen, und wer sie, die Bauleitung, bei einer Kreditüberschreitung entlaste. Die Architekten fragen, ob sie sich ferner den Wünschen des eidgenössischen Waffenchefs (der Kavallerie) für die Details der Ausführung zu fügen hätten. Sie setzen voraus, die Baudirektion werde alle Garantie übernehmen und die betreffenden Befehle erteilen. Dann verlangen sie aber Kompetenz, in außerordentlicher Weise vorzugehen; der regelmäßige Geschäftsgang könnte nicht mehr eingehalten werden. Auch bezüglich der Zeughausanlage sieht die Bauleitung Verlegenheiten voraus. Auch hier verschiedene Aenderungen der Pläne infolge der neuen Militärorganisation. Sie stellt den bestimmten Antrag, die Militärstallungen sollen erst auf Ende August zur Benutzung übergeben werden.

Den 2. Februar schreibt die Bauleitung wieder, bei gegenwärtigem Stande der Arbeiten seien genaue Kostenberechnungen unmöglich; sie müsse sich mit ungefährer Angabe voraussichtlicher Mehrkosten begnügen u. s. w. „Wir fügen noch einmal hinzu, daß, was an uns liegt, wir unser Möglichstes leisten werden, daß wir nichts versäumen wollen, was die Bauten fördern kann, wenn für die zu ergreifenden Hilfsmittel und daherigen Mehrkosten Sie uns nicht verantwortlich machen wollen,“ u. s. w.

Hierauf wurde ein neues Projekt ausgearbeitet mit einfacher Zusammenstellung von Belastung und Entlastung nach dem Hauptdevisé. Darüber wurde am 25. Februar 1875 Bericht erstattet. Infolge des regierungsräthlichen Beschlusses vom 3. Februar 1875 erhielt die Bauleitung Weisung, die Mehrarbeiten sofort an die Hand zu nehmen und mit größter Energie zu betreiben. Den 10. März 1875 antwortete die Regierung dem Bundesrathe, sie befinde sich erst jetzt in der Lage, wegen des Kavalleriewaffenplatzes Zusagen zu machen, da die Gemeinde Bern erst den 4. März wegen eines geeigneten Infanterie- und Kavallerie-Manöverirplatzes entschieden habe. Obgleich die Bundesbehörden vermehrte Bauten bei kürzerer Bauzeit verlangen, so werde man dennoch jene Bauten erstellen, und zwar je nach Bedürfnis successiv; Alles unter Vorbehalt späterer gesetzlicher oder vertragsmäßiger Regulirung der in Art. 22 der Bundesverfassung vorgesehenen Entschädigung. Dagegen verlange die Regierung vom Bundesrathe, sowohl infolge ihrer Verpflichtungen gegenüber dem Großen Rathe, was die Mehrbauten betrifft, als auch wegen der Gemeinde Bern, die einen zweckdienlichen Exercierplatz zu verzeihen habe, der Bundesrath möge erklären, der neue Platz genüge für alle Bedürfnisse des Waffenplatzes Bern (den Schießplatz ausgenommen), daß die Einrichtung eines Kavalleriewaffenplatzes für die drei Divisionen der Westschweiz in Bern eine bleibende sei. Wegen der Mehrkosten von über Fr. 200,000, welche die Erweiterung von Stallungen und Reitbahn verursache, müsse diese Angelegenheit noch dem Großen Rathe zur Genehmigung vorgelegt werden. Dies anerkennt die Regierung bereits im März 1875, gelangte aber erst im November 1876 vor den Großen Rath.

Den 23. April 1875 erklärte sich der Bundesrath im großen Ganzen mit dem Exercierplatz einverstanden, hätte ihn aber etwas größer gewünscht, nämlich statt 156¼ 164 Juch-

arten. Wegen bleibenden Waffenplatzes könne er sich nicht für alle Zeiten binden, hege aber die Absicht, Bern als Hauptkavallerieplatz zu verwenden, sobald die versprochenen baulichen Einrichtungen getroffen sein werden. Außer den gewöhnlichen Kursen beabsichtige er noch Guidenschulen hier abzuhalten, so daß der Platz jährlich während 240—250 Tagen von Kavallerie benützt würde. Auf 20. Juli 1875 konnten in den Stallungen die verlangten Räume bezogen werden, jedoch nur unter Anwendung außerordentlicher Mittel. Ganz vollendet war übrigens der Bau damals noch nicht. Die neuen Stallungen sind einfacher gehalten als die früher angenommenen. Dagegen wurden in Zimmern und den übrigen Mannschaftslokalen Heizeinrichtungen angebracht. Als Jouragemagazin wurde ein alter Artillerieschuppen verwendet; später werden für Heu und Stroh die Dachräume genügen. Eine Hufschmiede, nur provisorisch erstellt, muß umgebaut werden. Speziell bei Ausführung dieser Stallungen mit Reitschule hat sich der Einfluß eidgenössischen Instruktionspersonals nur zu sehr fühlbar gemacht. Wiederholt mußten Anlagen und Einrichtungen geändert werden. Es war dies nicht im Interesse der Förderung der Arbeiten und noch weniger im Interesse unserer Finanzen.

Ich gehe über zum Kasernenbau, dem wichtigsten Punkte der ganzen Angelegenheit. Bereits Ende 1874 hatte das eidgenössische Militärdepartement gewisse Aenderungen und Vervollständigungen am ursprünglichen Projekt verlangt, welche vom Ausschusse der Regierung der Bauleitung zur Berücksichtigung überwiesen wurden. Früher hatte man die Kompagnien zu 250 Mann, jetzt aber nur noch zu 180 Mann angenommen, infolge dessen auch die Bataillone entsprechend schwächer (700 Mann) wurden. Deshalb wie auch aus Erparnißgründen schrieb die bernische Militärdirektion dem eidgenössischen Militärdepartement den 11. Februar 1875, ob eine Kaserne für nur 1350 Mann mit Schlafsälen für 45 Mann den Anforderungen hiesigen Waffenplatzes genüge, immerhin also Platz um 2 Bataillone unterbringen zu können. Diese Frage überwies das eidgenössische Militärdepartement dem Waffenchef der Infanterie zur Begutachtung. Derselbe sprach sich dahin aus, es wäre im Hinblick auf ein späteres besetztes Lager und aus militärischen Rücksichten überhaupt wünschenswerth, Bern wäre beim frühern Beschlusse verblieben, 1800 Mann Kasernenunterkunft zu geben. Es hätte alsdann bei Friedensübungen ein ganzes Regiment in der Kaserne untergebracht und mit Betten versehen werden können; so viele Mannschaft im nämlichen Gebäude unterzubringen, halte er jedoch aus sanitärischen Gründen, wie aus Gründen der Sicherheit nicht für rathsam. Eine reduzierte Kaserne könne gestattet werden, wenn man in unmittelbarer Nähe so viel Raum reservire, um später darauf eine zweite, gleich große Kaserne bauen zu können. Raum für 1350 Betten genüge, wenn noch 1000 Mann im Dachraume und Souterrain Unterkunft finden. Es entspreche dies einem Regimente in Kriegsstärke. Dagegen schlägt er Schlafräume für nur 24 statt für 45 Mann vor. In diesem Sinne beantragte das eidgenössische Militärdepartement am 5. März 1875 und schloß ebenfalls mit dem dringenden Wunsche, Schlafzimmer für nur je 24 Mann anzunehmen. Dem entsprechend erhielt die bisherige Bauleitung für Zeughausanlage und Stallungen Auftrag zu Umänderung des frühern Projektes und Ausarbeitung neuer Pläne und Berechnungen.

Das war im März 1875, zur nämlichen Zeit, als eifrig an der Umänderung der Zeughausanlage und der Vergrößerung der Stallungen gearbeitet wurde. Bereits am 1. Mai sollte mit dem Kasernenbau begonnen werden, obgleich am 9. Februar die Bauleitung geschrieben hatte, die verfüg-

baren Gelder genügen nicht. Dennoch konnten von Mitte April an, allerdings nur noch Baustützen, die Maurer- und Steinhauerarbeiten vergeben werden. Den 1. Mai 1875 konnten die Ausgrabungen begonnen werden. Es legte die Bauleitung ein Projekt für die reduzierte Kaserne im Maßstabe von $\frac{1}{100}$ vor. Dieses wurde vom Ausschusse des Regierungsrathes modifizirt, so daß erst Anfangs Juni ein zweites, umgeändertes Projekt der Baudirektion unterbreitet wurde. Dieses sollte zu genauerer Kostenberechnung im Maßstabe von $\frac{1}{50}$ umgearbeitet werden. Dazu fehlte die Zeit, auch war man wegen der innern Einrichtung nicht im Klaren. Die Frage der Heizung, die hier maßgebend ist, war noch nicht gelöst. Wenn es nun am Platze war, sich der Art einzurichten, daß auf 1. Mai 1875, wie vorgeschrieben, der Beginn der Kasernenarbeiten konstatirt werden konnte, so wäre es noch korrekter gewesen, mit dem Weiteren zu zögern, bis gehörig ausgearbeitete Pläne und Kostenberechnungen ausgearbeitet und dem Großen Rathe hätten vorgelegt werden können. Handelte es sich doch um ein ganz neues Projekt. Die Situation hätte sich bald aufgeklärt. Es wäre also Anlaß vorhanden gewesen, die ganze Militärbauteilangelegenheit vorzubringen. So wenig wie jetzt hatte damals die Gemeinde Bern einen gehörigen Schießplatz verzeigt. Somit lag nicht nur keine Gefahr in Verzögerung der Arbeiten, wohl aber in weiterm Vorgehen. Jenes der Baudirektion vorgelegte Kasernenprojekt war mit einer kurzen Baubeschreibung begleitet, datirt vom 3. Juni 1875, und schließt mit den Worten: Nach kubischen Berechnungen ähnlicher Gebäude z. B. des Administrationsgebäudes des Zeughauses, unter Voraussetzung, daß alle innern Details mit größter Einfachheit ausgeführt werden, berechnen wir die Kosten für die Kaserne auf eine Million Franken, dazu für Unvorhergesehenes Fr. 75,000, zusammen Fr. 1,075,000.

Diese Berechnung, für welche die Herren Lèche und Eggimann alle Verantwortung ablehnen, und welche auch nicht ihre Unterschrift trägt, beruht auf Irrthum. Sie stammt von einem damaligen Angestellten der Bauleitung, einem im Uebrigen ganz tüchtigen, jungen Architekten, der auch später definitiv in die Bauleitung trat. Die neue Kaserne mit ihren vielen Zwischentheilungen, mit Souterrain und nach ihrer äußern Ausstattung entspricht bezüglich der Baukosten ungefähr dem Administrationsgebäude, auf welches auch in jenem Berichte hingewiesen wird. Im Jahre 1872 schätzte die technische Kommission die Ausführungskosten des Administrationsgebäudes auf 45 Cts. per Kubikfuß. Dieser Preis mit etwa 5 Cts. Zuschlag für Preiserhöhung seit 1872 auf den Kasernenbau angewendet, gibt für die 3,678,432 Kubikfuß der neuen Kaserne Fr. 1,839,216, d. h. annähernd die 1876 von der Bauleitung in Folge einlässlicher Berechnung vorausgesehenen Kosten von Fr. 1,850,000. Statt dessen sind bei den frühern Berechnungen von Fr. 1,075,000 nur die 28 Cts. der frühern Kaserne, ohne Souterrain, mit großen hohlen Räumen, sammt etwa $1\frac{1}{4}$ Cts. Zuschlag benutzt worden. Leider von der Baudirektion acceptirt, diente diese Berechnung zum Vortrage derselben an den Regierungsrath vom 11. Juni 1875. Daß umgeänderte Kasernenprojekt, sowie dasjenige über vergrößerte Stallungen wurden vorgelegt und in langer Zusammenstellung von Belastung und Entlastung glaubte die Baudirektion, sich immer noch innert der Schranken des Voranschlages zu bewegen und verzichtete deshalb auf jegliche Vorlage an den Großen Rath. Der Regierungsrath theilte diese Ansicht, genehmigte die Vorlage und wies sie zur Vollziehung wieder an die Baudirektion zurück. Beim nämlichen Anlasse wurde ein mit der bisherigen Bauleitung, in welche nun Herr v. Rodt getreten war, auch für den Kasernenbau abgeschlossener Vertrag genehmigt, der als ein günstiger bezeichnet werden

kann. Nun folgte die Ausarbeitung der Pläne im $\frac{1}{50}$ Maßstabe. Nachdem im April 1876 wegen der Heizeinrichtung mit Herrn Sulzer in Winterthur ein Vertrag geschlossen war, konnten erst jetzt die Kostenberechnungen begonnen werden. Im August wurde der Voranschlag für die Kaserne beendet. Er gelangte mit definitiver Abrechnung für Zeughausanlage und Stallungen im Oktober 1876 an die Baudirektion und veranlaßte diese zu ihrem Vortrage an die Regierung und den Großen Rath vom November 1876. Die Kostenberechnung gestaltete sich, wie folgt:

1. Zeughausanlage.

Devis der technischen Kommission von 1872	Fr. 1,345,000
Kommissariat	„ 273,000
	<u>Fr. 1,618,000</u>
Definitive Kosten 1876	Fr. 1,566,588. 79
Dazu für Dampfmaschinenanlage, Trans-	
mission zc.	Fr. 22,378. 65
Mobiliar zum Placiren	
der Ausrüstungsgegen-	
stände	„ 13,213. 65
Pflanzungen in den	
Höfen	„ 4,000. —
Tablars im Labora-	
torium	„ 346. 93
	<u>„ 39,939. 23</u>
Die Baudirektion führt für Admini-	
strationskosten, Nivellement zc. bei	„ 3,471. 98
	<u>Fr. 1,610,000. —</u>

2. Militärstallungen.

Devis von 1872, Platz für 250 Pferde und 400 Mann mit	
nur einer Reitschule; zu überbauende Fläche von 41,000 □':	
Fr. 372,000.	
Definitive Kosten von 1872, Stallungen für 400 Pferde und	
und Logierraum für 600 Mann; zwei Reithallen; überbaute	
Fläche 74,000 □'	Fr. 788,717. 85
Zuschlag für nachträgliche kleinere Arbeiten	
und sonstige Vereinigungen	„ 1,282. 15
	<u>Fr. 790,000. —</u>

3. Kaserne.

Devis von 1872 für 1,800 Mann, ohne Souterrain,	
Fr. 1,260,000.	
Voranschlag von 1876 für 1,350 Mann, mit Souterrain	
und komplizirterer Eintheilung	Fr. 1,678,314. 10
Unvorhergesehenes 10 %	„ 171,685. 90
	<u>Fr. 1,850,000. —</u>

Die Baudirektion rechnet für Unvorhergesehenes weniger und erhält nur Fr. 1,785,000. Mit Rücksicht auf die Größe des Baues sollten die 10 % der Bauleitung beibehalten werden.

4. Vorarbeiten.

Pläne, Bauleitung, Expertisen und Kommission.	
Die technische Kommission setzte 1872 für dieses und anderes	
Fr. 250,000 an, die Bauleitung berechnete 1876 einzig für	
die erwähnten Posten Fr. 105,000.	
Fassen wir die muthmaßlichen Kosten der Militärbauteil	
zusammen, so erhalten wir folgende Zahlen:	
Zeughausanlage	Fr. 1,610,000
Stallungen mit Reitschule	„ 790,000
Kaserne	„ 1,850,000
	<u>Uebertrag Fr. 4,250,000</u>

	Uebertrag	Fr. 4,250,000
Vorarbeiten, Expertisen, Kommissionen, Pläne, Bauleitung	"	105,000
		Fr. 4,355,000

Dazu kommen noch verschiedene Ergänzungs-
bauten und Anlagen, welche laut Antrag
der Bauleitung auf " 289,000
angesetzt werden.

Zusammen Fr. 4,644,000

Was die Ergänzungsbauten betrifft, so sind hierüber Pläne und Kostenberechnungen in Arbeit. Die Kommission ist noch nicht schlüssig, wird aber bis zu nächster Großrathssitzung hierüber Bericht erstatten und Anträge stellen; voraussichtlich dürften einzelne Ansätze modifiziert werden. In obiger Summe sind nicht enthalten die Kosten der Möblirung der Kaserne. Auch dieser Punkt wird untersucht.

Die Gründe der Ueberschreitung der anfänglich berechneten Kosten sind im Allgemeinen bereits angegeben worden. In Bezug auf die Details kann ich Folgendes erwähnen:

Bei der Zeughausanlage kommen die erheblichen Terraindifferenzen in Betracht, welche bedeutender waren, als man anfänglich angenommen hatte und sich bis auf 8 Fuß beliefen. Es waren deshalb stärkere Erdbewegungen, mehr Fundationen, mehr Hartsteinsockel und größere Auffüllungen nothwendig. Ferner sind zu erwähnen die Einrichtung der Werkstätten, die Verschmelzung des Kommissariats mit dem Verwaltungsgebäude, sowie die Vergrößerung von Magazinen und Werkstätten. Trotzdem das Kommissariatsgebäude, Schuppen, Bassin u. s. w. nicht erstellt wurden, blieb man nur Fr. 8,000 unter dem ursprünglichen Devis. Bei den Stallungen und der Reitbahn war die Anlage nahezu eine doppelte. Nicht nur wurden Zubauten erstellt, sondern es mußten die einzelnen Pferdestände weiter gehalten werden. Die Bodenanlage in den Reitbahnen wurde komplizierter. Trotz der größern Anlage wurde die Bauzeit verkürzt. Beim Kasernenbau ergab sich eine Vertheuerung infolge vieler Zwischenheilungen, eines Souterrains und der Heizungseinrichtung. Die Kosten der Kaserne sind ungefähr gleich groß wie diejenigen der Kaserne in Zürich. Auch dort wird der Devis bedeutend überschritten.

Bei sämtlichen drei Hauptbaubjekten sind Posten, welche man 1872 allerdings vorgesehen, aber nicht devisirt hatte, weil damals darüber noch keine bestimmte Vorlage gemacht werden konnte. Dahin gehören die Einrichtung der Werkstätten, das Mobiliar, die Wasser- und Gasinstallation, Heizungen etc. Dazu kamen Ausgaben, die nicht vorausgesehen werden konnten, da ihre Nothwendigkeit sich erst während des Baues zeigte. Es betrifft dieß meist Gegenstände der innern Einrichtung und Neuanlagen. Eine Hauptursache der Mehrkosten liegt in der Erhöhung der Material- und Arbeitspreise. Der erste Kostenvoranschlag datirt von 1872. Seither sind diese Preise wohl um 30 % gestiegen, welche Erhöhung allerdings nur allmählig eintrat. Jeder, der in den letzten Jahren Bauten ausführte, wird diese Preiserhöhung erfahren haben. Berechnen wir dieselbe nur zu 15 %, so erhalten wir auf die Devissumme der technischen Kommission von Fr. 3,500,000 einen Zuschlag von Fr. 525,000. Ferner kommen in Betracht die vielen Aenderungen während des Baues und die Art und Weise des Vorgehens.

Was nun die Anlage des Baues anbetrifft, so war man bereits 1873 prinzipiell vom Barackenbau abgegangen und hatte die Erstellung einer festen Kaserne beschlossen. Auch die äußere Ausstattung dieser letztern sowohl, wie die der übrigen Bauten war bereits damals durch Annahme der Pläne bestimmt. Es macht dieselbe allerdings einen um so

größeren Eindruck, als Vieles aus dem prächtigen Material erstellt ist, das wir in der Nähe brechen, und das auch bei der Zürcherkaserne Verwendung gefunden hat. Diese Quader, sowie die Größe der Gesamtanlage überhaupt verleihen dem Ganzen einen gewissen monumentalen Charakter. Diese Art Luxus fällt aber weniger in Betracht, wenn man bedenkt, daß bei der verhältnismäßigen Billigkeit dieses Materials in Folge von Verträgen der Baudirektion mit den Steinbrechern in der Stockern solche Mauern nicht viel theurer als Bruchsteinmauerwerk zu stehen kommen und noch solider sind, und daß für die Einfassung des letztern immerhin Quader hätte verwendet werden müssen, besonders da, wo die Wände gewisse Dimensionen erreichen. Thüren und Fensterfassungen mußten ohnehin aus Quadern, und zwar bei den Stallungen aus hartem Stein erstellt werden, ebenso aus letztem Material auch Sockel, Treppen, Trottoirs u. s. w. Mit Ornamentik ist nicht Mißbrauch getrieben worden. Was die Sache sehr vertheuert, ist das bereits erwähnte konstante Nachgeben, und zwar nicht bloß den Weisungen, sondern sogar den Wünschen der Bundesbehörden und ihrer Delegirten. Das Bestreben, etwas Mustergültiges zu erstellen, ist lobenswerth, doch ist in dieser Beziehung des Guten zu viel geleistet worden. So wären größere Mannschafenzimmer in der Kaserne dem Gesundheitszustande unserer Truppen gewiß nicht schädlicher gewesen, als kleinere, und der ganze Bau wäre dadurch erheblich billiger gekommen. Es ist das erwähnte Nachgeben um so mehr hervorzuheben, als der Bund leider nicht leistet, was er leisten sollte. Die Kasernierungskosten allein kommen uns täglich auf wenigstens 10 Cts. per Mann ohne Beleuchtungs- und Baukosten, während bis jetzt der Bund nur 7 Cts. vergütet.

Von allen Hauptobjekten der Vorlage von 1873 ist kein einziges, wie ursprünglich projektirt, ausgeführt worden. An einen Orte wurden Bauten und Vorrichtungen weggelassen, über deren Zweckmäßigkeit die Regierung und die Kommission einig waren, und deren Ausführung der Große Rath beschlossen hatte; am andern Orte wurde eine ganze Bauanlage geradezu verdoppelt und gar bei der neuen Kaserne gleicht der Plan, nach welchem ausgeführt wird, in keiner Weise dem frühern. Doch waren alle diese Hauptpläne von den kompetenten Behörden genehmigt, und es hatten sich diese ausdrücklich die Genehmigung von Plänen und Verträgen vorbehalten. (Großrathsbeschluß vom 3. Februar 1872.) Ferner konnte nach den Mittheilungen der Bauleitung, speziell vom Januar und Februar 1875, wegen bedeutender Kostenüberschreitung kaum mehr Zweifel walten. Wenn nun das ganze Verhalten in dieser Angelegenheit kein korrektes war, wenn hiemit Tadel ausgesprochen werden muß, daß den kompetenten Behörden nicht rechtzeitig neue Vorlagen und Berechnungen gebracht wurden, und wenn Verwahrung eingelegt wird gegen ferneres derartiges Vorgehen entgegen verfassungsmäßigen Bestimmungen und Beschlüssen des Großen Rathes, so trifft dieser Tadel nicht nur die Baudirektion allein, sondern auch den übrigen Regierungsausschuß, sowie die Regierung überhaupt. Denn es wurden, allerdings nach Anträgen jener speziellen regierungsräthlichen Kommission, die jeweiligen Vorlagen der Baudirektion von der Regierung genehmigt. Die Regierung wies die Baudirektion an, bei den Stallungen verdoppelten Bau bei kürzerm Termin anzuordnen. Sie genehmigte jenen Bericht der Baudirektion vom 11. Juni 1875, und trotz ihrer Erklärung gegenüber den Bundesbehörden, worin sie bereits den 10. März 1875 der Kostenüberschreitungen und nothwendigen Vorlage an den Großen Rath erwähnt, widerlegte sie sich dennoch im Mai 1875 nicht dem Beginn eines so großartigen Baues, wie der der neuen Kaserne, obgleich es sich um ein ganz verändertes Projekt handelte und die bezüg-

lichen Studien noch viel zu wenig weit gediehen waren. Allerdings mag erwähnt werden, daß die Regierung von der guten Absicht ausging, Bern auch den Kavalleriewaffenplatz zu erwerben, daß, wie im März 1875 ein Entscheid hierüber abgegeben werden konnte, die Ausführung sofort vorgenommen werden mußte, daß zugleich der Ausbau der Zeughausanlage beförderlichst zu betreiben war, um in der Stadt abbrechen und Grund und Boden verwerthen zu können, daß Rücksichten der Ersparniß zu Reduktionen bei der Zeughausanlage veranlaßten, daß die Modifikationen am ursprünglichen Kasernenprojekt durch die neue Militärorganisation geboten waren, und daß diese konstanten Aenderungen gründliche Planvorlagen und Kostenberechnungen, sowie die Uebersicht der ganzen Sachlage außerordentlich erschwerten. Ferner hatte die Regierung nicht unterlassen, den Bundesbehörden gegenüber jene in § 22 der Bundesverfassung aufgenommene Entschädigungspflicht aufrecht zu halten. Nicht zu übersehen ist ferner, daß zu diesen Bauten auch gehört, was die Gemeinde Bern zu leisten hat. Es ist dies Bedeutenbes, und auch hier hat man sich bei Uebernahme der bisherigen Verpflichtungen über ihre Tragweite nicht gehörig Rechenschaft gegeben. Laut Berechnung, worüber Ihnen später genauere Vorlagen gemacht werden, erreichen diese Leistungen, ohne Schießplatz, einen Betrag von Fr. 1,025,000. Nimmt man den Schießplatz dazu, so werden dieselben wohl auf den vierten Theil Desjenigen, was die Militärbauten den Kanton kosten werden, kommen.

Ich komme zu den Untersuchungen des Herrn Architekten Urfer. Es ist dies eine gründliche und gezielte Arbeit. Die Resultate dieser Untersuchungen, die Zusammenstellungen von Minder- und Mehrkosten, sowie seine Kritik des Baues werden später ebenfalls gedruckt werden. Es umfaßt die Arbeit des Herrn Urfer hauptsächlich die Zeughausanlage und die Stallungen, da die Kaserne im Bau begriffen ist und hierüber noch keine geschlossenen Rechnungen vorliegen. Die Kommission begnügte sich hier noch bei Lebzeiten des Herrn Studer mit der Begutachtung der Mauerstärken. Hauptsächlich die Zwischenmauern sind infolge Unordnung der Bauleitung etwas mächtiger als projektirt war, gehalten worden. Wir überzeugten uns, daß dies im Interesse der Solidität des gewaltigen Baues durchaus geboten war, besonders da diese innern Wände häufig durchbrochen und von Luftzügen durchzogen sind. Bei der Zeughausanlage und den Stallungen dagegen haben, wo irgend möglich, Nachmessungen an der Hand der Baurechnungen stattgefunden. So bei den Maurer-, Steinhauer-, Pflaster- und Gypserarbeiten, bei denjenigen der Zimmerleute, Schreiner, Spengler u. s. w. Ebenso wurden die Dachungen nachgemessen und alles Uebrige mit Rechnungen und Belegen verglichen. Bei einigen Posten ergaben sich Differenzen, Herr Urfer erhielt Minder- aber auch Mehrmaße. Zum Theil beruht dies auf Irrungen bei den Ausrechnungen, wie sich dies leicht in den gehörig geführten Meßkontrollen nachweisen läßt. Uebrigens beruhen solche Messungen oft auf individueller Ansicht, so daß Bauten von solcher Ausdehnung und solchem Detail wohl zehnmal gemessen werden, wobei stets verschiedene Resultate erhalten werden trotz redlichster Absicht. Ferner kommt zuweilen eine Bauleitung in den Fall, in billiger Berücksichtigung gewisser Verhältnisse die Maße nicht zu genau zu nehmen. Die Untersuchungen hierüber sind nicht beendet, auch müssen Bauleitung und Unternehmer über Einzelnes noch vernommen werden. Herr Urfer erklärt ferner, die Preise, nach welchen gebaut wurde, seien die landesüblichen und durchweg mäßig, und wo irgend anwendbar, habe freie Konkurrenz obgewaltet. Die Baudirektion oder die Regierung vergaben die Arbeiten meist nach erheblichen Abgeboten. Die ganze Anlage ist praktisch, die Ausführung eine solide. Jene

Differenzen sind in Anbetracht der großen Bauten nicht von Belang. Es hat sich nicht nur erwiesen, daß nichts Unrechtes mit unterlaufen ist, sondern daß im Gegentheil die Bauleitung ihre Pflicht erfüllt und Tüchtiges geleistet hat. Es ist um so mehr angezeigt, dies zu konstatiren, als durch die einläßliche Untersuchung ihr nahe getreten wurde. Es freut mich deshalb, hier erklären zu können, daß die zur Zeit herumgebotenen ehrverletzenden Gerüchte eines jeglichen Grundes entbehren.

Auch über den Verkauf der Domänen, deren Erlös zu Deckung der Kosten der Militärbauten bestimmt war, kann ich Günstiges berichten. Laut Mittheilung der Domänen-direktion vom 31. Januar steigt dieser Erlös voraussichtlich auf Fr. 4,630,000. Im Jahre 1873 waren Fr. 4,039,000 hierfür angenommen. Die Steigerung des Werthes dieser Objekte hat ungefähr Schritt gehalten mit dem Anwachsen der Kosten für die Militärbauten. Es ist zu wünschen, daß mit dem Verkauf Desjenigen, was uns von diesen Liegen-schaften verbleibt, man sich nicht übereile, damit ein Erlös erzielt werde, welcher dem wahren Werthe, im Hinblick auf die Entwicklung der Stadt Bern und der allgemeinen Ver-hältnisse überhaupt, entspricht. Zu bemerken ist, daß die Be-träge aus dem Erlös der betreffenden Immobilien nur lang-sam verfügbar werden, während bei den Bauten je nach der Ausführung und Lieferung successiv bezahlt werden muß.

Zu Anträgen wegen Ergänzungsbauten, Möblirung der Kaserne zc. gelangt die Kommission noch nicht, da die bezüg-lichen Studien noch nicht beendet sind.

Ich habe Ihnen nun nach bestem Vermögen Bericht über die ganze Angelegenheit gegeben. In Anbetracht der präch-tigen Anlage, wie sich keine zweite in der Schweiz findet, und mit Rücksicht darauf, daß wir zu bauen genöthigt waren, daß allerdings bernisch flott, aber auch bernisch solid und gut gebaut worden ist, daß unsere Mannschaften künftig in jeder Beziehung besser als früher untergebracht sein werden, daß nichts Unrechtes am Bau haftet, und daß die anfänglich be-reits zur Deckung angewiesenen Mittel voraussichtlich auch für die Mehrkosten langen, schließe ich mit dem Wunsche, Sie möchten den nöthigen Kredit zum Ausbau gewähren und nachsichtig sein in der Beurtheilung begangener Fehler.

Noch, Regierungspräsident, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Regierung hat zwar noch durchaus keine offizielle Kenntniß von dem Rapport Ihrer Kommission; sie weiß nichts Anderes, als was sie soeben von dem Herrn Berichterstatter der Kommission gehört hat. Ich weiß nicht, ob der Schluß ihres Berichterstatters so gemeint ist, daß heute durch den Großen Rath eine eigentliche Schlußnahme gefaßt werden soll. Sie werden mir aber erlauben, trotzdem ich hier nicht eine offizielle Antwort geben kann, Ihnen einige er-gänzende Mittheilungen zu machen, um die Stellung und Hand-lungsweise der Regierung in dieser Angelegenheit in's richtige Licht zu stellen. Ich halte mich um so mehr dazu verpflichtet, weil der Herr Baudirektor in Folge von Unwohlsein abwesend ist.

Vor Allem aus muß ich konstatiren, was der Herr Be-richterstatter der Kommission Ihnen mitgetheilt hat, daß die ganze Leitung des Baues der Militäranstalten und die ganze Ausführung derselben eine durchaus korrekte und gute gewesen ist. Es freut mich, daß das heute im Großen Rath gesagt worden ist, und es wird dieß wesentlich dazu beitragen, ver-schiedene schlimme Gerüchte zu zerstreuen. Die ganze Bau-ausführung ist als eine gute und solide anerkannt worden, und in dieser Beziehung hat somit die Regierung ihren Auf-trag erfüllt, indem Sie beschlossen haben, Sie wollen schöne, gute, solide und in einem würdigen Bernerstyle erbaute Militäranstalten. Es trifft also in dieser Richtung die Re-gierung kein Vorwurf.

Die Haupteinwendungen, die gegenüber der Regierung gemacht werden, sind mehr formeller Natur. Man sagt, die Regierung hätte rechtzeitig dem Großen Rathe neue Vorlagen machen sollen, sobald eine Abänderung des Planes nothwendig geworden sei, d. h. unmittelbar nach den Verhandlungen mit den Bundesbehörden, und nicht erst, nachdem konstatiert gewesen sei, daß eine bedeutende Devisüberschreitung sich nicht mehr vermeiden lasse.

Allein Sie haben schon aus dem Bericht des Herrn Referenten der Kommission gehört, wie das zugegangen ist. Ich will es Ihnen noch mit einigen Worten verdeutlichen und darzuthun suchen, daß es der Regierung absolut unmöglich gewesen ist, früher vor den Großen Rath zu gelangen, oder daß ihr wenigstens das Gegentheil nicht als bedeutender Fehler angerechnet werden kann.

Die Anlage der Stallungen und des Zeughauses war ihrer Vollenbung nahe, als jenes Drängen der Bundesbehörden eintrat. Es traf gerade in dieselbe Zeit, wo der Bau der Kaserne hätte in Angriff genommen werden sollen, nämlich gegen den 1. Mai 1875. Damals fragte man sich, wie die Sache stehe, und die Untersuchung that dar, daß in Bezug auf den Devis der Stallungen und der Zeughausanlage eine Ueberschreitung nicht stattfinden werde, insofern eben nur die planmäßigen Arbeiten ausgeführt werden. Man glaubte sogar, es werde noch eine Ersparniß stattfinden können. In diesem Sinne berichtete die Baubirektion an die Regierung.

Nun handelt es sich darum, ob man auf Verlangen der Eidgenossenschaft oder des Bundesrathes noch mehr Stallungen machen wolle, nämlich für 400 Pferde, statt für 250, um so einen Kavalleriewaffenplatz zu bekommen. Wir glaubten mit dieser Angelegenheit vor den Großen Rath treten zu sollen; allein es war damals keine Zeit dazu. Der Bundesrath setzte uns das Messer auf die Brust; wir mußten uns entschließen, hätten aber gleichwohl abweisenden Bescheid gegeben, bis der Große Rath gesprochen, wenn nicht die Untersuchung der Bauleitung und der Baubirektion konstatiert hätte, daß man mit dem Devis für Zeughaus und Stallungen, und wahrscheinlich auch mit demjenigen für die Kaserne auskommen könne.

Die Eidgenossenschaft sagte damals: Wenn ihr Stallungen für 400 Pferde macht, so braucht ihr die Kaserne statt für 1800 nur für 1350 Mann zu machen. Hierauf räsonnierte die Baubirektion, voraussetzend, die Devise seien richtig, wozu man damals Grund hatte, so: Wenn die Kaserne für 1800 Mann Fr. 1,260,000 kostet, was kostet sie für 1350 Mann? Rechnet man es aus, so findet man eine Kostensumme von 1 Million. Die Baubirektion kam also freudig vor den Regierungsrath und sagte: Wir können mit der Ersparniß, die wir an der Kaserne machen, die Stallungen ohne Devisüberschreitung bauen; mithin haben wir dem Großen Rathe keine Mittheilung zu machen, als höchstens die, daß wir hoffen und glauben, der Devis werde nicht überschritten werden. Kurz, es war dem Großen Rathe damals nicht viel mitzutheilen, und er hätte uns wahrscheinlich geantwortet: Es freut uns, wenn mit dem Devis ihr auskommen könnt; aber wir wollen dann lieber von der Sache reden, wenn sie fertig ist. Die Zeit drängte; wir mußten einen Entschluß fassen und glauben, dies auf uns zu nehmen zu können, da keine Devisüberschreitung damit verbunden sei.

Nun will ich auch mit wenigen Worten auf den ursprünglichen Devis zurückkommen. Herr v. Werdt hat Ihnen bereits gesagt, daß für die Zeughausanlage ein Einheitspreis von 45 Rappen devisirt gewesen sei, und daß dieser sich so ziemlich als richtig herausgestellt habe, daß dagegen für die Kaserne bloß 28 Rappen devisirt waren, weil die damalige technische Kommission in Verbindung mit dem Architekten den

Bau derselben so einrichtete, daß er nur ein Minimum von Aufwand erforderte, so daß ich heute noch glaube, es sei eine Baute von mustergültiger Einfachheit gewesen. Damals nun, als dieser ganze Devis im Gesamtbetrag von 3½ Millionen der von Ihnen bestellten technischen Kommission vorgelegt wurde, in der fünf Architekten saßen, die Herren Studer, Egger, Hebler, Salvisberg und Dähler, waren sämtliche Mitglieder einverstanden, es sei das Projekt gut devisirt. Aber noch mehr: Herr Hebler verlangte damals sämtliche Pläne und Devise zu sich in's Haus, studirte während sechs Wochen gründlich sämtliches Material, und das Resultat seines Studiums war, daß er dem Gemeinderathe von Bern vorzuschlug, er solle sich anerbieten, den Bau selbst zu übernehmen, da man ihn um die Devissumme ausführen könne. Der Gemeinderath von Bern acceptirte diesen Vorschlag und schrieb der Regierung, er sei bereit, die Bauten auszuführen. Dieser Bericht wurde Ihnen damals mitgetheilt und findet sich auch gedruckt in dem Rapport von 1873. Ich führe das bloß an, um Ihnen zu zeigen, daß man den damaligen Behörden, der technischen Kommission und der Regierung in dieser Richtung keinen Vorwurf machen kann.

Allerdings kam nun die Ausführung höher zu stehen, und Herr v. Werdt hat Ihnen bereits gesagt, aus welchen Gründen. Ich sehe zwei Hauptgründe. Der eine ist die eingetretene Erhöhung der Material- und Arbeitspreise. Es ist keine Phraße, wenn ich sage, daß man nur einen Blick in die Bücher der Unternehmer von 1873—75 zu thun braucht, um zu sehen, welche enorme Lohnerhöhung sie ihren Arbeitern gewähren mußten, eine Erhöhung, welche beinahe schon dieses Defizit ausmachen würde.

Der andere Grund besteht darin, daß man leider von dem ursprünglichen, sehr rationellen Projekt abging; und in dieser Beziehung verdient die Regierung insofern allerdings einen Vorwurf, daß sie nicht bei diesem ursprünglichen Projekt geblieben ist. Allein die Baubirektion wollte ein reduziertes Projekt machen, und in diesem wurde, anstatt die nämliche Einfachheit beizubehalten, in Folge dieser und jener Mittheilungen, bald des Bundesrathes, bald des Oberfeldarztes oder des Kavallerieobersten u. s. w. Alles viel komplizirter angelegt. Die Baubirektion glaubte indessen damals, diese Veränderungen gehen in's Maß, und trug sich immer noch mit dem Gedanken, der Bau koste weniger, als devisirt; sonst hätte sie sich nicht dazu verleiten lassen.

Was die finanzielle Seite der ganzen Operation anbelangt, so ist im früheren Beschluß des Großen Rathes auf Antrag der Staatswirthschaftskommission gesagt worden, die Regierung solle Mittel und Wege angeben, wie das Defizit gedeckt und Geld zur Vollenbung des Baus beschafft werden könne. Ich glaube, der Handel sei sehr einfach. Es hat Ihnen bereits Herr v. Werdt gesagt, daß die Bauten auf Fr. 4,500,000 oder schließlich auf Fr. 4,600,000 werden zu stehen kommen, daß aber auch die Domänenliquidation Fr. 4,600,000 abwerfen werde. Dieß ist auch ganz natürlich. Im gleichen Maße, wie in den letzten Jahren die Material- und Arbeitspreise stiegen, sind auch die Preise für die Bauplätze gestiegen. Nun haben wir aus dieser Liquidation bereits Fr. 2,311,000 gezogen, beziehungsweise Fr. 61,000 mehr, als im Jahr 1873 devisirt wurde. Man machte damals der Regierung mehr oder weniger den Vorwurf, sie werde wahrscheinlich ziemlich hoch geschätzt haben, um damit die große Ausgabe für die Militärbauten als gedeckt nachzuweisen. Jetzt zeigt es sich, daß sie damals gar nicht zu hoch geschätzt hat, und die gegenwärtigen Baupreise lassen mit Sicherheit darauf schließen, daß wir mit den noch zu veräußernden Immobilien in der Stadt auf einen Betrag von Fr. 4,600,000 kommen werden.

Nun aber müssen wir unsere Ausgaben für die Militärbauten schon in den Jahren 1877 und 1878 machen, während wir die Einnahmen aus der Domänenliquidation erst in einer Reihe von Jahren beziehen werden. Würden wir sofort liquidiren und auf einmal Alles auf den Markt werfen, so würden wir vielleicht nicht die Hälfte von dem lösen, was wir lösen sollen. Wir müssen vielmehr langsam eines nach dem andern, je nach der Situation, nach Kauf und Lauf veräußern, so daß sich diese Liquidation allerwenigstens bis zum Schluß der nächsten Finanzperiode, d. h. bis zum Jahr 1882 hinausziehen wird.

So befinden wir uns in einer momentanen Finanzverlegenheit, wenn man's so nennen will. Wir haben für jetzt und auf dem Budget zu wenig Geld und wissen nicht, woher es nehmen. Nun gibt uns aber das Finanzgesetz für diesen Fall völlig den richtigen Weg an, und als der Große Rath und das Volk den Bau der Militäranstalten beschlossen, hat man diesen Ausweg besprochen. Das Finanzgesetz sagt, wenn man Ausgabenüberschüsse habe, so sollen diese in der nächsten Finanzperiode gedeckt werden, und man solle im Budget Mittel und Wege angeben, wie sie zu decken seien. Dieß gilt auch hier. Wir haben in den Jahren 1877 und 1878 Defizite; dann hören aber diese auf und sollen im nächsten vierjährigen Budget wieder gedeckt werden. Es hängt also das vollständig mit der allgemeinen Finanzlage zusammen: man kann diese Militärbauten nicht aus dem Ganzen herausreißen und ein Mittel ausfinden, wie diese besonders zu decken seien. Allein das Beruhigende bei der Sache ist, daß der Hauptgrundsatz, der damals dem Großen Rathe und dem Volke vorgetragen worden ist, es werden die Kosten der Militärbauten aus der Domänenliquidation bestritten werden können, sich als richtig bewährt hat.

Nun will ich Ihnen in Beziehung auf die finanzielle Lage noch eine kurze Mittheilung machen, damit Sie sehen, daß diese momentanen Mehrkosten nicht so erschreckend sind. Der Regierungsrath hat in den letzten Tagen das Budget für 1877 beraten, da dasselbe, in Folge Großrathsbeschlusses, in der nächsten Session vorgelegt werden soll. Die Staatswirthschaftskommission und der Große Rath haben den Wunsch ausgedrückt, es solle dieses Budget so genau als nur möglich gemacht werden, damit die Nachkredite vermieden werden können. Der Regierungsrath hat dieß nach Wissen und Gewissen, und so weit er nach menschlicher Berechnung ein Budget aufstellen zu können, gethan. Dieses Budget schließt nun mit einem Defizit von Fr. 1,691,000, und darin sind inbegriffen Fr. 860,000 für außerordentliche Bauten, wovon allein Fr. 650,000 für die Militärbauten. Wenn man nun die Kosten dieser außerordentlichen, nicht wiederkehrenden Bauten abzieht, so bleibt nur noch ein Defizit von Fr. 831,000, und wenn man ferner abzieht die Fr. 450,000, die für den Fall der Erwerbung der Bern-Luzernbahn auf die Verzinsung des Anleihe von 10 Millionen verwendet werden müssen, so bleibt ein Defizit der ordentlichen Verwaltung von Fr. 381,000. Allein dabei sind Fr. 200,000 für Unvorhergesehenes und für verschiedene im vierjährigen Budget nicht berücksichtigte Zwecke, als Inselspital, Erziehungsweisen, Volkswirtschaft u. s. w. angelegt. Zieht man also von dieser Summe Fr. 100,000 für Unvorhergesehenes ab, so bleibt schließlich ein ordentliches Defizit von Fr. 280,000. Und woher rührt dieses? Daher, weil der Große Rath beschloß, daß man Fr. 280,000 in den Ohngeldersatzfonds legen solle. Das nennen wir aber nicht ein Defizit; denn wenn ich das Geld an dem einen Ort nehme und es in den Sparhafen lege, so habe ich es natürlich dort zu wenig.

Es ist von verschiedenen Seiten, nicht in der Kommission und nicht im Großen Rathe, aber außerhalb desselben vielfach

behauptet worden, das ganze Unternehmen der Militärbauten sei wirtschaftlich und staatsökonomisch ungesund, mit andern Worten, der Kanton Bern hätte diese Anstalten gar nicht bauen sollen, und es sei schade für die dafür gebrauchten 4½ Millionen, da diese für etwas Besseres hätten verwendet werden können. Es ist möglich, daß, wenn wir heute diese Bauten zu beschließen hätten, wir sie vielleicht nicht beschließen würden. Allein Sie müssen sich in die damalige Lage zurückdenken.

Als unmittelbar nach dem deutsch-französischen Kriege die bernischen Truppen mit allen andern eidgenössischen Truppen an die Grenze rücken mußten, überzeugte man sich allgemein, wie mangelhaft die Einrichtungen unseres bernischen Zeughauses sind, wie unser Material dabei zu Grunde geht, wie unsere Pferde schon am ersten oder zweiten Tag von den schlechten Geschirren gedrückt sind, wie ferner in den alten Barraken von Kasernen keine Disziplin zu handhaben ist; und es ging damals nur ein Schrei durch die ganze Armee und durch das Publikum, man müsse endlich ein neues Zeughaus, neue Stallungen und eine neue Kaserne errichten. Es wurde namentlich von Seiten des Offizierskorps der Kavallerie und Artillerie und besonders der letzteren hervorgehoben, daß, wenn man nicht neue Stallungen und ein neues Zeughaus errichte, unsere Artillerie im Felde gar nichts leisten könne und in Kurzem kampfunfähig sein werde. Dieß genigte natürlich dem bernischen Großen Rathe und dem Volke, um, nach dem Abbruch der alten Gebäude, zum Bau dieser Anstalten zu schreiten, und ich glaube, man habe gut daran gethan; denn es ist ein zur Genüge erprobter Satz, daß man im Frieden rüsten muß, um im Kriege gerüstet dazustehen.

Nun ging man aber damals in Bezug auf die ökonomische und wirtschaftliche Seite des Unternehmens von Voraussetzungen aus, die sich seither nicht erwahrt haben. Dafür kann indeß die Regierung nichts. Man glaubte damals, wenn eine neue Bundesverfassung zu Stande komme, so werde der Bund die kantonalen Militärgebäude übernehmen und die Kantone dafür entschädigen, und man dürfe deshalb ruhig bauen, da die Eidgenossenschaft eintreten und nicht Alles zu Lasten des Kantons fallen werde. Das war auch ein ganz korrekter Gedanke, und es wird derselbe meines Erachtens auch zur Ausführung kommen, da es nicht billig ist, daß die einen Kantone der Eidgenossenschaft diese Militärgebäude zur Verfügung stellen, und die andern die Hände in den Hosentaschen zuschauen.

Es fand damals ein Vorgang statt, der uns um so mehr zu diesem Glauben berechtigte. Die Eidgenossenschaft verlangte damals den Bau einer neuen eidgenössischen Waffenfabrik, und es waren deshalb Unterhandlungen mit Zofingen im Gang. Als wir das vernahmen, machten wir sofort dem Bundesrath, beziehungsweise dem eidgenössischen Militärdepartement die Offerte, wir Berner wollen diese Fabrik in der Nähe der Stadt bauen. Der Große Rath bewilligte dafür Fr. 150,000 und verhinderte so, daß diese Werkstätte nach Zofingen, oder gar nach Schaffhausen an die äußerste Grenze, wovon auch die Rede war, verlegt wurde. Ich hatte damals die Ehre, mit Herrn Bundespräsident Welti einen Vertrag zu vereinbaren, und dieser hatte die Grundlage, daß der Kanton Bern baue und wenigstens Fr. 150,000 dafür ausbehalte, daß aber der Bund berechtigt sei, diese Waffenfabrik zu 80% des Kapitalwerths zurückzukaufen. Wenn wir also Fr. 150,000 ausgeben, so zahlt uns der Bund Fr. 120,000 zurück, und nachdem sich die Baukosten auf Fr. 157,000 gestellt haben, wird der Bund Fr. 125,000 zurückzahlen. Bis zum Verkauf der Fabrik verzinst uns der Bund das Establishment zu 3⅔%.

Wir fanden diese Entschädigung billig und glaubten,

dies werde ein Präjudiz sein für die spätere Uebernahme der kantonalen Militärgebäude durch den Bund, d. h. er werde, wenn diese gebaut seien, in dieser billigen Entschädigung fortfahren. Auch der Bund fand damals diese Entschädigung billig, und nicht mit Unrecht. Dies führte zu dem Glauben, daß man mit dem Bau der Militäranstalten, abgesehen von den militärischen Vortheilen, auch in wirtschaftlicher Beziehung kein schlechtes Geschäft mache. Allein es kam anders. Trotzdem es in der Bundesverfassung heißt, der Bund habe das Recht, die Militärgebäude der Kantone zu benutzen und zu erwerben, und habe dafür eine billige Entschädigung zu geben, und trotzdem es heißt, es werde ein Bundesgesetz diese Materie regeln, ist noch kein Gesetz hierüber vom Bundesrath vorgelegt worden, und es weigert sich das eidgenössische Militärdepartement beharrlich, ein solches auszuarbeiten. Wenigstens ist es nur kurze Zeit her, daß Herr Bundesrath Scherer in diesem Sinne im Ständerath sich ausgesprochen hat, wie ich selber gehört habe.

So lange nun die Bundesversammlung kein solches Gesetz erlassen hat, sucht der Bundesrath mit diesem und jenem Kanton eine Abmachung hierüber zu Stande zu bringen, und bietet, anstatt billiger Entschädigung, ein Einsenngericht. Sie werden auch in den Zeitungen gelesen haben, daß der Kanton Zürich sich weigert, in dieser Beziehung mit dem Bunde abzumachen und den gegenwärtigen Stand der Dinge nur als provisorisch anschaut. Und auch der Kanton Bern wird sich nie damit einverstanden erklären, auf der gegenwärtigen Grundlage mit dem Bunde zu paktiren, trotzdem Bern der bundesfreundlichste Kanton und zur heutigen Stunde, wie ich behaupte, die festeste Stütze des Bundes ist.

Sie werden also auch in dieser Beziehung der Regierung keinen erheblichen Vorwurf machen können. Man hat gethan, was man zu Nutz und Frommen glaubte, und wenn nicht Alles so herausgekommen ist, wie man es gewünscht hat, wenn diese und jene Inkorrektheiten vorgekommen sind, so glaube ich, der Tadel, der wegen solcher Fehler allfällig könnte ausgesprochen werden, vertheile sich auf so viele Buckel, daß man ihn ganz gut zu ertragen vermag. (Heiterkeit.)

Der Bericht der Kommission wird ohne Diskussion genehmigt.

Schwarzenburg = Guggisberg = Straße, Sektion Kalkfletten = Sand = Guggisberg.

Der Regierungsrath beantragt, einen Staatsbeitrag von Fr. 59,200 an diese Korrektion zu bewilligen.

Karrer, als Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Es handelt sich hier um die Feststellung des Beitrags an einen Theil der Korrektion der Straße Schwarzenburg-Guggisberg. Ich will schon jetzt darauf aufmerksam machen, daß sich diese Korrektion bis jetzt in drei Theile theilt. Der erste Theil, ober die Sektion Niedstetten-Kalkfletten ist bereits ausgeführt, und die betreffenden Beiträge bezahlt. Der zweite Theil bezieht sich auf die Sektion Kalkfletten-Sand-Guggisberg, und um diese handelt es sich gegenwärtig. Der Regierungsrath hatte ursprünglich einen Beitrag von Fr. 56,000 an die auf Fr. 74,000 berechneten Kosten dieser Korrektion in Aussicht gestellt. Infolge von Wassergroße ist aber im Sommer 1875 sowohl die fertige, als die im Bau begriffene Straße stark beschädigt worden, und der Regierungsrath hat deshalb die Summe von Fr. 56,000 auf

Fr. 59,200 erhöht. Es würde sich also heute darum handeln, diesen Beitrag an die Korrektion zu bewilligen, deren Arbeiten zum großen Theil schon ausgeführt sind. Damit ist aber die Korrektion noch nicht beendet. Es liegt noch ein zweiter Beitrag vor, den wir sofort behandeln werden. Dieser bezieht sich auf den dritten Theil der Korrektion, die Sektion Fröschenen-Niedstetten. Auch für diese möchten die Guggisberger eine Zusicherung haben, worauf sie den nöthigen Vorschuß von sich aus machen und die Arbeiten einstweilen beginnen würden. Es versteht sich von selbst, daß diese Beiträge unter dem Vorbehalt bewilligt werden, daß sie in das Maß der für solche Auslagen bestimmten Fr. 450,000 hineingehen. Es werden daher dieselben auf einige Jahre vertheilt werden müssen. Ich empfehle vorerst die Bewilligung des Beitrages an die beinahe schon ausgeführte Straße Kalkfletten-Sand-Guggisberg.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Diskussion genehmigt.

Korrektion der Schwarzenburg-Guggisberg-Straße, Sektion Fröschenen-Niedstetten.

Der Regierungsrath beantragt:

1. Das vorgelegte Projekt für die Korrektion der Schwarzenburg-Guggisberg-Straße, Sektion Fröschenen-Niedstetten, wird genehmigt und der Gemeinde Guggisberg an die Kosten derselben ein Staatsbeitrag von Fr. 56,000 bewilligt.

2. Der Bau ist nach den Vorschriften der Baudirektion solid und kunstgerecht auszuführen, und letztere ist ermächtigt, allfällig im Interesse des Baues sich erzeigende Abänderungen am Plane von sich aus und ohne Entschädigungsfolge für den Staat anzuordnen.

3. Für die Ausbezahlung des Staatsbeitrages hat die Gemeinde Guggisberg sich nach den Verhältnissen des betreffenden Budgetkredites zu richten.

Karrer, als Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Ich empfehle aus den bereits angebrachten Gründen, und da es sich auch hier um eine Arbeit handelt, die schon im Straßentableau vorgeesehen ist und deshalb das Budget um nichts mehr belasten wird, den Antrag des Regierungsrathes.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Diskussion angenommen.

Bestimmung des Tages der Volksabstimmung über den Ankauf der Bern-Luzernbahn.

Hartmann, Eisenbahndirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Namens des Regierungsrathes soll ich bei Ihnen beantragen, den Abstimmungstag auf den 11. März nächsthin festzusetzen. Die Ratifikation des Kaufs soll gemäß den Steigerungsbedingungen innerhalb 60 Tagen dem Massanverwalter eingereicht werden, und diese Frist läuft den 16. März aus, so daß die Abstimmung nicht weiter hinausgeschoben werden kann, als auf den letzten Sonntag vor diesem Tage, d. h. auf den 11. März. Es bleiben dann noch drei Tage, die das Gesetz für Einreichung allfälliger Beschwerden gegen die Abstimmung vorsieht, die also auch bis zum 16.

März noch würden erledigt werden können. Ein früherer Termin konnte nicht wohl festgesetzt werden, weil nach dem Dekret über die Abstimmungen die Vorlagen drei Wochen vorher in den Händen der Regierungsstatthalter sein sollen, und mithin nur noch eine Woche übrig bleibt, Ihren Beschluß nebst der Botschaft an sie zu versenden. Ich empfehle Ihnen also diesen Antrag des Regierungsrathes und beantrage gleichzeitig, das Bureau des Großen Rathes in Verbindung mit dem Regierungsrath zur Abfassung und Erlassung der Botschaft zu ermächtigen.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Diskussion angenommen.

Vortrag betreffend Niederlegung von Kommissionen für:

- a. den Gesetzesentwurf über den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Umherziehen;
- b. den Gesetzesentwurf über Besoldung der Amtschreiber und Amtsgerichtsschreiber;
- c. verschiedene Finanzvorlagen.

Dieser Vortrag lautet folgendermaßen:

Herr Präsident,
Herren Groprätbe!

Wir haben einen Gesetzesentwurf über den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Umherziehen vorbereitet und werden in nächster Zeit einen solchen über die Besoldung der Amtschreiber und Amtsgerichtsschreiber vorbereiten und beantragen nun, Sie möchten schon jetzt Kommissionen zur Vorberathung dieser beiden Entwürfe bestellen.

Der Finanzbericht und der Voranschlag sind nach dem gewöhnlichen Geschäftsgang zunächst der Staatswirthschaftskommission zu überweisen. Im Zusammenhang mit denselben aber werden wir für die im März nothwendig werdende Session verschiedene Vorlagen finanziellen Inhalts vorbereiten, und es schiene uns nun zweckmäßig, wenn für diese letzteren eine besondere Kommission, und zwar ebenfalls schon jetzt, bestellt würde.

Mit Hochschätzung!

Bern, den 31. Januar 1877.

Im Namen des Regierungsrathes,
Der Präsident:

R o h r.

Der Rathschreiber:

Dr. Tr ä c h s e l.

K u m m e r, Direktor des eidgen. statistischen Bureau's. Die Staatswirthschaftskommission hat diesen Bericht der Regierung nicht diskutiert, da sie nicht die nöthige Zeit dazu hatte. Natürlich versteht es sich von selbst, daß das neue Budget, das Ihnen vorgelegt werden wird, zuerst an die Staatswirthschaftskommission geht. Im November vorigen Jahres hat man beschlossen, das damals vorgelegte Budget sei als bloß provisorisches bis zur nächsten ordentlichen Sitzung anzusehen, und der Regierungsrath habe unterdessen Vorlagen für Herstellung des Gleichgewichts der Finanzen in den nächsten zwei Jahren zu machen. Im Zusammenhang damit werden aber noch spezielle Vorlagen kommen, für die man gut thun wird, besondere Kommissionen zu wählen, indem es Spezialfragen betrifft, die Spezialstudien erfordern. Dies

gilt von dem Projekt über die Besoldungen der Amtschreiber und Amtsgerichtsschreiber und ebenso von demjenigen über den Marktverkehr und das Hausiren. In dieser Beziehung wären wir also einverstanden. Aber ich fürchte mit Rücksicht auf die ausgetheilten Vorlagen, daß wir im März nicht mit einander einverstanden sein werden, und deswegen möchte ich hierüber, nicht im Namen der Staatswirthschaftskommission, sondern zum Ausdruck einer persönlichen Ansicht, die aber auch in der Staatswirthschaftskommission zum Ausdruck kommen würde, nur wahrscheinlich dann etwas zu spät für den guten Zweck, den wir uns im November vorgelegt haben, einige Bemerkungen machen.

Es ist uns gestern außer dem Finanzbericht der Regierung noch ein kleines Tableau zugekommen, das uns einen Einblick in unsere gegenwärtige und zukünftige Finanzlage geben und die in dieser Hinsicht allfällig geängstigten Mitglieder des Großen Rathes beruhigen soll. Daraus ist ungefähr zu ersehen, was das im März vorzulegende Budget enthalten wird. Es würde hiernach das Jahr 1877 mit einem Defizit von Fr. 1,691,300 abschließen, statt mit dem vom vierjährigen Voranschlag vorgesehenen Einnahmenüberschuß von Fr. 8,100. In den Jahren 1877 und 1878 zusammen hätten wir ein Defizit von Fr. 2,065,400, statt des vom vierjährigen Budget vorgesehenen Ueberschusses von Fr. 37,000. Wenn nun im März ein Budget mit diesem Schluß kommen sollte, so würde der Große Rath, wie ich glaube, finden, der von ihm der Regierung ertheilte Auftrag sei damit nicht erfüllt. Denn dieser Auftrag lautet dahin, der Regierungsrath solle untersuchen, wie für die nächsten zwei Jahre das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben hergestellt werden könne. Wir müssen für die nächsten zwei Jahre noch Budgets aufstellen, und wenn nun diese über Dasjenige hinausgehen, was der vierjährige Voranschlag gestattet, so müssen wir uns fragen, was da zu machen sei. Wenn man nun ein Budget aufstellt, das mit einem minus von zwei Millionen schließt, so ist dies nichts Anderes, als eine Revision des vierjährigen Voranschlags, und in der That wird diese Idee in dem vorliegenden Finanzbericht verschiedentlich angeregt. Nun ist aber das vierjährige Budget vom Volk angenommen worden, und es erwartet also, daß am Schluß der Periode ein Einnahmenüberschuß von so und so viel Tausenden herauskommen werde, während statt dessen, abgesehen von dem Defizit für 1876, noch ein Defizit von zwei Millionen in Aussicht steht. Zur Deckung dieses ferneren Defizits von zwei Millionen müßte man entweder die Steuern erhöhen, oder eine neue Anleihe machen, oder die flottante Schuld um zwei Millionen erhöhen, was wieder einem Anleihen gleichkäme, das man nicht zurückzahlen könnte, und in allen diesen Fällen müßte man vor das Volk gehen. Können wir aber dem Volke eine solche Revision des vierjährigen Budgets vorlegen, die mit einem Defizit von zwei Millionen schließt? Ich glaube es nicht.

Was ist nun da zu thun? Mit der Veräußerung der Domänen ist uns nicht geholfen; denn der Ertrag davon kommt zu spät, da wir sogleich Geld nöthig haben, schon um der Staatskasse das nöthige Betriebskapital zu verschaffen.

Man hat gestern davon gesprochen, es sei Pflicht, sei's auch mit Opfern für die Wohlfahrt des Staates einzustehen. Es ist nicht das erste Mal, daß wir uns in einer solchen Lage befinden. Vor etwa zehn Jahren, in der ersten Zeit nach Eröffnung der Staatsbahn standen wir ähnlich, indem wir jährlich wiederkehrende Defizite von sechs-, acht-, neunhunderttausend Franken hatten. Damals sagte man, es müssen auf der einen Seite die Ausgaben so viel als möglich vermindert und auf der andern Seite die Einnahmen so viel als möglich vermehrt werden, sei's auch durch Erhöhung der direkten Steuern.

In demselben Falle befinden wir uns heute. Die Ausgaben kann man ganz sicher reduzieren. Ich bin überzeugt, daß man bei Prüfung der Ansätze verschiedener Direktionen, und zwar nicht nur der Baudirektion, sondern auch anderer, Ansätze, die man zu der Zeit angenommen hat, als man noch im Golbbregen stand und mit den Einnahmen gar nicht fertig zu werden glaubte, finden wird, es können mit festem Willen, auch ohne Abänderung von Gesetzen, die Ausgaben reduziert werden.

Auf der andern Seite müssen wir aber immerhin auch an eine Erhöhung der Einnahmen denken. Allerdings hat der Antrag der Staatswirthschaftskommission dahin gelautet, es solle auf Herstellung des Gleichgewichts der Finanzen Bedacht genommen werden, ohne Erhöhung des Steuerfußes. Wir meinten aber damit nicht, es solle derselbe auf keinen Fall erhöht werden dürfen, sondern wir fanden nur, man solle zuerst sehen, wie viel uns fehle, und ob wir uns nicht ohne das behelfen können. Als vor zehn Jahren der Große Rath sich entschloß, mit aller Energie für den Zura einzustehen, fand er nöthig, den Steuerfuß um $\frac{1}{2}\%$ zu erhöhen, indem er erklärte: Wir wollen und müssen dem Zura helfen, aber wir müssen auch aus den Defiziten herauskommen, und wenn es mehr kostet, soll man mehr geben und nicht der späteren Generation es überlassen, diese Defizite zu decken.

So steht es auch jetzt. Eine Erhöhung der direkten Steuern soll also nicht ausgeschrieben sein, und es ist viel besser, von vornherein an diese Kur zu denken, als später; denn man bezahlt den Doktor am liebsten, wenn man ihn nöthig hat. Vorläufig soll freilich noch nichts Bestimmtes darüber ausgemacht sein. Im März werden wir sehen, auf welche Weise es möglich ist, unsere Finanzen in's Gleichgewicht zu bringen, bevor wir jene Einnahmen aus den Domänenverkaufen machen können.

Warum bringe ich aber Alles das jetzt an? Zunächst wegen der Sache selber. Selbst wenn wir keine Eisenbahnfrage hängig hätten, wären wir es uns und dem Volke schuldig, über unsere Finanzen in's Klare zu kommen. Dann aber allerdings auch im Hinblick auf die Eisenbahnfrage und auf die guten Entschlüsse und Vorsätze, die man dabei geäußert hat. Ich glaube, wenn irgend etwas der Volksabstimmung über die Eisenbahnfrage gefährlich werden kann, ist es das Finanztableau, das man uns vorgelegt hat. Wenn das vierjährige Budget bald von dieser, bald von jener Behörde als unhaltbar bezeichnet wird, wie soll dann das Volk zu unseren auf sechs und mehr Jahre hinaus sich erstreckenden Eisenbahnrechnungen Zutrauen fassen können? Darum ist es besser, die guten Vorsätze, die wir gestern gefaßt haben, auszuführen.

Mit Recht hat man gestern mit Bezug auf die Eisenbahnfrage gesagt, wir sollen nicht von der Hand in den Mund leben, sondern uns für die ersten Jahre einige Opfer auferlegen, in der Ueberzeugung, daß sie sich in neun bis zehn Jahren gut rentiren werden, wir sollen für jetzt uns gewisser Genüsse berauben, um für die Zukunft zu sorgen. Das Gleiche gilt aber auch auf dem Gebiete der Finanzen überhaupt. Denken wir auch da so schön, zeigen wir der Regierung unsere Bereitwilligkeit, nicht bloß auf einem Gebiet der Gegenwart Opfer zu bringen, damit die Zukunft sich gut gestalte, sondern auch auf dem Gebiet der laufenden Verwaltung. Wir würden diesen schönen Grundsätzen gerade zuwiderhandeln, wenn wir uns hier auf spätere Jahre vertrusten wollten, während wir jetzt darüber berathen können, wie der Finanznoth abzuhelfen sei.

Es soll damit, wie gesagt, nur eine individuelle Ansicht ausgesprochen sein; allein es ist, wie ich glaube, eine Ansicht, die sich nicht umgehen läßt, und die unter allen Umständen

in der Staatswirthschaftskommission und in der nächsten Großrathssitzung sich geltend machen wird. Es wäre aber viel besser, wenn wir schon jetzt uns über die Lage klar werden und den Großrathsbeschluß vom letzten November so ausführen könnten, daß womöglich im Jahr 1877 kein Defizit sich ergäbe. Eine solche Vorkehrung würde mit der Eisenbahnfrage zusammen im Volk einen Enthusiasmus hervorrufen, den letztere allein nicht zu erzeugen vermag.

Herr Präsident. Ich muß bemerken, daß es sich nicht um die Berathung des Finanzberichtes handeln kann, weil der Bericht, den die Staatswirthschaftskommission vorlegen wird, noch fehlt. Ohne diesen Bericht können wir heute auf diese Angelegenheit nicht eintreten.

Rohr, Regierungspräsident. Es hat vorhin kein Mitglied des Regierungsrathes das Wort ergriffen, weil wir der Ansicht waren, es werde ein Antrag an den Großen Rath auf Niederlegung von Kommissionen zum Zwecke der rechtzeitigen Prüfung von Gesetzesvorlagen zu keiner Diskussion führen. Es ist schon oft in dieser Weise vorgegangen worden, und dieses Verfahren hat sich bewährt. Es hat mich daher das Votum des Herrn Kummer verwundert, welches nicht hieher paßt, sondern eher in die gestrige Eisenbahndebatte gehört hätte. Ich begreife nicht, zu was dieser vorläufige Bericht, diese Kritik des sogenannten Menu dienen soll. Wir sind uns zwar in der Regierung daran gewöhnt, daß nicht nur Dasjenige, was hinter uns liegt, sondern auch was sie bringen wird, kritisiert wird. Indessen werden wir auch dort unsern Standpunkt zu wahren wissen.

Was nun die Bemerkung des Herrn Kummer betrifft, daß der Antrag der Regierung zuerst an die Staatswirthschaftskommission gewiesen werden solle, welche Ansicht auch der Herr Präsident, wenn ich ihn richtig verstanden habe, zu theilen scheint, so behaupte ich: nein, das gehört nicht vor die Staatswirthschaftskommission. Wir beantragen einfach, Kommissionen zu wählen, um gewisse Vorlagen vorzubereiten. Oft wird darüber geklagt, daß Vorlagen nicht rechtzeitig gemacht oder die Kommissionen zu spät ernannt werden. Jetzt, wo wir zur rechten Zeit kommen und die Niederlegung von Kommissionen wünschen, damit die betreffenden Gegenstände in der nächsten Session gehörig vorberathen seien, scheint auch das wieder nicht gut zu sein. Ich beharre im Namen des Regierungsrathes auf dem Antrage, es möchte der Große Rath die betreffenden Kommissionen heute bestellen. Auf die übrigen Erörterungen des Herrn Kummer trete ich gar nicht ein, da sie nicht zur heutigen Diskussion gehören.

Herr Präsident. Der Herr Vorredner scheint mich nicht richtig verstanden zu haben. Ich habe erklärt, es könne sich heute nicht um Berathung des Finanzberichtes handeln, weil der Bericht der Staatswirthschaftskommission darüber noch nicht vorliege. Das schließt natürlich nicht aus, daß der Große Rath heute die fraglichen Kommissionen bestelle.

Kummer, Direktor des eidgen. statistischen Bureau's. Ich glaube, es liege von Seite des Herrn Regierungspräsidenten ein Mißverständnis vor, wenn er meint, die Staatswirthschaftskommission wolle irgendwie in die Kompetenz der Regierung oder des Großen Rathes eingreifen. Die Regierung sagt ja selbst in ihrem Vortrage, es seien der Finanzbericht und der Voranschlag nach dem gewöhnlichen Geschäftsgang zunächst der Staatswirthschaftskommission zu überweisen. Ich glaube auch, diese sei dafür da, Finanzangelegenheiten vorzubereiten. Der Auftrag an die Regierung über die Finanz-

lage Bericht zu erstatten, ist von der Staatswirthschaftskommission ausgegangen, und der natürliche Gang der Dinge erheischt es, daß der Bericht der Regierung zunächst der Staatswirthschaftskommission zugewiesen werde. Sollte der Große Rath damit nicht einverstanden sein, sondern die Ansicht des Herrn Regierungspräsidenten theilen, so wünsche ich, daß er sich darüber heute ausspreche; denn es kann das Budget nicht während der Session des Großen Rathes vorberathen werden.

Herr Regierungspräsident. Herr Kummer hat mich unrichtig verstanden. Meine Meinung weicht nicht von derjenigen ab, welche im schriftlichen Vortrage ausgedrückt ist.

Kurz, Finanzdirektor. Es handelt sich gegenwärtig bloß um die Frage, ob für gewisse im Vortrage des Regierungsrathes bezeichnete Gegenstände Spezialkommissionen ernannt werden sollen oder nicht. Herr Kummer ist in das Materielle der Frage eingetreten. Obgleich seine Äußerungen nicht hieher gehören, bin ich ihm doch dafür dankbar, weil ich daraus entnehmen konnte, auf welchen Widerstand wir mit unsern Anträgen bei der Staatswirthschaftskommission stoßen werden. Herr Kummer hat als Mitglied der Staatswirthschaftskommission das Recht, hier eine Kritik über die betreffenden Vorlagen auszuüben. Indessen sind dies nur subjektive Ansichten des Herrn Kummer, und er wird der Regierung das Recht ihrerseits auch nicht bestreiten wollen, ihre Vorlagen zur gegebenen Zeit gehörig zu begründen. Sie wird den Nachweis leisten, daß es nicht der Fall sein wird, eine Revision des vierjährigen Voranschlages vorzunehmen. Sie hofft, das Gleichgewicht im Staatshaushalte ohne Erhöhung der Steuern herstellen zu können. Wenn der Große Rath dann die Ansichten der Regierung nicht theilt, so wird sich diese fügen. Jedenfalls aber muß sich die Regierung vorbehalten, ihre Ansichten in einem ausführlichen Berichte zu begründen.

Herr Präsident. Ich glaube, es sei nothwendig, den Gegenstand der Diskussion genau zu fixiren. Vorläufig handelt es sich bloß um die Frage, ob man die im Vortrage des Regierungsrathes bezeichneten Kommissionen wählen wolle oder nicht. Nachher können dann immerhin allfällige Wünsche in Betreff des Finanzberichtes angebracht werden.

Der Große Rath beschließt hierauf, durch das Bureau wählen zu lassen:

1. eine Kommission von 7 Mitgliedern für den Gesetzesentwurf über den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Herumziehen;
2. eine Kommission von 7 Mitgliedern für den Gesetzesentwurf über die Besoldung der Amtschreiber und Amtsgerichtsschreiber;
3. eine Kommission von 9 Mitgliedern für die Finanzvorlagen.

Herr Präsident. Das Bureau hat die Möglichkeit vorausgesehen, daß der Große Rath, dem Antrage des Regierungsrathes entsprechend, die fraglichen Kommissionen beschließen werde. Es hat daher bereits die betreffenden Mitglieder bezeichnet. Es sind:

Marktverkehr und Gewerbebetrieb.

Herr Großrath	Wyß, von Biel.
"	" Haurer.
"	" Herzog, von Langenthal.
"	" Koetschet.
"	" Mauerhofer.
"	" Rüfenacht-Moser.
"	" Willi.

Amtschreiber und Amtsgerichtsschreiber = besoldungen.

Herr Großrath	Peter v. Känel.
"	" Scherz.
"	" Hennemann.
"	" Feume.
"	" Kaiser, von Büren.
"	" Wildbolz.
"	" Wytttenbach.

Finanzvorlagen.

Herr Großrath	Scherz.
"	" Karrer.
"	" Moschard.
"	" Kuhn.
"	" Bürki.
"	" Guggler.
"	" Schmid, Rudolf.
"	" Born.
"	" v. Erlach.

Herr Präsident. Wünscht noch Jemand einen Antrag zu stellen in Betreff der Finanzvorlagen? Herr Kummer hat mir erklärt, daß er nichts weiter anzubringen habe.

Es ergreift Niemand das Wort.

Herr Präsident. Herr v. Werdt hat mir mitgetheilt, daß die Kommission für die Militärbauten sich um 2 Mitglieder vermindert habe. Ich glaube, der Rest der Kommission gewähre dem Großen Rathe hinreichende Garantie. Sollte sich die Nothwendigkeit ergeben, die Kommission zu ergänzen, so kann dies in der nächsten Session geschehen.

Der Große Rath erklärt sich hiemit einverstanden.

Herr Präsident. Damit sind die Geschäfte, deren Behandlung für die gegenwärtige Session in Aussicht genommen war, erledigt. Es freut mich, konstatiren zu können, daß die Diskussion über den wichtigsten Gegenstand, die Bern-Luzernbahnfrage, mit Ruhe, Würde, Gründlichkeit und Sachlichkeit

geführt wurde. Das Volk wird einer solchen Diskussion seine Anerkennung nicht versagen. Mag es seinen Entscheid in diesem oder jenem Sinne abgeben, so wird dem Großen Rathe das beruhigende Bewußtsein zur Seite stehen, in dieser wichtigen Frage das Wohl des Vaterlandes nach bestem Wissen und Gewissen und nach bester Einsicht gewahrt zu haben.

Hiermit erkläre ich die gegenwärtige außerordentliche Session des Großen Rathes für geschlossen und wünsche Ihnen eine glückliche Heimreise.

Schluß der Sitzung und der Session um 12 Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Verzeichniß

der seit der Novembersession 1876 eingelangten Vorstellungen.

Beschwerde von Brächet und Fleury, J. Merz, und J. Stückelberger in Delsberg über ihre Taxation für den Verkauf geistiger Getränke, vom 23. Januar 1877.