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: 26.11.2025

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

Cagblatt

Des

Großen Nathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Wintersitzung 1877.

Kreisschreiben

an

die Mitglieder des Großen Rathes.

Für den erften Gegenftand, welcher am erften Tage zur Behandlung fommen wird, werben bie Mitglieder bes Großen Rathes beim Gibe einberufen.

Mit Hochschätzung!

Der Grograthspräsident: Sahli.

Bern, den 29. Januar 1877

Herr Großrath!

Der Unterzeichnete hat im Einverständniß mit dem Regierungsrath beschloffen, den Großen Rath auf Donnerftag ben 8. Hornung 1877 zur Sitzung einzuberufen. Sie werben bemnach eingelaben, sich am bezeichneten Tage, Bormittags 9 Uhr, im gewohnten Lokal auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

- Zur Behandlung werden gelangen: 1) Bortrag 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 Umberziehen;
 - b. für den Gesetzentwurf betreffend Besoldung der Umts= schreiber und Amtsgerichtschreiber;
 - c. für die Finanzvorlagen.
- 4) Eventuell Vortrag über die Militärbauten Angelegenheit.

Erfte Sikung.

Donnerstag den 8. Februar 1877.

Vormittags um 81/2 Uhr.

Unter bem Borfite des Herrn Prafidenten Sahli.

Nach dem Ramensaufrufe find 230 Mitglieber auwesend; akwesend find 18, wovon mit Entschuldigung die Herren Chappuis, Fattet, Gouvernon, Grenouillet, Gygar in Bleienbach, Hofer in Karrer, Karrer, Kohler in Pruntrut, Lehmann in Lohwyl, Mägli, Raifenbach, Kitschuldigung, Koth, Schupbach; ohne Entschuldigung: die Herren Donzel, Gyger, Stalber, Werren.

Der Herr Prafibent eröffnet die Sitzung und geht sofort über zur

Tagesordnung:

Antauf der Gifenbahnlinie Bern=Lugern.

Hierüber werden bem Großen Rathe folgende Berichte gebruckt ausgetheilt:

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

Diese Attenftücke lauten, wie folgt:

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

herr Prafibent! herren Großräthe!

Am 8. Januar d. J. faßten Sie folgenden Beschluß: "Der Große Rath ernennt eine Kommission von füns Mitzgliedern und ertheilt derselben Bollmacht, sich im Namen des Kantons Bern bei der am 15. Januar nächsthin stattsindens den Bersteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Borbehalt der Ratisitation durch den Großen Rath und das Bolt."

Diese Kommission, welche Sie am 9. Januar aus ben Unterzeichneten bestellten, beschäftigte sich sosort mit der ihr gewordenen wichtigen Aufgabe und veranlaste das in Bern wohnende Mitglied das Präsidium zu übernehmen, um den Bertehr 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 Berschiedung der Steigerung an das Bundesgericht richten werde, mit eventueller Protestation gegen Abhaltung derselben. Die Kommission fand ihrerseits eine Berschiedung der Steigerung ebenzo wünschbar und beschloß, salls dem Gesuche nicht entsprochen werde, dem Massaverwalter vor Beginn der Steigerung eine Protestation gegen die Zulassung der Neuen BernsQuzensBahngesellschaft zur Steigerung einzureichen, welche lautet wie solgt:

"Die Kommission bes Großen Nathes 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 Kegierung an das schweizer. Bundesgericht und an den schweizer. Bundesrath vom 12. und 13. Januar 1877, dagegen, daß die Reue Berns Luzern-Bahngesellschaft zu der Steigerung zugelassen wird und Angebote von ihr entgegengenommen werden.

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

1. Die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft ist nicht als rechtsgültig konstituirt anzusehen, insbesondere deßhalb nicht:

a. Die die Gesellschaft bilbenden Obligationare haben

die Gesellschaftsstatuten nicht selbst genehmigt, obsschon sie sich durch die ausgestellte Vollmacht dieses Selbstgenehmigungsrechtes nicht begeben haben;

b. Abgesehen hievon gehörte zur rechtsgültigen Konstituirung der Gesellschaft, als einer Gisenbahns 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 Aktiengesetze vom Jahre 1860 (Art. 47) vorgeschriebene Genehmigung der kantonalen Staatsbehörden.

2. Weber die eine noch die andere dieser Genehmigungen ist erfolgt, und deßhalb erscheint die erwähnte Gesellsschaft nicht als legitimirt, verdindliche Rechtsverhands

lungen vorzunehmen.

3. Abgesehen hiervon stehen die Grundlagen der Gesellsschaft in einem unverträglichen Widerspruche mit den aufgestellten Steigerungsbedingungen und folgerichtig auch mit der von den Obligarionären unterzeichneten Bollmacht. Nach § 3 der Statuten hat nämlich die Gesellschaft ihren Sit in Basel, mährend sie nach den Steigerungsbedingungen (Art. 5) verpstichtet ift, ihren Sit in Bern zu nehmen, indem die Erwerbung der Bahn auf Grundlage der bestehenden Konzessionssatte ersolgt und in diesen Konzessionsatten Bern als Gesellschaftssit bezeichnet ist.

4. Endlich hat die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft

4. Endlich hat die Rene Bern-Luzern-Bahngesellschaft den ihr obgelegenen Finanzausweis nicht gehörig und rechtzeitig und namentlich nicht innerhalb der in Art. 17 der Steigernugsbedingungen festgesetzten Frist gesleistet, und es dürfen somit auch aus diesem Grunde deren Angedote nicht berücksichtigt werden."

Sollte diese Protestation keinen Ersolg haben, so wollte die Rommission erklären, daß sie sich gleichwohl an der Steigerung betheiligen werde, jedoch unter Festhaltung der Rechts-

verwahrung.

Die Kommission war ferner in der Lage, in Folge einer Zuschrift der Massacrwaltung, welche das der bernischen Delegation ertheilte Mandat als ein Kollektivmandat in dem strengen Sinne aufsaste, 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 Bollmacht, verbindlich anzusehen seien, eine Erklärung auszustellen, gemäß welcher ein Kommissionsmitglied Bollmacht erhielt, für die übrigen Mitglieder zu bieten, diese die betressenden Angebote genehmigen und jedes einzelne im Verhinderungsfalle demselben Vollmacht zur Unterzeichnung des Protokolls ertheilen.

Der Massaverwalter theilte auch noch eine Abanderung der Steigerungsbedingungen mit, welche auf die im Bahnhofe Luzern besindlichen 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 Mintheilungen, die ebenfalls nicht von wesentlichem Belang sind. Sie betreffen:

eine nachträglich eingelangte Rechnung der Centralbahngesellschaft für Oberbauerneuerung;

die Landabschnitte der Strecke Gumligen-Langnau, welche

noch nicht übertragen seien; die Berträge mit der Centralbahn über Mitbenutzung ihrer Bahnhöfe und Bahnstrecken, welche diese Gesellschaft als dahingefallen betrachte;

Die Verhältnisse bezüglich einiger nicht mit dem Bahn=

förper zusammenhängender Landabschnitte.

Die Hauptaufgabe ber Kommission jedoch mar die Bestimmung der Höhe des Angebotes und es wurde die Diskus= sion hierüber auf den Tag der Steigerung verlegt und vorgängig der Antaufswerth der Bahn an der Hand des vorhandenen und neu gesammelten Materials nochmals einläßlich geprüft.

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

Was die Durchführung der Rechnungen selbst betrifft, fo kann gesagt werden, daß die Methode, welche in bem er= wähnten Berichte auf Seite 13 angewandt ift, auf mathematische Genauigkeit keineswegs Anspruch machen kann, beziehungsweise unvollständig ift. Sie beruht nämlich auf ber Grundlage, daß die Summe ber an Zins und Zinseszins gelegten Reinerträge während einer Beriode gleich sei den Zinfen und Zinseszinsen des am Anfang der Periode auf die Bahn verwendeten Kapitals X während dem gleichen Zeitabschnitt, b. h. es ist am Schlusse besselben kein Defizit vorhanden; die Bahnschuld ift am Anfang und am Ende biesethe und fie 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 stüten

sich auf folgende Erwägungen: 1. Da zur vollständig betriebsfähigen Instandsetzung auf die Bahn noch ein bestimmtes Rapital verwendet werden muß, so ist der Werth X ber Bahn auf eine gewisse Periode bezogen gleich dem Ankaufspreise A mehr biesem noch in die Bahn zu verwendenden Ka-

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 zusammengesetzt ift aus dem Werthe X der Bahn für diese Periode und den während ber gleichen Periode aufgelaufenen Defiziten und Binsausfällen.

Wir stellen uns nun die Aufgabe, ben 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 " 31. 1877 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 erfte Beriode mehr ben mahrend derselben fich ergebenden Defiziten, incl. Zins und Zinseszins dieser letztern à 5 %. Für den zweiten Fall hingegen, muß der Reinerstrag pro 1891 hinreichen zur Verzinsung eines Kapitals à 5 %, bas besteht aus dem Werthe X ber Bahn für diese zweite Beriode und den mahrend diefer Beriode entstehenden Defiziten sammt Zins und Zinseszinsen à 5 %.

Diese Rechnungsweise ist die einzig mathematisch richtige und es müssen die Resultate berselben zutreffen, wenn die

Erträgnisse des Objektes richtig praliminirt sind.

Die Formeln, nach welchen die Rechnungen durchgeführt werden, find in der Beilage entwickelt, die Rechnungen felbst aufgestellt und burch Proben die Richtigkeit ber gefundenen

Bahnwerthe nachgewiesen.

Bevor wir jedoch auf die daherigen Ergebnisse naber ein= treten, ist es nothwendig, zunächst die muthmaglichen Rein= erträge der Bahn in den Jahren 1877 bis und mit 1891 möglichst richtig zu ermitteln.

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

I. Unter Zugrundelegung der gegenwärtig bestehenden

Taxen, und

II. Für eine Taxerhöhung von 15% für den Personen=

verkehr und Belassung der jetigen Gütertarife.

Wir bemerken hiebei ausdrücklich, daß eine Taxerhöhung nach Mitgabe ber Konzessionen zulässig ift. 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 fur die Bahn von Kroschenbrunnen 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 Gisen= bahnen ift eine mäßige Taxerhöhung überhaupt im Interesse ihrer Existenz angezeigt und es dürfte sogar für die konkur= rirende Centralbahn die Zeit eintreten, eine solche auf ihren Linien anzustreben.

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

Es handelt sich zu diesem Zwecke also zunächst um die Ermittlung ber jährlichen Reinerträge ber Bahn für den betreffenden Zeitraum von 1877 bis und mit 1891. Die= felben ergeben fich, indem man von den jährlichen Bruttoeinnahmen die jährlichen Betriebsausgaben und die jährlichen Einlagen in ben Oberbauerneuerungs-Fonds abzieht.

Wir haben nun folgende Ausgangspunkte:

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

1. Die Bruttoeinnahmen des ersten Sah= res rund

Fr. 1,141,000

1,049,000

Die Betriebsausgaben bes erften Jah= res rund

Die jährliche Ginlage in den Ober= bauerneuerungs-Fond ist zu Fr. 800 per Kilometer festgesett; die Gesammt= einlage per Jahr beträgt also auf 95 Kilometer Bahnlänge

Erfahrungsgemäß steigert sich, namentlich" bei neuen Bahnen, ber Berkehr jedes Jahr und nehmen dadurch die Bruttoeinnahmen sowohl, als aber auch die Betriebsausgaben von Sahr zu Sahr zu. Diefe Bermehrungen zu bestimmen, ift nun zunächst unsere Aufgabe und suchen wir hiezu die nöthigen Anhaltspunkte in der Analogie mit anderen schwei= zerischen Bahnen.

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

Wir haben hierüber neue Untersuchungen walten laffen und gelangen zu folgendem Tableau, welches rund 2/3 der sämmtlichen schweizerischen Bahnen umfaßt. Die sämmtlichen Bahnen der Schweiz sind gegenwärtig eirea 2100 Kilometer lang, der nicht beigezogene Drittel beschlägt die neu eröffneten Bahnen, Bergbahnen und schmalspurige, für welche noch keine ober nicht zutreffende Anhaltspunkte vorhanden sind. Bruttoeinnahmen von 1868-1873 sind aus der offiziellen Eisenbahnstatistit entnommen, die übrigen aus ben betreffenben Geschäftsberichten ausgezogen.

	Bah nen.		Bruttoeinnahmen per Kilometer.							hre ber be.		
			1860.	1863.	1865.	1868.	1870.	1873.	1875.	Anzahl Jahre Periobe.	per Rilo, meter und ver Jahr.	in Prozent der Bruttos eins nahmen dos ersten Jahres.
	m '''	0.0	ðr.	ðr.	. &r.	Ar.	₹r.	gr.	8 r	0	%t.	Prozent.
1.	Bernische Staatsbahn Schweiz. Centralbahn	$\begin{array}{c} 86 \\ 240 \end{array}$	$\frac{-}{26599}$	30374	11927	$\frac{12551}{36975}$	_	21495 56926	_	8 13	$\begin{array}{c} 1196 \\ 2333 \end{array}$	10,0 8,8
ے.	Schweiz. Nordostbahn	240	20000	00014		30313		30320		13	2000	0,8
3.	a. Stammnet (3/4 178)	186	26628	32907		43222		51305	-	13	1898	7,1
4.	b. Zürich=Zug=Luzern	64			12685	13601		20071	22540	10	986	7,8
5.	c. Bülach-Regensberg	20		-		4712	_	6529		5	363	7,7
6.	Suisse occidentale			_	19302	20513		36258	36623	10	1732	9,0
7.	Bulle=Romont	19	_			7907		9713		5	361	4,6
8.	Ligne d'Italie	80				6566		8314		5	350	5,3
9.	Jura industriel	$\begin{array}{c c} 38 \\ 275 \end{array}$	$\frac{-}{12128}$	14818	_	15902	-	25221	25606	5 15	1864	11,7
10. 11.	, , ,	273	12125	14010		16036	8021	$ \begin{array}{r} 22294 \\ 9728 \end{array} $		15 5	899 492	7,4
11.	Loggenourgerough	1366	-				0021	3120	10401		452	6,1

Aus dieser Zusammenstellung der thatsächlichen Verhältenisse ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Vermeherung ber 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 präliminirte Majoration von 6 % unbedingt festhalten zu dürsen.

Die Betriebskost en bezissern wir ebenfalls wie auf Seite 12 des frühern Berichtes mit einer Steigerung von 2,2% per Jahr, da Verhandlungen mit der Jurabahn-Verwaltung ergeben haben, daß unsere Ansätze hiefür zureichendssind.

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

Jahr.	Brutto-Einnahmen.		Betriebstoften.		Betriebs- fosten in % ber Brutto-	Oberbau- erneuerungs. Fonds.		Reinertrag.	
	im Ganzen.	p. Kilom.	im Ganzen.	p. Kilom.		im Ganz.	p. Kilom,	im Ganzen.	p. Kilom
10	ðr.	λr.	ðr.	õr.	0/0	۸r.	ðr.	ĕ r.	ъr.
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	$78_{,5}^{78}$	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 1887	1,826,000 1,894,500	19,221	1,279,000	13,463	70,0	76,000	800	471,000	4,958
1888	1,963,000	19,942 20,663	1,302,000 1,325,000	13,705	$\frac{68}{67}$	76,000	800	516,500	5,437
1889	2,031,500	20,003 $21,384$	1,348,000	13,947	67, ₅	76,000	900	562,000	5,916
1890	2,100,000	22,105	1,345,000	14,189	66,4	76,000	800	607,500	6,395
1891	2,168,500	22,826	1,394,000	14,431 14,673	$\frac{65}{64}$	76,000	800	653,000	6,874
1001	~, 100,000	~~,0~0	1,00±,000	14,010	$64_{\prime 3}$	76,000	800	698,500	7,353
							i		

Wirb nun mit Hülfe dieses Tableaus, dem die Reinserträge entnommen werden und vermittelst der in der Beilage aufgestellten Formeln der Bahnwerth bestimmt, so ergibt sich:

aufgestellten Formeln ber Bahnwerth bestimmt, so ergibt sich: a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. De=

zember 1885

ber Werth ber Bahn X = Fr. 7,690,000.

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

der Werth der Bahn X = Fr. 10,237,000.

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

II. Berthbestimmung ber Bahn bei einer Saxenerhöhung von 15 % auf bem Personenverkehr und Belassung der jesigen G\u00fcrtertarise.

Aus dem mehrerwähnten frühern Berichte Seite 7 ift ersichtlich, daß von den Bruttoeinnahmen des ersten Betriebsjahres vom 11. August 1875 dis 11. August 1876, im Gesammtbetrage von Fr. 1,108,427, auf den Personenverkehr

Fr. 686,442 entfallen.

In Folge einer Taxenerhöhung von $15\,^{\circ}/_{\circ}$ würde sich dieser Ertrag und damit auch die Gesammt-Bruttoeinnahme des Jahres um rund Fr. 102,000 steigern. Die bundeszgerichtlichen Experten hatten nach einer andern Rechnungszweise diesen Zuschlag auf Seite 15 ihres Berichtes mit Fr. 108,460 bezissert. Dagegen nehmen wir nun an , daß die Majoration der Bruttoeinnahmen wegen dieser Erhöhung der Personentaren etwas geringer aussallen dürste als $6\,^{\circ}/_{\circ}$ und nur noch $5\,^{\circ}/_{\circ}$ derzenigen des ersten Jahres der trage. Eine geringere Majoration der Robeinnahmen hatte nach Ausweis des hievor eingeschalteten Tableau's nur die Stumpenbahn Bulle-Romont mit $4,6\,^{\circ}/_{\circ}$, währendem alle

übrigen schweizerischen Bahnen eine stärkere Zunahme aufweisen.

Rach diesen gewiß pessimistischen Berechnungen ergäbe sich bann:

Bruttoeinnahmen des ersten Jahres, wie

Fr. 1,141,000

102,000

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

Bezüglich ber Betriebskoften haben wir uns bemüht, ebenfalls ungünstigere Boraussetzungen als diejenigen des ersten Berichtes zu machen, indem wir eine stärkere jährliche Bermehrung derselben in Aussicht nehmen. Wir siriren dieselben deßhalb auf 3 % statt auf 2,2 % der Betriebskoften des ersten Jahres.

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

Als Ginlage in den Oberbauerneuerungsfond ift wie früher

Fr. 800 per Kilometer berechnet.

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

Jahr.	Brutto-Einnahmen.		Betriebstoften.		Betriebs- fosten in % der Brutto-	Oberbaus erneverungs. Fonds.		Reinertrag.	
	im Ganzen.	p. Kilom.	im Ganzen.	p. Kilom.	einnahmen.	im Ganz.	p. Kilom	im Ganzen.	p. Kilom
	Fr.	ðr.	ðr.	ðr.	θ/θ	õr.	Fr.	Fr.	ðr.
1877	1,305,000	13,737	1,080,000	11,368	82,8	76,000	800	149,000	1,569
1878	1,367,000	14,390	1,111,000	11,694	81,3	76,000	800	180,000	1,896
1879	1,429,000	15,042	1,142,000	12,020	80,0	76,000	800	211,000	2,222
1880	1,491,000	15,995	1,173,000	12,347	78,7	76,000	800	242,000	2,548
1881	1,553,000	16,348	1,204,000	12,673	77,5	76,000	800	273,000	2,875
1882	1,615,000	17,000	1,235,000	13,000	76_{15}	76,000	800	304,000	3,200
1883	1,677,000	17,653	1,266,000	13,326	75,5	76,000	800	335,000	3,527
1884	1,739,000	18,305	1,297,000	13,652	74_{16}	76,000	800	366,000	3,853
1885	1,801,000	18,958	1,328,000	13,979	$73_{,7}$	76,000	800	397,000	4,179
1886	1,863,000	19,611	1,359,000	14,305	73,0	76,000	800	428,000	4,506
1857	1,925,000	20,263	1,390,000	14,632	$72_{,2}$	76,000	800	459,000	4,831
1888	1,987,000	20,916	1,421,000	14,958	71,5	76,000	800	4 90 , 000	5,158
59	2,049,000	21,568	1,452,000	15,284	70_{18}	76,000	800	521,000	5,484
1 i0	2,111,000	22,221	1,483,000	15,611	70,2	76,000	800	552,000	5,810
1 1	2,173,000	22,874	1,514,000	15,937	$69_{,7}$	76,000	800	583,000	6,137
								L	i

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.

Tableau in die Formeln eingeführt werden. Indein wir auf die in der Beilage durchgeführten Berechnungen und Proben verweisen, stellen wir hier nur die

daherigen Ergebnisse auf, wie folgt:

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

ist der Bahnwerth X = Fr. 7,387,000, b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Des zember 1890

ist der Bahnwerth X = Fr. 9,116,000.

250,000

Nach diefen Berechnungen über ben wirklichen Werth der Bahn für die angenommenen Fälle und Perioden ift nun ber eigentliche Angebotspreis ber Bahn zu bestimmen.

Wie bereits im Eingange gefagt, ist zur vollständig betriebsfähigen Inftanostellung der Bahn noch ein gemisses Rapital erforderlich und es ift also ber Unkaufspreis der Bahn in jedem einzelnen Falle um dieses Kapital niedriger zu be= messen, als der berechnete jeweilige Werth X der Bahn.

Diefes noch in die Bahn zu fteckende Kapital bestimmt sich nun wie folgt: Betrag für die Geleiseerneuerung auf ber Strecke Gümligen-Langnau, wie früher Fr. 300,000 Betrag für die Ergänzungsarbeiten des Baues, wie früher Betrag für Rollmaterial, statt der früher 200,000 angesetzten Fr. 400,000 nur 250,000 Fr. 750,000 Zusammen

Davon ist abzuziehen 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 Schatzung zu berechnen ist mit nur . Das noch in die Bahn zu verwendende Ra=

pital beträgt also rund Kr. 500,000

In Betreff bes reduzirten Ansatzes von Fr. 250,000 für Unschaffung von noch nothwendigem Icollmaterial ift zu bemerken, daß dieser Betrag nach baorts aufgestellten Berechnungen von Seite der Jura-Bern-Bahnverwaltung als hin= reichend bezeichnet wird. Da die Jura-Bern-Bahn bei dem Unkauf der Bern-Luzern-Bahn durch den Staat selbstverskändlich Betriebspächterin bleibt und in dem bestehenden Betriebsvertrage ber Zins für das früher der Strecke Bern-Langnau gehörige Rollmaterial bereits inbegriffen ist, so haben wir keinen Grund eine größere Summe für Erganzungen zu bevisiren als von tompetenter Geite zugegeben wird.

hienach gelangen wir für die Sohe bes Angebotes auf die Bahn zu folgenden abschließlichen Bahlen:

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

 $A = \Re r$. $10,237,000 - \Re r$. $500,000 = \Re r$. 9,737,000II. Bei einer Taxenerhöhung von 15 % für den Personenverkehr: a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1885

 $A = \mathfrak{F}r. 7,387,000 - \mathfrak{F}r. 500,000 = \mathfrak{F}r. 6,887,000$ b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. Dezember 1890

A = Fr. 9,116,000 — Fr. 500,000 = Fr. 8,616,000 Wirb aus diesen 4 Berechnungen das Mittel gezogen, so ergibt sich eine Summe von Fr. 8,107,500 als Mittel= werth eines höchsten Angebotes.

Es ist wohl selbstverständlich, daß die Besprechung ber 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 Mitsglieder über die Prämissen derselben, nämlich die Steigerung ber Robeinnahmen und der Betriebskoften getheilter Meinung. Immerhin war man barüber einig, daß der reelle Werth der Bahn jedenfalls auf über Fr. 7,000,000 veranschlagt werden durfte und daß für den Kanton Bern als Bieter noch andere Gesichtspunkte in die Waagschaale fallen müssen. Diese Ge= sichtspunkte, von welchen aus ein Angebot über den eigentlich

reellen Werth bes Objektes hinaus gerechtfertigt erscheint, jeien zunächst die Hohe bes schon in ber Bahn Seitens bes Kantons steckende Kapital von Fr. 9,285,000, bas nicht ohne Weiteres preisgegeben werden durfe. Dieses Kapital sett fich zusammen wie folgt:

Einschuß ber Linie Gumligen-Langnan . . Fr. 6,600,000 Subvention des Kantones an Aftien . . ,, 1,750,000 Borschuß der Regierung zur Bauvollendung 935,000

Zusammen Fr. 9,285,000

Sodann könne nicht übersehen werben, daß der Ranton bei den Jurabahnen schon mit etwas mehr als Fr. 19,000,000 betheiligt sei und für die Prosperität dieses Unternehmens der Besitz der Linie Bern-Luzern in der gleichen Hand statt in berjenigen einer Konkurrenzgesellschaft eine gewiffe Wichtig= feit besitze.

Aus der verschiedenen Werthung diefer Faktoren resultirten verschiedene Antrage für die Höhe eines ernsthaften Angebots, 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 Maag überschreite.

Diefer Standpunkt wurde damit motivirt, daß es der Rommission nicht wohl zustehe, von sich aus über das Schicksal ber Bahn zu entscheiben und das Volk das letzte Wort darüber behalten muffe, ob es die Bahn erwerben oder mitsammt ben schon darin verwendeten Kapitalien verlieren wolle.

Der Verlauf der Steigerung durfte Ihnen, Berr Pra= fibent, herren Grograthe, aus den Zeitungen befannt fein, und wir beschränken uns barauf anzuführen, daß, nachdem auf den ersten Ausruf das Angebot Seitens der Neuen Bern= Luzern-Bahngesellschaft von Fr. 6,000,000 erfolgt mar, Seitens ihrer Kommission mit einem Ansatz von je Fr. 100,000 bis auf 7,000,000 geboten murde, welcher Stala auch der Gegner folgte. Bon 7 bis 8 Millionen boten wir je Fr. 50,000 auf, was auch von dem Konkurrenten eingehalten wurde. Bon Fr. 8,000,000 weg hielten wir den Minimalsatz auf Fr. 25,000 inne, worauf dei einem Angebot von Fr. 8,475,000 ber Zuschlag an ben Staat Bern erfolgte, unter Ratifikations= vorbehalt durch ben Großen Rath und das Bolt. Die Kom= mission unterzeichnete das Steigerungsprotofoll, dem ihre früher erwähnte Protestation und Erklärung einverleibt wurde.

Die Kommission setzte ihre Sitzung nach Schluß ber Steigerung fort und beschloß einstimmig, in ihrem Berichte an den Großen Rath den Wunsch auszusprechen, berfelbe wolle den Steigerungspreis dem Volke zum Entscheid vorlegen. Hievon, sowie vom Steigerungsergebnig murbe bem Prafidenten bes Großen Rathes und dem Regierungsrathe sofort Kenntniß

gegeben.

Die Rommission hat seither die ganze Angelegenheit noch= mals berathen und hebt noch folgende Gründe hervor, welche die Höhe des Angebotes beeinflußten und dasselbe motiviren.

Zunächst mag angeführt werben, daß die Einnahmen, wie sie nun bis Ende Dezember letzten Jahres bekannt und befinitiv 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 Einsnahmen stellen sich nun aber besinitiv auf Fr. 1,025,362, also wie bemerkt um Fr. 13,000 höher. Würde auf Grundlage dieser wirklichen Mehreinnahmen ber Bahnwerth berechnet, so würde derselbe mit berichtigten Tableau's für die verschie= benen Berioden 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 ober

im Mittel um Fr. 415,000. Das Mittel ber Rechnungen über den Angebotswerth ber Bahn hat ergeben Fr. 8,107,500 Der Werth nach den wirklichen Ginnahmen

wäre höher um und die Angebotsumme würde sich sonach 415,000

Fr. 8,522,500 stellen auf ober mir maren mit bem höchsten Gebot von Fr. 8,475,000 noch beinahe Fr. 50,000 unter dem wirklichen Werthe geblieben.

Die Vermehrung ber Ginnahmen, welcher fich bie Bahn trot ber Ungunft ber Zeiten erfreut, ift ein Beweis bafür, daß die bisherigen Annahmen hierüber teineswegs zu optimistisch waren; in dieser Richtung darf zu weiterer Beruhi= gung barauf hingewiesen werden, bag ber mit ber Central= bahn abgeschlossene Konkurrenzvertrag über die Theilung des zwischen Bern und Lugern transitirenden Guterverkehrs feine Wirkung zu Gunften der Bern-Luzern-Bahn erft im laufenden Jahre zur Geltung bringen wird, so daß nach der Ansicht tompetentester Gisenbahn = Fachmänner die Bruttoeinnahmen schon des laufenden Jahres auf einen höhern Betrag als benjenigen, welchen mir oben berechneten, sich belaufen werden.

Der Unfaufspreis entspräche sonach dem reellen Werth des Objektes, ohne daß wir die Faktoren eines speziellen Mehr= werthes für den Kanton in Rechnung setzen müßten. Bleisbende Lasten werden also dem Kantone durch die Erwerbung der Bahn zum Steigerungspreise keineswegs erwachsen, son= bern nur vorübergehende, die 3. B. eine Steuererhöhung ab-

solut nicht nach sich ziehen können.

Dagegen find an den Besitz ber Bahn indirekte Vortheile

geknüpft, die wir zum Theil bereits ermähnten.

Der Kanton kömmt bei Ratifikation des Steigerungs= preises nicht in die Lage eirea neun Millionen Franken bereits verwendetes Staatsvermögen abichreiben zu muffen, fonbern hat die wenn auch entfernte Aussicht, eine etwelche Berzinsung hiefür zu erlangen. Ueberdieß wird das Netz der Jura-Bern-Bahn durch den Betrieb der Linie der Bern-Luzern-Bahn einen gemissen Mehrwerth erlangen, ber bem Kanton wiederum in

der Hauptsache zu Gute kömmt.

Werfen wir zum Schlusse noch einen Blick auf die bisher vom Kanton Bern befolgte Gifenbahnpolitit, fo glauben wir von der zuversichtlichen Hoffnung ausgehen zu können, daß das vollständige Net der Jura-Bern-Bahn in wenigen Jahren dem Kanton befriedigende Erträgnisse liefern werde. Es er= scheint uns daher in keiner Weise motivirt, daß in einem Momente, wo der Kanton mit seinen Gisenbahnen im Aufgang befindlich ift, die alten Gegner seiner Gisenbahnpolitik hingegen im Niedergange sind, er seine bistang aufrechterhaltene Stel-lung aufgeben und auf diese Weise bas Bolk seine eigenen Intereffen auf's Empfindlichste schädigen burfe.

Endlich liegt es nahe, daß einzig durch den Ankauf dieser Bahn die auf dieselbe zunächst bafirenden Linien ihrer Ber= wirklichung entgegensehen können, ebenso wie auch die übrigen kantonalen Gisenbahnprojekte badurch gefördert werden.

Wir schließen die Berichterstattung über das uns ertheilte Mandat, indem wir Ihnen, Herr Präsident, Herren Groß-räthe, beantragen, das von uns gemachte Angebot von Fr. 8,475,000 zu genehmigen.

Mit Hochschätzung!

Bern, 31. Januar 1877.

Die Steigerungskommission der Bern-Luzern-Bahn: Dtt, Berichterstatter.

Michel. Andr. Schmied. Rarrer. J. Segler.

Beilage.

Berechnungen über den Werth der Bern-Lugern-Bahn.

Die folgenden Berechnungen über ben Werth der Bern= Luzern-Bahn ftuten fich auf die nachstehenden Grundlagen, wie fie auch in bem vorstehenben Bericht enthalten find.

1) Da zur vollständig betriebsfähigen Instandstellung ber Bahn noch ein bestimmtes Kapital verwendet werden muß, so ist der Werth X der Bahn, bezogen auf eine gemisse Periode, gleich dem Ankaufspreis A, mehr diesem noch in die Bahn zu verwendenden Kapital C, oder es ist also X = A + C und A = X - C.

2) Derjenige erste jährliche Reinertrag ber Bahn, welcher die Periode, für die der Bahnwerth bestimmt werden auf soll, folgt, muß ein Kapital à $5\,^{\circ}/_{\circ}$ verzinsen, daß zusammengesetzt ist aus dem Werthe X der Bahn für diese Periode und den mährend der gleichen Periode aufgelaufenen Defiziten und Zinsausfällen.

Unsere Aufgabe besteht nun zunächst barin, den Bahn=

werth X für die beiden Berioden 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 ber Bahn, d. h. die Erträgnisse derselben nach Abzug der Betriebs= koften und ber Einlage in den Oberbauerneuerungs-Fonds in folgender Weise bezeichnen:

mit R, den Reinertrag pro 1877, " R₇₈ " ,, 1878, " R₇₉ " 1879, \mathbf{R}_{80} 1880, u. j. f.

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

mit R_{90} ben Reinertrag pro 1890, und

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

 Durch Multiplikation eines Kapitals mit 0,05 ber Jahreszins desselben zu 5 % berechnet wird, daß ferner
 Durch Division eines Keinertrages durch 0,05 die Kapita= 1. Durch

lisirung besselben zu 5% ausgeführt, und endlich

3. Durch Multiplikation von Beträgen mit den Faktoren 1,05¹⁴, 1,05¹³, 1,05¹², . . . , 1,05⁸, 1,05⁷, . . . , 1,05², 1,05¹ die Zinseszinsberechnung für dieselben auf die Dauer der entsprechenden Periode vorgenommen wird, mobei die Exponenten 14, 13, 12, ..., 8, 7, 2, 1 jedesmal die Anzahl Jahre bezeichnen, mährend

welcher die Zinseszinsberechnung zu geschehen hat. a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. De= zember 1885.

 $R_{86} = 0.05 X + 0.05 (0.05 X - R_{77}) \cdot 1.05^8$ $\begin{array}{l} + (0.05 \text{ X} - \text{R}_{78}) \cdot 1.05^7 + (0.05 \text{ X} - \text{R}_{79}) \cdot 1.05^6 \\ + (0.05 \text{ X} - \text{R}_{80}) \cdot 1.05^5 + (0.05 \text{ X} - \text{R}_{81}) \cdot 1.05^4 \\ + (0.05 \text{ X} - \text{R}_{82}) \cdot 1.05^3 + (0.05 \text{ X} - \text{R}_{83}) \cdot 1.05^2 \end{array}$ $+(0.05 \text{ X}-R_{84}) \cdot 1.05^{1} + (0.05 \text{ X}-R_{85}) \cdot 1.0$

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

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

b. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. De= zember 1890.

$$\begin{array}{l} \mathbf{R}_{91} = \mathbf{0.05} \ \mathbf{X} + \mathbf{0.05} \left[(0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{77}) \cdot 1.05^{13} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{78}) \cdot 1.05^{12} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{79}) \cdot 1.05^{11} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{80}) \cdot 1.05^{10} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{81}) \cdot 1.05^{9} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{82}) \cdot 1.05^{8} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{83}) \cdot 1.05^{7} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{84}) \cdot 1.05^{6} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{85}) \cdot 1.05^{5} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{86}) \cdot 1.05^{4} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{87}) \cdot 1.05^{3} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{88}) \cdot 1.05^{2} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{89}) \cdot 1.05^{1} + (0.05 \ \mathbf{X} - \mathbf{R}_{90}) \cdot 1.0 \right]. \end{array}$$

Aus diefer Gleichung folgt ebenso durch Vornahme einiger Busammenzüge die Schlußformel für die zweite Periode:

$$\begin{array}{l} \textbf{X} \cdot \textbf{1,05}^{14} = \frac{R_{91}}{0.05} + \left(R_{77} \cdot 1.05^{13} + R_{78} \cdot 1.05^{12} + R_{79} \cdot 1.05^{11} + R_{86} \cdot 1.05^{10} + R_{81} \cdot 1.05^{9} + R_{82} \cdot 1.05^{8} \\ + R_{83} \cdot 1.05^{7} + R_{84} \cdot 1.05^{6} + R_{85} \cdot 1.05^{5} + R_{86} \cdot 1.05^{4} + R_{87} \cdot 1.05^{3} + R_{88} \cdot 1.05^{2} + R_{89} \cdot 1.05^{1} \\ + R_{90} \cdot 1.0). \end{array}$$

Diese allgemeinen zwei Schlußformeln lassen sich in

Worten auch in folgender Beise ausdrücken: Der Werth der Bahn am Ende einer Periode ist gleich bem à 5%, kapitalisirten Reinertrag des auf die Beriode nächstfolgenden Jahres, mehr ber Summe ber mahrend diefer Periode entstehenden und an Zins und Zinseszins gelegten Reinertrage der Bahn.

Die Werthbeftimmung der Bahn für die beiden fest= gesetzten Berioden 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% berjenigen des ersten Jahres vorausgesetzt wird.

II. Bei einer Tarenerhöhung von 15 % auf dem Personen=

verkehr und Belassung der jetigen Gütertarife. Für diesen Fall ist als Majoration der Bruttoeinnahmen 5%, und als Vermehrung der Betriebskoften 3% derjenigen

des ersten Jahres angenommen.

In beiben Fällen bilben die Bruttoeinnahmen des ersten Jahres mit Fr. 1,141,000 und die Betriebsausgaben während des gleichen Zeitraums mit Fr. 1,049,000 den Ausgangs= punkt, und wird ferner als jährliche Einlage in den Oberbauerneuerungs-Fonds per Kilometer Fr. 800 in Rechnung

Auf diesen Grundlagen berechnen sich für die zwei obigen Fälle die beiden im Bericht enthaltenen Tableaux über die Bruttoeinnahmen, Betriebsausgaben und Reinerträge ber Bahn. Mit Hulfe dieser Tableaux und vermittelft 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 substituiren.

Wir führen nun die Rechnung für die verschiedenen

Källe durch.

I. Werthbestimmung der Bahn bei Zugrundelegung der gegenwärtigen Taren.

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. De= zember 1885.

$$\begin{split} \text{X.1,05}^9 = & \frac{\text{R}_{86}}{\text{0,05}} + \left(\text{R}_{77} \cdot \text{1,05}^8 + \text{R}_{78} \cdot \text{1,05}^7 + \text{R}_{79} \cdot \text{1,05}^6 + \text{R}_{80} \cdot \text{1,05}^5 + \text{R}_{81} \cdot \text{1,05}^4 + \text{R}_{82} \cdot \text{1,05}^3 \\ & + \text{R}_{83} \cdot \text{1,05}^2 + \text{R}_{84} \cdot \text{1,05}^1 + \text{R}_{85} \cdot \text{1} \right). \end{split}$$

Durch Substituirung der Reinerträge folgt hieraus: 1,55133. X = 9,420,000 + 2,522,300 = 11,942,300. woraus der Werth der Bahn

 $X = \mathfrak{Fr}$. 7,690,000.

Die Richtigkeit dieser Rechnung ergibt sich aus nach= stehender 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 Rein= erträge der Bahn, so erhalten wir folgende Zusammenstellung:

Jahr.	Ber=	Rein=	Jährliche	Werth
	zinfung.	ertrag.	Defigite.	berfelben Ende 1885.
1877	384,500	61,500	323,000	$323,000 \times 1.058 = 477,200$
1878	$384\ 500$	107,000	277,500	$277,500 \times 1,057 = 390,400$
1879	384,500	152,500	232,000	$232,000 \times 1,05^6 = 310,900$
1880	384,500	198,000	186,500	$186,500 \times 1,055 = 238,000$
1881	384,500	243,500	141,000	$141,000 \times 1,054 = 171,300$
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	$4.500 \times 1.05^{1} = 4.700$
Sumn	ne aller S	Defizite sai	mmt Zing	3 und

Binfeszinfen bis Ende 1885 Fr. 1,758,100 Für das Jahr 1885 ergibt sich ein Mehr=

ertrag, welcher sich beziffert auf Fr. 425,500 -384.500 =41,000

Das wirkliche Defizit beträgt somit auf Ende 1885 Fr. 1,717,100 Abdiren wir dazu ben obigen Bahn=

Fr. 7,690,000 werth X mit . 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.

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

Setzen wir aus bem 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 ber Bahn

X = Fr. 10,237,000. Die Richtigkeit dieser Rechnung zeigt wieder die nach=

folgende Probe.

Der erhaltene Bahnwerth X = Fr. 10,237,000 er= forbert zu 5%/0 jährlich rund Fr. 512,000 Zins. In Ber= bindung mit den jährlichen Reinerträgen laut entsprechendem Tableau ergibt sich wieder folgende Zusammenstellung:

Jahr.	Ber= zinfung.	Reins ertrag.	Jährliche Defizite.		Berth Enbe 1890.
1877	512.000	•	450,500		
1878	512,000	61,500		405,000 X 1,	$05^{13} = 849,500$
		107,000	405,000		$05^{12} = 724,000$
1879	512,000	152,500	359,500	309,000 × 1,	$05^{11} = 614,900$
1880	512,000	198,000	314,000	314,000 × 1,	$05^{10} = 511,500$
1881	512,000	243,500	268,500	268,500 × 1,	$05^9 = 416,500$
1882	512,000	289,000	223,000	$223,000 \times 1.$	$05^8 = 329500$
1883	512,000	334,500	177,500	$177,500 \times 1,$	$05^7 = 249.800$
1884	512,000	380,000	132,000		$05^6 = 176,900$
1885	512,000	425,500	86,500		$05^5 = 110,400$
1886	512,000	471,000	41,000		$05^4 = 49,800$
Sumn	ne aller	Defizite	ammt 3	ins und	
Binses	zinsen bis	Ende 18	90 .	Fr.	4,032.800
Jahr.	Ber=	Rein=	Tährl che	Wer	:tb
	zinfung.	ertrag. W	ehrerträge.	berfelben @	
1887	512,000	516 500	4.500	$4,500 \times 1,0$	
1888	512,000	552,000	50,000	$50,000 \times 1,0$	$5^2 = 55,100$
1889	512,000	607,500	95,500	$95,500 \times 1,0$	
1890	512,000	653 000	141,000	$141,000 \times 10$	
	Annual Control of the				= 141,000
Dinasi	ntan Kir	lehrerträge	։ լաուոււ չ		204 000
Sunst	infen dis	Ende 189	0.	Fr.	301,600
\mathfrak{g}	Wir haben	also gefu	nben	-	2,000
Sumn	ne aller	Defizite '	sammt 2	duu Bui	
Qinfea	wind hia (Fride 1890))	To the	1 022 000
Duries	Junne all	Ende 189(ler Mehrer	, rträge Sam	Fr.	4,032,800
1110 C	Dinfasains	Kia Michiel	4000	பாட் அம்	004 000
min S	Sintegging	bis Ende	1890	• "	301,600
(Fs verbleil	bt sonach al	s wirkliche	B Defizit	
bis E	nde 1890	, ,		Fr	3,731,200
9	Thhiren n	ir hinzu	San Bahn	. Fr.	0,101,200
£5 \$1	ata Manias	ni yingu	ven Sugn	ivettij A	40.007.000
•	ese Period			• • "	10,237,000
so fint	en wir, de	ıß bis End	e 1890 ein	Ravital	
pon					13,968,200
	a Baku n	annakuat s		. Dista	Rapital wird
The Di	c Duyli b	m.i.m.	octoen in	ig. Dieles	scupilal wird
uver 1	ouray ben	ocemertro	ig der B	agn pro 18	91, der saut
Lablec	m Fr. 69	18,500 be	trägt, mit	t 5 º/o verzin	st, was wir
durch	diefe Prol	be nachwei	ien wollte	n.	go to the man and and
,	1		,		

II. Werthbestimmung ber Bahn bei einer Tarenerhöhung von 15 % auf dem Personenverkehr und Belassung der jetigen Gütertarife.

a. Für die Periode vom 1. Januar 1877 bis 31. De= zember 1885.

$$egin{aligned} \mathrm{X} \cdot 1{,}05^9 &= rac{\mathrm{R}_{86}}{0{,}05} + \left(\mathrm{R}_{77} \cdot 1{,}05^8 + \mathrm{R}_{78} \cdot 1{,}05^7 + \mathrm{R}_{79} \cdot 1{,}05^6 + \mathrm{R}_{80} \cdot 1{,}05^5 + \mathrm{R}_{81} \cdot 1{,}05^4 + \mathrm{R}_{32} \cdot 1{,}05^3 + \mathrm{R}_{83} \cdot 1{,}05^2 + \mathrm{R}_{84} \cdot 1{,}05^1 + \mathrm{R}_{85} \cdot 1
ight). \end{aligned}$$

In diese Formel die Reinerträge aus bem betreffenden Tableau eingesetzt, gibt 1,55133 X = 8,560,000 + 2,899,400 = 11,459,400,woraus der Bahnwerth

 $X = {\rm Fr.} \, 7,387,000.$ Daß diese Rechnung richtig ist, wollen wir wieder durch

folgende Probe nachweisen.

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

Jahr.	Ber=	Rein-	Jährliche		Werth	
	zinfung.	ertrag.	Defigite.	berfelb	en Enbe	1885.
1877	369,400	149,000	220,400	220,400 >	<1,058=	= 325,600
1878	369,400	180,000	189,400	189,400 >	$<1,05^7 =$	= 266,500
1879	369,400	211,000	158,400	158,400 >	< 1,056 =	=212,300
1880	369,400	242,000	127,400	127,400 >	< 1,055 =	= 162,600
1881	369,400	273,000	96,400			= 117,200
1882	369,400	304,000	65,400			= 75,700
1883	369,400	335,000	34,400			= 37,900
1884	369,4 00	366,000	3,400	3,400 >	$< 1,05^{1} =$	= 3,600
Zinses ertrag	zinsen bis für bas Zo , welcher	Defizite f Ende 188 ihr 1885 ei fich beziffer	85 rgibt fich ei ct auf Fr.	? n Mehr= 397,000		201,400
- 36	59 ,4 00 ==				Fr.	27,600
auf E Bahnr so ergi ein K für di diese I	nde 1885 Lodiren n verth X r bt sich, ba apital von e Bahn be Rechnung	baher ba vir bazu be nit . B im Ganz vrechnet wer zeigen woll O beträgt,	en oben er gen bis En rben muß, len, burch	thaltenen ibe 1885 bas aber ben Neine	Fr. 8,	560,800 vir burch
	o. Für bi : 1890.	e Periode	vom 1. J	anuar 18	77 bis	31. De=
X . 1,0	$05^{14} = \frac{R}{0}$	$rac{R_{91}}{05} + (R$	77 . 1,0518	$^{3}+\mathrm{R}_{78}$.	1,0512	+R ₇₉ .
	1.05^{11} –	$+R_{80}\cdot 1$	$05^{10} + F$	$R_{\rm s1}$. 1,05	$+R_{\circ}$	1.05^{8}
	$+R_{83}$	$1,05^{7} +$	$R_{84} \cdot 1,05$	$+{\rm R}_{85}$	1.05^{5^2}	$+\dot{R}_{86}$.

 $1,05^{4}$ + R_{87} . $1,05^{3}$ + R_{88} . $1,05^{2}$ + R_{89} . $1,05^{1}$ $+ R_{90} . 1).$

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

 $X = {\rm Fr. 9,116,000}.$ Um die Richtigkeit dieser Rechnung zu zeigen, machen

wir wieder die folgende Probe.

Der erhaltene Bahnwerth $X={\rm Fr.}$ 9,416,000 erfordert zu 5 $^{o}/_{o}$ jährlich rund Fr. 456,000 Zins. In gleicher Weise wie früher erhalten wir nun wieder folgende Tabelle:

Jahr.	Ver=	Rein=	Jährliche	Wert					
	zinfung.	ertrag.	Defizite.	derfelben E	nde 1890.				
1877	456,000	149,000	307,000	$307,000 \times 1,05^{1}$	$^3 = 578,900$				
1878	456,000	180,000	276,000	$276,000 \times 1,051$					
1879	456,000	211,000	245,000	$245,000 \times 1,05^{1}$	$^{1} = 419,000$				
1880	456,000	242,000	214,000	$214,000 \times 1,051$	0 = 348,600				
1881	456,000	273,000	183,000	$183,000 \times 1,059$	=283,900				
1882	456,000	304,000	152,000	$152,000 \times 1,058$	=224600				
1883	456,000	335,000	121,000	$121,000 \times 1,057$	=170,300				
1884	456,000	366,000	90,000	$90,000 \times 1,05^{6}$					
1885	456,000	397,000	59,000	$59,000 \times 1,055$	= 75,300				
1886	456,000	428,000	28,000	$28,000 \times 1.054$	= 34,000				
Sumn	Summe aller Defizite sammt Zins und								
	zinsen bis		90 .	Fr.	2,749,700				
Jahr.	Ver=	Rein=	Jährlid	he We	rth				
~ /-	ginfung.	ertrag.	Mehrertri	ige. berfelben C	inde 1890.				
1887	456,000	459,000	3,000	3.000×1.0	$5^3 = 3,500$				
1888	456,000	490,000							
1889	456,000	521,000			$5^1 = 68.200$				
1890	456,000	552,000							
æ		}aKuantnä aa	Sammt 1);,,2 ,,,,5					
		<i>lehrerträge</i>			005 000				
Zinjeg	zins bis	Ende 189	υ.	Fr.	205,200				
2	Wir haben	somit gef	iunden:						

Summe aller Defizite sammt Zins und Zinses= 2,749,700 Zinfeszinsen bis Ende 1890 . 205,200 und es verbleibt also als wirkliches Defizit bis 2,544,500 Hiezu ben Bahnwerth X für diese Beriode 9,116,000 ergibt, daß bis Ende 1890 für die Bahn ein . Fr. 11,660,000 Rapital von rurd . zu verrechnen ift. Dasselbe wird aber burch ben folgenden Reinertrag ber Bahn pro 1891, im Betrage von Fr. 583,000, mit 5% verzinst, was wir auch burch diese Proberechnung zeigen wollten.

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

Es bient uns hiezu bie Gingangs aufgeftellte Gleichung $A = X - \mathring{C}.$

Laut ber in vorstehendem Bericht enthaltenen Spezifikation, ift 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 Källen

folgende Werthe:

I. a. A = 7,690,000 - 500,000 = Fr. 7,190,000

I. b. A = 10,237,000 - 500,000 = Fr. 9,737,000

II. a. A = 7,387,000 - 500,000 = Fr. 6,887,000

II. b. A = 9,116,000 - 500,000 = Fr. 8,616,000

II. Vortrag der Eisenbahndirektion an den Regierungsrath zu Handen des Gro-Ken Rathes.

Berr Prafident,

Berren Regierungsräthe!

Unterm 28. Dezember 1876 haben Sie in Verbindung mit ber Spezialkommiffion bem Großen Rathe einen Bericht, betreffend die Erwerbung der Bern=Luzern = Bahn durch den Ranton Bern, vorgelegt.

In diesem Berichte wurde der Große Rath um die Er=

mächtigung angegangen :

1. Zur Bestellung ber Baar-Kaution von Fr. 150,000, um bei ber Steigerung als Bieter unter Ratifikations= vorbehalt zugelassen zu werden;

an ber Steigerung bis auf ben Schatzungswerth von 6 Millionen Franken bieten zu dürfen, und

3. mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahn auf Grundlage bes im Berichte entwickelten Bor=

schlages ein Abkommen zu schließen. Die Zwischenzeit von Absassung des Berichtes bis zur Großrathsstung (28. Dezember 1876 bis 8. Januar 1877) wurde benutt, um unter Mitwirkung der hiezu in Anspruch genommenen Bankinstitute, der Kantonalbank und der eidge-nössischen Bank in Bern, den Obligationsgläubigern die im Berichte enthaltene Absindungsproposition zur Kenntniß zu bringen und fie einzuladen, ihre Zustimmung zu berselben zu

erklären, wonach für je eine Obligation von Fr. 1000 eine Staatsobligation des Kantons Bern von Fr. 585, verzinslich zu $4^{1}/_{2}$ $^{0}/_{0}$ jährlich vom 1. Januar 1877 ab und rückzahlbar Ende 1885, verabfolgt worden wäre.

Es langten jedoch sehr wenige Zustimmungserklärungen ein, und die Baster Handelsbank, welche von den 10,000 Obligationen erwa 8400 Stück in ihren Händen hatte, mit der Bollmacht, eine Aktiengesellschaft zu grunden, um die Bahn zu Handen berselben selbst an der Steigerung zu erwerben, lehnte nicht nur Vergleichungsunterhandlungen mit dem Kanton Bern ab, sondern sie ließ durch den Berwaltungsrath der neuen Affiengesellschaft einen Vertrag mit der schweizerischen Centralbahngesellschaft abschließen. Nach demselben sollte die Centralbahn ben Betrieb der Bahn übernehmen, das fehlende Aftienkapital für die nicht beigetretenen 1600 Obligationen und einen Theil des neu zu beschaffenden Obligationenkapitals liefern und die Baar-Kaution zur Berechtigung der Theilnahme an ber Steigerung mit Fr. 150,000 erlegen.

Das Bekanntwerden biefes Vertrages gab ber Befürchtung Raum, es werde die Bahn an der Steigerung von der neuen Aktiengesellschaft in Verbindung mit der Centralbahn gefauft und der Kanton Bern bei einer limitirten Bollmacht, wie folche bem Großen Rathe beantragt war, nicht in der Lage sein, seine Interessen an der Steigerung so zu wahren, daß die Angelegenheit dem Bolksentscheide unterbreitet werden könne. Deßhalb brachte die großräthliche Spezialkommission mit Zu= ftimmung bes Regierungsrathes neue ber Sachlage angemeffene Vorschläge an den Großen Rath und diese hohe Behörde be=

schloß am 8. Januar 1877:

1. Der Große Rath ernennt eine Kommission von fünf Mitgliedern und ertheilt derfelben Vollmacht, sich im Namen bes Kantons Bern bei ber am 15. Januar nächsthin stattfindenden Bersteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Bolk.

2. Der Regierungsrath wird beauftragt, die baherige

Raution von Fr. 150,000 zu bestellen.

Der Regierungsrath, in Berbindung mit der beftebenden großräthlichen Gisenbahnkommission, wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern= Luzern = Bahngesellschaft zum Zwecke ber Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch den Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt der Rati= fikation durch den Großen Rath und das Bolk, mit benselben ein Abkommen zu schließen.

Ilm zunächst noch vor ber Steigerung zu Unterhand= lungen mit den Obligationsgläubigern Zeit zu gewinnen, wandte sich der Regierungsrath im Einverständnisse mit der Großrathstommission durch zwei verschiedene Eingaben an das Bundesgericht mit dem Gesuche, um Verschiebung des Steisgerungstermins, indem er babei darauf hinwies, daß gegen Die Zulaffung ber Neuen Bern = Luzern = Bahngefellichaft, Des voraussichtlich einzigen Konfurrenten, zur Steigerung sich ge= gründete Einwendungen erheben laffen, da diefe Gefellschaft nicht gesetzlich konftituirt sei, und auch nicht allen Borschriften der Steigerungsbedingungen rechtzeitig Genuge geleistet habe. Das Bundesgericht glaubte indez auf diese Verschiebungsbe= gehren nicht eintreten zu können und so ging denn am 15. Januar die Steigerung vor sich.

An berselben nahmen als Bieter, welche die geforberte Baarfaution gestellt hatten, Theil: der Kanton Bern und bie Neue Bern = Luzern = Bahngesellschaft und es murde die Bahn bem Ranton Bern als bem Höchstbietenben, um ben Rauf=

preis von Fr. 8,475,000 zugeschlagen.

Die Kommission von fünf Mitgliebern, 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 Zusaffung der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft abgegebenen Protestes verweisen können.

Gleich nach der Steigerung, am 17. Januar, beschloß nun der Regierungsrath, in weiterer Bollziehung des Groß-rathsdeschlusses, sud Ziffer 3, es seine um womöglich die dem Kantone durch das Steigerungsergebniß auffallende Last zu vermindern und um die Gläubiger statt in Baar durch Staatsschuldscheine ausweisen zu können, mit denselben neue Versgleichsunterhandlungen anzuknüpsen und zu Erreichung diese Zweckes ein Ausschuß zu bestellen. Die Großrathskommission trat diesem Beschusse bei und bezeichnete zwei Mitglieder des Ausschusses, während der Regierungsrath die beiden andern ernannte.

Dieser Ausschuß setzte sich zunächst mit dem Verwaltungs= rath der neuen Aftiengesellschaft als Vertreter der großen Mehrzahl der Obligationare in Verbindung, indem er den Obligationären für je Fr. 1000 Obligationskapital Fr. 750 Staatsobligationen al pari zinsbar zu $4^1/_2$ $^0/_0$ feit 1. Januar 1877 und rückzahlbar Ende 1890 anbot. Dieses Anerbieten wurde aber vom Verwaltungsrathe abgelehnt, so baß alle Unterhandlungen als gescheitert betrachtet werden muffen. Der genannte Verwaltungsrath machte nämlich zwar auch seiner= seits Gegenvorschläge, welche er ber von ihm vertretenen Attionärversammlung zur Annahme zu empfehlen versprach. Allein dieselben waren durchaus unannehmbarer Natur: es wurden für je Fr. 1000 Obligationskapital Fr. 800 Staats-obligationen à $4^1/_2$ $^0/_0$ gefordert und noch dazu "unter Borbehalt des Kurs und andern Bedingungen", so daß der Staat Bern bei Annahme dieser Vorschläge noch ungünstiger weggekommen ware, als bei Tefthalten am Steigerungser= gebnisse. 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 Richtgenehmi= gung des an der Steigerung im Ramen des Kantons Bern geschehenen Angebotes handeln kann. Die Frage stellt sich demnach einfach dahin: will der Kan on 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? Gine britte Alternative, von der man etwa noch gesprochen hat, daß nämlich ber Ranton das Steigerungsgebot zwar nicht ratifiziren, wohl aber seinerseits ein neues, nie dri= geres Angebot machen und es auf eine zweite Steigerung ankommen lassen solle, ist durchaus ausgeschlossen und es würde ein solches Vorgehen, ohne allen Zweifel, einfach ben Erwerb der Bahn durch die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft zur Folge haben. Abgesehen nämlich davon, daß die Nicht= genehmigung des Steigerungsangebotes den Verluft der bestellten Baarkaution von Fr. 150,000 zu Gunften der Maffe zur Folge hatte, und daß eine nochmalige Betheiligung des Kantons an einer Steigerung jedenfalls auf Schwierigkeiten stoßen wurde, läßt sich mit Sicherheit behaupten, bag die Neue Bern = Luzern = Bahngesellschaft einen Erwerb ber Bahn durch den Kanton um einen irgend erheblich gunftigeren Preis nicht zulassen, sondern eher die Bahn auf eigene Rechnung er= werben wurde. Dieß zeigt sowohl bas Berhalten biefer Gesellschaft an der abgehaltenen Steigerung, wo ihr lettes Gebot nur um Fr. 25,000 hinter dem Höchstgebote des Rantons zurückblieb, als die seitherige schroffe Ablehnung aller Ver= gleichsvorschläge durch den Berwaltungsrath der Gesellschaft. Es stehen eben, wie der mit der Centralbahn geschlossene Ber= trag genugsam gezeigt hat, hinter dieser Gesellschaft mächtige Eisenbahninteressen, welche die michtige Linie Bern-Luzern dem bernischen Eisenbahnnetze entfremden und für das Netz der Centralbahn gewinnen möchten, und es ist demnach durchaus nicht daran zu zweiseln, daß die Neue Bern-Luzern-Bahn-gesellschaft die Linie erwerden würde, wenn der Kanton Bern sein Angedot irgendwie erheblich herabmindern wollte, und so der fraglichen Gesellschaft gemäß der ihr zur Verfügung stehenden Mittel der Erwerd der Bahn möglich würde.

Die Frage steht bemnach, wie gesagt, einfach auf Sa und Rein: "Will ber Kanton die Bahn um das Steigerungs= gebot 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 kurzer fassen, als vielleicht der Wichtigkeit der Sache entsprechend scheinen möchte. Einerseits nämlich zwingt uns bie knapp zugemeisene Zeit, uns auf Weniges zu beschränken und anderseits ift in den bereits mehrsach in dieser Sache erstatteten Berichten großräthlicher Kommissionen und des Regierungsrathes, namentlich in dem Berichte der Großraths= kommission und bes Regierungsrathes vom 28. Dezember 1876 und in bem neuerlichen Berichte ber großrathlichen Steigerungs= kommission 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 wiederhohlen konnte. Wir werden uns daher im Folgenden auf eine kurze Hervorhebung der Haupt= punkte, sowie auf die Besprechung einzelner, bisher nicht er= örterter Seiten der Frage beschränken.

Daß der Kanton Gern ein erhebliches Interesse daran habe, im Besite 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 unverkenndar, daß er in dreisacher Beziehung ein Interesse am Besite dieser Linie hat, einmal, weil dieselbe zum Theil auf seinem Terristorium gelegen und den volkswirthschaftlichen Bedürsnissen bernischer Landestheile zu dienen bestimmt ist, sodann ihres Berhältnisses zu dem übrigen bernischen Eisendahnnetze wegen, bei welchem der Kanton als Hauptbetheiligter erscheint, und endlich wegen seiner starken direkten sinanziellen Betheiligung an derselben.

Insbesondere sind es, wenn man auch auf den ersten Punkt, der hier eingreifenden Bundesaufsicht wegen weniger Gewicht legen wollte, die beiden letzten Beziehungen, in welchen ber Besitz ber Bern-Luzernerlinie für den Kanton Bern von Wichtigkeit ist. Es ist vorerst nicht zu verkennen, daß es von Wich= tigkeit für das bernische Jurabahnnetz ift, bei welchem der Kanton Bern (einschließlich der Brogethalbahn) mit etwas über 19 Mill. Franken betheiligt ift, eine selbstständige Berbindung mit Luzern zu besitzen. Wenn nämlich auch gegenwärtig der Zeitpunkt der Eröffnung der Gotthardbahn, der bekannten ungunftigen Ber= hältnisse wegen, nicht näher bestimmt werden kann, so ist boch anzunehmen, daß dieses große internationale Unternehmen früher oder später zur Durchführung und Bollendung 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 Gotthard= bahn aber muß unstreitig Luzern eine sehr große Bedeutung für das Eisenbahnnet der Schweiz gewinnen und muß es von äußerster Wichtigkeit für jede Eisenbahngesellschaft werden, birett 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,

ber Centralbahn, welche zweifellos, wenn ber Ranton Bern die Luzernerlinie nicht erhalt, dieselbe zum Betrieb und spater mohl auch zu Eigenthum erwerben wurde, beherrscht wird. Es muß dieses Moment unbedingt auch von einer gewissen finanziellen Tragweite für die bernischen Jurabahnen und bamit mittelbar für ben Staat sein. Sobann ist nicht zu übersehen, daß für die mit der Luzernerlinie in Berbindung stehenden Gisenbahnprojekte (Burgdorf-Langnau und Thun-Konolfingen) offensichtlich von großer Bedeutung sein muß, ob die Luzernerlinie in den Händen bes Kantons verbleibt ober ob sie an die Centralbahngesellschaft übergeht, daß mit einem Erwerb der Luzernerlinie durch die Centralbahn die erwähnten Projekte jede Aussicht auf bereinstige Realisirung, zum minbesten auf eine fehr lange Zeit hinaus, verlieren wurden. In Wurdigung ber mit dem Besitze ber Bern-Lugern-Bahn verbundenen kantonalen Intereffen ift benn auch bereits in bem Berichte des Regierungsrathes und der Grograthstom= mission vom 28. Dezember 1876 ausgesprochen worden, es solle ber Kanton den Besitz dieser Linie zu erhalten trachten, "unter ber Boraussetzung, daß ber Erwerb ber Bahn zu einem Preise möglich ift, welcher dem Werthe ber Linie, ben diese nach objektiver und nüchterner Schätzung, in ben Sanden bes Kantons repräsentirt, entsprechend ist." "Neue bebeutende finanzielle Opfer bagegen," so wurde beigefügt, "für welche der Kanton in keiner absehbaren Zukunft ein Aequivalent erlangen könnte, würden durch das kantonale Interesse wegs gerechtfertigt."

Wenn nun an diesem Sate festzuhalten ist, wenn dem= nach daran festgehalten werden muß, daß die Erwerbung ber Bern-Luzern-Bahn nur insoweit anzustreben ift, als bieselbe auch bem finanziellen Interesse des Kantons entspricht, so spitt sich also die ganze Frage in letter Linie dahin zu, ob ber von ber großräthlichen Steigerungskommission gebotene Kaufpreis von Fr. 8,475,000 ein dem Werthe, den das Raufsobjekt 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 großräthliche Steigerungskommission einen eingehenden Bericht erstattet, dem wir nur noch wenige die Ergebniffe besselben illuftrirende und bestätigende Bemerkungen beizufügen haben. Die Ansätze, betreffend den zu gewärtigenden Reinsertrag der Bahn, die Majoration der Bruttoeinnahmen und der Betriebskosten, auf welchen die in diesem Berichte enthals tenen Berechnungen beruhen, sind durchaus die nämlichen, wie die bereits in dem Berichte vom 28. Dezember 1876 ent= haltenen und dort ausführlicher begründeten, zu deren Be= gründung übrigens noch weiteres Material beigebracht wird.

Wenn trot dieser Gleichheit der Grundlagen der Bericht ber Steigerungskommiffion 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 Ur= theile, mathematisch-richtige, Methode, der Berechnung bieses Werthes angewendet wird. Die Richtigkeit der Ergebnisse Dieses Berichtes kann also lediglich von ber Richtigkeit ber bemselben mit bem frühern Bericht ber Großrathskommission und der Regierung gemeinsamen Grundlagen abhängen. In dieser Beziehung nun sind die Voraussetzungen der Großraths= kommission in bemerkenswerther Beise bestätigt worden; ein= mal nämlich haben die, nunmehr befinitiv festgesetzten Betriebs= einnahmen 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 ber aufgeftellten Berechnungen angenommenen Bahn= erträgnisse keineswegs zu optimistisch sind, im Gegentheil sich innert bescheidener Grenzen bewegen. Sobann hat die Direktion der bernischen Jurabahngesellschaft auf eine Anfrage des Regierungsrathes hin, sich bereit erklärt, den Betrieb der Linie, für den Fall, daß der Kanton diese definitiv erwerden sollte, zu so günstigen Bedingungen zu übernehmen, daß gewiß die Ansätze der Großrathskommission bezüglich der Bestriebskosten sich als unter allen Umständen zureichend darsstellen und somit die Grundlagen der aufgestellten Berechnungen als in jeder Beziehung verläßlich erscheinen müssen. Bersmittelst Zuschrift vom 31. Januar 1877 erklärt sich nämlich die Jurabahndirektion bereit, den Betrieb der Bahn zu übernehmen. Nach Wahl des Staates entweder:

a) Zu ben reinen Selbstkosten, nach Mitgabe bes unterm 21. November 1874 mit der Gesellschaft der Bern= Luzern Bahn abgeschlossenen Betriebsvertrages, oder

- b) auf Grundlage des unterm 13. April 1876 mit dem Massaverwalter der Bern-Luzern-Bahn abgeschlossenen, vom Bundesgerichte genehmigten und noch gegenwärtig in Rraft bestehenben Betriebsvertrages. hiernach murben wir die Koften der allgemeinen Berwaltung, bes Stationsbienftes, bes Expeditionsbienftes, bes Zugfraftbienftes und des Berichiebenen gegen Bergutung von jahrlich Fr. 6600 per Kilometer übernehmen, und zwar unter Un= nahme eines Fahrplanes mit 5 Zügen im Sommer und 4 Zügen im Winter in jeder Richtung. Nicht inbegriffen im a forfait wären der Bahndienst (Aufsicht und Unterhalt) und bie Bergütungen an die Centralbahn für Antheil an der Berginfung, sowie Antheil an den Betriebs= und Unterhaltungskoften für die mitbenützten Bahnhöfe und Bahnstrecken. Für die mehr als fahrplanmäßigen Züge ware eine Entschädigung von Fr. 1. 30 per Zugs-Kilo= meter zu leiften ; die Roften für Oberbauerneuerung auf ber Strecke Gümligen-Langnau, geschätzt auf Fr. 300,000 und die besondern Bollenbungsbauten, geschätzt auf Fr. 200,000, würden natürlich separat zu berechnen sein, und hatte endlich ber Staat das fehlende Rollmaterial zu beschaffen, wozu die von der großräthlichen Kom= miffion praliminirte Summe von Fr. 250,000 hin= reichen bürfte, ober
- c. à forfait, gegen Bergütung von Fr. 11,000 per Betriebskilometer und per Jahr, oder Fr. 1,045,000 im Ganzen, gemäß ber zwischen bem Berwaltungsrathe ber Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft und dem Direktorium ber schweizerischen Centralbahn unterm 30. Dezembre 1876 betreffend gemeinschaftlichen Untauf ber Bahnlinie Bern-Langnau-Luzern und Uebertragung des Betriebes an die Centralbahn getroffenen Vereinbarung. Die Jura= bahngesellschaft würde insolge dessen gegenüber dem Staate Bern, und umgekehrt ber Staat Bern der Jurabahn= gesellschaft gegenüber die nämlichen Berrflichtungen über= nehmen, wie laut der angeführten Bereinbarung die Centralbahn gegenüber der sogenannien Reuen Bern= Luzern-Bahngesellschaft und diese gegenüber jener. Immer= hin mußten wir verlangen, daß ber Staat das fehlende Rollmaterial beschaffe, und daß der Oberbauerneuerungs= fond nach dem Berichte der großräthlichen Kommission mit einer jährlichen Einlage von Fr. 800 per Betriebs= kilometer gebildet werde; endlich beruht unsere Offerte auf ber Boraussetzung, daß dem Staat Bern, als Er= weber der Bern-Luzern-Bahn, die Mitbenützung ber Bahnhöfe Bern und Luzern und der Strecken Bern= Bumligen und Fluhmuble-Luzern in bisheriger Weise gesichert bleibe.

In allen Fällen wurden wir es dem Staat Bern anheimstellen, die Dauer bes Betriebsvertrages zu bestimmen.

Daß die Ueberzeugung, die in dem Berichte vom 28,

Dezember 1876 und gleicherweise auch in bemjenigen vom 31. Januar abhin angenommenen Reinerträge ber Bahn feien als minimale zu betrachten und werden von der Wirklichfeit wahrscheinlich übertroffen werden, auch in Fachfreisen getheilt wird, ergibt fich aus der nämlichen Bufchrift der Jurabahn= direktion; 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 sein auch bereit, die Bahn in Pacht zu nehmen. "Als Pachtzins bieten wir dem Staate", so fährt die Jurabahns direktion fort, "die jährlichen Summen der von der großräthlichen Kommission in ihrem Berichte vom 28. Dezember 1876 präliminirten Reinerträge der Bahn an. Die-jelben 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. j. m. 1leber die nähern Bedingungen eines solchen Pachtvertrages würden wir uns an der Hand analoger Berträge leicht einigen können; mas die Daner betrifft, so möchten wir benselben, nach Wahl des Staates, vorläufig auf 3, 4, 5 oder 6 Jahre abschließen, könnten aber auch darauf eingehen, nach Ablauf gewisser Berioden jeweilen eine Revision des Vertrages mit Rucksicht auf eine durch die gemachten Erfahrungen allfällig gerechtfertigte Erhöhung ober Ermäßigung des Pachtzinfes vorzunehmen.

In dieser Offerte liegt gewiß ein unverwerfliches Zeugniß dafür, daß für die Linie Bern-Luzern benn doch als Minimum auf diejenige Rendite zu hoffen ift, welche von der Groß= rathskommission präliminirt worden ist, da eine Eisenbahn= gesellschaft, welche, wenn auch sowohl mit dem Luzernbahn= unternehmen, 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 Risito allfälliger Ausfälle der Betriebsergebnisse gegenüber ben von ber Großrathskommission veranschlagten zu übernehmen bereit ist. Demnach dürfen wir mit dem Berichte der großräthlichen Steigerungskommission unbedenklich annehmen, daß das von letzterer Kommission geichehene Angebot auf die Bahn, wenn es auch ein höheres ift, als anfänglich in Aussicht genommen war, boch burchaus nicht außer Verhältniß zu dem Werthe bes Kaufsobjektes für ben Kanton steht. Damit ift aber bargethan, daß bas finan= zielle Interesse des Kantons mit dem Ankauf der Bahn nicht nur verträglich ift, sondern denselben geradezu fördert, denn der Kanton ift bei der Bern-Luzern-Bahn bereits mit folgen= ben Summen betheiligt:

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

Busammen Fr. 9,285,000
Ratissirt er den Ankauf der Bahn nicht, so ist diese Summe unwiederbringlich verloren und muß vom Staatsvermögen abgeschrieden werden. Genehmigt er dagegen den Ankauf, so hat er zwar vorerst während einigen Jahren größere oder kleinere Außfälle auf der Verzinsung des Ankaufspreises der Bahn zu bestreiten, dagegen aber die wohlbegründete Außsicht, mit der Zeit auch für die odige bereits in der Bahn steckende Summe eine etwelche Verzinsung zu erhalten. So ergibt sich, nach den Verechnungen der Großrathskommission für das Jahr 1886 ein Reinertrag von Fr. 471,000, eine Summe, die nicht nur außreichen wird, das auf die Bahn jetzt noch zu verwendende Kapital voll zu verzinsen, sondern darüber hinaus noch einen Uederschuß ergibt, welcher auch in den solgenden Jahren wiederkehren, dez. sich noch vermehren wird. Hieder zuch dem Einstusse, welchen eine Eröffnung der Gotthardbahn auf die Rendite der Linie haben würde,

nicht Rechnung getragen und also eine dem Kantone günstige keineswegs unwahrscheinliche Chance nicht in Anschlag gebracht, ebenso wenig ist auf eine burchaus mögliche und zuläffige Tarerhöhung reflektirt, wie benn überhaupt die ganze Berechnung der Rendite auf Grundlagen beruht, welche eber unter der Wirklichkeit bleiben, als dieselbe überschreiten wer= den. — So fann gewiß mit Recht gesagt werden, daß die Genehmigung bes Untaufes der Bern-Luzern-Bahn vor allem aus im wohlverstandenen fin anziellen 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 Ertragsfteige= rung wahrscheinlich doch nicht mehr dem Kantone zu Gute kommen, ba, wie vorauszusehen sei, in nicht ferner Zukunft ber Bund zum Rückkaufe ber schweizerischen Gisenbahnen schreiten und jo seinerseits den spätern Mehrertrag genießen In Bezug auf biefe Ginmendung mare por allem aus zu erinnern, daß ein Rückkauf der schweiz. Eisenbahnen burch den Bund für die nächste Zukunft doch kaum noch zu gewärtigen sein möchte, denn es stehen einer solchen Waß= regel, wie niemand verkennen kaun, die ungehenersten Schwierig= keiten finanzieller und zum Theil auch politischer Natur ent= gegen: die gegenwärtige Geftaltung des schweizerischen Gifen= bahnnetes mit feinen vielen Konkurreng= und Paralellbahnen, die schwierige Finanzlage des Bundes, das Widerstreben ver= schiedenartiger und mächtiger Sonderinteressen und endlich die prinzipielle Gegnerschaft, welche bem Projekte alle biejenigen entgegen tragen muffen, welche überhaupt eine Stärfung ber Bundescentralgewalt nicht wollen und baher eine so gewaltige materielle Centralisation, wie ber Rücktauf ber Gisenbahnen fie mit fich bringen wurde, entschieden verwerfen muffen. Diese Schwierigkeiten find gewiß so leicht nicht zu überwinden, wie manche sich vorstellen mögen, stößt ja doch auch in einem benachbarten Staate, wo die Centralgewalt eine weit ftarkere ift, als in der Schweiz, im deutschen Reiche, das Rucktaufs= projekt auf die ernstesten Schwierigkeiten, und, wenn man ba= her auch prinzipiell mit dem Rückkaufe durch den Bund ein= verstanden sein und dessen bereinstiges Eintreffen als mahr= scheinlich, ja als unabwendbar bezeichnen mag, so wird man ben Zeitpunkt diefer Magregel doch kaum in die nächste Zu= tunft, in die Periode der Entwicklung der Bern-Luzern-Bahn, verlegen dürfen. Indessen auch zugegeben, daß der Rückfauf, z. B. infolge der Gotthardbahnangelegenheit, in nächster Zukunft stattfinde, so ist doch nicht anzunehmen, daß durch denselben bie Interessen bes Kantons, als Inhaber der Bern-Luzern= Bahn geschäbigt wurden. Der Rucklauf ber Eisenbahnen durch den Bund kann nur entweder auf dem Wege gutlicher Berftandigung ber Bundesgewalt mit ben einzelnen Bahnverwaltungen über den Raufpreis ober aber auf Grund eines allgemeinen Gisenbahnerpropriationsgesetzes geschehen, während von einer Rückerwerbung auf Grund der bestehenden Kon= zeffionen, aus nahe liegenden Gründen, kaum die Rede fein kann. Geschieht nun der Rückkauf auf Grundlage gütlicher Berständigung, so wird natürlich hiebei der Kanton sein Interesse genügend wahren können. Wird dagegen ein allgemeines Gisenbahnerpropriationsgesetz erlassen, so muß auch ein solches gewiß bei jungen noch in der Entwicklung befind= lichen Bahnen nicht nur den gegen wärtigen Ertrag derfelben, sondern auch dessen tunftige Majoration auf eine Reihe von Jahren hinaus bei Feststellung des Bahnwerthes und damit des Rucktaufspreises in Berechnung ziehen.

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

fahren sofort entgegentreten würden, nie durchgeführt werden fonnte, felbft wenn die Bundesbehörden dieg versuchen follten. 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 faum bie Betriebstoften gebeckt und ihrem Unlagekapitale eine Rendite nicht gewährt. Glaubt man nun etwa, wenn der Rückfauf der Eisenbahnen im ersten Jahre nach Eröffnung dieser Linie erfolgt ware, so hätte der Bund dieselbe auf Grund einer Kopitalisirung des damaligen Ertrages derselben, b. h. auf Grundlage der Rechnung $0 \times x = 0$, einfach ohne Enischädigung an fich ziehen durfen. Diese Frage ftellen beißt auch sie verneinen und es ist also klar, das unter allen Umständen der Bund, wenn er den Rücklauf der Eisendahnen durchführen will, jungen noch in der Entwickelung begriffenen Gisenbahnen Spielraum zu Entwickelung ihres Berkehrs ge-währen, beziehungsweise bei Feststellung bes Rückkaufspreises den entwickelten und auch den noch unentwickelten Berkehr berselben zu Grunde legen muß. Wenn dieß aber unbestreitbar sich so verhält, so kann die Möglichkeit des Rückkaufs der Gisenbahnen durch den Bund dem Sate nicht entgegengehalten werben, daß die Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn por allem im wohlverstandenen finanziellen Interesse des Rantons liege. Aus diesen Grunden tragen wir auf Genehmigung des Ankaufs der Bern-Luzern-Bahn auf Grund des burch bas Steigerungsergebnig bestimmten Raufpreises an.

Dabei muß nun aber die Frage herantreten, auf welche Weise ber Staat das Rapital zu beschaffen habe, welches ihm hiezu erforderlich ist. Dieses setzt sich zusammen wie folgt: 1) Der Raufpreis beträgt . Fr. 8,475,000

2) Für Geleiseerneuerung auf der Strecke Gümligen-Langnau sind bis Ende 1885 300,000 zu verausgaben . Für Erganzungsbauten bes Baues find

successive zu verausgaben . . 4) Für Erganzung des Rollmaterials find nach ben Mittheilungen ber Jurabahn= direktion erforderlich

250,000 Fr. 9,225,000

200,000

Zusammen Davon ist abzuziehen ber Werth verfügbarer Landabschnitte längs ber Bahn und in ber Umgebung ber Stationen nach ber mäßigen Schätzung der Großrathstom= mission mit

250,000 Fr. 8,975,000

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

Dieses Kapital ist offenbar auf bem Anleihenswege zu beschaffen und zwar wird der Zinsfuß, nach Analogie anderer Staatsanleihen und nach dem gegenwärtigen Stande des Geldmarktes auf $4^{1}/_{2}$ $^{0}/_{0}$ festzustellen sein. In Berücksichtigung nun, daß einerseits ein Juschlag zu den benöthigten 9 Milsionen zu Deckung der Anleihenskosten nothwendig ist, und daß anderseits, da in den ersten Jahren unzweiselhaft sich Ausfälle auf der Berzinsung dieser Eisenbahnschuld ergeben nerben heriehungsweise diese aus den Reinerträgen der Bahr werben, beziehungsweise biese aus den Reinerträgen ber Bahn nicht voll wird verzinst werden konnen, und die Deckung dieser Ausfälle, als bloßer Vorschüffe, welche burch spätere Reinersträge wieder compensirt werden, nicht aus der lausenden Verswaltung, sondern aus einer speziellen Betriedsreserve geschehen sollte, möchten wir vorschlagen, den Betrag des zu emittirenden Unleihens auf 10 Millionen Franken festzusetzen. Bei einer berartigen Fixirung des zu emittirenden Anleihens werden die Zinsausfälle der ersten Jahre mit Leichtigkeit getragen werden können. Denn nicht nur wird hiefür ein Theil der contrahirenden Anlehensschuld 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 ber Steigerungsbedingungen sofort ober wenig= ftens innert kurzer Frist — Fr. 500,000 sind innert zwei Tagen nach ber Genehmigung bes Ankaufes, von bem Reft= betrage die Hälfte brei und die andere Balfte sechs Monate nach ber Besitzübertragung der Bahn zu bezahlen — zu er= legen ist, mährend die übrigen oben angegebenen Beträge nur successive, je nach Maßgabe bes Bedürfnisses, zu bezahlen sind und sich theilweise (Geleiseerneuerung Gümligen-Langnau) auf eine langere Reihe von Jahren vertheilen, so daß der inzwischen von der entsprechenden Unlebensquote bezogene Bins zur Deckung der Zinsausfälle verfügbar bleibt. Auf diese Weise werden die Desizite der ersten Jahre ohne erhebliche Belastung der laufenden Verwaltung vorschusweise bezahlt werden können, während dieselben später aus dem Mehrertrag ber Bahn sich verzinsen. Gine Steuererhöhung infolge bes Ankaufes 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 Beise er die Mittel hiezu zu beschaffen habe, erörtert haben, sei uns noch vergonnt, zum Schlusse die wesentlichen Momente ber Frage

furz zusammenzufassen:

Wenn ber Kanton bas gestellte Angebot nicht genehmigt, so verliert er unwiederbringlich einen nicht unbedeutenden Theil seines Staatsvermögens nebst ber beponirten Baarkaution von Fr. 150,000, gibt die Verbindung seines Gisenbahnnetzes mit Luzern, der Centralschweiz und dem Gotthard aus der Hand und schädigt sich so für die Zukunft, sowohl direkt als insbirekt, in volkswirthschaftlicher und siskalischer Beziehung. Erwirdt 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 keinenfalls als effektive neue Geldopfer betrachtet werben dürsen, erhält dagegen sein Eisenbahnnetz intatt und conservirt einen wichtigen Theil seines Staatsvermögens, welcher aller Voraussicht nach, im Verlause der Jahre, auch wieder zu einem, wenn auch in bescheidener Weise, zinstragenden merben mirb.

Sich für die erstere Alternative entscheiben, 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 bes Staates sicher stellen, ohne diesen irgend welcher Gefahr auszusetzen.

In Umfassung bes Angebrachten schlagen wir bennach Ihnen zu Handen bes Großen Rathes ben Erlaß folgenden Beschlusses vor:

Der Große Rath des Kantons Bern,

auf ben Untrag bes Regierungsrathes,

beschließt:

1. Der Ankauf der Eisenbahnlinie Bern=Luzern, bez ziehungsweise Gümligen=Fluhmühle, auf den Namen des Staates des Kantons Bern, um den von der hiezu bestellten Rommiffion bes Großen Rathes an ber Steigerung vom 15. Januar abhin gebotenen Kaufpreis von Fr. 8,475,000 wird genehmigt und es übernimmt demnach der Staat Bern alle mit bem Erwerbe ber erwähnten Gisenbahnlinie verbun=

due und Pflichten.
2. Der Regierungsrath wird ermächtigt, zum Zwecke ber Bezahlung des Raufspreises dieser Linie, zu Bestreitung der noch erforderlichen Auslagen für vollständig betriebsfähige Instandsetzung und Instanderhaltung berselben, sowie zu Unlage einer Betriebsreserve ein Anleihen von 10 Millionen Franken aufzunehmen.

3. Die nähern Bedingungen ber Emission dieses Un=

leihens werben vom Regierungsrathe feftgestellt.

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

Bern, den 2. Februar 1877.

Der Direktor ber Gisenbahnen: Hartmann.

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

Bern, den 5. Februar 1877.

Im Namen bes Regierungsrathes, Der Prafident Rohr, Der Rathsschreiber Dr. Trächfel.

III. Anträge der Mehrheit der elfgliedri= gen Großrathskommission, vom 5. Kebruar 1877.

Diese Anträge stimmen mit benjenigen der Gisenbahn= direktion und des Regierungsrathes wortlich überein. Sie find unterzeichnet von ben herren:

Ott. Michel. Rüfenacht = Moser. Born. v. Werdt. Raiser v. Grellingen. Zyro. Sofftetter.

IV. Anträge der Minderheit der Groß= rathsfommission.

Der Große Rath des Kantons Bern

beschließt:

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

Die Natifikation bes Volkes schließt diejenige bes Großen Rathes, wie dieselbe von der Steigerungsbehörde verlangt

wird, in sich.

Bern, den 5. Februar 1877.

v. Sinner. Scheurer. v. Wattenmyl.

hartmann, Gifenbahndirektor, als Berichterftatter bes 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 ertheilt berselben Bollmacht, sich Ramens des Rantons bei der am 15. Januar nächsthin ftattfindenden Ber= fteigerung der Bern-Luzern-Bahn zu betheiligen, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Polt.

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

"3) Der Regierungsrath in Verbindung mit ber be= stehenden großräthlichen Gisenbahnkommission wird ermächtigt, mit den Obligationsgläubigern der Bern-Luzern-Bahngesellschaft zum Zwecke ber Erwerbung der Bern-Luzern-Bahn durch ben Kanton in Unterhandlungen zu treten und, unter Vorbehalt ber Ratififation durch ben Großen Rath und das Volk, mit denselben ein Abkommen zu schließen.

"Der Regierungsrath wird beauftragt, Namens des Großen Nathes eine angemeffene Berschiebung ber Steigerung beim Bundesgerichte auszuwirken, um mit ben Gläubigern

ben Abschluß eines Abkommens zu versuchen."

In Vollziehung dieses Beschlusses hat der Regierungs= rath vorerst die Kaution von Fr. 150,000 in Baar beim Bundegrathe beponirt. Er hatte ferner bereits vor der Groß= rathssitzung an bas Bundesgericht bas Gesuch gestellt, es möchte die Steigerung verschoben werden, damit mit den Gläubigern ein Abkommen getroffen werden könne. Um 10. Januar hat aber das Bundesgericht diefes Berschiebungsgesuch abgewiesen, und zwar gestützt auf folgende Erwägungen:

"1) daß, da nach Art. 27 des Bundesgesepes über die Verpfändung und Liquidation von Gisenbahnen vom 24. Juni 1874 das Bundesgericht Zeit und Ort der Steigerung beftimmt, demselben auch das Recht zustehen muß, eine Ber= legung des angesetzten Termines anzuordnen, sosern hinreichende

Gründe eine folche Magnahme erfordern;

"2) daß hiebei wesentlich das Interesse der Masse in's Auge zu faffen und daher eine Berichiebung ber Steigerung nur insofern zu gewähren ist, als durch eine solche die In-teressen 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 Aftiengesellschaft, welche ben 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 Berständigung bes Kantons Bern mit der neuen Aktiengesellschaft und den badurch herbeigeführten Wegfall ber Konkurrenz bei ber Ber= steigerung offenbar das Resultat derselben zum Rachtheil ber übrigen Versicherten und laufenden Gläubiger beeinträchtigt werben konnte, somit die Berschiebung des Bersteigerungs= termines keineswegs im Interesse ber Konkursmasse erscheint."

Hierauf richtete der Regierungsrath ein wiederholtes Gesuch um Berschiebung der Steigerung an das Bundesgericht und zwar weil man den rechtlichen Bestand der Neuen Bern= Luzern Bahngesellschaft in Sweifel zog und ihr, weil ihre Statuten nicht vom Bundesrathe genehmigt waren, das Recht beftritt, an ber Steigerung zu bicten. 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 Ver= fteigerung einer Gifenbahn angemelbet hat, zu der Steigerung zuzulassen sei, ausschließlich bem Bundesrathe zusteht, und daher, nachdem ber Bundesrath die Zulassung ber Reuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft für den Fall ausgesprochen hat, als dieselbe bis heute eine Baarkantion von 1 Million Franken leiste, die von ber Regierung bes Kantons Bern gegen beren Abmission vorgebrachten Grunde durchaus nicht geeignet sind, deren Gesuch um Verschiebung der Versteigerung zu recht=

fertigen;
"2) daß bagegen der Regierung von Bern selbstverständ= lich unbenommen ist, am Tage der Steigerung gutfindende Rechtsvermahrungen anzumelben und am Steigerungsprototolle

vormerken zu laffen."

Aus dem Gesagten entnehmen Sie, daß der Regierungs= rath Alles gethan hat, um ben Beschluß des Großen Rathes zu vollziehen, ber bahin ging, es sei beim Bundesgerichte eine Berschiebung der Steigerung auszuwirken. Nachbem nun aber bie daherigen Schritte erfolglos geblieben waren, blieb nichts Anderes übrig, als daß ber Kanton Bern, vertreten durch die von Ihnen in der letten Geffion ernannte Funferkom= mission, sich an der Steigerung betheiligte. Un derselben war neben dem Kanton Bern auch die Neue Bern-Luzern-Bahngesellschaft vertreten Das Resultat ber Steigerung mar, baß die Bern=Luzern=Bahn dem Ranton um die Summe von Fr. 8,475,000 zugeschlagen murde. Der Mitkonkurrent hatte

das zweithöchste Angebot von Fr. 8,450,000. Nachdem die Steigerung vorbei war, glaubte der Regie= rungsrath, es follte noch einmal versucht werden, mit ben Gläubigernyzu verhandeln, um, wo möglich, eine etwelche Her= abminderun bes Angebots zu erlangen. Man konnte ben Gläubigern immerhin sagen, es set unsicher, ob bei biesem Angebote der Große Rath und das Bolf die Steigerungsver= handlungen ratifiziren werden. Zudem glaubte man, wenn man mit den Gläubigern unterhandle, so werde es vielleicht gelingen, ftatt baaren Gelbes Staatsobligationen gu geben, wodurch ein neues Unleihen wenigstens theilweise vermieden und die Anleihenskoften vermindert würden. Diesem Beschluffe bes Regierungsrathes, mit den Gläubigern neue Unterhand= lungen anzuknüpfen, pflichtete auch die Großrathstommission bei, und jede der beiden Behörden bezeichnete zwei Mitglieder, um diese Berhandlungen anzubahnen. Dieser Ausschuß von vier Mitgliedern setzte sich mit dem Berwaltungsrathe der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft in Verbindung. Es fanden, wie Sie aus bem gebruckten Bericht ber Eisenbahndirektion entnommen haben werden, Verhandlungen in Olten ftatt, die aber zu keinem Ziele führten, weil die Abgeordneten des Ber= waltungsrathes erklärten, sie können von sich aus nichts machen, sondern muffen die Sache zuerst dem Berwaltungs= rathe vorlegen, und weil ferner letzterer in feiner einige Tage später abgehaltenen Sitzung erklärte, er sei nicht kompetent, mit bem Kanton Bern zu unterhandeln, sondern es sei bieß Sache ber Aftionarversammlung ober ber Bersammlung ber frühern Obligationsgläubiger ber Bern-Luzern-Bahn. Man tonnte aus Allem entnehmen, daß es ihnen nicht fehr Ernft sei, mit dem Kanton Bern in neue Unterhandlungen zu

Infolge bessen beschlossen ber Regierungsrath und bie Großrathstommission, die Verhandlungen abzubrechen. Zwar wurde von dem Verwaltungsrathe noch das Anerbieten ge= macht, 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 muffen. Es hatte fast ben Anschein, man wolle auf diese Weise noch mehr Gelb 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 $^{\rm o}/_{\rm o}$ erhalten wird. Man mußte daher die Verhandlungen mit den Gläubigern abbrechen.

Es wird sich nun barum handeln, zu untersuchen, welche Stellung der Große Rath gegenüber bem Angebote, das feine Rommission an der Steigerung machte, einnehmen, ob er dieses Angebot ratifiziren solle oder nicht. Wenn wir biese Frage beantworten wollen, muffen wir uns zuerst darüber entscheiden, ob der Große Rath auf den heutigen Tag einen Beschluß fassen ober nach dem Vorschlage der Kommissions= minderheit die Sache einfach dem Volke zur Annahme oder Berwerfung vorlegen folle, wobei vorbehalten ware, daß die Ratifikation bes Volkes diejenige bes 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 ber Versteigerung der Bern= Luzern Bahn zu betheiligen "unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Großen Rath und das Volk." Das Angebot er= folgte unter diesem Vorbehalte und wurde vom Massaverwalter in diefem Sinne angenommen. Es ift also flar, bag, wenn nur die eine Ratifikation, diejenige des Bolkes erfolgt, wenn ber Große Rath feinen 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 zweifel= haft fein, ob der Große Rath dem Volke feine Kompetenzen übertragen könnte. Ich will mich hierüber nicht weiter auß= sprechen, sondern die Beurtheilung dieser Frage Ihrem Er= messen überlassen. Ich halte dafür, der Große Rath musse

einen Beschluß fassen.

Fragen wir nun, welchen Beschluß ber Große Rath fassen, ob er das Angebot annehmen oder verwerfen folle, so mache ich zunächft darauf aufmertsam, daß im letzteren Falle bie Angelegenheit dem Volke nicht mehr vorgelegt zu werden braucht; benn es ist bann die eine Bedingung der Steige= rung (Ratifikation burch ben Großen Rath) nicht erfüllt und es fällt die Steigerung dahin. Wie Ihnen bekannt, stellen der Regierungsrath und die Mehrheit der Großrathstommission ben Antrag, es sei bas 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 Großraths= kommission, der auch zugleich Berichterstatter ber Steigerungs= kommission 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 Dutzend Jahren den Zins des darauf verwendeten Kapitals abwerfen wird. Bei ihrer Berechnung hat nämlich die Stei= gerungskommission nicht alle Faktoren herbeigezogen. Sie berechnet eine Majoration der Einnahmen, wenn keine Tax= erhöhung stattfindet, von 6 % und der Betriebskosten von 2,2 %. Ich glaube nun, es sei die Majoration der Betriebs= kosten gegenüber dem Anerbieten der Jurabahn zu hoch berechnet. Damals war man noch nicht im Besitze dieses An= erbietens. Zwar hatte der Regierungsrath seine Anfrage an bie 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 Bergütung von Fr. 11,000 per Kilometer zu übernehmen. Es ist dies das nämliche Un= gebot, welches die Centralbahn der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft gemacht hat, und ich glaube, es könne die Jura=

bahn ben Betrieb um diese Summe übernehmen, ohne Schaden zu leiden, ja sie werde eher einen kleinen Gewinn babei 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 Emmenthalbahi und der Jurabahn sür das engere Netz. Im Bericht der Steigerungskommission wird de eine Majoration der Betriebskosten von 3% angenommen. Ich halte dieß nicht sür richtig, weil die Taxerhöhung keine Beranlassung ist, die Betriebskosten zu steigerun.

Ich glaube daher, es werde, wenn ein richtiger Betriebsvertrag abgeschlossen, wenn eine gehörige Fahrordnung sestgestellt wird, die Bahn den Werth haben, um den sie an der Bersteigerung gekauft worden ist. Die Kaufssumme 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 Desigite gedeckt werden können.

Gegen den Unkauf der Bahn werden noch weitere Gin= wendungen erhoben. Es wird bemerkt, der Bund werde dem= nächst die Gisenbahnen guruckfaufen; dann werbe die Bahn in die Hände des Bundes übergehen und ber Kanton dabei verluftig werden. Ich habe in meinem gedruckten Berichte diese Frage erörtert, und ich nehme an, Sie haben die ausgetheilten Borlagen gelesen. Ich glaube, ber Rückfauf werbe nicht so bald stattfinden und jedenfalls muß ber Kanton Bern dabei entschädigt werden. Ge follte daher biegfalls kein Bebenten gegen die Genehmigung des Steigerungstaufes erhoben werden. Geftern habe ich in einer Zeitung die weitere Gin-wendung gelesen, wenn der Kanton Bern die Bahn erwerbe, jo werde er baburch veranlagt, einen größern Beitrag an bie Gotthardbahn zu geben, als es sonft 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 Anjpruch genommen werden follen, der Kanton Bern dann mahrscheinlich wird mithelfen muffen, und ich bente, wenn die übrigen Staaten ihre Gubventionen gesprochen haben werden, Bern fich dann nicht wird nachreden laffen wollen, es jei Schuld, daß der Gotthard nicht zur Ausführung gelangen konne. Bern wird daber bei einer fernern Subventionirung der Gottharbbahn mithelfen muffen, ob es nun im Besitze der Bern-Luzern-Bahn sei ober nicht. Es scheint mir, gerade die Rücksicht auf ben Gotthard sei ein Grund, das Steigerungsangebot zu ratifiziren. Wenn auch die Gotthardbahnunternehmung in Goten gerathen sollte, so ist doch nicht vorauszusehen, de gänzlich aufgegeben wird. Es werden sich auch wieder weittel und Wege sinden, um das große Werk zu Ende zu fihren. Da ist es nun im Interesse des Kantons Bern, Dap er die Linie Bern-Luzern ankaufe. Thut er dieß nicht, so wird er es sicher später berreuen, wenn nach Eröffnung des Gotthards die Linie eine Rendite abwirft, welche auch zur Verzinsung des vom Kanton Bern bisher verwendeten Kapitals genügen murbe.

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 Gümligen dis Fluhmühle sahren könnten. Auch diese Einwendung ist nicht stichhaltig. Vorerst mache ich darauf aufmerksam, daß dis jetzt für die Mitbenutung der Strecken Bern-Gümligen und Fluhmühle-Luzern, sowie der Bahnhöse Bern und Luzern Verträge mit der Centralbahn bestanden. Zwar hat letztere beim Massacrwalter gegen die Uebers bindung dieser Verträge in den Steigerungsvoröffnungen protestirt und erklärt, da die Linie in Liquidation gesallen sei,

seien die Verträge für sie nicht mehr verbindlich. Die Central= bahn kann aber die Bern-Luzern-Bahn an der Mitbenützung ber fraglichen Strecken nicht verhindern; benn es ift diese im Bundesgesete über Gisenbahnen gesichert, welches ausbrücklich bestimmt, daß Bahnunternehmungen gemeinschaftliche Strecken benutzen können. Es hat denn auch die Centralbahn eine solche Mitbenutung bei der Staatsbahn, resp. Jurabahn im Bahnhofe Biel, auf der Strecke Bußwyl-Lyß und den Stationen Bugwyl und Lyg. Das Bundesgesetz sieht auch vor, daß, wenn in berartigen Fällen eine Verständigung über ben zu zahlenden Zins nicht möglich ift, dann das Bundesgericht darüber zu entscheiden habe. Müßten also die genannten Ver= träge mit der Centralbahn erneuert und könnte barüber eine Verständigung nicht erzielt werden, so würde der Entscheid beim Bundesgericht liegen, welches nach meinem Dafürhalten ben bisherigen Verhältniffen 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 Jurabahnen nicht ganz richtig, und wenn dann auch da ähnliche Verhältnisse eintreten sollten, so wurde dies den Kanton in sinanzieller Hinsicht allzuweit führen. Ich glaube, Ihnen die Zusicherung geben zu können, daß es bei ber Jura-bahn nicht so steht wie bei der Bern-Luzern-Bahn. Die Jurabahn hat zur rechten Zeit richtig gerechnet, welcher Summe fie zum Bau ihrer Linie bedürfe. Sie hat fich von Anfang an ihr genügendes Kapital gesichert, was bekanntlich bei ber Bern-Luzern-Bahn nicht der Fall war. Wir haben bei der Jurabahn daher keine Katastrophe zu befürchten. Sie wird vielmehr noch ein Kapital übrig haben, das jie dann als Be-triebsfonds verwenden kann. Uebrigens sitzen Witglieder der Jurabahndirektion im Großen Rath, welche Ihnen hierüber noch nähere Austunft ertheilen können. Auch der Ertrag ber Jurabahn wird ein anderer sein, als derjenige ber Bern-Luzern-Bahn. Alls man die Staatsbahn in andere Unternehmen einschoß, beging man den Fehler, bas schlechte Stud, welches kaum die Betriebskoften abwarf, nämlich Gumligen-Langnau, in die Bern-Luzern-Bahn einzuwerfen, mahrend die guten Stücke ber Jurabahn hingegeben wurden. Man hätte damals vielleicht beffer gethan, Alles mit einander zu vereinigen. Nun aber hat die Jurabahn den Vortheil, daß nach dem Ausban des Netzes ihr der Ertrag der Linie Bern= Biel-Neuenstadt vollständig zufällt, indem der Staat dafür Jurabahnaktien besitzt, welche erst zur Berzinsung gelangen, wenn überhaupt diese Aktien eine Dividende abwerfen. Es kann also die Jurabahn den Ertrag dieser Linie zur Berzinsung ihres Obligationenkapitals verwenden. Zudem besitzt die Jurabahn Linien, welche bereits jetzt ein Ertrag abwerfen, der zur Berzinsung des Obligationenkapitals genügt. Die Linien des engern Netzes in Berbindung mit dem Jura in= buftriel haben schon von Anfang an einen Ertrag geliefert, welcher nicht nur die Betriebskoften deckte, sondern auch das darauf haftende Obligationenkapital verzinste und noch einen Mehrertrag lieferte, der auf neue Rechnung vorgetragen werden konnte. Wenn einmal das ganze Netz eröffnet ist, so wird der Ertrag der Jurabahn sicher ein bedeutender sein. Ich kann Ihnen mittheilen, daß in ber letzten Sitzung bes Berwaltungsrathes der Centralbahn von Seiten des Direktoriums die Befürchtung ausgesprochen worden ist, es werde die Jurabahn der Centralbahn jährlich einen Schaden von mindestens Fr. 600,000 verursachen. Diese Summe muß aber wieder irgendwo eingenommen werden. Die Situation der Jurabahn 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 Un= kauf nicht ratifizirt wird, der Kanton Bern dann die Linie als verloren betrachten muß. Was wird geschehen, wenn ber Große Rath und das Bolk die Ratifikation nicht aussprechen? (53 wird bann eine zweite Steigerung abgehalten werden. Hiefür werden neue Steigerungsbedingungen aufgestellt werben, wobei dann die Kaution bedeutend höher, 3. B. auf Fr. 500,000 festgesetzt wurde. Der Große Nath wurde sich unter Diesen Umftanden schwerlich herbeilassen, nochmals an die Steigerung zu geben; auch mußte er, wenn die Kaution auf die genannte Summe festgesetzt werden sollte, zuerft bas Bott anfragen. Aber auch wenn der Kanton Bern fich bei ber zweiten Steigerung betheiligen follte, fo murde ihm dieß voraussichtlich wenig nützen; benn ich habe die feste Ueberzeugung, bag die Gesellschaft, welche die Bahn bei der erften Steige= rung erwerben wollte und welche hinter ber Verwaltung ber Reuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft steckt, nämlich die Centralbahn, die Linie nicht fahren laffen wurde, auch wenn ber Raufpreis die vom Rauton Bern an ber letten Rauffteigerung gebotene Summe übersteigen follte. Wird baber das von ber Steigerungstommiffion gemachte Angebot nicht ratifizirt, fo ift die Bahn fur ben Kanton Bern auf immer verloren. Da= mit verlieren wir aber auch diejenige Summe, welche wir bereits jest in der Gifenbahn ftecken haben, mahrend, wenn wir bie Bahn jest erwerben, fie unzweifelhaft fpater auch biefes Rapital einigermaßen verzinsen wird.

Ich mache auf einen weitern Buntt aufmertfam, ber gewissermaßen ein Chrenpuntt ift. Als es sich im Jahre 1871 darum handelte, die Linie zu bauen, als Bern seine Linie Gumligen-Langnau mit einem Werthe von Fr. 6,600,000 in die Unternehmung einschoß und mit den Gemeinden weitere Fr. 2,000,000 beitrug, sprach man sich überall bahin aus, es handle sich da um eine Angelegenheit ber Kantone Bern und Luzern. Diese Ansicht ist nicht nur in der Botschaft an das Bolt, sondern auch in der Distussion im Großen Rathe ausgesprochen worden. So hat z. B. der Berichterstatter der Großrathstommission Folgendes gesagt: "Die Gesellschaft, welche vorgesehen ist, ist nichts Anderes als die Verwalterin ber Interessen der Kantone Bern und Luzern. Aftionäre sind außer den beiden Kantonen keine ba, und alle eintreten-ben Eventualitäten bes Unternehmens fallen natürlich in erster Linie auf die Gefellschaft, in zweiter Linie aber auf die Rantone. Wenn große Bafferverheerungen eintreten, Brücken zerftort werden u. f. w., so muß ein Anleihen aufgenommen werden; wird das Obligationenkapital nicht gehörig verzinst, so müssen die Kantone für den Ausfall einstehen, und soll das Oblisgationenkapital zurückbezahlt werden, so müssen auch da die Kantone im Verhältnis ihrer Vetheiligung einstehen. Ich glaube, der Große Kath 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 Hulfe bes Aktiengesetzes der Haftbarkeit ent= ledigt, fo daß diefe Meußerungen in rechtlicher Beziehung teine Bebeutung haben. Indessen ist immerhin eine moralische Berspsichtung vorhanden, und es ist daher gewissermaßen eine Ehrensache für ben Ranton, die Bahn nicht fallen zu laffen, wenn er fie um einen Preis erwerben tann, ber fich verant. worten läßt.

Ich gehe über zu ben einzelnen Bestimmungen des Antrages. Die erste Bestimmung geht dahin, es sei der Ankauf der Bern-Luzern-Bahn zu ratifiziren. Der zweite Theil des Antrages lautet: "Der Regierungsrath wird ermächtigt, zum Zwecke der Bezahlung des Kaufspreises dieser Linie, zu Besstreitung der noch ersorderlichen Auslagen für vollständig bestriebsssähige Instandsehung und Instanderhaltung derselben, sowie zu Anlage einer Betriebsreserve ein Anleihen von 10

Willionen Franken aufzunehmen." Man wird vielleicht fragen, warum ein Anleihen von 10 Willionen aufgenommen werden müsse, während der Kauspreis nur Fr. 8,475,000 betrage. Die Antwort hieraus werden Sie im Berichte der Eisenbahnsbirektion gesunden haben. Es muß nämlich zu dem Kauspreise von Fr. 8,475,000 noch hinzugeschlagen werden:

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

Theile bei ber Fluhmühle bei Luzern; sie werben mit ber Zeit als Baupläge einen gewissen Werth erhalten. Das nöthige Kapital bezissert sich somit auf Fr. 8,975,000 ober rund 9 Millionen. Der Regierungsrath schlägt nun vor, noch eine weitere Million aufzunehmen, um aus berselben die Betriebsaussälle der ersten Jahre zu decken. Diese Million wird sich dann in den spätern Betriedserträgnissen wieder sinden, so daß die eigentliche Ausgabe für die Bahn bloß 9 Millionen betragen wird. Dazu werden zwar noch Ansleihenskosten kommen, so daß allerdings nicht die ganze Million in Reserve gehalten werden kann. Der Regierungsrath glaubte, Ihnen diesen Borschlag machen zu sollen, da bei dem Stande unseres vierzährigen Büdgets es nicht möglich ist, ohne Steuers

erhöhung zu becken.
Ich schließe dahin, möchten ben Ankauf der Eisenschnlinie 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 Anslage einer Betriebsreserve ein Anleihen von 10 Willionen aufzunehmen. Der daherige Beschluß wäre dann dem Volkezur Annahme oder Verwerfung vorzulegen.

erhöhung die Betriebsausfälle aus ben laufenden Ginnahmen

zu beftreiten, und es nicht richtig ware, eine folche Ausgabe,

welche sich durch spätere Erträgnisse wieder beden wird und im Grunde nur ein Borschuß ift, auf bem Wege ber Steuer-

Ott, als Berichterstatter der Mehrheit der Größrathktommission. Sie haben durch Beschluß vom 8. Januar
eine Kommission von fünf Mitgliedern bestellt, mit dem Auftrag, den Staat Bern dei der Steigerung der Bern-LuzernBahn am 15. Januar zu vertreten. Die Kommission hat ihr Mandat erfüllt, über die Bollziehung desselben schriftlichen Bericht eingereicht, der Ihnen mitgetheilt worden ist, und den Sprechenden zu ihrem Referenten bestimmt. Gestatten Sie mir hierüber ein Wort der Erklärung. Bei der Wahl der

200,000

" 250,000 Fr. 9,225,000

250,000

Rommission am 9. Januar bestellten Sie herrn Fürsprecher Michel zum ersten Mitglied berselben, und es mar somit ber= selbe, gemäß Großrathöreglement, zu ihrem Präsidenten berrusen. Es ergab sich aber sosort, daß diese Kommission noch vor der Steigerung verschiedene Berhandlungen zu pslegen und mit der Regierung, der Massacrungung in s. w. in lebhaften, selbst persönlichen Berkehr zu treten hatte. Da nun Herr Michel sich nicht bazu entschließen konnte, mahrend biefer Zeit in Bern seinen Wohnsitz zu nehmen, und der Sprechende bas einzige in Bern wohnende Mitglied ber Kommiffion war, jo entschloß er sich, im Einverständnig mit den übrigen Mitgliebern, bas Präfibium zu übernehmen. Dies zu meiner

perfonlichen Entschulbigung, wenn Sie wollen.

Die elfgliedrige Kommission hat seit Seifion verschiedene Sitzungen abgehalten und fich ebenfalls mit der Frage beschäftigt. Sie hat sich in ihrer letten Sitzung in eine Mehrheit und eine Minderheit getheilt und deshalb davon Umgang genommen, Ihnen schriftliche Berichte einzu-reichen, in Verbindung übrigens mit dem Umstand, daß sowohl ein Bericht der Steigerungskommission, als anch ein solcher der Regierung vorliegt. Die Mehrheit der Kommission hat mich zu Ihrem Referenten bestellt, und ich bin also in ber Lage, zugleich für die Steigerungskommiffion und für die Mehrheit der elfgliedrigen Gifenbahnkommiffion zu referiren. Es wurde wohl nur unnöthigen Wiederholungen rufen, wenn ich dieses Referat trennen wollte: ich werde mir daher er= lauben, die Berichterstattungen für beide Kommissionen miteinander zu verflechten. Sie werden selber wohl bemerken, wo ich für die eine oder für die andere referire und nöthigen= falls kann ich es jeweilen sagen.

Zunächst war es die Aufgabe der Steigerungskommission, in Berbindung mit der Regierung, wo möglich eine Berschiebung bes Steigerungstages zu erwirken, wie benn auch die Regierung eine folche ihrerseits beim Bundesgericht be-

antragte.

Die Kommission glaubte hinreichende Gründe zu einem Proteste zu haben. Dieser Protest ift Ihnen auf Seite 1 und 2 bes Berichtes ber 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 mehrsach in öffentlichen Blättern hervorgehoben worden ift, den Konkurrenten von der Steigerung zu verdrängen und sich um ein niedriges Angebot in den Besitz ber Bahn zu setzen; sondern sie hoffte bloß durch diesen Protest eine Berschiebung der Steigerung zu bewirken und so einige Tage zu gewinnen, während welcher im Interesse beider Theile Berhandlungen mit den Gläubigern hätten gepslogen werden können. Ich habe geglaubt, dies beifügen zu sollen, um in dieser Richtung unsern Standpunkt zu mahren.

Die Steigerungskomission mußte sich ferner mit dem Massaverwalter in Verbindung setzen bezüglich einer Vollmacht, bie von diesem verlangt wurde. Die Massaverwaltung faßte nämlich die Stellung ber fünf Mitglieder der Steigerungs= kommission als eine koordinirte auf und wollte nur solche Angebote von ihr entgegennehmen, die von fämmtlichen Mitsgliedern gemacht und unterzeichnet werden. Wir tonnten uns natürlich mit der Steigerungsbehörde nicht darum streiten, ob diese Auffassung die richtige sei, sondern wir einigten uns bald dahin, in der Beise ben Anforderungen der Massaver= waltung zu entsprechen, daß die Kommission dem Sprechenden die Bollmacht ertheilte, im Namen der übrigen Mitglieder zu bieten, und nachher bas Steigerungsprotofoll durch fammtliche

Mitglieder unterzeichnen ließ.

Man hatte ferner verschiedene Mittheilungen der Massa= verwaltung entgegenzunehmen bezüglich kleiner Abanderungen

ber Steigerungsbedingungen, verschiedener Abanderungen an bem Steigerungsobjekte felbst, und bezüglich einiger Rechts= verhältniffe. Es sind diese Dinge auf Seite 2 bes Berichtes mitgetheilt, und ich unterlasse ce baber, naber darauf einzutreten, zumal sie ihrer Natur nach gegenüber ber Frage im Ganzen von geringer Wichtigkeit sind. Es ist einzig das Rechtsverhältnig mit der Centralbahn, welches eine nicht un= bedeutende Tragweite hat. Die Centralbahn ift nämlich ber Ansicht und hat diese Ansicht auch der Steigerungsbehörde mitgetheilt, sie sei nicht mehr an die bestehenden Bertrage bezüglich ihrer Bahnhöfe und Bahnftrecken gebunden, und fie behalte sich bemnach vor, dieselben zu kundigen. Die Kom= mission hat aber dieser Frage deshalb keine besondere Wichtig= teit beigelegt, weil es ihr erstens fraglich scheint, ob ein folches Ründigungsrecht besteht, namentlich hinsichtlich des Vertrages über den Bahnhof Bern, wo es nicht vorgesehen ist, und so= bann weil sie glaubt, es würde sich auch in solchem Falle burch die Intervention der Bundesbehörden dieses Bertrags= verhältniß leicht auf eine eben so günstige Weise wieder her= stellen laffen. Ich gehe also barüber weg und komme sofort auf die Sauptthätigkeit ber Rommiffion an ber 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 benen die Elferkommission und die Regierung in ihrem früheren Bericht gerechnet haben, nichts geandert hat. Wenigstens hat sie in ber Hauptsache keine Abanderungen im gunftigeren Sinne ge= macht, 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 bem Personenverkehr von 15 %, aber unter Annahme einer geringern Majoration ber Bruttoeinnahmen, nämlich von 5 %, und einer größeren Zunahme der Betriebsausgaben, nämlich von 3 %, so zwar, daß diese Rechnung ungünftigere Resultate ergeben mußte, als die auf ben 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 ein= fach darauf beschränkt, diesmal die Rechnung mathematisch richtig durchzuführen.

Die Rechnungen des Berichts vom 28. Dezember v. J. sind an sich nicht unrichtig, sie sind nur nicht vollendet. Die= felben grunden sich auf den Gebankengang, daß, wenn man für eine gewisse Beriode die Erträgnisse der Bahn von Jahr zu Jahr mit Zins und Zinseszins berechnet hat, alsbann ein Kapital, das mahrend dieser Periode mit Zins und Zinses-zins den gleichen Ertrag abwirft, wie die Bahn, den Werth der letztern barftellt. 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 Wehrwerth keinen Ausdruck gibt, sondern im Anfang und am Ende den gleichen Bahnwerth annimmt, trotzbem die mährend der Periode entstehenden Defizite am

Ende verschwinden, ift sie unvollendet.

Die mathemathisch richtige Rechnungsart hingegen, durch= geführt auf den gleichen Grundlagen, welche Sie im Bericht vom 28. Dezember anerkannt haben, grundet sich auf folgenden Gedankengang: Der Ankaufswerth irgend eines Objekts ift richtig hergestellt, wenn berselbe nach Ablauf einer gewissen

Periode verzinst ift. Wenn also ein Jahr nach Schluß ber angenommenen Periode der Reinertrag der Bahn hinreicht zur Berzinsung eines Kapicals zu 5%, das aus dem ursprünglichen Anlagekapital und sämmtlichen während ziere Beriode aufgelaufenen Defizite sammt Zins und Zinseszins derselben zu 5% besteht, so repräsentit biese ursprüngliche Anlagekapital den wirklichen Werth der Bahn.

Dies sind die Differenzen der beiden Rechnungsarten. Dag Ihnen übrigens die soeben angeführte zweite Rechnungsart nicht unbekannt gewesen ift, ober daß Sie bieselbe wenigstens in bem früheren Referat des Berichterstatters angebeutet finden konnten, wird fich derfelbe erlauben, Ihnen mit einigen 31= taten aus ber stenographischen Wiedergabe seines letten mundlichen Rapports vom 8. Januar nachzuweisen. Als er bort auf die Prüfung der Rentabilitätsberechnung der bundesge= richtlichen Erperten eintrat, fagte 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 babin ge= ftellt bleiben; es foll hier nur erortert werden, daß biejenigen Glänbiger der Bahn, welche sich auf die Rechnung der Ex-perten gestützt und in Folge davon optimistische Anschauungen über den Werth der Bahn gewonnen haben, sich getäuscht haben. Es ist möglich, daß die Bahn trothem einen höheren Werth hat, als die Untersuchung Ihrer Kommission nachweist, ja es ift sogar mahrscheinlich; allein es ist keineswegs op-portun, hier in alle Details einzutreten u. f. m." Gine fpatere 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 biese Rechnung insofern nicht ganz richtig ift, als ber 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 Erperten mit berichtigten Zahlen rechnet, wie sie der Massaverwalter in abschließender Weise festgestellt hat, dann die Resultate lange nicht diejenigen sind u. s. w." Ferner sagte ich, nach= bem ich die Rechnungsweise ber Kommission auseinandergeset hatte: "Es wurde somit eine genau mathematische Berech= nung des Bahnwerthes auf unseren Grundlagen noch ein etwas anderes Resultat ergeben, indem sich zeigen wurde, daß sich noch ein Mehreres an Kapitalien verzinst. Es ist hier aber nicht der Ort, auf eine folche Berechnung einzu= treten, fondern es mag bloß erwähnt sein, daß die hier vor= liegenden Berechnungen noch nicht auf eigentliche mathematische Richtigkeit Anspruch machen. Diese streng mathemathischen Berechnungen liegen ebenfalls zu Ihrer Einsicht vor; man hat es aber nicht opportun geglaubt, sie zu publiziren und so ben ganzen Bahnwerth gewissermaßen bis auf ben letzten Franken nach einer vielleicht etwas optimistischen Ansicht herauszurechnen." Diese Neußerungen hat Ihr Berichterstatter an gleicher Stelle hier das letzte Mal gethan, und man muß annehmen, sie seien ziemlich burchsichtig 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 bem gebruckten Bericht ber Elferkommission 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. f. w. berechnete, ein Meer von Zahlen, das viel zu weitläufig war, um dem Bericht felbst beigedruckt zu werden. Um Schlusse dieser autographirten Rechnungen ist dann auch die mathematische Berech=

nung des Angebots des Rantons Bern auf die Bahn fammt: 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 benfelben, ber nun in ber Rechnung ber Steigerungskommiffion erscheint. Diese autographirten Rechnungen befanden sich vor der letzten Seffion bes Großen Rathes im Besitz sämmtlicher Mitglieber ber Elferkommission und der Regierung, und da die Auflage größer ausfiel, als man sie bestellt hatte, wurden dieselben auch unter eine Anzahl Mitglieder Ihrer Behörde selbst ver= theilt. Wir legen Ihnen also heute nichts Neues vor, sondern nur das, was schon das lette Mal vorhanden war, und was wenn nicht Sie Alle, doch ein Theil von Ihnen gewußt hat.

Ein fernerer Beweis, daß wir heute nicht mit grundsählich neuen Rechnungen auftreten, liegt auch in bem Bericht vom 28. Dezember, der die früheren Rechnungen enthalten hat. Sie erinnern sich, daß dieser Bericht auf Seite 14 einen Borschlag an die Obligationäre enthielt, der von Ihrem Be-richterstatter in seinem mündlichen Rapport mit großer Ausführlichkeit behandelt murde. Bei biefem Unlaffe fagte er, man muffe die finanziellen Folgen diefes Borfchlags für den Kanton vollständig auseinandersetzen, damit man schon jetzt wisse, wie weit man komme, "und nicht erst später zu der Ueberzeugung gelangen muß, daß die Bahn noch verschiedenes Gelb über ben Steigerungsbetrag hinaus gekoftet hat." ift bies genau ber gleiche Standpunkt, ben nun bie neueren Rechnungen einnehmen. Die Berechnung diefes Vorschlags im früheren Bericht geht von einem Kapitalwerth von rund Fr. 8,753,000 aus, mit einer Berzinfung von rund Fr. 373,000, und ist jo ziemlich ähnlich derjenigen Probe, die Sie auf Seite 15 bes Berichts ber Steigerungskommiffion finden. Sie sehen dort, daß die Bahn bis Ende 1885 Defizite ergibt, die mit Zins und Zinseszins sammt bem 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 serner gerechnet, daß in ben folgenden Jahren ein noch größerer Zins herauskommen, und daß im Jahr 1890 die Bahn Fr. 161,500 über die fünfprozentige Verzinsung des erwähnten Rapitalwerths abwerfen werde, daß also bann ihr Werth noch erheblich größer fei. Wenn Sie fich also die Muhe nehmen, die Berechnungen über jenen Borichlag mit ben neuen Rechnungen zu vergleichen, fo werben Sie feben, 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 sämmtlichen Mitgliedern der Kommission unterschrieben, und es ist also dieselbe schon damals mit ihrem Referenten über diese Rech= nungsart einig gegangen.

Ich erlaube mir ferner anzuführen, daß am Schluß der letzten Sitzung von mehreren Mitgliedern aus Ihrer Mitte bem Referenten bemerkt worden ist, er sei in seinen Aeuße-rungen ziemlich durchsichtig gewesen, man sehe deutlich, daß die Bahn erheblich mehr werth sei, als mit den nicht voll=

endeten Rechnungen sei nachgewiesen worben.

Ich mache auch diese Ausführungen weniger für Sie selbst, da Sie in dieser Richtung gewiß schon das richtige Gefühl gehabt und zubem die Rechnung werben geprüpft und sich von ihrer Richtigkeit überzeugt haben, als vielmehr für ferner Stehende und für das Bolf, damit man nicht glaube, wir kommen, nachdem die Bahn so viel gekostet hat, jetzt auf ein= mal mit ganz neuen Dingen. Es muß konstatirt werben, daß die Rechnungen schon vorher gemacht worden sind, aber erft jett herausgegeben werden. Somit ift weder für die Elfer=

kommission, noch für ihren Referenten der Kall eingetreten, ben Wagen zu kehren, wie man es mit bem landläufigen Ausbruck bezeichnet, sondern man hat den Wagen an einem gewiffen Bunkt stehen laffen und nimmt jest Vorspann, um ihn, immer in der gleichen Richtung, über den Berg hinüber= zuführen. So viel bezüglich der Richtigkeit der vorliegenden Rechnungen, auf die ich übrigens noch im Detail eintreten werde.

Die Grunde, warum man das lette Mal nicht zu Ende gerechnet hat, liegen fehr nabe. Damals ftand ber Steige= rungstag bevor, jest liegt er hinter uns. Hätten wir vor ber Steigerung ben Bahnwerth vollständig hergestellt, so wur= ben natürlich unfere Gegner in ihren Angeboten höher gegangen fein, und wir ftunden heute vielleicht vor einem Steigerungsergebniß von 10 ober mehr Millionen. Die Gegner konnten freilich den Werth des Steigerungsobjektes so gut berechnen, als wir, allein sie mußten bamals mit ber un= gunftigen Stimmung im Großen Rathe und im Bolfe rechnen, und hatte man schon damals auf die Berbesserung berselben hingearbeitet, so murben sie auch in ihren Angeboten bieser beffern Stimmung Ausdruck gegeben haben. Dies ift der Hauptgrund, warum die Berechnungen nicht vollständig schlüssig gemacht worden sind.

Sie muffen mir nun gestatten, gemäß einem Bunsche, ber von mehreren Mitgliedern Ihrer Behörbe vor ber Situng ausgesprochen worden ift, auf diese Rechnungsarten etwas ein= läßlicher, wenn auch in möglichster Kürze einzutreten. Es ift bereits angeführt worden, daß an der Grundlage der Rechnung Richts im gunftigen Sinne geandert worden ift, sondern nur im ungunstigeren, und daß es sich jetzt nur um die voll=

ständige Durchführung der Rechnung handelt.

In dieser Beziehung wird Ihnen sofort an einem Beispiel klar werben, daß die erste Wethode nicht vollständig gewesen ift. 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 f. w. zu leiften war, und mit diesen Abzügen wäre ber Werth, ober richtiger gesagt, ber Ankaufs= preis der Bahn auf rund Fr. 4,000,000 zu ftehen gekommen. Wenn Sie sich nun die Mühe nehmen, das Tableau auf Seite 12 bes früheren Berichtes zu vergleichen, so werden Sie finden, daß bie Bahn gegenüber dem Werthe von Fr. 4,575,000 im ersten Jahre nach Schluß ber Periode, auf die dieser Werth berechnet worden ist, d. h. im Jahr 1886, einen Ertrag von Fr. 471,000 abwirft, also von dem dort be= rechneten Werthe einen Zins von 10,3 % liefert. Dies ift ein Beweis, daß die damalige Rechnung nicht vollständig war.

Man berechnete nämlich dort nur die jährlichen Rein= erträge der Bahn mährend 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 jest durchgeführten Rechnungen hingegen beruhen alle auf der Methode, daß der erste jährliche Reinertrag nach Ablauf der angenommenen Periode den Kapitalwerth der Bahn fammt allen bis dahin entstandenen Defiziten nebst Bins und Zinfeszins berfelben verzinsen muß, und bies ift bie einzige mathematisch und auch gezwiellich richtige Rechnungsart.

Rehmen Sie z. B. den Fall an, es kaufe Jemand um einen gemiffen Preis einen Hof, ber noch einen gemiffen Betrag für verschiedene Meliorationen, als Wege, Gebäude, Drainage u. s. w. bedarf und erst später, z. B. in Folge besserer Rommunika= tionen, gunftigerer Geftaltung des Absatzgebietes u. dgl. in Mehrwerth kommen wird. Nehmen Sie ferner an, der Käufer habe die zur Bestreitung des Kauspreises nöthige Summe entlehnt und musse sie zu 5 % verzinsen. Natürlich ist dabei vorauszusetzen, daß man es mit einem soliden Manne zu

thun habe, wie ber Kanton Bern einer ift, ber bas Gelb für den ganzen Hof entlehnen kann. Der Hof trägt im ersten Kahr sehr wenig ab. Der Mann geht nun wieder und ent= lehnt, meinetwegen an einem zweiten Ort, bas Gelb, bas er haben muß, um die Verzinsung voll zu machen, und bort wird es mit Zins und Zinseszins bis zum Schluß einer ge-wissen Periode, z. B. von zehn Jahren, verrechnet. Im nächsten Jahr nimmt der Besitzer eiwas mehr ein, muß also weniger entlehnen, um den Zins voll zu machen, und dieser Betrag wird wieder mit Zins und Zinseszins angerechnet, und so geht es sort 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 ber Verzinsungsbefizite hat entlehnen muffen, sammt Zins und Zinfeszins berfelben bis zum Schluß ber Beriobe. Wenn nun die Summe deffen, was er für den Hof bezahlt hat, und beffen, was er noch darein hat stecken muffen, im Jahr nach Schluß der Periode durch den dannzumaligen Erstrag des Hofes zu 5% verzinst ift, 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, diefen Werth schon jett auf gemiffe Grundlagen und Voraussetzungen bin ber= auszurechnen, gerade so wie man auch bei dem Ankauf jenes Hoses gewisse Boraussetzungen machen muß. In wie weit diese Voraussetzungen noch heute richtig sind, werde ich später untersuchen. Dagegen ift der Mehrwerth nicht mehr in Rech= nung gebracht, der sich ergibt, wenn zwei, drei Jahre nach Schluß ber Periode nichts mehr auf den Hof verwendet werden

muß und dieser dann mehr als $5\,^{\circ}/_{\circ}$ abwirft. Die Richtigkeit dieser Rechnung ist denn auch nirgends, felbst nicht im Schoße der Kommission angezweifelt worben, und sie kann es auch nicht; man kann bloß über die Prämissen berselben verschiedener Ansicht sein. Diese Prämissen sind nun die Reinerträge der Bahn während einer gewissen Reihe von Jahren. Die Steigerungskommiffion hat, wie bereits bemerkt, Die Berechnung berfelben 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 Taxen von 2.

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 ber Bundesrath getreten ift. Die Konzession von Kröschenbrunnen bis nach Luzern gibt eine Erhöhung der Taren 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 bem Personenverkehr, indem die Güter nicht belastet werden sollen. Man wird sich im Allgemeinen mit dem Gedanken vertraut machen muffen, eine Taxerhöhung auf den schweize= rischen Eisenbahnen überhaupt einzuführen, indem wohl nur dadurch die Lage verschiedener Bahnen verbessert werden kann.

Ich will nun die Rechnung der Werthbestimmungen nach beiden Nichtungen hin in aller Kürze mit Ihnen durchgehen, zuerst aber die Majoration der Betriebseinnahmen und Aus-

gaben nochmals besprechen.

Es ift felbstverftandlich, daß man bezüglich ber 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 angesetzt. 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 beshalb, weil man seither geftrebt hat, diese Untersuchungen noch weiter auszubehnen, und sie vollständig auf offizielle Aftenstücke, nämlich auf die offizielle schweizerische Sisenbahnstatistit und bie Geschäftsberichte der Eisenbahnbehörden zu ftüten. Auch hat man, um diese Majoration der Bruttoeinnahmen möglichst richtig herauszubringen, andere Perioden angenommen, als bamals. Sie sehen daher in der Tabelle, auf Seite 5 versschiedene Abänderungen der Angaben des früheren Berichts. Dort war die jährliche Steigerung der Bruttoeinnahmen der Bahn Zürich-Zugern, die sehr oft als Beispiel in dieser Hinsicht angeführt wird, auf $10.4\,^{\circ}/_{\circ}$ angegeben, hier ift sie auf $7.8\,^{\circ}/_{\circ}$ herabgemindert. Dort hat man die letzten durchaus ungunstigen Jahre nicht in Rechnung gezogen, weil man die bezüglichen Angaben damals noch nicht besaß; hier sind sie nun bis 1875 eingerechnet, und diese letzten zwei Jahre waren verhältnißmäßig schlechter als die vorhergehenden, weil

sie namentlich einen geringeren Frembenverkehr gaben. Es ergibt sich aus biesem vollständig richtigen Tableau, daß die meisten Bahnen eine Majoration der Bruttoeinnahmen von wenigstens 6 %/0 aufzeigen, und daß bloß zwei schweizerische Bahnen hinter dieser Majoration zurückbleiben, nämlich die Linie Bulle-Romont, eine ganz kleine unbedeutende Bahn, mit 4,6 %, und die Ligne d'Italie, die ebenfalls kein großes Berkehrägebiet hat, mit 5,3 %. Aus der arithmetischen Zu= sammenstellung dieser Bruttoeinnahmen, bezogen auf die kilo= metrischen Länge der Bahnen, ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Vermehrung ber Bruttoeinnahmen der schweizerischen

Eisenbahnen von 7,85 %. Run 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 jett 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 Bersgleichung heranziehen, weil sie nur vom 11. an in Betracht kommen und beshalb nicht leicht hätten ausgeschieden werden können. In diesen zwei Jahren also haben wir in 4 schlechten Monaten eine Vermehrung der Bruttoeinnahmen von $7^1/_4{}^0/_0$, 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 vorausgesett murbe. Es ist nach allen biefen Erwägungen bie Steigerungstommiffion zur Neberzeugung 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 Wajoration nirgends mehr zu sinden 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 biefen zwei Sahren zusammen 728 Kilometer Gisenbahnen neu eröffnet worden sind, so werben Sie leicht begreifen, daß bie alten Bahnen, die dadurch größtentheils bedeutende Konkurrenz bekommen haben, momentan diese Majoration nicht mehr aufweisen. Diese Berhältniffe liegen aber nun hinter uns, und es wird dieser große Aufschwung der Gisenbahnen für längere Zeit gelähmt sein, so daß wieder normale Verhältnisse ein= treten mussen. 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 Ber= hältniß einen ganz normalen Berlauf haben. Es gibt aller= bings Bahnen, die sich selber keine neuen Konkurrenzbahnen gebaut haben, wie die Westbahn, die Centralbahn und die Kordostahn, und die dennoch eine Mindereinnahme ausweisen. Dies ift z. B. ber Fall bei ben Bereinigten Schweizerbahnen. Allein dies rührt bei ihnen daher, daß die linksufrige Zürchersfeebahn ihnen als Konkurrenzbahn entstanden ist und den ge= sammten Berkehr von Graubundten, Glarus u. f. w. nach Zürich an sich gezogen hat. Das sind Abnormitäten, benen 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 Ginnahmen, wobei gesagt werben mag, daß Ihre Kommission nicht für die uns bedingte Richtigkeit einer solchen Steigerung der Einnahmen bis 1891 und darüber hinaus einstehen 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. Möglicher= weise wird auch nach einer gewissen Periode die Gotthardbahn erstellt sein, und durch ben Ginfluß berselben bas praliminirte

Mittel der ganzen Periode erreicht werden.

Da ich gerade im Falle bin, der Gotthardbahn zu gestenken, möchte ich einer Ansicht, die der Berichterstatter 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 werben Viele diese Ansicht theilen. Bekommt er die Bahn, so wird er sich freilich betheiligen muffen, wenn eine Rekonstruktion des großen Unternehmens stattfindet, aber nicht anders, als nach Maßgabe der Vortheile, die ihm daraus erwachsen. Dieses Schreckgespenst des Gotthard ift also für mich gar keines. Es ist zu wünschen und zu hoffen, daß das Gott= hardunternehmen refonstruirt werden fonne, und wenn der Kanton Bern alsbann Opfer bringen foll, so soll er es nur thun, wenn er diesen Opfern gegenüber direkte Bortheile sieht,

wie es Andere in folden Fällen auch machen.

Wenn wir nun auf die Berechnung felbst übergehen, so seite 6 und 8 bes Berichtes ber Steigerungskommission por= finden, zur Bergleichung vorzulegen. Sie sehen aus der Tabelle auf Seite 6, daß mit Zugrundelegung der bisher besprochenen Majoration und der gegenwärtigen Taren die Ginnahmen im Anfang geringer sind, als wenn man eine Taxenerhöhung zu Grunde legt. Hingegen werden bis zum Jahr 1891 die Bruttoeinnahmen unter beiben 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 Betriebskoften hingegen sind bei ber 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 diefe hohen Unnahmen gemacht hat.

Was die Wahl der Berioden 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 Óbligationenkapital rückzahlbar gewesen wäre, und weil man auf Ende 1890 bie neuen Obligationen zurückzahlen wollte.

Wir haben also, damit ein direkter Vergleich mit den frühe= ren Berechnungen möglich sei, diese Perioden beibehalten. Es ift auch möglich, daß innerhalb dieser beiden Perioden die Uebernahme der Bahnen durch den Bund stattfinde; sehr viel

früher wird dies taum geschehen.

Die oben auseinandergesetzte Berechnung bes Werthes der Bahn bis Ende 1885 ergibt eine Summe von Fr. 7,690,000, wie Sie bereits aus einem früheren Dokument, bas 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 be=

Wenn wir nun an die Werthbestimmung ber Bahn geben bei einer Taxerhöhung von 15% auf dem Personenverkehr und Belassung der jetzigen Gütertarise, so muß ich bemerken, daß man angenommen hat, es werde die Majoration der Bruttoeinnahmen in diesem Falle etwas geringer sein; man hat sie deßhald auf 5% angesett. Man kann hierüber verschiedener Ansicht sein. Zedenfalls ist diese Annahme zu pessischiedener Ansicht sein. Zedenfalls ist diese Annahme zu pessischiedener Taxen, sondern auch auf den Personenverkehr mit erhöhten Taxen, sondern auch auf den Güterverkehr bezieht. Auch würden dei einer solchen Erhöhung der Taxen kaum weniger Personen die Bahn benutzen. Eine geringere Majoration der Bruttoeinnahmen als $5\,^{\rm o}/_{\rm o}$ 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 Maffaverwalters auf Fr. 1,141,000 angesetzt. Rechnet man hiezu den Zuschlag von 15 % auf dem Personenverkehr mit 102,000 jo hat man eine Bruttoeinnahme bes erften Fr. 1,243,000 62,000 hinzugerechnet, eine Bruttoeinnahme für 1877

Fr. 1,305,000 In Bezug auf die Betriebstoften hat man ftatt einer jährlichen Steigerung berselben von 2,2% eine solche von 3% angenommen, weil man damals, als die Rechnung gesmacht wurde, noch nicht wußte, wie sich die Jurabahnen zu der Frage des Betriebs verhalten werden, und weil man bie Rechnungen so ungünstig als möglich aufstellen wollte, bamit fie die Probe aushalten könnten. Hätte man damals schon gewußt, welche Offerte die Jurabahn für den Betrieb macht, so hatte man sich nicht veranlagt gefunden, die Betriebskoften auf diese Weise zu steigern, so daß vermöge jener ganz un= gunstigen Boraussetzung eine jährliche Vermehrung ber Betriebskosten von Fr. 31,009 angesetzt wird.

Wenn Sie nun an der Hand dieser Voraussetzungen und der Tabelle auf Seite 8 des gedruckten Berichts die Werthe der Bahn für die beiden Perioden berechnen, so kommen, wie bereits früher gefagt worden ift, eigenthümlicher Weise geringere Summe heraus, als bei der Berechnung ohne Taxenerhöhung. Dies rührt eben daher, weil die zweite Nech= nung einen ungunstigeren Verlauf zur Voranssetzung hat, indem sie die Majoration der Ginnahmen 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 baraus 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 ber Berechnungen sind so außerordentlich einfach, daß Sie aus denselben ohne Weiteres die Nichtigkeit der letteren ersehen müffen. haben z. B. auf Seite 15 ber Beilage zum Bericht die Probe für die Richtigkeit der Summe von Fr. 7,690,000. Sie finden in der ersten Kolumne die jährliche Berzinsung dieses Bahnwerthes zu 5% mit Fr. 384,500. Davon kommen in Abzug die in der zweiten Kolumne nach der Tabelle auf Seite 6 angesührten jährlichen Reinerträge. In der der Kolumne stehen die so sich ergebenden jährlichen Desizite. Diese, für eine gewisse Musch von Schwar and der Tabelle auf für eine gewiffe Anzahl von Jahren addirt, ergeben jeweilen dasjenige Geld, welches noch in die Bahn gesteckt werden nuß. Man darf sich also keine Illusionen darüber machen, daß nicht in die Bahn noch über den Ankaufspreis hinaus ein ziemliches Stück Geld gesteckt werden muß. So sindet man 3. B. aus der britten Kolumne, daß biefe Betrage bis Ende 1884 eine Summe von 1,300,000 erreichen. Run sind diese Desizite mit Zins und Zinseszins dis Ende der Periode berechnet, und mit dieser Berechnung gelangen Sie dazu, zu wissen, was die Bahn wirklich gekostet hat. Ich süge hier bet, daß es im Staatsleben nicht Gebrauch ift, von folchen Defiziten Zins und Zinseszins zu berechnen. Es ift aber hier gleichwohl geschehen, damit man in keiner Weise einen Jrrthum begehe, und damit man nicht sagen könne, es sei etwas bazwischen hinaus entschlüpft. Sie sehen nun auf Seite 16, daß dieses Defizit an ausgegebenem Geld mit Bins und Zinseszins auf Ende 1885 Fr. 1,717,100 beträgt, und wenn Sie dazu den Bahn-<u>,, 7,</u>690,000 werth mit 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 $5\,^{\circ}/_{\circ}$ 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 Rein= erträge 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 bie Tabelle auf Seite 8 zu vergleichen haben, um auf diese Weise die mathematische Begründung der beiden ausgerechneten Bahn= werthe einzusehen.

Nachdem wir nun diese Bahnwerthe festgestellt haben, handelt es sich darum, den eigentlichen Angebotspreis ber Bahn zu bestimmen. Der Angebotspreis muß um biejenige Summe niedriger sein, als ber Bahnwerth, welche dirett zur Vollendung der Bahn zu verausgaben ist. Sie sinden 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 bieser Summe, welche während 6 Jahren mit jährlich Fr. 50,000 zur Verwendung fommt, foll der Oberbau vollständig neu erftellt werden können. Un Vollendungsbauten auf der neuen Linie sind zu verausgaben

200,000

Diese Summe ift ber Salbo einer Schätzung von Fr. 373,800, welche seiner Zeit von Herrn Bribel, Oberingenieur der Jurabahn, gemacht worden ist und in möglichst vollständiger Weise alle noch auszuführenden Arbeiten umfaßt. Run find hieran für ungefähr Fr. 180,000 ausge=

> Uebertrag Fr. 500,000

Minimalanjak

Uebertrag Fr. 500,000 führt worden, und es bleiben somit noch rund

Fr. 200,000 zu verausgaben, wie bereits aus bem früheren Bericht erhellt. Ferner ift für Rollmaterial eine Summe von

250,000 Fr. 750,000

vorgesehen. Dies macht zusammen Davon sind abzuziehen als Werth ber Landabschnitte in der Umgebung der Bahn nach einem

250,000 Fr. 500,000

Somit bleiben noch welche von dem herausgerechneten Werthe ber Bahn abzuziehen

find, um ben Angebotspreiß zu beftimmen.

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 bem Bericht ber bundesgerichtlichen Experten entnommen, die den Bedarf für die ganze Strecke Gumligen-Langnau auf diefe Summe veranschlagt haben. Wir nahmen diefen Betrag an, wohl wiffend, daß, wenn die Jurabahngesellschaft den Betrieb übernimmt, alsdann das Material, das sie bereits besitzt, und das früher zur Strecke Gümligen-Langnau gehört hat, wieder zur Verwendung fommt; man durfte 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 Jurabahn den Betrieb fortsehen und das Material, das ihrerseits angekauft worden ist, auch wieder zu diesem Betrieb verwenden wird, fo wird für die Summe von Fr. 250,000 genügend Rollmaterial angeschafft werden tonnen. Es ift bieje Summe fo= gar von einzelnen Deitgliedern ber Steigerungsfommiffion als unnöthig bezeichnet worden, indem sie glaubten, die Jura= bahn werde für das ganze Betriebsmaterial zu forgen haben. Wir haben aber, um gegenüber ben bestehenden Verträgen nicht zu weit zu geben, 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 abzuziehen und gelangen dann zu ben eigentlichen Angebotssummen, die Sie auf Seite 9 finden. So erhalt man, unter Jefthaltung ber Pramiffen, wie fie bie Elferkommiffion und die Regierung aufgestellt haben, für den Fall der Belassung der gegenwärtigen Taren einen Angebots-werth für die Periode von Ansang 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 Versonenverkehr dagegen für die Veriode bis Ende 1885 einen Angebotswerth von Fr. 6,887,000 und für die Periode bis Ende 1890 einen folden von Fr. 8,616,000. Wenn Sie nun aus biesen vier Werthen bas Mittel gichen, 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, wiffen wir natur= lich nicht, da uns unbekannt ist, wie lange überhaupt die Bahn durch den Kanton Bern betrieben werden wird. Sin= gegen mag es Sie intereffiren, daß diese fämmtlichen Rechnungen und Zahlen alle vor der Steigerung aufgestellt worden find, und daß jedes Mitglied ber Steigerungskommission diese Berechnungen mit ihren Enbresultaten vor ber Steigerung in den Händen hatte. Es ist also bis jest gar keine Zahl aufgestellt worden, die nicht schon vor der Steigerung betreffenden Orts befannt gewesen ware Es muß bas befont werden, damit Sie feben, daß man nicht etwa erft nach ber 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 Diskuffion über die Sohe des Angebots, das fie machen wolle, auf den Steigerungstag selbst zu verschieben. Es ift natürlich, daß nicht sammtliche Mitglieder ber Kommission, wenn fie auch die Richtigkeit der Rechnungen selbst nicht im Mindesten bezweifelten, sofort auch die Prämiffen berfelben als richtig an= nehmen konnten. Man kann darüber verschiedener Unficht sein. Die Kommission hat beshalb, um über ben wirklichen Werth der Bahn in's Klare zu kommen, die andern Faktoren, bie neben dem bloß finanziellen Werth bes Objekts noch in Betracht kommen, ebenfalls in Erwägung gezogen. Giner biefer Faktoren für eine Erhöhung des Angebots ist namentlich die Chatsache, daß der Kanton Bern schon eine Summe von Fr. 9,285,000 in dem Geschäft stecken hat, nämlich die ein= geschoffene Linie Gumligen-Langnau im Werth von

Fr. 6,600,000

Die Subvention des Kantons in Aftien im ,, 1,750,000 Betrag von und den Vorschuß der Regierung zur Bauvollendung von 975,000

Ferner sagte man sich, daß ber Kanton in ben Jura= bahnen mit einem Kapital von über 19 Millionen betheiligt set, und daß es für die Prosperität dieses Unternehmens uicht gleichgültig sei, ob dasselbe den Betrieb der Linie Bern-Luzern habe ober nicht, daß es daher auch für den Kanton nicht gleichgültig sein könne, ob er diese Linie muffe fahren laffen, ober 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 Kücksicht in die Wagschaale 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 Wuths gesgangen; als nachher die Angebote noch höher stiegen, hat sie diesen guten Muth weniger mehr beseffen.

Was den Berlauf der Steigerung betrifft, so werden Sie mir erlassen, Ihnen hierüber Auskunft zu geben, ba Ihnen berselbe 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 Steigerungsprotofoll, in bem ihre Protestation und Erklärung Aufnahme gefunden hatte, und ausdrücklich vorgemerkt war, daß unter Vorbehalt der Natifikation durch den Großen Rath

und das Volk gesteigert werde.

Bezüglich bes Berhaltens ber Gegner an ber Steigerung selbst mag Ihnen doch eine Notiz nicht uninteressant sein. Es war die Centralbahn, die durch ihre Delegirten die Höhersteigerung Seitens der Obligationare 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 mare, ließ die Centralbahn ein weiteres Höhersteigern der Delegirten, als nicht mehr in ihrer Kom=

petenz liegend, verhindern, so fehr sie die Bahn zu erwerben gewünscht hatte. Die Obligationare ihrerseits waren, wie versichert wurde, noch höher gegangen. Sie hatten ben Werth ber Bahn auch berechnet und maren mahrscheinlich so hoch gegangen, als nach ihrem Dafürhalten der Kanton Bern ber Bahn noch einen Mehrwerth über den wirklichen hinaus bei= gemessen hätte. Es zeigte sich babei, baß in ber Schätzung bes Werthes ber Bahn zwischen beiben Parteien ziemliche Uebereinstimmung vorhanden war. Die Obligationare glaubten, den Kanton Bern zu noch höheren Angeboten treiben zu können, da berselbe, in richtiger Würdigung der Verhältnisse, noch einen weiteren Mehrwerth beilegen könne.

Was nun das weitere Verhalten der Steigerungskommission betrifft, so ift 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 betrugen, als fie präliminirt waren. Es zeigt dieß, daß man die Bahn wirklich bisweilen unterschätzt. Die Kommission hat nicht unterlassen, die Berechnung aufstellen zu lassen (es ift dies nun eine Berechnung nach der Steigerung), wie der Bahnwerth herauß= komme, wenn man auf diese Fr. 13,000 Mehreinnahme bes 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 diefer Grundlage der Bahnwerth für die verschiedenen Berioden und Boraussetzungen 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 wurde sich danach ber Werth der Bahn auf Fr. 8,522,500 belaufen, so daß man mit dem Angebote unter dem wahren Werthe der Bahn geblieben ift. Diese Berechnung hat keine andere Grundlage, als die der Wirklich= keit und beruht im Uebrigen auf ben gleichen Prämissen, wie sie früher gemacht und auerkannt worden sind.

Es ist ba anzuführen, daß die Bern-Luzern-Bahn in ihren Resultaten, namentlich im Güterverkehre, sehr befriedigend dasteht. Aus den betreffenden Tableaux werden Sie ent= nehmen, daß 1875 die Zentnerzahl der Güter wesentlich ge=

ringer war als 1876, daß z. B. spedirt wurden: 1875. 1876. August 112,000 Zentner 186,000 Zentner September 129,000 " 198,000 "

Oftober 1-000 "213,000 " u. s. v. zch 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 Guterverkehr

eine gemisse Entwicklung nimmt.

Es kommt noch ein anderes Moment hinzu, welches bei diesen Berechnungen in Unschlag gebracht werden fann, und das Ihnen bereits vom Herrn Berichterstatter des Regierungs= rathes mitgetheilt worden ist. Es sind die Offerten, welche die Jurabahn auf die Unfrage der Regierung in der letzten Stunde gemacht hat. Diese Offerten beziehen sich einerseits auf Die Betriebsübernahme ber Bahn und betreffen anderseits eine Berpachtung berfelben. Die Betriebsübernahme wird nach drei verschiedenen Modalitäten offerirt: erstens auf Grundlage des früher bestandenen Vertrags, wonach die Bahn zu ben reinen Selbstkoften betrieben wurde, zweitens auf Grundlage des mit dem Massaverwalter abgeschloffenen Betriebsvertrags, wonach für sämmtliche Leiftungen mit Ausnahme der Bahnhofverzin-

sung, des Bahndienstes und Bahnunterhalts Fr. 6,600 per Kilometer bezahlt wurden, und drittens auf Grundlage des Bertrages, welchen die Centralbahn mit der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft abschließen wollte. Diefer Bertrag nimmt eine Summe von Fr. 11,000 per Kilometer in Aussicht, wobei freilich noch der Sommerzug beigerechnet werden muß. Benn berselbe aber auch hinzugerechnet wird, bleiben Sie mit dem Bertragsprojekte der Jurabahn unter den Betriebsrechnungen, welche gemacht worden sind seitens der Rommissionen; Sie bleiben beträchtlich unter ber Berechnung der Vermehrung der Betriebsausgaben um 3 % und auch unter der Majoration von 2,2 %, wie sie in dem Berichte der Essertommission und der Steigerungskommission angenommen worden sind. Die Jurabahnen haben eine solche Majoration der Betriebsausgaden nicht angenommen, sondern bleiben für einige Jahre auf Fr. 11,000 und nehmen im Uebrigen alle Bestimmungen bes Bertragsentwurfes der Central-bahn mit der Neuen Bern-Luzern-Bahngesellschaft an mit Ausnahme eines Vorbehaltes betreffend das Rollmaterial, welches der Staat zu beschaffen hatte (die früher erwähnten Fr. 250,000), mahrend die Centralbahn bieg felbst ftellen will. Es stellt sich also heraus, daß die Betriebstoften ber Bahn, welche die Kommission präliminirte, richtig, ja zu hoch sind. Das kann ich versichern, daß die Jurabahn in ihrem Borgehen 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 gefagt, auch bereit, die Bahn zu pachten, in dem Sinne, daß sie bem Staate alljährlich bie 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. Benor die Jurabahn sich zum Abschlusse eines solchen Pacht= vertrages bereit erklärt, hat sie sich über die voraussichtliche Süterbewegung auf der Bahn gewiß genau Nechenschaft gegeben. Ich glaube, sie würde am liebsten einen Pachtvertrag abschließen, weil sie dabei eine schöne Ginnahme machen wurde. Ich glaube aber, es sei nicht der Fall, daß der Staat einen Bachtvertrag ein= gehe, 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 nach= gewiesen, daß die Grundlagen der Berechnungen der Kom= miffion von maßgebender Seite als richtig anerkannt werden. Wenn das der Fall ist, so ist überhaupt die ganze Nechnung richtig; benn die mathematische Durchführung berselben kann nicht diskutirt werden. Es ist somit der Ring der Beweiß= führung geschlossen und der Beweiß geleistet, daß die Bahn wirklich den von der Kommission berechneten Werth besitzt.

Es darf übrigens noch beigefügt werden, daß die Rech= nungen 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. In und biese pessimistischen Momente mit Ihnen besprechen. Es betrifft zunächst die Taxerhöhung. Sie haben gesehen, daß wir bei der Taxerhöhung eine Majoration der Einnahmen von nur $5\,^{\circ}/_{\circ}$ und der Betriebs-Ausgaben von $3\,^{\circ}/_{\circ}$ angenommen haben. Wenn man annimmt, es werde eine Erhöhung der Personentaxen von $15\,^{\circ}/_{\circ}$ keine Mindereinnahme zur Folge haben (wie zu erwarten ist. dein Küternerken mird natürlich eine inlehe auch erwarten ist; beim Güterverkehr wird natürlich eine jolche auch nicht eintreten), wenn man sodann unter ben gleichen Boraus= setzungen rechnet, so findet man bis Ende 1885 einen Bahn-werth 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 Anführung

Dieser Rechnung soll burchaus nicht dazu bienen, 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 Be-rechnungen wirklich niedrige Offerte der Jurabahn für den Betrieb. Es würde dies sir die spätern Jahre eine beträchtliche Summe ergeben, indessen glaube ich, die Jurabahn wurde bann auch ihre Forderung erhöhen. Als brittes Moment mag angeführt werden, daß die Eisenbahnen nicht immer in bieser 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 Gotthard= bahn fommt. 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 mussen als nüchterne betrachtet werden.

Damit ist das Referat bezüglich des Mandates der Fünferkommission so ziemlich geschloffen. Es kleibt 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 bem Vortrage des Herrn Eisenbahndirektors entnommen haben, wurde ein Ausschuß von zwei Mitgliedern der Elferkommission und von zwei Mitgliebern bes Regierungsrathes bestellt, welcher sich mit dem Berwaltungsrathe der Neuen Bern-Luzern-Bahn= gesellschaft in Verbindung setzte und eine Offerte von $75\,^{\circ}/_{\circ}$ in Staatsobligationen zinsbar zu $4^{1}/_{2}\,^{\circ}/_{\circ}$ und rückzahlbar auf Ende 1890 machte. Diese Offerte ware ungefähr einer Baarzahlung von $72-73^{\circ}/_{\circ}$ gleich gekommen, und es hätte sich also eine Ersparniß von circa Fr. 600,000 gegenüber dem Steigerungspreise, inklusive Geldbeschaffungskosten, erzeigt. Es war davon die Rede, wenn diese Offerte angenommen werde, so könne man in Berbindung mit Luzern möglicherweise auch den Eurrentgläubigern etwas zukommen lassen. Leider lehnte ber Verwaltungsrath ber neuen Gefellichaft biese Offerte ab, und es wird daher auch eine theilweise Bergütung der Currents gläubiger unmöglich sein. Der Berwaltungsrath hat in seinen Gegenpropositionen wirklich das Maß des Erlaubten übers schritten, so daß die Verhandlungen sofort abgebrochen werden mußten, indem man deutlich fah, daß es den Leitern der Gefellschaft darum zu thun fei, die Bahn zu erwerben.

In Betreff bes Anleihens von 10 Millionen, welches die Regierung vorschlägt und dem die Kommissionsmehrheit beistimmt, sind verschiedene Bemerkungen zu machen. Es ift ben Berechnungen ber Kommiffion vorgeworfen worden, die Unleihenskosten seien nicht in Betracht gezogen worden. ift der Kommission nicht unbekannt, daß bei der Aufnahme von Anleihen nicht unbedeutende Koften entstehen, allein es ift anzuführen, daß sämmtliche Rechnungen Ihrer Kommissionen mit einem Zinse von 5 % aufgestellt sind. Es konnten daher die Anleihenskosten in den Berechnungen vernachtässigt werden; denn ein Zins von 5 % ift gleich baarem Gelde. Nebenbei mag erwähnt werben, daß, wie ber Herr Finanzdirektor uns mitgetheilt hat, die Anleihenskoften voraussichtlich niedriger ausfallen werden, als diejenigen des letzten Unleihens, weil

bereits gunftigere Offerten vorliegen.

Es ist nun auch natürlich, daß bas Unleihen groß genug bemeffen fein muß, um nicht nur ben Raufpreis 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 unfern laufenden Ginnahmen zu ersetzen. Zu bem Kaufpreise von Fr. 8,475,000 mussen wir noch Fr. 750,000 für Bahnvollendung, Geleiseerneuerung und Rollmaterial hinzu-

rechnen. Doch werben die Ausgaben für Bahnvollendung und Geleiseerneuerung nur successive zu machen sein. Wir tönnen daher annehmen, es sei eine Summe von ungefähr 9 Millionen nothwendig zur Deckung der Anleihenskoften und Desjenigen, mas zunächst auf die Bahn zu verwenden ift. Wenn Sie die Rechnung unter der Voraussetzung durchführen mit $4^{1/2}$ % Jins 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 Berzinfung biefer Summe zu Laften ber Bahn, bringen Sie aber babei Dasjenige, mas von der letten Million frei bleibt, mit 4 % in Abzug, so erhalten Sie das Resultat, daß die 10 Millionen langen dis Ende 1880, daß dann aber zu dieser Zeit die Bahn uns die 10 Millionen kostet und wir nachher noch einige Summen in bieselben fteden muffen. Hoffen wir, bag wir bann im Stande fein werben, dieselben aus ben laufenden Ginnahmen bes Staates zu nehmen; konnte bieß nicht geschehen, so mußte nochmals durch einen Vorschußkonto ober auf andere Weise eine Summe in die Bahn gesteckt werben, die uns bann Ende 1887 nicht gang 11 Millionen koften, diefen Betrag aber auch voll verzinsen murbe. Das darf man hier mit Bestimmtheit aussprechen, daß bic Aufnahme eines Unleihens von 10 Millionen in feiner Weise eine Steuererhöhung hervorrusen wird, indem diese Summe nebst Allem, was an Zins und Zinseszinsen der Bahn zur Last geschrieben wird, sich verzinsen wird.

Diefe Berechnung tann Sie alfo beruhigen. Es ift baber auch nicht ber Fall, auf den Ihnen ausgetheilten Finanzbericht näher einzutreten, weil bas Unternehmen, für fich behandelt, sich vollständig ohne neue effektive Belaftung bes Staates er= halten kann, immerhin unter ber Boraussetzung, daß noch Geld in die Bahn gesteckt wird. Da werden vielleicht sehr vorsichtige Financiers fagen, man folle das Geld aus ber laufenden Berwaltung nehmen; dieß ist aber nicht richtig, wenn man ein Objett hat, das an einem schönen Morgen

10 % abwirft. Es ift ferner bemerkt worden, daß keine Amortisation bes Unleihens in ben Berechnungen ber Rommission vor= gesehen sei. Dieß ist richtig. Es mag aber eine Amortisation im Anleihen felbst vorgesehen werben, in die Berechnung für die Eisenbahn gehört sie nicht; denn man kann nicht an-nehmen, daß eine Amortisation bei den gegenwärtigen Er-trägnissen der Eisenbahn vor eirea 10 Jahren einen Sinn hätte; es kann nicht amortistrt werden, so lange noch Desigite zu zahlen sind. Man muß aber annehmen, daß in jener Zeit die Uebernahme der Gisenbahnen, durch den Bund ein= treten wird und daß, wenn wir unter essen an unserm Eisen-bahnkapital amortisiren würden, und Niemand etwas daran zurückgeben würde. Ich bin mit dem Herrn Berichterstatter der Regierung einig, daß der Rückfaus (Es Eisenbahnen durch den Bund nicht so bald erfolgen wird. Es wird wahrscheinlich vorher noch verschiedenes Glend abgespielt und die Rekonstruktion ber Gotthardbahn abgewartet werden muffen, bevor ber Bund seine Finger in das Eisenbahngeschäft steckt. Darüber werden einige Jahre vergehen. Die Uebernahme der Bahnen wird dann in der Weise stattsinden, daß der Bund entweder einzelne Bahnen auf dem Wege gütlicher Berftandigung anfauft, oder aber ein Expropriationsgesetz bafür schafft. beiden Fällen wird der Kanton Bern auch ein Wort mitzusprechen haben. Es liegt dabei auf der Hand, daß ber Bund die jungern Bahnen nicht ohne Weiters nach ben Betriebs= resultaten bes ersten Sahres an sich ziehen wird, sonbern bag eine gemisse Beriode gegonnt werben muß, während welcher die Erträgnisse sich vermehren können, eine Beriode von viel-

Teicht 10 Jahren. Es kann daher die llebernahme ber Bahn durch den Bund nicht so schnell eintreten. Ich glaube, wir haben das nicht zu bereuen, indem wir die Situation gang gut aushalten konnen und unfere Stellung fich badurch verbessert. Es ist also auch aus diesem Grund eine Amortisation des Anleihens nicht in Aussicht zu nehmen, indem wir Hoffnung haben, zur Zeit dafür eidgenössische Staatstitel ober Renten zu erhalten.

Es ist nun die Kommission in ihrer Mehrheit zu ben Schluffen gekommen, die Ihnen bekannt find, und welche mit benjenigen des Regierungsrathes übereinstimmen. Es ift aber eine Differenz mit den Antragen der Minderheit der Rom= mission vorhanden, welche darin besteht, daß die Mehrheit sich in bestimmter Weise aussprechen will, da sie das Referendumgesetz im Auge hat, welches ausdrücklich fagt, es werden dem Bolte Beschlüsse des Großen Rathes vorgelegt. Die Mehrheit will nun einen solchen Beschluß fassen. Sie halt auch bafur, es sei bieg ber Würde bes 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 ber Rommission, es sei Pflicht des Großen Rathes, in dieser Angelegenheit eine Meinung zu haben und nicht einfach die ganze Geschichte dem Bolke, das die Frage nicht studirt hat und in der Sache nicht orientirt ift, 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 beliberiren, wenn wir die Sache von und abwälzen und das gute Bolt machen laffen wollen, während es nur durch uns schlüssig orientirt werben 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 Ratisikation durch Bolk und Großen Rath abgehalten wurde, so daß die ein= seitige Ratifikation nicht genügen würde.

Nachdem man sich in der Kommission in eine Mehrheit und in eine Minderheit ausgeschieben 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 Nathes dei der Kommission hängig ist, indem ihr der Anzug Heß überwiesen wurde. Nach reissicher Erwägung ist man zu der eins ftimmigen Anficht gelangt, man wolle biefe Frage nicht mit ber andern vermengen, sondern die Erledigung der Borschuß= frage intakt lassen; die Kommission wird bann in ber Lage fein, Ihnen darüber Bericht und Antrag vorzulegen. herrschte darüber in der Kommission keine abweichende Mei= nung, in der Weise wenigstens, daß fein Antrag gestellt wurde, die Frage jetzt mitzubehandeln, obschon verschiedene

Mitglieder glaubten, es mare dieg beffer.

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, ben Gläubigern ein bestimmintes Ansgebot zu machen, es ihnen überlaffend, wenn das Volk ein solches niedrigeres Angebot ratifiziren wurde, darauf einzutreten ober nicht. Man hat aber gefunden, es mare nicht eine richtige Unwendung des Referendums, wenn der Große Rath das Volk angehen würde, Etwas zu beschließen, was nachher boch nicht endgültig beschlossen wäre, sondern der Ratifikation von fünf Herren, die in Basel zusammensitzen, unterläge. Dabei könnte das Bolk, obwohl es die Bahn wollte, doch darum gebracht werden, nachdem man es hatte glauben laffen, mit einem solchen niedrigeren Angebote würde ein Resultat erzielt.

Much murbe es fehr schwierig sein, an eine zweite Steigerung zu gehen; benn an einer solchen murbe bas gleiche Spiel be-ginnen; wir mußten entweber limitirt ober illimitirt bieten, und jebenfalls murbe bann die Rautionssumme auf ungefähr eine halbe Million bestimmt werden. Dieg hat mir wenigstens auf mein Befragen der Maffaverwalter erklart, indem er beifügte, die Behörben seien nicht bafür 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 Obligationare, welche nicht mit der Baslergruppe mitgemacht haben. Wenn nicht ratifizirt wird, so wird an einer zweiten Steigerung die Bahn jebenfalls um ein ganz geringes Angeboi gekauft, und dann wurden die betreffenden Obligationare fast vollständig in Berluft gerathen. Daß die Centralbahn nicht unterlaffen murbe. die Bahn um jeden Preis zu erwerben, versteht sich beinahe von felbst; denn sie erleidet burch 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 Milslionen entspricht. Soviel wird die Centralbahn stets für die Bahn geben, so baß ein gunftigeres Resultat in keinem Fall zu erzielen mare. Auch die Obligationare wurden schwerlich tiefer geben, indem sie annehmen, es entspreche das Angebot dem Die Sache wird fich ungefähr fo gestalten, baf feine Partei ein brillantes Geschäft machen wird. Die Obli= gationare werden etwas mehr als 20 % ihres Kapitals ver= lieren 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 Gelo entlehnen muß, so würde man überhaupt lieber nicht Geschäfte machen. Es wird Niemand behaupten wollen, es handle sich ba um ein finanziell außerordentlich gunftiges Ge= schäft. Indessen finden wir, daß die Bahn, wenn wir zu den 8½ Million Steigerungspreis noch die Anleihenskoften 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. Nechnen 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 ift also auch da die Bahn noch immerhin die billigste der Schweiz und bas Steigerungsangebot nicht fo entsetlich hoch.

Es mag noch angeführt werben, wie fich unsere Stellung gestaltet, wenn wir die Bahn verlieren. Wenn bas Steigerungs= ergebniß nicht ratifizirt wird, so ist die Kaution von Fr. 150,000 versoren und ebenso die $9^1/_4$ Millionen, die wir bereits in der Bahn haben. Diese Summen können wir vom Staatsvermögen abschreiben. Zudem schädigen wir auch die Jurabahn in Vezug auf ihre Verbindung mit der Gotthardbahn. Dieser Nachtheil ist zwar nicht außerordentlich groß, indessen ist die Berbindung ber Jurabahn mit ber Gottharbbahn immerhin von einem gemissen 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 bas eine Gisenbahnmacht, mit ber man rechnen muß. Wer ift aber biefe Gifenbahnmacht? Es ift ber Kanton Bern; denn die Jurabahnen sind der Kanton Bern. Diese Machtstellung des Kantons ist mir außerordent-lich viel werth; denn wir können dann in einigen Jahren, wenn die Ergednisse sich günstig gestalten, die Bahn dem Bunde andieten, und er wird froh sein, ein Netz zu erwerden, bas so quer in der Schweiz liegt. Diese Machtstellung ist mir der letzte Franken werth, den wir in unserm ganzen Eisenbahnnene stecken haben; benn 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 lette Kraftan= strengungen gegenüber dem Kanton macht. Ihre Lage versichlimmert sich. Sie hat zwar dieses Jahr $4^1/2^0/_0$ vertheilt, allein im nächsten Jahre wird sie kaum $2^0/_0$ vertheilen und im folgenden noch tiefer gehen. Sie kommt in diese Lage, weil ihr altes Netz außerorbentlich 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 letten Augenblick bedeutend Eintrag thun möchte, weil sie sieht, daß die Jurabahn nothwendig in Aufschwung tommen wird. 3ch hoffe, wir werden in gegenwärtiger Geffion 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 Obligationen= kapital verzinsen wird. Ich glaube, sie werde vielleicht schon in 4-5 Jahren das ganze Aktienkapital des Staates zu $4~^{\rm o}/_{\rm o}$ verzinsen. Ich habe in bieser Richtung ganz bestimmte Aufschlüsse bekommen, und ich hege baher trotz ber vielen umgehenden Gerüchte diesfalls keine Besürchtung. Die Jurabahnen haben ein verhältnißmäßig billiges Netz und zwei große Ber= kehrsadern: von Süden nach Norden und von Westen nach Often. Sie haben bescheiden angefangen und werden bescheiden fortsahren; dies wird die Grundlage ihrer Prosperität sein. Es ist baher bei ber gegenwärtigen Conftellation nicht ber Unlaß, die Flinte in das Korn zu werfen und zu fagen, jetzt machen wir nicht mehr mit. Wenn wir keine Gisenbahnpolitik treiben wollen, so hätten wir längst aufhören sollen; jetzt können wir nur noch fortsahren.

Wird die Bahn nicht mehr erworben, so werden jeden= falls die übrigen projektirten Bahnen im Kanton nicht erstellt; es wird weder von Thun-Konolfingen noch von Burgdorf-Languau mehr die Rede sein können. Es ist dies mahrscheinlich gerade ein Motiv, warum man von gewisser Seite so sehr für die Berwerfung des Ankauses ist. Wan sagt da vielleicht: wir stehen in Bezug auf unser Eisenbahnwesen nicht so schlecht, und jest wollen wir abschließen; wir wollen der Gisenbahn= politif des Kantons Bern ein Bein abschlagen, dann fteht unfere 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 gegen= wärtig, so lange unsere Finanzsttuation nicht konsolivirt und dis es erwiesen ist, daß wir mit den Jurabahnen ein entsprechendes Geschäft haben, nichts von diesen Bahnen wollen. Wenn aber dieser Zeitpunkt eingetreten ift, so will ich recht gerne Opfer bringen helfen, um weitere Bahnen im Kanton zu bauen. Gin Mittel dazu ift aber jedenfalls, daß man die Bahn ankauft und sie nicht fahren läßt. Nebrigens 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 Ranton wieder gang ordentlich mar= schiren können.

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

hängt, auch $8^{1}/_{2}$ Millionen werth. Und drum und dran hängt auch etwas von der Ehre des Kantons, der dabei engagirt ift, indem er die Bahn in's Leben gerufen, sie dem Volke empsohlen und protegirt hat. Ich din übrigens überzeugt, daß der Große Rath mit überwiegender Mehrheit die regierungsräthlichen Anträge annehmen wird, weil er Einsicht genug hat, zu sehen, daß dies für uns eine Frage der Nothwendigkeit ist. Etwas Anderes aber ist es dei 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 empsiehlt, dann din ich überzeugt, daß es mit dem Verständniß, welches es zu jeder Zeit dei großen Fragen an den Tag gelegt hat, Ihren Entscheid ratissziren wird. (Beifall.)

Herr Präsident. Ich beabsichtige, die Diskussion noch so lange sortdauern zu lassen, dis sämmtliche Mitglieder der Kommission, welche das Wort ergreisen wollen, gesprochen haben werden. Nachher werde ich die Verhandlungen für heute schließen.

v. Sinner, als Berichterstatter der Minderheit der Kommission. Es sind jest 15 Monate verstossen, seitbem Sie fich veranlaßt gesehen haben, zur Begutachtung ber Bern= Luzern-Bahnfrage eine elfgliedrige Kommiffion 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 Aften geschlossen, und ich nehme an, es werbe damit ihre Thätigkeit vollständig beendigt sein. Bis dahin war die Kommission in ihren Anträgen stets ein= ftimmig. Diese Ginstimmigkeit ift vielfach getadelt worden, wenigstens hat sie bei Vielen Verwunderung erregt, indem man gar wohl wußte, daß in der Gifenbahnkommiffion Mit= glieder 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 müffe 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 gegen= seitig Konzessionen machte und einander näher trat, wie über= haupt zu konstatiren ist, daß die gegenseitigen Relationen in der Kommission stets außerordentlich angenehm waren, und weder hüben noch drüben je ein verletzendes Wort gefallen ift. Auch barf man nicht vergessen, daß in einer Kommissson Manches verhandelt wird, das vielleicht nicht zur Kenntniß bes Publikums gelangt. Es ist namentlich auch getadelt wor= ben, daß die Kommission in der letzten Session mit dem ein= stimmigen Antrag vor Sie trat, man möchte sich an der Steigerung betheiligen. Wenn man die ganze Angelegenheit objektiv behandelt und sich die damalige Sache vergegen=wärtigt, so wird man sich überzeugen, daß damals der Kom= mission und dem Großen Nathe nichts Anderes übrig blieb, als die bekannten Beschlüffe zu faffen.

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

Obligationare. Man hat daher gesagt, sie werden uns die nöthigen Konzessionen machen erstens in Betreff ber Steige= rungssumme und zweitens, was für mich viel wichtiger war, in Bezug auf die Bezahlung des Kaufpreises in Staatstiteln statt in baar. Die Regierung schoß 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 ver-Ich habe auseinandergesetzt, daß bei der Zähigkeit, mit der die Obligationare vorgegangen, wenig Hoffnung vorhanden sei, daß ein günftiges Resultat erzielt werben könne. Ich habe ferner gesagt, daß ich mit mehreren Mitgliedern bes Verwaltungsrathes der Neuen Bern = Luzern = Bahngesell= schaft in persönlichen und geschäftlichen Relationen stehe. Man hat darauf geantwortet, gerade diefer Grund lasse es wünschbar erscheinen, daß ich an den Verhandlungen theilnehme, und schließlich hat der Herr Prasident mit dem Großrathsreglement in der Hand mir zu verstehen gegeben, daß die Wahl angenommen werden muffe. Ich habe daher diesem Rufe gefolgt und ber Ronferenz beigewohnt. Der Herr Berichterstatter der Kom= mission hat Ihnen den Verlauf derselben mitgetheilt, und ich habe bem Gesagten nichts beizufügen. Ich möchte ba nur meine persönliche Ansicht bahin außsprechen, daß, wenn bie Obligationsgläubiger und ihr gegenwärtiger Vorstand nicht größere Bereitwilligfeit zeigten, ben Wünschen bes Kantons entgegenzukommen, es uns schien, sie huldigen der Ansicht, die Regierung werde schon dafür sorgen, daß das Steigerungs= angebot ratifizirt werde; der Große Rath werde die Regierung nicht im Stiche lassen, und das Bernervolk werde, wie schon oft, schließlich Ja und Amen sagen. Run sind, wie gesagt, die Akten geschlossen, und es ist

für uns keine Alternative, als zu untersuchen: ift die Bahn zu benjenigen Bedingungen, die in Folge ber Steigerung vereinbart worden sind, zu kaufen oder nicht? Sind die Gründe, die für den Ankauf sprechen, maßgebend und wichtig genug, damit wir, ber Große Rath und das bernische Volk diesen Kauf ratifiziren?

Als einer der ersten Grunde für den Ankauf wird an= geführt die Ehre des Kantons. Sie haben aus den beredten Worten des verehrten Herrn Vorredners gehört, daß diefer Faktor auch ihn sehr bestimmt hat. Ich meinerseits muß ge= stehen: Ich hatte dies Argument vor fünfzehn Monaten viel eher begriffen. Damals, als man uns zum ersten Mal, zu= erst in kleineren Kreisen, und nachher offiziell im Großen Rathe von der Lage des Unternehmens Weittheilung machte, hatte ich es begriffen, wenn man ben Standpunkt der Ehre des Kantons mit Energie durchgefochten und den Antrag gestellt hatte, die Bahn unter keinen Umftanden fahren zu laffen, um allen Gefahren, Schwierigkeiten und verderblichen Folgen der Liquidation zu entgehen durch offenes Ginftehen für die Bahn, die mehr ober weniger eine Staatsbahn ber beiden Kantone Bern und Luzern sei.

Allein was für ein Wind wehte damals? Wollte man damals die Ehre des Kantons durch Einstehen für die Bahn Es wurde damals nicht nur in benjenigen Rreisen, die ich theilweise repräsentiren helse, sondern in ganz anderen Rreisen 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 ift schon viel zu weit gegangen, indem sie gegen alle Regeln, gegen Gesetz und Verfassung eingeschritten ift, und jedenfalls wollen wir nicht weiter gehen. Damals also ift, um vom Standpunkt der Ehre zu reben, diese Ehre des Kantons einiger= maßen beeinträchtigt worden badunch, daß man das Unter= nehmen hat fahren laffen. Damals glaubte man, man könne nicht anders, als die Liquidation eintreten lassen. In Folge bessen sind eine Menge Leute in Verlust gerathen, Die chiro-

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 laffen. Denn das ift keine Frage, und das werden wir alle gleich sehr be= dauern, daß diese Liquidation in den kommerziellen Kreisen außerhalb des Kantons Bern und der Schweiz einen beplo= rabeln Gindruck 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 gelittten 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, ber 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 ber Oftwestbahngeschichte an-gefangen und zu 29 Millionen Schulden geführt hat und auf bem Punkte steht, uns noch ziemlich weiter hinauszuführen. Allein ich will in dieser Beziehung nicht weitläusig sein und von mir aus nicht alten Kohl auffrischen helsen; ich will im Gegentheil, so viel an mir, beitragen, das 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 diefe Gifenbahnpolitik damals nöthig gewesen ist, als eine ganze Anzahl großer, starker, mächtiger Privatgesellschaften sich im Besitz ber besten Eisenbahnen der Schweiz befanden, als der Kanton Bern sich rühren zu muffen 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 — baß jetzt die Situation die gleiche ift, daß die Konsequenz es absolut verlangt, jest diese Gisenbahnpolitik mit ganz neuen großartigen Opfern ferner durchzuführen gegen= über den gleichen Gegnern, die damals allmächtig und all-herrschend waren, gegenwärtig aber, wie wir vernommen haben, und wie es heute mit beredten Worten ganz richtig ausge-sprochen worden ist, der Zertrümmerung nahe sind und ihrem Ruin entgegengehen? Ich glaube, es verdient erwähnt zu werden, daß die Situation ungeheuer geändert hat, insoweit weriostens daß es ersauht ist ein Redeufen auszusprechen wenigstens, daß es erlaubt ift, ein Bedenken auszusprechen gegen ein System, bas uns nöthigen will, gegen ohnmächtige

Gegner mit neuen, großen Opfern zu kämpfen. Was die Zukunft unserer Eisenbahnen betrifft, so glaube ich benn boch, daß man gegenwärtig so ziemlich allgemein und in allen Rreisen ber Ansicht ist, daß die Gisenbahnen eine schlimme Zufunft vor sich haben, nicht nur bei uns, sondern in der ganzen Welt. Schauen wir uns um, wie es mit den Eisendahnen in England, Deutschland, Desterreich, Italien aussieht! Nehmen Sie z. B. Italien. Wie steht es mit der großen und berühmten sübösterreichisch=norditalienischen Bahn, die während Jahren eine ungeheuer mächtige Stellung im Eisenbahnverkehr einnahm, von der man meinte, sie sei, gestützt von der ersten Gelbmacht Europa's, von unüberwind= licher Stärke? Sie, die früher prächtige Dividenden bezahlte, verzinst heute kaum mehr ihre Atkien zu 1 %, und ihre Obligationen sind in stetem Sinken begriffen. Im gleichen Fall befindet sich die österreichische Staatsbahn, die ebenfalls während Sahren eine außerordentlich ftarte Bosition einnahm. Ihre Aktien, die früher auf 1000 standen, sind jest 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, reits vorhin gesagt worden. Die Aftien der Central= ift bereits vorhin gesagt worden. bahn, die früher über pari ftanden, stehen gegenwärtig unter 300, und ihre Verzinsung ist von der ehemaligen schönen Dividende auf $4^{1/2}$ %, 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 ungläcklicher Weise alle Klassen und Stände ihre Ersparnisse plazirt haben, ift gegenwärtig mit bem Rurs ihrer Aftien auf 170 gefunken, und man ift allgemein barüber einverstanden, daß ihre Stellung eine außerordentlich bedrängte und schwierige ist. Und die Gotthardbahn? Ich glaube, man kann es wohl außsprechen: sie liegt auf dem Sterbebett. Nicht daß ich für mich nicht die Ueberzeugung hatte, daß bie Bahn als solche einmal burchgeführt werden wird. Die Intereffen, die sich an bas Zustandekommen der Gotthardbahn knüpfen, sind so groß, und die Stellung der Schweiz gegen-über Deutschland und Italien so beschaffen, daß man schließ-lich die Bahn als solche wohl wird durchbringen müssen. Aber wir werben auch barüber einig sein, bag bies nur auf ben Trümmern ber gegenwärtigen Gesellschaft möglich sein wird, und es graut Einem, baran zu benten, wie viele Gelber auch in dieser Bahn verloren gehen, der man so sicher eine schöne Zukunft glaubte voraussagen zu können. Bon der Nationalbahn will ich gar nicht reden. Ich habe mir vor zwei Jahren erlaubt, einige Bemerkungen über ihre Eristenzeiten unfähigkeit auszusprechen, und bin damals so scharf bafür hergenommen worden, daß ich mich hüten werde, dieses Thema noch einmal zu berühren. Aber ich zweifle daran, ob heute noch Viele in biesem Saale an die Lebensfähigkeit ber Rationalbahn glauben. Was für eine schwierige Stellung end= lich die Westbahnen und die Vereinigten Schweizerbahnen haben, und wie sie ihr Leben fast nur durch die Gnade auswärtiger Banken friften, bas miffen wir Alle.

Ich habe das Alles angeführt, damit man klar sehe, wie es mit ber Zukunft unserer Gisenbahnen 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 Thatsache, daß unsere Beziehung bezüglich der Eisenbahnen in einen solchen Katenjammer gerathen ist, daß kein Mensch mehr — von Aftien will ich gar nicht reden — selbst in Eisenbahnoblisgationen plaziren will. Es ist ein bemühendes Faktum, daß Obligationen von Bahnen, die nach dem Dafürhalten fehr 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 Geldbedürf= nissen, 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 Centrali= sation berselben in den Händen bes Bundes. In dieser Beziehung habe ich schon früher mit vielem Interesse die Un= sichten entgegengenommen, die Herr Bankpräsident Stämpfli darüber ausgesprochen hat. Wenn damals, als Herr Stämpfli seine Broschure schrieb, die von ihm vorgeschlagene Lösung

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

Sch 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 ausehen werden, als die ist, deren Schluß wir heute beschließen. Wenn diese Krisis tommt, wird es sich fragen, in welcher Weise ber Bund ein= greifen muß. Der Berichterstatter der Regierung hat auseinandergesett, er glaube, daß in diesem Fall der Kanton Bern zu noch weitern Subventionen genöthigt sein werde. Der Herr Berichterstatter der Rommission ist nicht bieser An= sicht. 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 Gisenbahnen burch den Bund erfolgt, Hand in Hand mit einer Erhöhung der Tarife, die ein absolutes Erforderniß ist. Ich glaube nicht, daß diese Erhöhung durch Privatgesellschaften durchgesetzt werden kann, sondern der Staat als solcher wird sie be= willigen, aber auf ber andern Seite dafür auch ein gemiffes 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 allermeiften Bedenken gegen das Fallenlaffen der Linie gehabt habe wegen der Stellung der Jurabahnen. Ich weiß wohl, daß man glaubt, ich sei kein großer Verehrer derselben; aber abgesehen davon, daß dies nicht richtig ist, wird kein versnünstiger Mensch, der unsere Eisenbahnverhältnisse kennen lernt und berücksichtigt, sich der Ausicht verschließen, daß wir in der Jurabahnfrage außerordentlich intereffirt find, 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 bas Verhältniß der Jurabahn zur Bern-Luzern-Bahngesellschaft aussprechen zu hören. Ich will in dieser Beziehung nicht weitstäufig sein, da Herr Marti diese Frage wohl selber auseinsandersetzen wird. Ich halte dafür, es liege nicht in meiner Stellung, Alles das vorzutragen, was Herr Marti damals in bekannter klarer und ausführlicher Beise uns Mitgliedern der Gifenbahnkommission zu unserer Orientirung mitgetheilt hat, und werde mich baher in meinen Mittheilungen hierüber auf

das Nothwendigfte beschränken.

Herr Marti hat uns in beredten Worten und auf interes= sante Art auseinandergesett, warum die Jurabahn gegenwärtig nicht in der Lage ift, diejenigen Kombinationen, die von ge= wisser Seite zur Erhaltung der Linie gewünscht oder in Aussicht genommen worden sind, begünstigen zu helsen, indem er hervorhob, daß ihre Kräste 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 vor= behalte, im Großen Rathe seine personliche Ansicht als Anhänger der bernischen Gisenbahnpolitik dahin auszusprechen, daß ber Kanton Bern die wesenklichsten Gründe habe, die Bahn zu acquiriren, anderseits ebenso bestimmt erklärt werden muffe, daß die Acquisition der Bern-Luzern-Bahn doch keine Lebensfrage für die Jurabahn sei, daß das große Net der Jurabahn nach seiner ganzen Anlage seine Entwicklung viel mehr nach anderen Seiten bin zu nehmen habe, daß seine glückliche und gebeihliche Entwicklung viel mehr von anderen Faktoren abhange, daß namentlich die Interessen gegen Westen und Süben viel wichtigere seien und möglicherweise sogar mehr in bem Anschluß an andere Alpenbahnen, als an diejenige des Gotthard gravitiren könnten. Ich wiederhole, daß Herr Marti fich porbehalten hat, von einem anderen Standpuntte aus für ben Ankauf ber Linie einzutreten. Dagegen hat es in der Kommission Verwunderung erregt, mich aber einigermaßen beruhigt, daß von Seiten der Verwaltung der Jurabahn außgesprochen worden ift, daß dieser Ankauf keine Lebensfrage für sie sei, daß also ber Kanton Bern, wenn er feine anderen Gründe für die Erwerbung der Linie hat, sie nicht nothwen-

biger Weise beshalb erwerben muß.

Dies ist, wie gesagt, in meinen Augen einer ber aller= wichtigsten Faktoren, den ich namentlich deshalb erwähne, weil von Seiten mehrerer meiner verehrten Kollegen in ber Rommission die Ansicht ausgesprochen worden ift, es liege für sie eine Beruhigung darin, daß nun die Jurabahn wesent= lich gunftigere Bedingungen für ben Betrieb mache, und namentlich auch barin, daß sie den Betrich à forfait zu ben-jenigen Summen, wie sie der Berichterstatter der Mehrheit der Großrathstommission auseinandergesetzt hat, übernehmen wolle. Ich muß erklären, daß dies für mich gar keine Be-ruhigung ift. Wenn das Geschäft nicht ein gunftiges ware, und die Voraussetzungen und Berechnungen der Kommissions= mehrheit sich nicht gang realisiren follten, und in Folge bessen die Jurabahn als Bächterin nicht diejenigen Bortheile finden wurde, welche sie dabei zu finden glaubte, so murbe der Schaden natürlich indirett auch uns treffen, und ich fabe mich in dieser Beziehung nicht einig mit dem Herrn Berichterstatter der Kommissionsmehrheit, der sich sogar dahin außgesprochen hat, er würde diesen Pachtvertrag mit den Jurabahnen 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 der Kanton Bern. Ich will umgekehrt, wenn man ein Mittel bazu sindet, lieber für einen solchen Antrag stimmen, sobald ich glaube, daß er für die Jurabahn günstig sei. Aber eine Beruhigung liegt für mich nicht darin, daß die Jurabahn uns diese Summen offerirt, wie sie Großrathkommission beantragt. Der Kanton Bern und die Jurabahn sind finan= ziell außerordentlich eng miteinander verwandt. Was dem Einen schadet, schadet auch dem Andern, und was dem Einen nütt, nütt auch bem Unbern.

Rachdem 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 bebeutende Gefahren in der Annahme des Projekts sieht. Es ist diese Frage nach meinem Dafürhalten wirklich in großem Mage 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 unterschieben.

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

überall, in allen Ländern, auf allen Gebieten und bei allen Fragen, und nur durch die richtige Anhörung beiber Ansichten, durch die richtige Reibung zwischen beiden oder durch das Aufeinanderplaten 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 barf und von Seiten ber Minberheit foll auf diejenigen finanziellen Grunde hingewiesen merden, welche

eher gegen den Ankauf zu sprechen scheinen.
Bas vorerst den Werth der Bahn andetrifft, so erlaube ich mir, da ich kein Eisenbahntechniker, sondern Laie din, in dieser Frage kein maßgebendes Urtheil. Ich habe in guten Treuen versucht, die Berichte zu studiren, die von unserem Herrn Prafidenten in vier verschiedenen Barianten vorgelegt worden find. Sie haben unter bem erften Bericht bie Namen sammtlicher 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 mathe= matisch richtig sind. Es ist nicht leicht, diese Rechnungen gründlich zu prüfen; allein es hat uns alle und speziell mich außerordentlich interessirt, sie nachzusehen, und ich erinnere mich dabei mit Freuden der Zeit, wo ich die Ehre hatte, mit Herre det zusammen in der Neaelschule zu sitzen und berartige algebraische Lösungen zu machen. Als ich somit bamals biefen 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 ver= traut gemacht, die Bahn möge sechs Millionen werth sein, und hatte bemnach zum Ankauf um biefen Breis gestimmt.

Run kommen die neuen Berechnungen, die auf anderen Prämissen und Voraussetzungen beruhen. Sie werben 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 Spezialkenntniffe, um mit Aplomb auftreten und sagen zu können: diese ober jene Voraussetzung ber 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 ber Rechnung richtig finden; erlauben Sie aber Anderen, an der Richtigkeit bieser Faktoren zu zweifeln, so muffen Sie ihnen auch Zweifel an der Richtigkeit dieser Resultate gestatten.

Beispielsweise ist es auf ber einen Seite außerorbentlich intereffant, in den Berichten ein Tableau über die Steigerung ber Betriebseinnahmen aller schweizerischen Bahnen zu finden. Aber es ift im Großen Rathe von vielen Seiten barauf 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 jungst gebaut worden sind und auf einem Rayon arbeiten, das von

andern schon tüchtig exploitirt worden ist.

Auf ber andern Seite sagten wir uns, es ware 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 Kommissionsmehrheit angenommen worden sind? In dieser Richtung, ich wiederhole es noch einmal, hat mich der Ausspruch des Herrn Ott nicht beruhigt, der sagte: Die Jurabahn ift bereit, den Betrieb zu diefen Bedingungen zu über= nehmen, also sind die Berechnungen richtig. Das ift nicht

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

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

In Bezug auf die sechs Millionen, bei welchen der erfte Bericht stehen blieb, habe ich das Gefühl gehabt, daß der An= tauf ber Bahn für biese Summe zu verantworten ware; hins gegen schien es mir zu viel, noch weiter zu gehen. Sie sehen aus pag. 14 bes ersten Berichts, daß der Herr Berichterstatter ber 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 11/2 Millionen koften. Er rechnet nämlich, daß ber Reinertrag ber Bahn bis Ende 1885 Defizite ergeben werbe, die mit ihren Zinsen und inklusive der Berzinsung der Fr. 935,000 auf zusammen Fr. 1,594,000 ansteigen. Wenn nun die Bahn nicht zu 6, sondern zu 81/2 Millionen ersteigert wird, so werden natürlich jene $2^{1}/_{2}$ Millionen sammt der Berzinsung hinzugerechnet werden muffen, 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 ber Kommission gesagt: Wir wollen uns unser endgültiges Urtheil vorbehalten, bis wir im Stande sind, die gesammte Finanzlage bes Staates richtig und unparteissch zu prüsen. Ich muß überhaupt konstatien, daß zwischen der Mehrheit und der Minderheit der Kommission die Ansichten nicht so außerordentlich weit außeinander 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 sinanzieller Richtung meine Bedenken von manchem Mitglied der Kommissionsmehrheit in vielen Kücksichten getheilt worden sind, daß es also nicht Schwarzmalerei und tendenziöse Entstellung ist, wenn wir auf diesen Faktor

Gewicht legen muffen.

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 rosensarbenem Lichte sieht; ich aber habe nicht ungeheuer viel Trost aus diesem Bücklein geschöpft, und ich habe auch in der Großrathskommission Niemanden gefunden, der gesagt hätte: Wir stimmen seht für den Ankauf, weil wir über die Finanzlage deruhigt 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 solgende Bemerkungen.

Der Herr Finanzbirektor sucht zuerst auseinanberzusetzen, woher die Desizite enkstanden sind. Wir wissen, daß das mit richtigen Dingen zugegangen ist; aber saktlich ist das Desizit da. In zweiter Linie führt er uns eine ganze Anzahl Hüssemittel 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 Erbschaftssteuer, Einführung der Besteurung der Wirthschaften,

Erhöhung der Handanderungsgebühr, Einführung des Progressivstempels u. s. w. Allein gesetzt auch, seine Hosffnung, durch diese Mittel das Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Aussgaben wiederherzustellen, erfülle sich, so bleiben doch jedenfalls die gegenwärtigen Desizite 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 becken.

In dieser Beziehung ist das Tableau des nachträglichen Berichtes interessant, weil es weniger auf die nächsten Jahre geht, sondern von den gegenwärtigen Jahren redet. Run sehe ich aus diesem Tableau, daß der Kanton Bern gegen= wärtig ein Bermögen von ungefähr 49 Millionen hat. Von diesen sind 6 Millionen unrentables Inventarvermögen; bleiben also 43 Millionen als eigentliches, rentabel angelegtes Ver= mogen, aus bessen Ertrag, mit ben birekten und indirekten Steuern, die Staatsverwaltung gespiesen merden muß. Run hatten wir bekanntlich bereits am Schluß des vorletzen Jahres ein Defizit von Fr. 1,876,000. Das Defizit des Jahres 1876 ift 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. Beute feben wir aus dem Bericht des Finanzdirektors, daß er das Defizit für 1876 auf Fr. 1,041,300 berechnet. Das Defizit für 1877 mird ebenfalls sehr bedeutend sein, ich verweise in dieser Beziehung auf die Mittheilungen, die ber Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission das letzte Mal gemacht hat, ein Mann, mit beffen burchaus unparteilscher und unbefange= ner 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 Desizit 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 Desizit von nahezu 4 Millionen wird abschließen müssen, und da wir dis dahin die Kunst nicht kennen, neue Steuern rückswirkend zu machen, so ist keine Möglichseit vorhanden, dieses Desizit auf irgend eine Weise zu decken. Die Hoffnung bleibt nicht außgeschlossen, daß wir in acht dis neun Jahren wieder so viel gewinnen, um diese Desizite refundiren zu können; allein für den Augendlick haben wir so viele Schwierigkeiten, daß wir nicht die Zukunst in Betracht ziehen, sondern bloß von der Gegenwart reden wollen. Wenn Sie nun die vier Millionen Desizit vom Staatsvermögen abziehen, so bleibt noch ein rentables Staatsvermögen von 39 Millionen.

Wie stehen wir nun mit unseren Sisenbahnkapitalien? Wir haben gegenwärtig Fr. 6,950,000 in ber Jurabahn stecken, Fr. 500,000 in ber Broyethalbahn, Fr. 13,500,000 in ber Staatsbahn; das macht zusammen 24 Millionen. Bon 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 wirkslich nicht recht weiß, wo wir sie buchen wollen. Ich habe mich gestern deswegen an den Finanzdirektor, früher an Mitzglieder der Staatswirthschaftskommission gewendet, aber keine abschließende Auskunft erhalten können. Diese zwei Millionen sind seiner Zeit von der Ostwestbahn der Staatsbahn zugesschrieben 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 Aftien an die Jurabahn abtreten. Diese zwei Millionen aber hat Niemand übernehmen wollen; diesen. Bern-Luzern-Bahngesellschaft mollte 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 muffen irgendwo untergebracht werden, indem auf der Staatsrechnung die erwähnten 21 Millionen Betheiligung in Gisenbahnkapitalien figuriren. Früher beantragte man, diese 2 Millionen vom Staatsvermögen abzuschreiben. Dies mare in der That das Beste, und wenn der Große Rath es nicht beschlossen hat, so zeigt das nur, wie die Appreciationen und Musionen mit der Zeit ändern. Es wurde nämlich damals diese Abschreibung deshalb nicht genehmigt, weil man sagte, ber Bund werde früher oder später die Gisenbahnen über= nehmen. Run werbe er sie aber zu bem Preise übernehmen, ben sie die einzelnen Eigenthümer getostet haben; man wolle also unsere Staatsbahn nicht um die 2 Millionen geringer machen, da der Bund dieselben dann auch übernehmen muise. Nun werden wir heute nicht mehr die Unschaming haben, daß der Bund, wenn er die Bahnen kauft, fie um diejenigen Summen kaufen wird, die sie gekostet haben, sondern wenn bieser Lag kommt, wird der Bund die Bahnen zu einem Preise taufen, ber in irgendwelchem prozentualisch festzusegenden Berhältniß 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 Berzinsung, die aus den von der Mehrheit der Kommission vorgelegten Tabellen hervorgeht, ist der Art, daß nach meinem Dafürhalten, wenn ich jest auch alle Ziffern als mathematisch richtig und unabänderlich annehme, in dem Zeipunkte, wo nach den Tabellen des Herrn Präsidenten der Kommission die Rendite für die 10 Millionen ansangen wird, die Bahn gar nicht mehr uns gehören, sondern da sein wird, wo alle andern, so daß die dannzumalige Majoration der Eins

nahmen nicht mehr uns zu gut fommen wird.

Run 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 BernsugernsBahn. Man beautragt ferner ein neues Unleihen 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 Kommissionsmehrheit angenommen wird, wir im Laufe diese Jahres 40 Millionen in Eisenbahnkapitalien ausgelegt haben werden. Auf der einen Seite also haben wir ein fruchtbares Vermögen von 43 Millionen und auf der andern 40 Millionen Eisenbahnwerthe.

Und welches ift nun Ihre Ansicht über die Verzinsung dieser Werthe? Wer kann auch hierüber verschiedener Ansicht sein. Der Hert Präsibent der Kommission hat die Ueberzeugung ausgesprochen, daß die Jurabahnen mit der Zeit einen schönen Zins abwersen werden. Wenn es mit Hossenungen gethan wäre, so würde mich dieser Ausspruch außerzorbentlich freuen; allein, ohne auf diese Frage näher eintreten zu wollen, wünsche ich zu konstatiren, daß der Herchtzerstatter der Staatswirthschaftskommission bei Anlaß der Beschandlung des Büdgets seine persönliche unbesangene und von und sehr gewürdigte Ansicht dahin ausgesprochen hat, daß für die nächsten drei Jahre die Jurabahnen dem Kanton Bern seine Uktien 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 den 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 und überzeugen, wenn wir den Bericht der Großrathskommission lesen, aus dem hervorgeht, daß nach ihren eigenen Berechnungen und Zahlen die Berzinsung 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 ber einen Seite haben wir 38 Millionen Eisenbahnschulden zu $4^1/_2$ $9/_0$ 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 Berzinsung nicht die Rede sein kann.

Das ist der Grund, warum die Minderheit sich unsmöglich hat entschließen können, zu den Anträgen der Regierung zu stimmen. Sie anerkennt vollständig die Richtigkeit der Argumentation und die Stichhaltigkeit der Gründe, die die 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 Geschäfte von dieser Bedeutung die sinanzielle Seite ihre ganz bestimmte Berechtigung hat und bedeutende Berücksichtigung verdient. Man kann darüber verschiedener Ansicht sein; ich sür meinen Theil glaube, daß bei der gegenwärtigen Sachlage und bei den Zuständen, in denen wir uns besinden, die

finanzielle Seite die wichtigste ift.

Run hätte die Minderheit ifferffer 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 Bolkes zu unterbreiten. Wir Mitglieder der Minderheit find nun mit der Mehrheit gang 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 Bolf bringen, wenn ber Große Rath nicht ratifizirt, und auf diese Beise werden die Steigerungsbedingungen, welche die Natifikation durch das Bolk verlangen, nicht erfüllt, so antworten wir: Wir wollen den Antrag Dahin modifiziren, daß der Große Rath die Un= gelegenheit intakt vor das Volk bringe und ihm sage: Nimm die Sache an ober 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 beschloffen, daß das Botum des Bolkes auch Standesftimme bes Rantons Bern gelten jolle.

Unfer 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 sormulirt, weil man uns, mit vielleicht etwas streng sormalistischen Gründen, auseinander gesetzt hat, der ursprünglich von uns beabsichtigte Antrag gehe nicht in Was und könnte bei der gegenwärtigen Situation Schwierigkeiten schaffen.

Jetzt hat der Herr Eisenbahndirestor auch diesen neuen Antrag der Minderheit aus juristischen Gründen einigermaßen bemängelt. Er sagt, man solle eigentlich nur Beschlüsse des Großen Rathes vor das Bolk bringen, und der Große Rath müsse daher etwas Positives beschließen. Ich glaube, es sei über biese Formen nicht viel zu sechten. Wenn der Große Rath beschließt, es solle die Frage ohne Präjudiz dem Volke vorgelegt werden, so ist das auch ein Beschluß, und abgesehen vom Reserendumgesetz ist hier auch Art. 6, Zisser 4 der Bersassung maßgebend, welcher sagt, daß die politischen Versammslungen über diesenigen Gegenstände abstimmen, welche ihnen zur Entscheidung übertragen werden. Wenn daher der Große Rath für gut sindet, die Angelegenheit auf diese Weise dem Volke vorzulegen, so wird sich im Volke kein Mensch darüber aushalten. Uebrigens ist davon nicht lange zu reden. Wir wissen, daß die Anträge der Regierung und der Kommissionsmehrheit im Großen Nathe mit großem Wehr werden genehmigt werden. Wir haben nur vom Standpunkt der Minderheit unseren Antrag so gestellt, um der Verlegenheit zu entzehen, die von Seiten der Regierung auseinander gesetzt worden ist.

Wenn wir für den Antrag der Mehrheit hätten stimmen tönnen, 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 Willion zu erledigen. Ich erstäre rund heraus, daß, wenn ich für das Projekt der Nesgierung hätte stimmen können, ich diesen Antrag gestellt hätte, und ich halte noch jetzt dasür, daß es zweckmäßiger, rationeller und glücklicher operirt wäre, wenn man dei der Gelegenheit auch diese Frage erledigen würde. Wenn sie das Volk aus allgemeinen nationaldkonomischen und eisenbahnpolitischen Nückssichten bewegen können, die zehn Millionen sür den Ankauf der Bahn zu schlucken, so wird es die bereits halb angebissene Willion auch verschlucken, und wahrscheinlich lieber jetzt als später.

Allein ich erkläre Namens der Minderheit, daß mir, 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, fo werben wir uns fügen.

Eine zweite Bemerkung, die ich machen muß, geht dahin, daß die Boraussetzungen, von denen aus der Herr Eisenbahns direktor in seinem Bortrag den Art. 2 des Projektes der Majorität befürwortet hat, formell und materiell nicht richtig sind. Bor allen Dingen ist es vom Standpunkt der allgemeinen Administration nicht richtig, wenn die Desizite, die bei dem Betriebe der Bahn im Laufe der nächsten Jahre entstehen, auf den Kapitalkonto genommen und zu diesem Zwecke eine Betriebsdesizitreserve geschaffen wird. Wohin kämen wir bei solchen Grundsähen, wenn wir in dem Falle, daß die Jurabahn in den nächsten Jahren die Zinse ihrer Obligationen nicht vollständig bezahlen könnte, die daherigen Uebersschüsse auf den Kapitalkonto nehmen würden? Dieß ist ein durchaus unrichtiger Grundsatz, den wir glücklicher Weise in Gisenbahnsachen dis jest nicht durchgeführt haben.

Aber abgesehen bavon, ist dafür gesorgt, daß dieser Grundsatz nicht durchgeführt werden kann. Der Herr Eisenbahns direktor beantragt ein Anleihen von 10 Millionen. Diese werden sehr leicht verwendet werden ohne besondere Reserve. $8^{1}/_{2}$ 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 $7^{1}/_{2}$ Millionen Fr. 320,000 gekostet hat, ein Anleihen, das für die Bedürfnisse der Kantonalbank und der Hypothekarkasse, also für fruchtbare Zwecke gemacht worden ist, vährend das neue Anleihen

jedenfalls von vielen Seiten nicht in so günftigem Lichte betrachtet werden wird. Die Bedingungen werden also eher ungünftiger sein, als die bisherigen. Unsere $4^{1}/_{2}$ prozentigen Obligationen stehen gegenwärtig auf 97, und bei einem neuen Anleihen kommt man natürlich etwas unter den alten Kurs. Über angenommen auch was man hofft, daß die großen Finanzemänner Europa's mit Propositionen zu den gleichen Bedinzungen nach Bern gelangen werden, so werden bei einer Summe von 10 Millionen im Berhältniß zu derjenigen des letzten Anleihens die Kosten nothgedrungen eine halbe Million betragen. Also $8^{1}/_{2}$ Millionen Steigerungspreis und $1^{1}/_{2}$ Millionen Anleihenskosten macht zusammen 9 Millionen.

Rach dem Bericht ber Steigerungskommission haben wir ferner, zwar nicht sofort, aber im Laufe der nächsten Jahre Fr. 750,000 zu verausgaben für Ersetzung und Vermehrung bes Rollmaterials und für Inftandsetzung ber Bahn. Dieß macht Alles in Allem Fr. 9,750,000 und es bleiben somit nur noch Fr. 250,000 von dem Anleihen übrig. Ann geht wieber aus ben Berechnungen ber Steigerungstommiffion hervor, daß der Reinertrag der Bahn für das erste Jahr im günstigsten Fall nur Fr. 150,000 betragen wird, daß also die Berzinsung des Anleihens 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 Betriebs= reserve anlegen wollten, so ware sie schon im ersten Jahr nach ben eigenen Berechnungen ber Steigerungskommiffion aufgezehrt. Dazu kommt wieber die Million, die auch aus irgend einem Schublablein zu nehmen ift und wohl nirgenbs anderswo wird untergebracht werden können, als auf diesem Raufkonto. Verwendet man sie bazu, so haben wir ftatt der 10 Millionen bereits ein Gelobedürfniß von 11 Millionen, und es ist baber bafür geforgt, daß der von dem Herrn Gifenbahndirektor vorgeschlagene Betriebsreservefonds nicht in's Leben tritt.

Diese Bemerkungen zu bem Antrag ber Majorität glaubte ich Ihnen vortragen zu sollen, allein ich wiederhole, daß es nicht an uns Mitgliedern der Minorität ist, Abänderungssanträge zu stellen, da wir selber zu dem Antrag der Mehr=

beit nicht ftimmen fonnen.

Ich versichere, daß die Winorität nicht nuthwillig und nicht ohne sehr ernste Würdigung der Verhältnisse zu ihrem Untrage gelangt ist. Ich wiederhole es, und alle Witglieder der Kommission werden es bestätigen, daß die Ansichten der Mehrheit und der Winderheit einander in vielen Punkten sehr ühnlich gewesen sind, und daß es sich schließlich nur darum gehandelt hat, zu fragen, welche Bedenken die größeren seinen und zuletzt den Ausschlag geben. Wenn auf der einen Seite wir Mitglieder der Minderheit in vollskändiger Würdigung der Motive der Mehrheit begriffen haben, daß die allgemeinen politischen und eisendahupolitischen Gründe dei ihnen das Uebergewicht gehabt haben, so glaube ich, dürsen wir von Ihnen verlangen, daß Sie es auch zu würdigen wissen, wenn wir sagen, daß nach unserem Dasürhalten die sinanziellen Gründe die Bagschale nach der andern Seite neigen.

Ich weiß wohl, daß ich von gewisser Seite sehr oft als Finanzjammerer und Heuler bezeichnet werde. Aber trotzbem glaube ich es heute anssprechen zu dürsen: die Zeiten sind weiß Gott nicht dazu angethan, so leichtsertig in große sinanzielle Unternehmungen hineinzuspringen. Es herrscht gegens wärtig ein Mißbehagen in allen Kreisen, wie lange nicht. In allen Blättern ist von surchtbaren sinanziellen Kalamitäten zu lesen, die in der Schweiz allein über 100 Millionen in Altien und Obligationen aller möglichen Unternehmungen verstigt haben. Diese Krisis wird überall surchtbar empsunden, 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 Wittelstand start und schwer in Anspruch nehmen, und seinen Wohlstand für lange Jahre bedeutend kompromittirt haben. Wir haben in der letzten Zeit vielsache 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 Pslicht, in solchen ernsten Situationen und in einem Augenblick, wo die Finanzlage so bedenklich ist, auf diese Gesahren ausmerksam zu machen.

Ich möchte bitten, auch das Gewicht dieser Gründe freund= Lichst zu würdigen und empfehle Ihnen den Antrag der Min=

berheit der Kommission.

Daß

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

Schließlich theilt ber Prafibent ber Bersammlung mit,

1) Herr Großrath Rudolf Stuber, von Bern, wohns haft gewesen zu Kehrsatz, seit ber letten Session gestorben sei, und

2) daß die Herren Gottlieb Gyger in Gampelen und Samuel Großenbacher zu Hindelbant ihren Aus-

tritt erklärt haben.

Schluß ber Sitzung um 11/2 Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

Zweite Sikung.

Freitag den 9. Februar 1877.

Bormittags um 8¹/₂ Uhr.

Unter bem Vorfitze des Herrn Präfidenten Sahli.

Nach dem Namensaufrufe sind 231 Mitglieder anwesend; abwesend sind 16, wovon mit Entschuldigung: die Herren Fattet, Gouvernon, Grenouillet, Gygax in Bleienbach, Höger in Bern, Kohler in Pruntrut, Lehmann in Logwyl, Mägli, Reichenbach, Ritschard, Roth, Schüpbach; ohne Entschuldigung: die Herren Amstuz, Jaggi, Keller, Werren.

Das Protofoll ber letten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Tagesordnung:

Ankauf der Gisenbahnlinie Bern=Luzern.

Fortsetzung ber Berathung. (S. Seite 38 hievor.)

Hern Präsibent. Wir gehen über zu der allgemeinen Diskussion über den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn. Ich werde die Diskussion dis 2 Uhr fortbauern lassen und, salls sie alsdann noch nicht beendigt ist, eine Nachmittagsstung anseten. Im andern Falle ist eine solche überstüssig. Morgen sodann wird der Bericht über die Finanzlage behandelt werden. Eine einläsliche Berathung desselben ist noch nicht mögslich; dagegen wird es sich fragen, ob zur Vorberathung der im Berichte enthaltenen Vorschläge Kommissionen niederzusseten seien, und man würde sodann die Wahl dieser Kommissionent vornehmen. Endlich wird auch ein Bericht über die Militärbauten vorgelegt werden.

Kurz, Finanzdirektor. An die Bemerkung des Herrn Präsidenten anknüpsend, bestätige ich, daß der Bericht über die Finanzlage morgen nicht Gegenstand der Berathung sein kann. Es wird sich mur darum handeln, gemäß dem Schluß des Berichts eine Kommission zu wählen, die den eigenklichen Finanzdericht und die weitern Vorlagen zu untersuchen hätte. Es war unmöglich, diesen eigenklichen Finanzbericht schon für die gegenwärtige Session bereit zu halten. Ich glaube annehmen zu dürsen, daß die in dem vorläusigen 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 abzusassen, um die nöthigen Vorslagen in der Märzsession machen zu können. Der vorläusige Bericht, der Ihnen ausgetheilt worden ist, ist mit allzugroßer Eile abgesaßt worden, um erschöpfend zu sein, und es mögen sich auch Spuren solcher Eile in der Redaktion desselben sinden.

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 rosensarbig ausgesallen. Es ist das eine subjektive Anschauung, und ich will gerne glauben, daß diese Anschauung von der Wehrheit der Kommission nicht getheilt werde. Die Finanzbirektion ist sich bewußt, daß sie nicht hat Schönfärberei treisben, sondern kurz die wahre Sachlage anseinandersetzen

mollen.

Wie man nun aber auch subjektiv über die Finanglage benten mag, über einen Buntt herrscht teine Meinungsverichiebenheit, daß nämlich das Gleichgewicht bes Staatshaus= haltes gestört ift und unter allen Umftanden wieder hergestellt werden muß. In dem kurzen Bericht über die Finanzlage find die wesentlichsten Ursachen angegeben, woher biese Störung rührt; ich erlaube mir aber, Sie noch auf einen Umstand aufmerksam zu machen, der im Bericht nicht berührt ift.

Wenn Sie bedenken, daß seit dem Jahre 1868, wo die Steuererhöhung ftattgefunden hat, teine weitere Erhöhung beschloffen, und daß auch feither teine neue Ginnahmsquelle eröffnet worden ift, während auf der andern Seite die Ansforderungen an den Staat auf allen Seiten gewachsen sind, so kann man schon aus diesem Umstand entnehmen, daß die Rothwendigkeit vorhanden sein muß, neue Einnahmsquellen

Diese Nothwendigkeit ist nun gegenwärtig zu einer eigent= lichen Dringlichkeit geworben. Sie haben dem Bericht ent= nommen, daß unfer Defigit immerfort fteigen wird, bis neue Ginnahmsquellen eröffnet find. Sie sehen, wie es mit bem Betriebstapital der Staatstaffe fteht, und zu was für Mitteln man hat Zuflucht nehmen muffe, um es zu speisen.

Es sei mir erlaubt, bei biesem Anlaß eine kurze Be-merkung über die Eigenwechsel zu machen. Ich glaube, daß die im Bericht für die Nothwendigkeit der Ausgabe von Eigenwechseln angeführten Gründe Ihre Anerkennung finden wer-3ch habe babei nur zu bedauern, dag biefer Gegenftand im Großen Rath in einer solchen Weise zur Sprache ge= kommen ift, wie dies in der letzten Sitzung des vorigen Sahres geschehen ift, und daß sich bie Presse in ähnlicher Weise bes selben bemächtigt hat. Der Krebit ber Finanzverwaltung von Bern hat jedenfalls dadurch nicht gewinnen können, und es ist dem Kanton durch eine berartige Veröffentlichung kein Dienst geleistet worden.

Es ist zwar dieser Gegenstand nie geheim gehalten wor= Wiederholt ift bei Behandlung der Staatsrechnungen von Seite der Regierung die Nothwendigkeit hervorgehoben worben, für ein genügendes Betriebskapital ber Staatskaffe zu forgen, und der Große Rath hat also gewußt, wie es in bieser Beziehung steht, und hat auch anerkennen müssen, daß man genöthigt gewesen ist, sich auf andere Weise zu helsen. Ich möchte auf den heutigen Tag keinen Beschluß hierüber provoziren; hingegen habe ich geglaubt, diesen Gegenstand hier zur Sprache bringen zu follen, und möchte gerne aus Ihrem Stillschweigen den Schluß ziehen können, daß Sie da= mit einverstanden seien, wenn die Finanzbirektion fagt, daß das Mittel der Ausgabe von Eigenwechseln zulässig sei. Immer= hin wird es Gegenstand bes ausführlichen Berichts fein, Diefe Frage noch einmal zur Sprache zu bringen und einen Beschluß hierüber zu provoziren.

Sch will die verschiedenen Umftande nicht wiederholen, die auf die gegenwärtige Sachlage geführt haben, da dieselben im Bericht auseinandergesetzt sind. Wir gehen von der An= sicht aus, daß, wenn die außerordentlichen Bauten vollendet find, wir eine Summe von ungefähr 1/2 Million nöthig haben werben, um die ordentlichen Ginnahmen mit den Ausgaben in Einklang zu bringen. Der Regierungsrath hat letzter Tage ben Bericht berathen, und, obwohl barin bereits den neuen Bedürfnissen Rechnung getragen ift, diese Voraus=

setzung bestätigt gefunden.

Allein wir haben außerdem noch die Defizite zu becken, die bereits entstanden sind, und die bis zur Eröffnung neuer Einnahmsquellen sich noch steigern werden. Ich mache darauf. aufmerksam, daß es nicht zulässig ift, diese Desizite vom Ber= mögen abzuschreiben, sondern daß sie nach dem gegenwärtigen Finanzgesetz restituirt werden mussen; und dieses Gesetz sieht

auch vor, auf welche Weise dies geschehen soll. Wir muffen also dafür sorgen, daß diese Defizite, wenn auch nur all=

mälig wieder gedeckt werben.

Wir haben aber im Weitern auch noch dafür zu sorgen, daß wieder ein gehöriges Betriebskapital der Staatskasse rekonstituirt werde. Run wird in dem ausgetheilten Finanz-bericht angenommen, daß, wenn der Große Rath und das Bolk 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 ber Große Rath die Vorschläge der Regierung aufnehmen wird. Ich glaube für den Fall ihrer Billigung mit Sicherheit die erwähnte Mehreinnahme vorausfagen zu können. Auf diese Weise würde also alljährelich eine Summe von 400,000 Franken zur Deckung der Des fizite und zur Ergänzung bes Betriebskapitals ber Staats= fasse verfügbar sein.

Das find die Bemerkungen, die ich bei diesem Anlaß in Ergänzung des Finanzberichtes anbringen zu sollen ge=

glaubt habe.

Was die vorliegende Angelegenheit betrifft, so hätte ich Ihnen gerne einen gedruckten Mitrapport der Finanzdirektion austheilen lassen, wenn die Zeit es erlaubt hatte. Ich hatte gerne erflärt, warum ich den Antragen ber Regierung bei= pflichte. 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 ift, 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 Ansträgen der Regierung gestimmt habe und sie zur Annahme

empfehle.

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

Es ift freilich ein großes Opfer, das wir für den Antauf der Bern-Luzern-Bahn bringen muffen, und es fragt sich, ob es nicht zu groß ist. Der Herr Prafibent der Kom= missionsminderheit 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 aus= einandergesetzt worden, daß es sich nicht um ein reines Finanz= geschäft handelt, und daß es auch ideelle Rücksichten und Bor= theile sind, die für den Ankauf der Bahn sprechen.

Es fragt sich nur, wie hoch diese ideellen Bortheile 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 Wagschale fällt. Wenn wir die Bahn nicht kaufen, so entgehen uns nicht nur

bie auseinanbergesetzten ibeellen Vortheile, sondern wir haben auch die Nachtheile, die sich an den Nichtbesitz der Bahn knüpfen. Dazu kommt, daß alsdann daß ganze Kapital, daß bereits darin liegt, für uns rein verloren ist. Das sind die Gründe, die auch mir im höchstem Maße Beachtung zu ver-

dienen scheinen.

Darin gehe ich mit dem Herrn Präsidenten der Kommissionsminderheit einig, daß der Zeitpunkt, in dem wir die Frage ersedigen 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 verdreitet ist, können wir die Hosspinung schöpfen, daß in Kurzem eine Besserung eintreten werde. Fatal ist es, daß wir dem mißstimmten Bolke neue Opfer zumuthen müssen; aber auf der andern Seite ist die Frage die, od es denn gerade in einem solchen Moment in der Stellung der Behörden liege, diese Muthlosigkeit zu theilen, oder nicht vielsmehr, das Bolk aufzuklären und ihm Muth einzusschsssen. Ich glaube das Letztere und empfehle Ihnen deshald, ohne weitsläusiger zu sein, die Anträge der Regierung.

Hof finde mich veranlaßt, in Anbetracht ber Wichtigkeit der Frage und der finanziellen Berhältnisse des Kantons folgende Anträge zu stellen:

"1. Der Große Rath erkennt, sich in Betreff ber Ratisfikation der Bern-Luzern-Bahn der sich in der Volksabstimmung ergebenden Mehrheit anzuschließen.

"2. Es foll bem Bolk 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 Regiesrungsrath an die Bern-Luzern-Bahngesellschaft gemacht, dem

Volk zur Abstimmung vorgelegt werden.

Aus dem ersten Antrag können Sie entnehmen, daß ich nicht für die Ratisstation des Ankauss din, wohl aber dasür, daß die Sache dem Bolke vorgelegt werde. Würde jetzt die Ratisstation von uns verweigert, so könnte man die Sache nicht vor das Volk bringen. Ich möchte nun das Volk nicht umgehen, aber auch die Ratisskation des Volkes durch den Großen Rath nicht aussprechen sassen. 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 Größrathstommission gesagt hat, man dürse aus sinanziellen Nücksichten 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 Nechnung 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 Gisendahnkapital wird somit in den vier Jahren 1875—1878, stattdes veranschlagten Ertrages von Fr.2,927,800 einen Ertrag von ungefähr Fr. 900,000 abwersen, so daß sich hier eine Mindereinnahme von über 2 Millionen ergibt." Nach solchen Vorgängen und Mißrechnungen wird das Volk auf diese neuen Nechnungen kein größes 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 Junssonen, und jeden=

falls das Volk noch viel weniger. Wie es mit der Gotthard bahn steht, hat Ihnen Herr v. Sinner klar gesagt. Wenn aber dennoch Aussicht vorhanden wäre, daß die Entlebuchers bahn rentiren könnte, so wäre damit doch nicht geholsen. Sobald die Centralbahr wieder in bessere Umstände kommt, baut sie die Linie Langenthal-Wauwyl, und dann ist es mit der Rentie der Entlebucherbahn aus. Deshald sagen auch die Leute in der Gegend dieser Linie, die Gondiswyler z. B., wie ich noch jängst in Langenthal äußern hörte: Wir stimmen Ja; denn dann wird die Langenthal-Wauwylerlinie gebaut und Allem andern fragen wir nichts nach.

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

Forderungen bezahlt werden muffen.

Alles das ist nicht berechnet, und darum kann ich zum Ankauf ber Bahn nicht stimmen; benn wenn wir eine solche

Last übernehmen, so muß das Volk herhalten.

Ich habe viel von der neuen Gesellschaft reben hören; aber was man darüber sagte, stimmt mit meinen Ansichten nicht überein. Ich habe von Anfang an nicht geglaubt, daß es der neuen Attiengesellschaft Ernst sei, die Bahn zu kausen, 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 ift, was fie hätte verhindern können, wenn sie gewollt hätte. Das war sehr klug von den Obligationären, daß sie hingingen, bis auf einen gewiffen Punkt auf die Bahn boten und dann gurucktraten. Sie ristirten babei weniger, als ber Kanton Bern, weil sie den Kaufpreis nicht baar zu bezahlen brauchten, wäh= rend der Kanton Bern ihn in baarem Geld leiften muß. Das war das einzige Mittel, wozu sie greisen 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 Obligationare statt Aktionäre, so murbe Niemand von uns den Gedanken haben, die Bahn um zehn Millionen zu kaufen, wenn wir zehn Millionen darin hatten, sondern wir wurden denken, es fei gleichgültig, ob wir unser Gelb da oder dort verlieren. So haben die Obligationäre auch gedacht.

Wan 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 lausende Schulden zu sordern hat, und dieser letztere ein Gütlein besitzt, das sammt Inventar 50 bis 60,000 Franken werth, aber mit 100,000 Franken Hoppothekarschulden belastet ist, handelt dann dieser Kapitalist klug, wenn er beim Geltstag des Landwirths die Liegenschaft um jeden Preis zu kaufen sucht? Er geht an die Steigerung und dietet, und der Psandgläubiger geht ebensalls. Dieser dietet dis 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 dietet immer zu und bekommt das

Gut und fauft 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 kling gehandelt wäre. Hier nun haben wir ein ziemlich gleiches Verhältniß.

Man sagt serngutnig.
Man sagt serner, 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 mit bekannt, kein Wort saut geswarden. Im Gegentheil, por einem Sahr, bei ber Behand= lung der Betriebssubvention, hat Herr Marti gesagt: "In eisenbahnpolitischer Beziehung liegt mir sehr wenig daran, ob bie Bern-Luzern-Bahn in unfern Sanden bleibe, oder nicht." Nach solchen Erklärungen kann ich nicht begreifen, wie man behaupten kann, daß die Bern-Luzern-Bahn ein integrirender Beftandtheil ber Jurabahn sei, und wie man, nachdem Reiner mehr baran benken kann, die Bahn für Rechnung bes Rantons betreiben zu laffen, mit aller Gewalt den Kanton hinein-reiten will mit der Forberung, die Bahn zu Gunften ber Jurabahn anzukaufen.

Sollte freilich ber Fall eintreten, daß die Entlebucher= bahn lebensfähig würde und zu rentiten anfinge, woran ich zweifle, so würde wahrscheinlich sofort bei der Jurabahn und vielleicht auch bei unseren Gisenbahndiplomatikern der große Gedanke auftauchen, man folle die Bahn in die Jurabahn einwerfen, so daß sie von da an Freude und Leid mit diefer theilen müßte, mährend man bis zu dieser vielleicht unabsehbar langen Zeit benBetriebsausfall burch Steuern zu becken hatte.

Man spricht von der bernischen Gisenbahnpolitik. Es ware besser gewesen, diese ware nie aufgefaucht. Es gibt mir fast allemal einen Stich in's Herz, wenn davon geredet wird und ich daran benke, wie viele Millionen diese Politik schon in den Abgrund geworfen hat. Sie hat einen falschen Namen, man sollte sie den Millionenmarder nennen. (Beiterkeit.) Man fagt, man folle die Bahn nicht der Centralbahn überliefern, das sei eine sehr unangenehme Gesellschaft, es sollte eigentlich tein Berner mehr darauf fahren. Man war doch sehr froh, daß die Centralbahn und unfere erste Gisenbahnlinie baute, und es wäre im sinanziellen Interesse des Kantons zu wünschen ge-wesen, 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 dockste is degend nicht mehr wegnehmen, und wenn eine Gesellschaft sie betreibt, so ift man mit ihr fo wohl baran, als mit dem Staat felber. Gegen eine Gesellschaft fann ber Staat im Nothfall reklamiren; im andern Fall aber muß er selber progrediren. Uns im Unteremmenthal ware wenigstens eine Gisenbahngesellschaft lieber als der Staat; benn wir haben gesehen, wie viel eisen= bahnpolitische Hülfe wir an diesem haben.

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

schaut ihr die Sache an?" Er gab mir zur Antwort: "Wir vermögen es nicht, wie ihr im Kanton Bern, vom Bolke Steuern zu erheben. Ihr zieht einsach die Steuerschraube stärfer an; wir aber müssen zu unseren Finanzen Sorge tragen, sonst würde unsere Stellung sofort unhaltbar werden."

Bor einem Jahr, als es sich um die Betriebssubvention handelte, sagte man, die Ehre des Kantons stehe auf dem Spiele. Damals lehnte der Kanton Luzern die Betheiligung gleichfalls ab, und ich stellte beshalb, gestützt auf die Berichte, die ich gelesen, und die mundlichen Rapporte, die ich gehört hatte, den Antrag auf Richteintreten, indem ich bemerkte, die Bahn sei jedenfalls verloren, ob sie nun vierzehn Tage früher ober später in Konkurs gerathen, und wir könnten sie ja bann beim Geltstage kaufen. Ich blieb bei der Abstimmung mit Namensaufruf in großer Minderheit; allein ich glaube, wenn die Frage heute zur Abstimmung kame, so wurden 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 veranlagt 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 bafür, daß eine Kommission eine solche Summe ver-rechnen dürfe, ehe und bevor das Volk dazu Ja gesagt hat. Wenn z. B. eine Gemeindsbehörde sich eines solchen Vorgehens schuldig machte, wie der Regierungsrath bei diefer Angelegen= heit, jo wurde ber Regierungsrath nach bem Gemeindegefet das Recht, ja die Pflicht haben, eine solche Gemeindsbehörde in ihren Funktionen einzustellen. Auf gleiche Weise hatte ber Große Rath, sobald ihm die Handlungsweise des Regierungs= rathes bekannt geworden war, den Muth haben sollen, den Regierungsrath nach der Verfassung zur Verantwortung zu ziehen und die Sache sosort dem Volke vorzulegen. Es ist freilich mein Antrag, die Angelegenheit vor's Volt 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 Borsschuß bereits verrechnen, so finde ich es zeitgemäß, daß zugleich mit der Frage des Ankaufs die Borschußangelegenheit dem Volke vorgelegt werde, und erneuere bemgemäß meinen Untrag. Ich mache mir freilich nicht viele Illusionen über das Schicksal besselben: ich benke, die Stimmen werden bereits gemacht sein. Man mag mich taxiren, wie man will, und in den Zeitungen herumschleppen, wie man will, mich liberal oder ultramontan nennen; das ift mir Alles gleichgüllig, wenn ich nur nicht zu Denen gezählt werde, die dem Volke seine Rechte zu ent= ziehen streben, sondern zu Denjenigen, welche offen und klar mit ihm umgehen und zu ben 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 werbe.

Scheurer. Wenn ich ebenfalls bas Wort ergreife, so geschieht es in dem vollen Bewußtsein davon, daß mir nicht Die nöthigen Sulfsmittel zu Gebote fteben, um ein maggebendes Urtheil abzugeben, da ich weder Techniker, noch Eisenbahn= politiker, sondern ein gewöhnlicher Bürger bin, der in dieser Ungelegenheit nur so referiren und urtheilen kann, wie ein anderer auch. Wenn ich es trothem wage, eine Weinung auszusprechen, die mit den Ansichten der Techniker und der Gifenbahnpolitifer im Widerspruch fteht, fo geschieht es deshalb, weil ich glaube, diese Angelegenheit sei in dem jetigen Stadium so beschaffen, daß Jeder, ber mit einer Dosis gesunden Berstandes begabt ift und die Bergangenheit dieser Frage kennt, im Falle ift, ein Urtheil abgeben zu können.

Ich habe bereits vor fünf oder sechs Jahren, als es sich um die Gründung der Bahn handelte, einen eigenen Standspunkt eingenommen und mir angemaßt, eine Unficht zu haben, bie mit berjenigen aller Fachmänner im Widerspruch ftand. Es ist begreiflich, daß ich damats, gegenüber dieser Einstim= migkeit allein stehend, mit meiner Ansicht nicht aufkommen konnte. Trotzbem hat die Erfahrung dem Laien Recht gegeben, und diese Erfahrung ermuthigt mich, heute wieder allein meine

Meinung auszusprechen.

Als es sich im November 1871 um die Begründung der Bahn handelte, sagte ich, ich zweisle baran, daß die Bahn zu der damals angegebenen Summe ausgeführt werden könne, und ich glaube ferner nicht, daß die vorgelegte Rentabilitäts= berechnung richtig sei. Die Erfahrung hat diese Voraus= setzungen bestätigt. Trotzdem schmeichte ich mir nicht, durch mein heutiges Auftreten irgendwelche Profelyten 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 Landestheil, dem ich angehöre, indem ich der Stimmung Ausdruck gebe, die dort vorherrschend ist.

Wenn es sich barum handelt, von Seiten bes Kantons die Bahn anzukaufen und 10 Millionen dafür zu bezahlen, so benke ich, werde Jebermann nur bann bazu ftimmen konnen, wenn sehr triftige Grunde bafür vorhanden sind. Es konnen dies sein finanzielle Grunde - und diese kommen zuerst in Frage —, aber auch volkswirthschaftliche und eisenbahnpolitische. Ich gebe gerne zu, daß man in Eisenbahnangelegenheiten nicht überall nur nach den Finanzen fragen darf, sondern daß na= mentlich volkswirthschaftliche Gründe vorhanden sein können, welche für den Bau einer Bahn sprechen, trotzdem sie nicht rentabel ist. Die Eisenbahnen bringen einen indirekten Nutzen, der ebenso ftart wirft, als eine direkte Rendite. Aus den gleichen Gründen kann man auch in den Straßenban viele Millionen ftecken, trogdem die Stragen bem Staate birekt nicht nur nichts abtragen, sondern noch bedeutende Unterhal= tungskoften verursachen. Aber es ift bisher bem Ranton noch nie in ben Sinn gekommen; einem fremben Staate Stragen zu bauen und Stragen zu unterhalten.

Im vorliegenden Fall sind diese volkswirthschaftlichen Gründe nicht vorhanden; denn es handelt sich nicht darum, eine Eisenbahn zu bauen oder dafür zu sorgen, daß eine bestehende Bahn nicht weggenommen werbe. 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 ba, die sie erfüllen muß; wir haben ein eidgenössisches Eisenbahngesetz und eine eidgenössische Aufsichts-behörde, die dafür sorgen wird, daß die Bahn so betrieben

wird, wie das Gesetz es vorschreibt.

Daß denn auch wirklich keine volkswirthschaftlichen Gründe porhanden 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 auß-gesvochen worden. Ich erinnere daran, daß Herr Jurabahn-direktor Warti in der Sitzung vom 6. Januar 1876 gesagt hat: "Einen volkswirthschaftlichen 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 Finanz-fragen die Bahn anzukanfen. Auch solche Gründe existiren

nicht mehr. Als man die Oftwestbahngesellschaft gründete, auf beren Trümmern die Bern-Luzern-Bahn gebaut worden ift, verfolgte man damit den Zweck, die Uebermacht der großen Eisenbahngesellschaften, die damals das ganze Berkehrsleben beherrschten und auch im öffentlichen einen zu großen Einfluß ausüben wollten, zu brechen. Diefer Zweck mar ein berech= tigter, und ich war auch damit einverstanden. Aber seither haben sich die Verhältnisse so geandert, daß dieser Zweck nicht mehr braucht angestrebt zu werben, indem er bereits erreicht Jedermann kennt die Ereigniffe ber jungften Zeit. Jene Gesellschaften sind von ihrer Bobe tief heruntergestiegen, und es ist nicht mehr nötzig, sie zu bekämpfen. Wenn man aber meint, daß der Kanton Bern immer noch fortsahren musse, bie Centralbahn zu bekämpfen, und zwar mit folchen Mitteln, wie man sie vorschlägt, fo konnte bas ein Rampf werben, wie der zwischen den beiden Löwen, die einander bis auf die Schwänze auffragen. Dieser Kampf ist nicht mehr nöthig; benn 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 Befitz dieser Linie eine Lebensfrage fur die Jura= bahn mare, ber Kanton Bern sie ankaufen mußte; benn bie Jurabahn und ber Kanton Bern sind so innig miteinander verbunden, daß das Wohl und Wehe des einen auch das Wohl und Wehe des andern ift. Ich glaube aber nicht, daß eine solche Nöthigung zum Ankauf der Bahn vorhanden fei. Der einzige Zweck, den die Jurabahn zu Gunften ihres Prosperirens damit im Auge haben könnte, wäre der, freies Passage nach dem Gotthard zu bekommen. Allein dieses freies Pas-sage hat sie selbst dann nicht, wenn wir die Bahn ankaufen. Es ift bekannt und soeben geaußert worden, daß die Bahn= höfe Bern und Luzern, Kopf und Schwanz der Bahn, sich in den Sanden der Centralbahn befinden, und ziemliche Strecken der Bahn bazu. Wenn man also die Bahn ankau-fen wollte, so mußte man seitens der Jurabahn, um freies Baffage nach bem Gotthard zu bekommen, immerhin mit ber Centralbahn traktiren und in einer gemissen Abhängigkeit von

dieser gefürchteten Gesellschaft sein.

Daß benn auch wirklich die Jurabahn kein eisenbahn= politisches Interesse am Ankauf ber Bern-Luzern-Bahn hat, bies ift von der allerkompetentesten Perfonlichkeit, Berrn Jura= bahndirektor 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 gleichgultig sein, wenn die Bahn in andere Hände übergeht." Ich glaube also mit Rücksicht auf dieses Hände übergeht." Ich glaube also mit Rücksicht auf dieses kömpetente Urtheil mich über diesen Punkt beruhigen zu können.

Eine fernere Rücksicht, die von gemisser Seite hervor= gestellt wird, um uns zu diesem Kanf 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 ber Bahn ver= bunden, so hätte man sie früher und in anderer Beise retten sollen, nämlich dadurch, daß man den Geltstag verhindert hätte, und wenn man sie nachträglich noch retten will, so kann es nur dadurch geschehen, daß man ben Geltstag aufhebt und den Gläubigern auch den letzten verlornen Rappen bezahlt. Das will man aber nicht und wollte es auch vor einem Jahr nicht. Zetzt wird man jedenfalls diese Ehre nicht mehr herstellen badurch, daß man die Bahn um $8^1/_2$ Millionen an sich bringt und so den Obligationsinhabern, Leuten, die der reichen oder wenigstens der besitzenden Klasse angehören, möglichst viel an ihrem Verluft ersett, mährend die Unter= nehmer und Arbeiter, die ihre Arbeit in die Bahn gesteckt haben, und an beren Forberungen so viel Schweiß und

Thränen kleben, derselben verluftig gehen sollen.

Ulso weder volkswirthschaftliche noch eisenbahnpolitische Gründe find vorhanden, die uns bewegen könnten, die Bahn um diesen Preis anzukaufen. Es bleibt nur noch eine britte Möglichkeit, daß nämlich finanzielle Gründe dafür sprechen

In dieser Beziehung habe ich wiederum meine eigenen Anfichten. 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 Bersonen, die schon lange in Eisenbahnsachen arbeiten und baher viel mehr davon verstehen, als ich, im Widerspruch. Ich kann zwar keine algebraischen Formeln aufstellen; denn ich habe das Bischen Algebra, das ich auf der Schule gelernt hatte, vergessen, und war auch sonst nie ein großer Mathematifer, da ich es hierin nicht weiter gebracht habe, als bis zur Quadratwurzel. (Heiterkeit.) Aber ich kenne bas Einmaleins und die vier Spezies, und mit diesen kann ich auskommen, um auch eine Rentabilitätsberechnung aufzustellen und zu

sehen, ob das Geschäft gut ist, ober nicht. Wenn ich nun auf diese meine hausbackene Manier rechne, so will ich dabei vorläufig von den Grundlagen aus= gehen, welche die Techniker zur Berechnung des Reinertrags ber Bahn sowohl im Bericht ber Elferkommission, als in bem ber Steigerungskommission angenommen haben. Ich nehme an, daß die Bahn 10 Millionen in runder Summe koften wird; denn ich mache mir keine Illusionen darüber, daß man die Million Vetriebsreserve nicht auch werde zu brauchen wissen. Diese 10 Millionen mussen entlehnt und verzinst werden. Den Zins zu 41/20/0 berechnet, hat man somit für das erste Jahr einen Zinsverluft von Fr. 450,000, die wir zu ber Steigerungssumme hinzuschlagen muffen. 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 Desizit von Fr. 388,500, so daß die Bahn bis Ende des Jahres 1877 Fr. 10,388,500 kostet. Fährt man mit dieser Rechnung fort bis zum Jahr 1880, so findet man, daß alsdann die Bahn mit allen diesen Zinszuschlägen annähernd 13 Millionen koftet.

Im Jahr 1888 käme man nun nach der Rentabilitäts= berechnung der Kommission auf einen Standpunkt, wo die Bahn nach ihrer Ansicht bas dannzumalige Kapital verzinsen sollte, und von da an jährlich kleinere Reduktionen des Raufpreises stattfinden konnten. Also bis zum Jahr 1888 schiebt man die Hoffnung auf irgend welche Rückzahlung des Kapi= tals auf. Ich finde diese Zukunft viel zu weit hinausges schoben, als daß man sie ernsthaft in Betracht ziehen könnte.

Wenn ich aber auch von dieser Rentabilitätsberechnung ber Kommission ausgegangen bin, so muß ich boch sagen, daß ich nicht daran glaube. Ich habe den Eindruck, daß sie nicht richtig ift; benn ich kann nicht glauben, daß eine Bahn, welche heute nur Fr. 650 über die Betriebskoften abwirft, nach 10 Jahren Fr. 6000 abwerfen werde. Ich kann allerdings nicht mit Zahlen und mit algebraischen Gleichungen aufmarschiren, 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 bes Herrn Bankbirektor Stämpfli, welche derselbe im Dezember 1874 hielt, um das Eisenbahnsubventionsdekret dem Bolke mundgerecht zu machen. Damals sagte er als Bericht= erstatter der Kommission: "Was die finanziellen Folgen be= trifft, 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: Sch habe den Eindruck, daß die Bahn nie rentiren, daß sie weder 1888 noch überhaupt jemals die Fr. 6000 über die Betriebstoften abwerfen wird,

welche die Kommission berechnet.

Ich habe aber auch ganz bestimmte Gründe, um anzu= nehmen, 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 Be= triebskosten höchstens Fr. 9000 per Kilometer betragen. In der Borschaft an das Volk ist man sogar noch weiter ge= gangen 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. Gine andere Rechnung ift auf= gestellt worden von den eidg. Experten, welche berufen worden find, 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 elf= gliedrige Großrathstommission, welche ebenfalls rechnete, und zwar vor der Steigerung. Dieje Kommission hat anf Grund= lage und mit den allerdings berichtigten Zahlen der eidgen. Experten berechnet, daß die Bahn gegenwärtig nur ${rak Fr. 2,400,000}$ 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 ber, daß diese Berechnungen zu optimistisch sind, und daß die Bahn nicht so viel rentiren wird, wie man fagt. 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 durchs gehenden und ein Drittel auf Nechnung 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-Wauwyllinie, in welche sie bereits einige Millionen gesteckt hat, vollenden, indem sie dabei ein sehr schönes Geschäft machen würde, welches die Centralbahn gewiß nicht verschmähen murde. Sobald aber diese Linie gebaut sein wird, wird es mit dem durchgehenden Berkehr auf der Entlebucherbahn fertig sein und damit auch die in

Aussicht genommene Rendite bahinfallen.

Ich glaube aber, die Kommission verrechne sich in Bezug auf die Rentabilität der Entlebucherbahn noch nach einer an= bern Seite bin, indem fie Fattoren, die man in Berechnung ziehen muß, bei ber Berechnung des Werthes der Bahn nicht berücksichtigt. Ich erinnere an ein Faktum, das man ziemlich sorgfältig ignorirt, an den Umstand nämlich, daß die Bahn= höfe Bern und Luzern im Besitze der Centralbahn sind, daß bieselben gegenwärtig sich in einem ungenügenden Zustande befinden und jedenfalls ganz ungenügend sind, wenn einmal Die Gotthardbahn fertig ift. Wenn bann Millionen auf diese Bahnhöfe verwendet werden mussen, so wird der Kanton Bern da auch Millionen beitragen muffen.

Es ist ferner nicht erwähnt worden, daß auf der Bahn Berbindlichkeiten lasten, welche Derjenige, der sie erwirbt, auch übernehmen muß, nämlich Reklamationen, die von an der Bahn gelegenen Personen erhoben worden, und welche nicht in Geldsorderungen bestehen. Solche Reklamationen sollen in ziemlicher Anzahl vorhanden sein. Es betrifft z. B. Anstößer an der Emme und andern Flüssen, die sich gegenüber der Entleducherbahn beklagen, daß sie durch Hinausdauen in den Fluß das Flußbett verengert, in Folge dessen das Wasser sich auf die andere Seite gewendet, und dadurch der Schwellenunterhalt kosstölliger geworden sei; es sei daher die Bahn verpstichtet, den Schwellenunterhalt zu übernehmen. Ich mache darauf ausmerksam, daß diese Ansprüche nicht von bernischen Gerichten oder vom Bundesgericht, sondern von den örtlichen Gerichten erledigt werden. Da habe ich ziemlich Zweisel, od die Tendenz vorhanden sei, der Bahn Necht zu geben, oder ob sie nicht vielmehr dahin gehen werde, die eigenen Leute zu schützen. Ich glaube, in diesen unerledigten Reklamationen stecke die Gesahr, daß man vielleicht Hunderttausende ausgeben muß.

Es wird im Beiteren gefagt, die Entlebucherbahn merde nach Eröffnung der Gotthardbahn mehr rentiren, weil aus allen Weltgegenden her dem Gotthard ein großartiger Berkehr zuströmen werde. Ich sage: die Gotthardbahn ift einstweilen noch nicht erstellt. Ich glaube, sie werde gemacht, allein da= noch nicht erstellt. Ich glaube, sie werbe gemacht, allein bas mit ist bann die Zufahrtslinie von Luzern aus noch nicht erstellt. In der elfgliedrigen Kommission hat uns Berr Gisenbahndirektor Marti, als man vom Gotthard sprach, mit großer Entschiedenheit und Offenheit erklärt: Ihr Herren, von uns erlebt Keiner, daß die Got:hardbahn nach Luzern bauen wird. Ich glaube, er habe ba etwas ausgesprochen, daß sich in Zukunft als richtig erzeigen wird. Wenn wir aber bies auch erleben sollten, so darf man doch nicht vergessen, daß an dem Baukapital für den Gotthard nebst Zusahrts= linien circa 100 Millionen fehlen, und daß diese 100 Millionen von den Betheiligten werden aufgebracht werden muffen, unter benen sich auch die Entlebucherbahn befindet. Wenn man uns also auf diese Zufahrtslinien vertröften will, so liegt darin nicht nur ein Trost, sondern auch eine große Befürchtung, nämlich die, daß man dannzumal noch bedeutende Summen verwenden muffe.

Ich glaube bennach, 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

Bufunft 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 Berbindung 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 behaften, wenn der Jurabahn etwas Mensch= liches begegnen, wenn sie ein Bau- oder Betriebsdefizit haben sollte, so bin ich ber erste, ber sagen wird: es macht nichts, man muß ihr aus der Klemme helfen. Die Jurabahn war eine politische Nothwendigkeit für den Kanton Bern. ist kein Schwindel, sie ist sehr gut administrirt, geleitet und gebaut worben. Gerade aber, weil sie mir fo fehr am Berzen liegt, möchte ich sie vor dem Schickfal bewahren, bag man ihr diese Bleikugel an die Füße hange und sie an ihrer eigenen Prosperität hindere. Ich glaube, die Jurabahn sehe das selbst sehr gut ein. Ich beruse mich da auf Herrn Jura-bahndirektor Marti, der in der Kommission zu allgemeiner Bermunderung mit großer Entschiedenheit und Offenheit erklärt hat, die Jurabahn könne sich mit der Entlebucherbahn nicht befassen, sie sei nicht in der Lage, diesen Lurus 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 ba den Nagel auf ben Kopf getroffen. Wenn nun tropbem bei ber Jurabahn bie 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 lleberzeugung liegt es nicht im Interesse des Kantons und der Jurabahn, daß diese sich in irgend welcher Weise mit diesem Kattenschwanz nach Luzern beschäftige.

Dieß ist meine Ansicht über die Nentabilität und ben 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 sinanzieller Abgrund für den Kan-

ton fein merde.

Es fragt sich nun, ob der Kanton in der Lage sei, sich ben Luxus zu erlauben, die Bahn zu erwerben. Kann er fagen: meine Mittel erlauben es mir? 3ch glaube, darüber seien wir alle edifizirt, indem der vorläufige Bericht der Rinanzbirektion und bie klare Auskunft gibt, daß wir und biefen Luxus nicht gestatten dürfen. Ich erinnere nur daran, daß der Herr Kinangdirektor uns in diesem Berichte vorrechnet, daß wir, abgesehen von allen Eisenbahnen- und sonstigen Schulden, eine laufende Schuld von annähernd 7 Millionen 3ch erinnere daran, daß zugegeben wird, daß wir im Jahre 1878 ein Defizit von 4 Mill. haben werden, wodurch die schwebende Schuld auf 11 Millione 1 ansteigen wird. Diese muß auf irgend eine Beise gebeckt werden. Es fann bieß aber nicht anders geschehen, als auf dem Wege eines Unleihens. Man fagt zwar in allgemeinen Phrasen, die Sache werde sich schon gunftiger 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 fagt auch, man werbe diese und jene neue Einnahme haben. Alle diese Ginnahmen stützen sich aber auf Gesetze, welche erst noch gemacht und vom Volke angenommen werden muffen. Darunter befinden sich solche, welche von diesem gewiß verworfen werben. Es wird vorgeschlagen, bas Gesetz über die Handanderungsgebahren im Sinne einer Erhöhung berselben zu revidiren. Das ist nicht möglich. Allerdings schreibt die Verfassung vor, es solle dieses Gesetz einer Re-vision unterworfen werden, allein diese Vorschrift ist zu dem Zwecke aufgestellt worden, daß die Gebühr herabgesetzt werde. Wir tonnen daher biese nicht erhöhen, ohne mit ber Bersfassung in Wiberspruch zu gerathen. Gin weiteres Projett geht dahin, die fire Besoldung ber Umtschreiber und Umisgerichtsschreiber einzuführen und austatt der bisherigen Sporteln andere Gebühren vorzuschreiben, indem man z. B. beim Raufe einer Liegenschaft eine prozentuale Abgabe aufstellt. Man geht sogar so weit, 1 % 3u verlangen. Ein solches Projekt wird vom Volke verworfen werden. Derartige Auskunftsmittel sind etwas verzweifelter Natur und wir können uns heute nicht barauf verlaffen.

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

ift. 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 ber Untersuchung unserer Finanzlage in Berechnung gezogen werben muß, den man aber unberücksichtigt gelassen hat, ist das vom Bolke genehmigte Eisenbahnbekret 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 Eisenbahnbekret werden solgende Subvenstionen zugesichert:

zusammen Fr. 6,100,000

Ferner ist folgenden Bahnen eine Subvention versprochen:
Bern=Thun durch den Amtsbezirk Sestigen,
Thun=Därligen,
Interlaken=Brienz,
Thun=Bülle durch das Simmenthal,
Hun=Bülle durch das Simmenthal,
Huntwyl=Sumiswald=Goldbach (Lükelslüh),
eventuell Fortsekung über Walkringen mit
Auschluß an die Bern=Luzern=Bahn,
Langenthal=Huttwyl,
Cornaux=Müntschemier=Narberg,
Müntschemier=Laupen=Thörishaus.
Die daherigen Subventionen belausen sich auf
eine Summe von circa

15,000,000

Dieß ist meine Auffassung in der Angelegenheit, die mich bewegt, die Ratisitation des Steigerungsangebotes entschieden zu verweigern. Wäre ich auch mit meiner Ansicht allein dazgestanden, so würde ich dennoch den Antrag gestellt haben, die Ratisitation zu verweigern. Ich habe in der Kommission mich auch dem Antrage des Herrn v. Sinner angeschlossen, welcher die Frage ohne weitern Kommentar, und ohne daß der Große Rath sich außspreche, dem Bolke vorlegen will. Mir 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 vottre, so sein zweiselhaft, ob man die Frage noch vor das Bolk bringen könne, indem die Steigerungsbehörde die doppelte Ratisitation durch den Großen Rath und das Bolk verlange. Daher habe ich mich dem Antrage des Herrn v. Sinner anzgeschlossen, da ich nicht wolkte, daß durch die Verweigerung der Ratisstation im Großen Rathe das Bolk um den Entz

scheib gebracht werde. Ich will, daß das Bolk sich darüber außspreche. Im Bolke werde ich dann allerdings, so weit es in meinen Kräften liegt, dazu beitragen, daß die Ratissikation verweigert werde. Wenn nun heute die Meinung sein sollte, der Antrag des Herrn v. Sinner sei nicht richtig und zeuge von Mangel an Wuth, so erkläre ich, daß ich den Muth habe zu sagen, wir verweigern im Großen Rath die Ratissikation, und dem Bolke zu empsehlen, 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 Aeußerungen, die ich gethan habe, meine heutige, vielleicht modifizirte Stellung nur Dem zugeschrieben werden könnte, daß ich als Großrath, als Vertreter des Landes, und nicht als Jurabahndirektor rede. Ich kann diese Aeußerung vollkommen bestätigen. Ich werde überhaupt als Jurabahndirektor nur insosern reden, als mir diese Stellung es ermöglicht, über ge-

wiffe Thatfachen aufflären zu tonnen.

Die Mittel zum Zwecke sind gewöhnlich verschieden: Die Einen wollen durch diese, die Andern durch jene Mittel den nämslichen Zweck, die Förderung des Landeswohls erreichen. Daher seinen wir im Schooße der Kommission Mehrheits- und Minders heitsanschauungen, welche gestern von den betressenandergesetzt erstattern und heute von andern Mitgliedern auseinandergesetzt worden sind. Hier gehen allerdings die Ansichten weit auseinander: Während die Einen, um 10 Millionen zu retten, die in einem Unternehmen stecken, noch einmal 8½, resp. 10 Millionen ausgeben wollen, obwohl diese vielleicht erst der zufünstigen Generation zu gute kommen werden, sagen die Andern: wir wollen einmal mit der Sache sertig machen, wir wollen die Bahn nicht erwerben und überhaupt mit unsern bisherigen im Eisenbahnwesen befolgten

Grundfagen brechen. Wenn ich nun die Argumentation der Minderheit der Rommission in's Auge fasse, so tomme ich zu dem Resultate, daß ihre Antrage weber in formeller noch in materieller Beziehung richtig find, weil die Motive nicht mit dem Schluffe flappen. Herr v. Sinner hat Ihnen gestern gesagt, und es hat mich das sehr interessirt, daß er auf 6, resp. $7^1/2$ Millionen gegangen wäre; denn selbstverständlich mussen die $1^1/2$ Millionen auch ben 6 Millionen beigerechnet werben. Auf ber andern Seite hat Berr v. Sinner ben Standpuntt ber Minderheit ber Rommij= fion fast ausschließlich mit der Finanglage des Rantons begründet. Er hat biefe fehr schwarz gemalt, er ift auf 40 Millionen ge= tommen, die man in Gifenbahnen fteden habe, und hat ein Defigit von jährlich 2 Millionen in Ausficht gestellt. Ich frage nun: wie reimt es sich, wenn herr v. Sinner zur Conservirung der in der Eisenbahn stedenden 10 Millionen $7^{1}/_{2}$ Millionen geben will, das gegen zurückschreckt, wenn man noch $2^{1}/_{2}$ Millionen höher gehen muß? Diese $2^{1}/_{2}$ Millionen machen einen jährlichen Jins von Fr. 110,000 aus, eine Summe, die nicht in Betracht fällt gegens über ber Finanglage, wie er fie uns ausgemalt hat. Ja noch mehr: es ift mir mitgetheilt worden, daß ein zweites Mitglied ber Rom= missionsminderheit sich unumwunden dabin ausgesprochen hat, es wurde auf 7 Millionen geben. Wo ift bier ber Grundfat? mo bie Konsequeng? Gin drittes Mitglied der Kommission hat noch einen andern Standpuntt angenommen. Nachbem Berr Scheurer aus meinen frühern Reden fo viele Stellen abgelefen bat, febe ich mich veranlaßt, aus dem hier vorliegenden Protofoll der Rommij= sion, welches zwar noch nicht unterzeichnet und vielleicht noch nicht genehmigt ift, das Botum des Herrn Scheurer abzulefen. Es heißt da:

"Herr Scheurer trägt die Bebenken, gegen frühere Beschlüsse zu stimmen, nicht, und erklärt sich gegen die Regierungsanträge. Er verbreitet sich über die seiner Zeit kreirten Eisenbahnsubven= tionen für Bahnen, von denen keine einzige in nächster Zeit wegen

Mangels der benöthigten Fonds gebaut werden wird." Er hat also teine Angst, daß wir noch weiter Geld ausgeben müssen. "Wie er auch die Richtigkeit der den frühern Rechnungen zu Grunde liegenden Faktoren bezweiselte, anerkennt er auch die im Berichte der Fünserkommission ausgestellten Rechnungen nicht. Die Frage der Borschummillion jest oder später zur Borlage 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 Bolksentscheid dennoch unerläßlich ist. Er ist grundsählich mit einem neuen Markt einverstanden und will dann das Eisenbahndelret 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 Mindersheitsargumentation zusammen? Entweder versteht man sie nicht, oder aber man merkt die Absicht und wird verstimmt. Jedenfalls aber stimmen die Schlüsse und die Motive nicht.

Handen. Herr v. Sinner hat die ganze Angelegenheit viel gefälliger, viel runder behandelt, Bieles nur angedeutet, was er Herrn heß hat sagen lassen, und er ist auch in Bezug auf die Schlüsse sehr soer ganz das Gleiche gesagt, wie herr Scheurer; er will verwersen, also dem Bolte die Sache in dem Sinne vorlegen, daß ihm die Richtgenehmigung des Antauses angerathen wird. Was die Borschußmillion 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.

3ch glaube, es fei die Position ber Minderheit weder formell noch materiell gang forrett. In formeller Beziehung tann ich mich nicht bamit befreunden, daß man durch Berfaffung und Befet berechtigt fei, dem Bolle derartige Beichlüffe worzulegen, refp. Fragen ju ftellen. Dieg durfen wir nicht, fondern wir muffen dem Bolte Beichluffe gur Unnahme oder Bermerfung vorlegen. Die Rommiffions= minderheit zieht sich auf ziemlich sophistische Weise aus dieser Verlegenheit. Sie fagt: wenn wir beichließen, wir wollen bie Sache dem Bolfe vorlegen, fo ift dieß auch ein Beschluß. Man wird aber ernsthaft nicht behaupten wollen, daß man auf diese Beise Fragen umgeben tonne. Herr v. Sinner hat eingewendet, in eidgenöffischen Fragen haben wir auch die Standesftimme und die Bolfestimme und wir haben jeweilen beschloffen, die lettere folle die Standes= ftimme vertreten. Diefes Beifpiel pagt burchaus nicht hieber; benn bei eidgenöffischen Fragen wird feine Anfrage gestellt, sondern es wird ein von fompetenter vorberathender Behorde beichloffenes Befet oder ein bestimmter fachlicher Beichluß vorgelegt. Die Gid= genoffenschaft zieht nur die fammtlichen Boltsftimmen ber gangen Schweiz in Berechnung, und es fann uns da allerdings überlaffen bleiben, wenn wir aus Rudficht für das Bolt erklären, daß ber Befcluß ber Mehrheit ber bernifchen Burger auch als Standes= ftimme 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 Betriedssicherung bewilligt, nachdem erst kürzlich der Große Rath aus eigener Machtvollkommensheit Fr. 150,000 deponirt, nachdem er zuerst eine elfgliedrige und nachher noch eine fünsgliedrige 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, begreise ich wirklich nicht, wie man sich nun auf den Boden des Herrn Heß stellen und sagen kann: wir schließen uns dem Bolke an. Damit würden wir uns einsach lächerlich machen. Ich halte ein solches Vorgehen für unpolitisch und für gesährlich. Auf diese Weise übt der Große Rath sein Recht und seine Pslicht nicht

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

Auf das Weitere, was herr v. Sinner in eisenbahnlicher Begiehung fagte, will ich nicht an biefer Stelle eintreten, ba ich im Berlaufe meines Vortrages bagu noch weiter Gelegenheit haben werbe. Im Januar v. J. habe ich die Frage allerdings vorwiegend, ja beinahe ausschließlich vom finanziellen und moralischen Stand= puntte aus behandelt. Ich mag das gefagt haben, was in volkswirthicaftlicher und eisenbahnpolitischer Begiehung vorgelefen mor= ben ift. Inbeffen follte man folde Dinge im Bufammenhange boren und nicht einzelne herausgeriffene Phrafen vorlegen. In volkswirthschaftlicher Beziehung habe ich bamals der Bahn teine große Bedeutung beigemeffen, weil ich ber feften Meinung war, es werde dem Ranton gelingen, die Bahn ju anftandigen Bedingungen von ben Gläubigern ju erwerben. Damals hatte man nämlich nicht ben minbeften Argwohn, daß die Centralbahn auf dem Ruden der Obligationare in die bernifche Gifenbahnpolitit eingreifen wolle. Bei der damaligen Sachlage ftand die vollswirth= icaftliche Bedeutung nicht im Vordergrunde. Sie liegt, um diefen Punkt gleich abzuthun, darin, daß es für die betreffenden Landes= theile ein Bortheil fein mag, Diefe Bertehrsintereffen nicht ber Centralbahn anzuvertrauen, indem biefe nichts Giligeres zu thun haben wird, als die Tarife ju erhöhen und die Linie ju entwerthen in der Bedienung, in den Anschluffen, in den großen Transitverhalt= niffen. Sie wird ben Bertehr von der Linie ablenten und ihn über Olten führen. In 2-3 Jahren wird dann bie Centralbahn ben Blaubigern erflaren: eure Aftien find nichts werth, ihr feid mir so und so viel schuldig, ich biete euch so und so viel für bie Bahn und will euch in Papier austaufen.

In eifenbahnpolitifcher Begiehung ift es mir gang gleich gegangen. In der Sigung vom Januar 1876 wollte in Diefem Saale Niemand Gifenbahnpolitit treiben. Diese ift ein außerst schwieriges und delitates Thema, das man nicht bei jedem Anlaffe hervorzieht, ein Thema, das fo delikat ift, daß man es gar nicht behandeln tann, ohne gewiffe Intereffen, ja gewiffe Berwaltungen, vielleicht fogar gemiffe Berfonen zu verleten. Aus biefem Grunde hat man bamals die eifenbahnpolitifche Frage gar nicht berührt, fondern ihr eine geringere Bedeutung beigelegt. Ich werde fpater nachweisen, welches die eisenbahnpolitische Stellung zwischen ber Jurabahn und der Bern-Lugern-Bahn ift, welche Bor= oder Rach= theile der Antauf oder Richtantauf diefer Bahn für die Jurabahn haben tann. Sie werden fich bann überzeugen, daß babei mehr Grunde des allgemeinen Landeswohles, als fpezifisch eisenbahnliche Brunde in Betracht tommen. Nachdem wir aber in ber letten Sigung von dem Bertrage ber Basler Sandesbant und der Central= bahn Renntnig betommen haben, mußten uns die Schuppen von den Augen fallen. Es mar gwar Ginigen, die in die Gifenbahnver= hältniffe beffer eingeweiht find, bereits im Februar vorigen Jahres befannt geworden, es fei ein Bert amifchen der Baster Sandelsbant und der Centralbahn im Werden, das ungefähr auf der gleichen Bafis beruhte, wie das heutige Abtommen. Nach Dem, mas man vernommen hatte, follte die Linie ber Centralbahn burch die Basler Sandels= bant in die Sande gespielt werden, wogegen die Centralbahn sich zu dem fehr bedeutenden Opfer von mehreren Millionen verpflichtet Nachdem aber im Frühjahr vorigen Jahres die Situation der Centralbahn zu Tage getreten, nachdem man aus ihrem eigenen amtlichen Büdget, das fie der Berwaltung vorlegte, entnommen, daß fie in Folge einer burchaus verfehlten Gifenbahnpolitit vor einem ungedeckten Rapital fteht, das fie felbst auf 901/2 Millionen geschätt hat und das, wenn für die Beldbeichaffung und Baudefizite jedenfalls noch 20 Millionen hinzufügt, auf die Summe von 110 Millionen ansteigt, nachdem ihr Bertrag mit den Parifer Banquiers zu Tage getreten ift, nachdem wir gesehen, welchen lästigen Bedingungen fie fich unterziehen mußte, um von bem großen Gelbbedarfe nur eine Summe von 21 Millionen ju erhalten, nachdem wir gefeben, daß

fie nicht im Stande ift, ihre feierlichft eingegangenen und mit ihrer

Unterschrift besiegelten Berpstichtungen zu erfüllen, — da dachten wir nicht mehr daran, daß die Centralbahn ihre versehlte Eisensbahnpolitif 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 Privaterwerdsgesellschaft, die für ihre Handlungen, so lange sie nicht strasbar sind, nur sich selbst, resp. die Verwaltung den Aktionären verantwortlich ist. Auch die Handlungsweise der Obligationäre berühre ich nicht. Wir stehen ihnen gegenüber gewissernaßen 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.

Unders aber verhält es fich mit der Centralbahn : Diese ift eine öffentliche Eisenbahngesellschaft, welche für ihre Handlungen nicht nur fich und ihren Attionaren, fondern auch dem Staate und bem Bublifum verantwortlich ift. Die Centralbahn hat ihre Linien auf bernischem Gebiete aus der Sand des Großen Rathes befommen. Dieser hat ihr nicht nur die besten Linien konzedirt, sondern er hat ihr mit dem Rechte zum Bau und Betrieb derfelben auch alle mög= lichen Privilegien, wie Steuerfreiheit, Ausschluß= und Priorifats= rechte ertheilt. Dadurch tonnte die Centralbahn im Ranton Bern ju großem Ansehen und ju großem Reichthum gelangen. Wenn nun auch im gegenwärtigen Augenblick die Aufficht und die Controle über die Gifenbahngesellschaften nicht mehr den Rantonen, sondern bem Bunde zusteht, fo hat nichtsbestoweniger ber Ranton Bern, ber überdieß, wenn auch in geringerem Mage als früher, als Aftionar an dem Unternehmen betheiligt ift, viele Grunde und Intereffen, feine Rechnung, in welcher er feit 1852 mit der Centralbahn fteht, noch fortzuführen. Wenn wir heute wieder einmal genöthigt find, die Vilanz dieser Rechnung zu ziehen, so muffen wir neuer= dings die bemühende Thatsache konstatiren, daß, wie es schon seit 22 Jahren der Fall war, die Centralbahn auch heute dem Ranton Bern Alles, mas fie von ihm empfangen hat, mit Undant vergilt. Dies nachzuweisen scheint mir unerläßlich zur Begrundung der Geschichte des bernischen Gifenbahnwesens und der bernischen Gifen= bahnpolitik, und zwar von Anbeginn an, damit wir alle wissen, woran wir sind.

Wenn ich mir diese Aufgabe ftelle, und mir erlaube, Kritif ju üben, fo muß ich jur Bermeidung von Migverftandniffen vorher einige Aufklärung geben. Es liegt diefer Kritik in keiner Beise ein personliches Motiv zu Grunde. Ich fann im Gegen= theil fonftatiren, daß meine Beziehungen zu den Mitgliedern bes Direktoriums der Centralbahn, mit denen ich vermöge meiner Stellung, die ich außer dem Rathsfaal in den letten Jahren einnahm, viel und oft zu verkehren hatte, ftets die allerangenehmsten waren, daß es mir daher sehr unangenehm ift, heute gegen die Centralbahn aufzutreten, weil dadurch ein Schatten auf die ganze Berwaltung geworfen wird, wenn auch für die verfehlte Politik der Centralbahn die heutigen Mit= glieder des Direktoriums nicht so sehr verantwortlich gemacht werden fonnen. Was Sie aber noch mehr intereffiren muß, ift, daß ich auch als Bertreter der Zurabahn keine Ursache habe, gegenüber der Central= bahn fritisirend aufzutreten. Durch gegenseitiges weitgehendes Entgegenkommen ift erft in neuester Zeit zwischen ber Centralbahn und der Jurabahn ein Konfurrenzvertrag ju Stande gefommen, ber einem eigentlichen Friedensichluffe gleicht. Wenn uns bas gelungen ift, tropdem dabei perfonliche Sympathien eine kleine Rolle gespielt haben, wenn es uns außerdem gelungen ift feit vielen Jahren noch manche andere und schwierige Beziehung gütlich zu ordnen, so mögen Sie daraus entnehmen, daß hier nicht die Jura= bahn einer feindlichen Gefinnung Ausdruck gibt, fondern ein Ber= treter des Rantons Bern, der es für angezeigt erachtet, den ge= rechten Unwillen des Rantons gegenüber der Centralbahn auß= zusprechen. Als Bertreter ber Jurabahn wurde ich mir auch nicht erlauben, gegenüber der Centralbahn fritifirend aufzutreten. Man

könnte leicht sagen, der Kanton Bern sitze mit seinen Eisendahnen selbst in einem Glashause und solle nicht gegen Andere mit Steinen wersen. 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 Jurabahnen haben ihr Baukapital ausgebraucht, sie zahlen bereits ihre Aktordanten nicht mehr ze.", — so glaube ich nicht, daß dieß wahr sei; sollte aber diese Sprache doch geführt worden sein, würde ich es lediglich als eine individuelle Taktosigkeit des betressenden 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 Bertreter des Kantons um so mehr verpflichtet, in diefer Frage einige Worte ju fprechen, als es fich da um einen Gegenstand handelt, der mir fehr nahe am Bergen liegt, nämlich um die bernische Gisenbahnpolitit. Wir wollen uns unter derfelben nicht vorftellen, was fich Biele vorzustellen scheinen. Eisenbahnpolitik ist in keinem Lande etwas Anderes, als der Inbegriff der Grundfage, nach denen der Staat in Gijenbahnsachen handelt. Jeder Staat sucht fich ein Gisenbahnnetz zu verschaffen. Bu diesem Zwecke muß er nach gewissen Grundsägen verfahren und eine Gisenbahnpolitik haben. Es ift daher Jeder von Ihnen ein Eisenbahnpolititer, und zwar feit vielen Jahren, indem diese Grundfate vom Großen Rathe felbst aufgestellt worden find. Es ist also die Gisenbahnpolitik 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 fagte, daß man die gange Frage ohne politische Hintergebanken und Buthaten behandeln folle, die gleiche Milch frommer Denfungsart im Bufen; Sie werden daher auch von mir fein Wort vernehmen, das irgend ein Mitglied diefer Behörde verlegen fonnte.

Daß übrigens die Bernische Gifenbahnpolitit teine Partei= politit ift, seben wir bei den Gifenbahnen im Jura. Wo stehen sich die Parteien schroffer gegenüber, als im Jura? Dennoch haben bort seit vollen fechs Jahren alle Parteien, die gange Bevölferung ihre Kräfte vereinigt, um das Gelingen des großen Unternehmens zu ermöglichen. Im Berwaltungsrathe ber Jurabahn feben wir Protestanten und Neu= und Altkatholiken, Konservative und Radi= kale friedlich neben einander sigen, und ich erinnere mich kaum, daß bei irgend einem Beichluffe auch nur eine Meinungsdifferenz herrichte. Ob die Eisenbahnpolitit des Kantons Bern eine verfehlte fei oder nicht, kann heute nicht abschließlich beurtheilt werden. Es hängt bavon ab, wie wir heute und in der nächsten Zeit uns in den Eisenbahnfragen verhalten werden. Gin großes Wert wie die Ber= nische Eisenbahnpolitik fann nicht in jedem beliebigen Stadium aufgegeben, sondern es muffen die Biele, die man fich vorge= ftedt hat, erreicht werben. Erft bann fann man beurtheilen, ob bie befolgte Politik eine glückliche oder verfehlte sei. Unsere größten Feinde und jedenfalls jedes Mitglied diefer Behörde wird dagegen fagen muffen, daß die Motive und Gedanken, durch welche die Bernische Eisenbahnpolitik von jeher getragen worden ist, nur reine und gemeinnütige waren. Das darf gejagt werden, daß unsere Gifenbahn= politit nie eine aggreffive war, daß sie nie dahin ging, Andere zu schädigen, oder Werke zu errichten, welche nicht im Interesse des Landes gelegen oder von einer andern Gifenbahngefellschaft erhält= lich gewesen wären. Das kann schon heute ausgesprochen und be= wiesen werden, daß diese Gifenbahnpolitit eine rein defensive und bem Kanton aufgenöthigt war durch eine ebenso übermuthige als undankbare und treuloje Gifenbahngesellschaft, welche alles Bute, das fie vom Ra. ton empfangen, mit dem Gegentheil vergalt, und welche den Kanton als eine ihr verschriebene Domane ausbeuten und darin noch indirett politisch herrschen wollte. Ich schreite sofort ju diefem Beweife.

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 Verpstlichtung sie damals eine finanzielle Tragweite von 48 Millionen beimaß, schritt sie zu der Emission ihres Aftienkapitals von 36 Millionen. Die Emission gelang mit Hüsse großer Pariser Banquiers. Statt 36 Millionen wurden 50 Millionen gezeichnet. Nach diesem brillanten Debüt konnte man annehmen, die Existenz der Centralbahn sei für alle Jukunst gesichert. Allein es zeigte sich bald, daß die größten Substribenten von Aftien Spekulanten waren, welche nur gezeichnet hatten, um vorübergehend die Kurse in die Höhe zu treiben und die Differenz in die Tasche zu steden.

Nachdem der erfte Schwindel vorüber mar, trat diese Wahr= beit zu Tage. Die großen Substribenten gablten nicht mehr ein, und es erfolgte ein stetiges Sinken der Kurse, so daß die Central= bahn, um noch einen letten Reft ihres Aftienkapitals zu retten, das= selbe um 3/5 reduziren mußte, nämlich von 36 auf $14^1/_2$ Millionen. Dieses Aftienkapital war aber zu klein, als daß sie darauf ein An= leihen hatte fundiren, um auch nur eine Linie ihres Neges aus= führen zu können. Sie mußte baher barauf Bedacht nehmen, es gu vermehren und wendete sich demnach an die Kantone Luzern und Bern, indem fie von Lugern eine Subvention von 2, von Bern eine folde von 4 Millionen beanspruchte. Diese Subventionen wurden ihr gewährt, und waren fie ihr nicht gewährt worden, fo ware die Centralbahn der Zwangsliquidation verfallen gemefen, bevor nur ein Jug Gifenbahn auf bernischem Boden gebaut mar. Im daherigen Bertrag mit dem Kanton Bern über diese 4 Mil= lionen übernahm die Centralbahn die Berpflichtung, die Linie Bern-Thun so bald als möglich zu bauen. Trot der eindringlichsten Mahnungen von Seiten der Regierung und besonders Seitens der Thuner und Oberländer, die ohne dieses Berkehrsmittel nicht mehr eriftiren tonnten, gab die Centralbahn immer ausweichende Antwort und erfüllte ihr Berfprechen nicht, sondern benütte bie Lage nur dazu, die Subventionen zu ihren Gunften zu vermehren, die ihr bann auch in hohem Mage zu Theil wurden, indem z. B. die Thuner Dampfichifffahrts-Gefellichaft für eine Million Aftien übernahm. Die Centralbahn wollte ferner die Lage bazu benüten, um dem Kanton die Konzession für die Linie Biel-Neuenstadt abzupresfen, und als dies nicht gelang, weigerte fie fich, die Linie Bern= Thun zu bauen, und hatte fie auch nicht gebaut, wenn nicht die Oftwestbahngesellschaft die Ronzession bafür verlangt hatte. Nun, nachdem bereits fattisch die ihr auferlegte fünfjärige Frist abgelaufen war, griff sie zu, aber nicht, um gegenüber dem Kanton ihr Wort zu erfüllen, fondern um die Oftwestbahngesellschaft in nachtheil zu verfeten.

Ebenso wichtig wie die Linie Bern=Thun war für den Kanton Bern die Linie Biel-Bern. Die Centralbahn befaß auf diese Linie nicht nur ein Konzessionsrecht, sondern sogar ein Prioritätsrecht, so daß fie gegenüber jedem Dritten, der die Linie hatte bauen wollen, ihren Borzug geltend machen konnte. Es fiel ihr aber nicht ein, diefe Linie gu bauen, sondern fie fand es gang natürlich, daß ber gange Jura, Biel, Neuenstadt und der Kanton Neuenburg, um nach Bern zu tommen, den großen Umweg über Berzogenbuchfee machen. Dagegen fah fie, wie bereits angedeutet, icon recht frühe und von Anfare if die große Ertragsfähigkeit und eifenbahnpoli= tische 🏖 cs Stuckes Biel=Neuenstadt ein und wendete alle A ang um fich in den Besity dieser Linie zu setzen, möglid nur nicht das einzige, das hätte zum Ziele führen die Uebernahme der Verpslichtung, mit der Linie nur feir fönnen, n Biel-Neuenstadt auch diejenige von Biel nach Bern zu bauen. Weldes Opfer das für die Centralbahn gemejen mare, fieht man heute; es war gar teines für fie. Gleichwohl verftand fie fich nicht bagu. 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 Berpflichtung verweigert und ben Kanton Bern burch ihre Renitenz gefrankt 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 dauen zu wollen. Glücklicherweise verlor die Centralbahn diesen Prozeß, sonst wäre allen serneren 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, knüpste der Kanton Bern solche Bedingungen daran, daß die kurzsichtige Centralbahn es nicht wagte, ihr Prioritätsrecht geltend zu machen, und da erst ließ sie die Linie sahren. Aber sie unterließ nachher nicht, im Kampse gegen die Ostwestbahn redlich ihr Scherslein beizutragen, um diese Gesellschaft zu Fall zu bringen.

Nachdem die Oftwestbahn theils durch die Macht der Ber= hältnisse, theils durch ihre äußeren Feinde, größtentheils aber durch ihr eigenes Berichulden zu Grunde gegangen mar, und ber Ranton Bern ihre Linien übernommen und ausgebaut hatte, war wieder das Erfte der Centralbahn, diefem kleinen, unbequemen Nachbar bas Leben fo fauer als möglich zu machen und es ihm zu verleiben, allenfalls die fleine Linie zu vergrößern und eine fantonale Gifen= bahnpolitit zu treiben. Das Lette, mas fie gegen Bern that, und wobei man wieder fah, von mas für Befinnungen fie gegen ben Ranton erfüllt mar, ift noch in der frischeften Erinnerung. Es ift ber Pachtvertrag vom Jahr 1869, wonach wir uns der Central= bahn mit allen unseren Gifenbahnen für einen Preis, ber heute als ein Richts mußte angesehen werden, hatten übergeben follen. Sie wissen, daß dieser lette Angriff in Dieser ersten Beriode abgeschlagen wurde, aber ich glaube durch diese Erzählung der Geschichte unserer Eisenbahnpolitif dargethan ju haben, daß der Ursprung berfelben ein gerechtfertigter ift, daß sie uns abgenöthigt murde, und daß wir unsere fantonalen Gisenbahnen von der Centralbahn nicht er= halten hatten, daß wir alfo felber für Gifenbahnen forgen mußten, und ber Kanton Bern ift reich und groß genug gewesen, um fich ein tantonales Gifenbahnnet zu ichaffen.

Das Bild ift aber noch lange nicht vollständig, sondern es tommt 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 gang füglich der Centralbahn und der Nordoftbahn hätte überlaffen können, für die, nach ihrem Dafürhalten, mit der Eröffnung der Gotthard= bahn das goldene Zeitalter anbrechen wird, legte Bern diefer Sub= vention die Idee ju Brunde, daß dies der Anlag fein muffe, um die unrentable Strede Bern-Langnau bis nach Luzern zu verlängern. Raum war diefer Ausbau beschloffen, fo tam wie ein Blig aus beiterm Simmel die Runde, die Centralbahn habe beschloffen, die Linie Langenthal=Waumyl zu bauen, eine Linie, die für die Central= bahn felbst die allerschädlichste Konkurenzlinie ift, die sie aber den= noch bauen wollte, um ben Kanton Bern zu ichadigen und bie Bern-Luzern-Bahn im Keime zu erwürgen. Es machte damals der staatliche Bertreter Berns im Berwaltungsraif der Centralbahn auf die abschüffige Bahn aufmertsam, auf die man sich damit begebe; es wurde ihm aber von oben herab geantwortet: Nous n'avons pas de conseils à prendre auprès de Berne.

Die Centralbahn ift 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 Jurabahnneh auszusühren, 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 Gesuch zum Scheitern zu brüngen. 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 Bafel-Delsberg bauen. Er reiste ferner nach Paris, und knüpfte mit ber Oftbahngesellschaft Unterhandlungen an, um die Lütelthallinie zu Stande zu bringen, durch welche ber Jura vollständig ware abgefahren gewesen und von einem Juranet nicht mehr hatte die Rede fein können. Es kostete die Jurabahngesell= schaft damals enorme Mühe und große Beldopfer, um auch diefen

Streich gegen fie gu pariren.

MIS weiterhin die Regierung von Bern die Bestrebungen der Gäubahn und der Bropethalbahn unterstüßte, um sich für die Na= tionalbahn zu verwenden, die von der Nordostbahn im gleichen Schach gehalten wird, wie wir von der Centralbahn, mar diese wieder da und wußte sich durch alle möglichen Bersprechungen in den Besitg ber Baubahn ju feten, und nur mit ber größten Muhe gelang es uns, das fleine Stud Lyg-Frafchels zu retten, ohne beren Befit unfere befte Linie, die von Biel-Neuenstadt, entwerthet worden ware. Es war die Absicht der Centralbahn, mit den westschweizerischen Bahnen einen Patt zu machen, wodurch die Bernerischen Bahnen geschädigt und wo möglich verhindert werden sollten. Ihren größten Wurf in diesen Bestrebungen that sie aber badurch, daß fie sich jum Bau der Wafferfallenbahn verpflichtete. Sie that dies unter dem patriotischen Vorgeben, so wolle eine kurzere Linie Bern-Basel erftellen; in Wahrheit aber wollte fie einfach eine Bahn erftellen, die in der Richtung nach der Westschweiz um einige Kilometer kurzer wäre, als die Jurabahn, wodurch wieder das ganze Net der lettern oder wenigftens ein wesentlicher Theil derselben entwerthet wor= den wäre.

Bulett war der Centralbahn fogar die Emmenthalerbahn nicht ju wenig, um fie ju tobten. Sie reichte ein Gefuch für eine Parallel= bahn zur Emmenthalerlinie ein, und auch hier toftete es wieder große Opfer und lange Verhandlungen, um diese Sache wieder auf einen leidlichen Stand ju bringen.

Damals prophezeite man der Centralbahn, sie werde in ihren Unternehmungen steden bleiben. Es seien das antibernische Unter= nehmungen, womit sie den Kanton nicht verhindern werde, seine Eisenbahnpolitik zu verfolgen und seine Linien auszubauen. Centralbahn wollte diefer Warnung nicht glauben, und nun ift fie wirklich steden geblieben. Der Tunnel der Waumpler = Linie ift wieder zugemauert, nachdem er zu zwei Dritteln durchbrochen mar; in der Wafferfallenbahn ftedt viel Geld, fie tommt aber nicht zu Stande; die Linie Solothurn-Schonbuhl, für deren Rongeffions= erwerbung die Cenicalbahn seiner Zeit so nothlich that, ift aufge= geben und zu Grabe getragen, und - eine mahre Ironie des Schicksals — die einzige Bahn, die von all' diesen neuen zu unserem Schaden ersonnenen Projetten zu Stande gekommen ift, die Baubahn, ichadet nicht uns, fondern nur der Centralbahn felbft.

Und wie steht sie nun da ? Wortbrüchtig gegen Solothurn, wie schon gegen Bern wird ihr jest von Solothurn ber Prozeß gemacht wegen Aufgabe der Bafferfallenbahn, und fie muß bie Richter um Gnade bitten; denn das Recht ist nicht auf ihrer

Seite.

Das ist die Geschichte unserer Eisenbahnpolitik. Ift es nun der Fall, in einem folden Stadium diefer Politit, die zu folden Resultaten geführt hat, den Rücken zu kehren und die wichtigsten Bertehrs= und Landesintereffen, die fich an unfere Bahnen fnüpfen, unferem größten Feinde in die Sande ju liefern? Rein! und ich glaube, auch das Bolt werde Rein fagen ; benn darin foll ein Stud vom Stolz und von der Ehre der Berner liegen, einer Ehre, die ber Berner nicht um Millionen antaften läßt.

Allerdings hat Alles ein Ende, also auch das Opferbringen, und wenn ich Ihnen das Alles gefagt habe, so fällt es mir nicht ein, dem Großen Rath oder dem Ranton zu rathen, er folle eine unnüte Gifenbahnpolitif treiben. Im Gegentheil, namentlich jest, wo so viele Rapitalien bereits engagirt find, heißt es forgfältig und vorsichtig sein, und wenn daher unsere Situation wirklich diejenige ware, die von den Rednern der Opposition vorgemalt worden ift, fo ware ich der erfte, der fagen wurde: Wir wollen aufhören ; es steht nicht so viel auf dem Spiel, daß wir noch viel mehr auf's Spiel fegen follten.

Dies führt mich nun darauf, zu untersuchen, welches die Opfer seien, die der Kanton Bern bis jett in Gisenbahnsachen gebracht hat. Da komme ich nun zu einem ganz anderen Resultate, als welches uns foeben vorgemalt worden ift, und werde es mit Zahlen beweisen fonnen.

Ein Opfer hat der Kanton Bern gebracht mit den 2 Millionen Subvention ber Oftweftbahn. Diefe find finanziell verloren gegangen; aber ich hoffe, fie fcmergen in diesem Saale niemand mehr, da der Zweck der damit hat erfüllt werden follen, auch wirt= lich im großen Bangen erfüllt worden ift. Der Ranton Bern hat als Rechtsnachfolger ber Oftwestbahn 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 Rilometer Baulange und 86 Kilometer Betriebslänge hat.

Es ift mahr, worauf immer fo schweres Gewicht gelegt wird: die Linie Bern=Luzern ift bis Gumligen nicht Eigenthum der Bern= Luzern=Bahngesellschaft, die Jurabahn oder Staatsbahn ist nicht im Besitze der Strecke Bern=Zollikofen, und der Bahnhof Bern ift allerdings in den Händen der Centralbahn, aber abgesehen bavon, daß Berträge existiren, wonach diese Mitbenutung ber Bahnhöfe und Bahnftreden den genannten Gefellichaften in gang dem nämlichem Maße zustehen, wie wenn die Objekte ihr Eigen= thum waren, fo brauchen Sie nur einen Blick auf das eidgenöffische Eisenbahngeset zu werfen, um zu feben, daß diefes Befet aus= drudlich jagt, daß der Bund über die Anschlufverhaltniffe und über die daherigen Anftande zwischen den einzelnen Gesellschaften ent= scheibet. Und wie steht es in dieser Beziehung mit der Suisse Occidentale. Dieselbe ift auf ihrer längsten und besten Linie, welche sich von Genf bis Bern ausdehnt, weder dort noch hier Eigenthümerin bes Bahnhofes, und zudem befindet sich das Stück Bern-Thörishaus in den Sanden der Centralbahn. Laffen fie fich also durch solche wirklich irrthümliche Behauptungen nicht bange

Welches ist nun das Rapital, das der Staat Bern in seine Eisenbahnen gesteckt hat? Es beläuft fich heute auf rund Fr. 18,150,000, also per Kilometer dieser Bahnen auf die ziem= lich mäßige und dem Bauwerth vollkommen entsprechende Summe bon rund Fr. 260,000.

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

Fr. 22,915. 90

oder rund Fr. 23,000 Bruttoeinnahmen per Rilometer. Die Betriebstoften, beziehungsweise sämmtliche Ausgaben, inclusive Anschlußzins betrugen

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, mas gleich ist einem Zins von $3^1/_2$ $^0/_0$ der Fr. 18,150,000, die wir barin fteden haben. Bis hieher maren 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 $3^1/_2$ 0/0 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 ift die Linie Bern-Langnau weggefallen und der Bern-Luzern= Bahn übergeben worden. Der durchschnittliche Ertrag nun ber im Jahr 1875 in Betrieb gestandenen Staatsbahn war direkt Fr. 28,882 per Kilometer. Und wie verhält es fich mit dem letten Sabr? Wir kennen das Refultat bereits vollständig; ich habe es

noch diesen Morgen auf der Betriebsverwaltung nachgesehen. Das lette Jahr hat an diretten Ginnahmen der Linie Bern-Biel-Neuenftadt Fr. 28,731 und juguglich ber indiretten Ginnahmen einen Bruttoertrag von über Fr. 33,000 per Kilometer ergeben, d. h. eine Summe, welche mit Abrechnung von 60 % Betriebstoften, netto Fr. 660,000 für die ganze Linie oder 60/0 ihres Roftenwerthes beträgt. Mun wird aber für 1876 nicht diefer volle Ertrag refultiren, indem in diesem Jahr die Erneuerung der ganzen Strecke Bern-Biel-Neuenstadt fast vollendet worden ift, und von daher an Oberbauerneuerung Fr. 129,000 und eine andere Summe an Erneuerungs= kosten von Fr. 131,000, zusammen Fr. 260,000 ausgegeben worden find. Der Nettoertrag für den Staat wird nun gleichwohl im Jahr 1876 Fr. 500,000 oder nahezu 5% des vollen Anlagefapitals sein; und wenn man diese nicht wiederkehrenden, oder wenigstens nur in gang bescheidenem Mage wiederkehrenden Ausgaben für außer= ordentliche Erneuerungen mit Fr. 260,000 hinzurechnet, fo kann ich Ihnen an der hand der Zahlen nachrechnen, daß der Rettoertrag der Staatsbahn im letten Jahr Fr. 760,000 gewesen ift. Es ift freilich fatal, daß der Staat mahrend der gehn bis zwölf Jahre des Betriebs der Staatsbahn auf außerordentliche Ber= hältnisse absolut teine Rücksicht genommen und teinen Reservefonds oder Oberbauerneuerungsfonds angelegt, auch wirklich diese noth= wendigen Erneuerungen gar nicht oder nur in minimem Maße beforgt hat; denn daher tommt es, daß diese Roften im Jahr 1875 ober 1876 zu einer so bedeutenden Summe gestiegen find. Ich wollte Ihnen aber nachweisen, daß alle Linien, inclusive Bern-Langnau, gegenwärtig ihren Kapitalwerth verzinfen. Während die Strecke Bern-Langnau in den Jahren, wo sie abgesondert betrieben murde, nur Fr. 7000 per Kilometer abwarf, hat sie schon im Jahr 1876 Fr. 12,000 abgetragen, also eine Summe von Fr. 5000 per Rilometer mehr, herkommend von dem direkten und dem Transit= verfehr in Folge der Verlängerung der Linie bis nach Lugern. Wenn man also diese Fr. 5000 mit 38 multiplizirt, 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 $3^1/_2$ $^0/_0$ ab; nehmen Sie nun die Differenz von 1 $^0/_0$ des vollen Bautapitals von Fr. 18,150,000, so macht das eine Summe von Fr. 181,500, welcher Ausfall dem= nach durch den Mehrertrag der Linie Bern-Langnau feit Ausführung der Fortsetzung bis nach Lugern mehr als gedect 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 Opsern in dieser Nichtung, abgesehen von Zinsausfällen, in den letten 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-Bahn-geschlichaft abgetreten hatten, sollen wir nun, nebst der Fortsehung nach Luzern, um gutes Geld kausen, und wenn nun die Jurabahnen nicht rentiren sollten, so ist der Kanton ruinirt. So wird raisonnirt.

Ich glaube nun zwar nicht, daß Bern deswegen ruinirt wäre. Ich würde es freilich für ein großes Unglück ansehen, wenn die $28^{1}/_{2}$ Millionen, die wir in den Eisenbahnen stecken haben, verstoren wären. Immerhin würde aber dem Staate der volkswirthsichsfliche Nuhen dieser Bahnen, den ich unendlich höherschäuse, 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 Berlust dieser Eisenbahnkapitalien noch lange nicht ruinirt.

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 Thörishaus über Freiburg nach Laufanne führe, eine Bahn von 88 Kilometer Länge, von der jedoch nur etliche 60 auf Freiburgischem Gebiet liegen. Was für Opfer hat nun Freiburg Diefer Bahn gebracht? Ich habe eine authentische Erklärung bier= über, wonach der Kanton Freiburg in Obligationen bei der Suisse-Occidentale mit Fr. 28,400,000 betheiligt ift und überdies mit Aftien 2c, die fein Beichäftsmann als einen namhaften Werth " 16,662,500 ansehen würde, mit zusammen mit Fr. 45,062,500 Wie viel mal kleiner und ärmer aber der Kanton Freiburg ift, als der Ranton Bern, wissen Sie, und wohl auch, daß, gegenüber den vielen Finangfragen, die bei uns zu Tage treten, gefagt werden muß, daß der Kanton Freiburg sich in einer durchaus geordneten Finangsituation befindet, jedenfalls in einer geordneteren als gegen= wärtig 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 Außzug bekommen. Demnach ist der Kanton Zürich mit Fr. 16,292,000 bei Eisenbahnen verpstichtet, an die bereits Fr. 11,610,000 eins bezahlt sind, und wenn Zürich die noch außstehenden 4 bis 5 Milstonen einbezahlt hat, so werden von diesen seinen Eisenbahnkapitastien wohl 10 Millionen als à fonds perdus hingegeben angeschaut werden müssen.

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

Ich vin Ihnen in der weiteren Verfolgung meiner Auseinandersschung einigen Ausschluß, soweit ich ihn geben kann, schuldig über die Situation der Jurabahn hinsichtlich ihres Baues, ihrer Rentabilität und ihrer Aussichten für die Zukunst. Ich thue das sehr ungern, indem die Aeußerungen, die ich dabei thun muß, zwar nicht Verwaltungsgeheimnisse, aber doch so geartet sind, daß sie, namentslich in dieser Ausdehnung und in diesem Zusammenhang nicht einsmal im eigenen Verwaltungsrathe der Bahn gemacht worden 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 Vorzäuge, sowohl Acußerungen in der Presse, als Privatzesuche, 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 Jurabahnen eröffnet bis an die zwei Stude Glovelier-Pruntrut von 17, und Court=Münfter von 6 Kilometer Lange. Das größere Stud von Glovelier=Pruntrut hatte icon vor fechs Wochen leicht befahren werben konnen, wenn nicht auf einer Strecke von 50 Meter eine Dammfentung eingetreten ware, die immerwährende Nachführung von Material erforderte und jest noch nicht ausgebeffert ist, jedoch nach der Meinung unseres Oberingenieurs in vier Tagen ausge= glichen sein wird. Es wird also nur noch eine nach Tagen zu mef= sende Zeitspanne dauern, bis diese Linie, die im Uebrigen vollftanbig fertig ift, eröffnet werden tann. Die Strede Curt-Munfter ift eine ber schwierigften, vielleicht die schwierigfte in ber gangen Schweiz, nach der Ausfage des eidgenöffischen technischen Inspeftorats so schwierig, wie die gange Gotthardbahn feine einzige aufzuweisen hat. Nichtsdeftoweniger find auch dort die Erdar= beiten fo viel als vollendet, und es fehlt nur die Geleifelegung auf einer Strede von nicht gang vier Rilometer. Auf Diefer Strede find auch noch zwei Dämme zu konsolidiren, und alsdann barf, nach dem Dafürhalten unseres Ingenieurs, und wenn nicht uner= wartete Bufalle eintreten, die Eröffnung des gangen Neges in fechs bis höchstens acht Wochen bestimmt erwartet werden. Run ist ber konzesssindsige 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 Transitlinie in Delle einmünden und an das Jurasbahnnetz anschließen, so daß Sie sosort dieses Netz in der vollen Entsaltung 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 Ansang Oktobers des vorigen Jahres stattsinden, und wenn das letzte Viertel der Bauzeit so günstig verlausen wäre, wie die drei ersten, so wäre dies unzweiselhaft der Fall gewesen. Aus dieser Mißrechnung von wenigstens sechs Monaten erwächst der Jurabahn in der Kapitalsverzinsung und in den Betriebserträgnissen und an Kosten einer längeren Verwaltung ein Aussall von wohl Fr. 1,000,000, wosgegen der Staat den Vortheil hat, daß ihm inzwischen der Ertrag der Staatsbahn, den ich während dieser Periode auf allerwenigstens Fr. 700,000 brutto schähe, erhalten bleibt. Soviel über die Bausvollendung.

Was die Ausführung des Baues anbetrifft, so find auch in Diefer Beziehung vielfache Kritifen zu Tage getreten, wie es benn überhaupt nicht möglich ift, daß ein so großes und wichtiges Unter= nehmen, das fo viele Intereffen berührt, durchgeführt werden tonne, ohne öffentliche Kritiken zu erfahren, und zwar sowohl im guten, als im schlechten Sinne, beibes gewöhnlich auf eine zu weit gehende Beife. Ich glaube verfichern zu können, daß fich die Bauausfüh= rung bewähren und als eine durchaus gelungene herausstellen wird, und führe in diefer Beziehung nur die Thatsache an, daß unfere Hauptlinien, die wir nunmehr gebaut haben, die Linien Dachsfelden= Bafel und Delle-Pruntrut durchschnittlich weit beffer angelegt find, als im amtlichen Vorprojekt und Devis vorgesehen mar, und daß die Jurabahn hiefür wesentliche Opfer gebracht hat. Dies ift nicht ein Lob der Direktoren, sondern des Baupersonals, und nun mag diesen großen erzielten Resultaten gegenüber, die binnen sehr turger Zeit zur öffentlichen Anerkennung gelangen werden, gerne zugegeben werden, daß in einzelnen Puntten gefehlt worden ift, aber ohne daß diefe Fehler in irgend welchem Berhaltniß ftun= ben zu den guten Resultaten und zu den am Projekt angebrachten Berbefferungen.

Was nun die Baukosten anbetrifft, so ist dies eine der wichtigsten Fragen, die uns beschäftigt. Ich fann aber Diese Frage nicht bestimmt beantworten, weil noch die Hauptabrechnungen mit ben Unternehmern ausstehen und wohl noch ein ganzes Jahr auß= stehen 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 mobilifirte, aber leicht zu mobilisirende Objekte eine Summe von Fr. 200,000 bei= gefügt 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 find. den Betrag von Fr. 200,000 mahrscheinlich nicht erreichen. Sie feben alfo, daß diefe bis zur Eröffnung zu verwendende Summe in einem durchaus richtigen Berhaltniß fteht zu der 6-8wöchent= lichen Frift, 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 Mitzglied der Opposition, gestüßt nicht nur auf eigene Berechnungen,

sondern auf Mittheilungen dritter, wie er sagte, kompetenter Personen, die Besürchtung, 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 $40~^{\circ}/_{\circ}$ wäre, so stehe ich anderseits keinen Augenblick an, Ihnen zu erklären, daß ich heute, nachsem ich eine siebenjährige Ersahrung im Eisenbahnsache hinter mir habe, und einen vollständigen Einblick in die Beschaffenheit des Baues der Jurabahn besitze, diesem Devise gerne noch einige Prozente sür Unvorhergeschenes beigesügt sehen würde.

Der erwähnte Redner fagte damals auch, er habe das Borprojekt geprüft und eine ganze Menge Kunstbauten, u. A. viele Brücken und 17 Tunnel darin gefunden. Nun stehen, beiläusig bemerkt, 33 Tunnel mit einer Länge von 10 Kilometern fertig da, und es hat sich also das ganze Bauverhältuiß ungleich schwieriger und komplizirter 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 auszusühren, um 5 % an den Bauzinsen zu ersparen, und hat nachher 20 % Desizit in den Bauten.

So ist es gekommen, daß die Gotthardbahn heute konstatirter Maßen 60 % Desizit hat, die Böhberg= und Gäubahn 25 %, die Bern-Luzern-Bahn 20 %, und wenn die Jurabahn nicht ganz dem gleichen Schickal versallen 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 glücksiche Hand hatte.

Unser Bau ist aber viel größer gewesen, als im ursprüngslichen Devis angenommen war. Einzig die großartige Traceverslegung über St. Ursanne, durch welche das Doubsthal größent und die Linie um 5 Kilometer abgekürzt, eine lange Steigung von $25\,^{\circ}/_{oo}$ auf zwei turze Rampen von $16_{\rm i}^{\circ}/_{oo}$ herabgemindert, und eine große Transitlinie geschaffen worden ist, welche die Lüzelbahn für ewig unmöglich macht, ist im Vorprojekt auf Fr. 4,700,000 devisirt, indem die ursprüngliche Linie Dachsselden-Vasel-Pruntrut auf Fr. 26,300,000, die gegenwärtige auf Fr. 31,000,000 angeschlagen war. Abdiren wir nun die beiden Summen . Fr. 4,700,000 und

so hat man als vollen Betrag der amtlich de= visirten Bautosten der Jurabahn die Gesammt=

Fr. 47,000,000 fumme von Wenn ich ich Ihnen nun glaube die Erklärung abgeben ju können, daß die Jurabahn in keinem Falle, und zwar mit Allem, was drum und dran hängt, über diefe 47 Millionen hinauskoften wird, fo muß ich fofort beifugen, daß diese den verschiedenen Be= fellichaften, welche die Bahn gebaut haben, nicht vollständig gur Berfügung geftanden find, sondern nur zusammen Fr. 45,800,000 ober Fr. 46,000,000, je nachdem das Obligationenkapital ber Linie Pruntrut=Delle, das vom ganzen Net zurückbezahlt worden ift, eingerechnet wird, ober nicht. Dies kommt baber, weil bas Defretnet, geftütt auf einen nachträglichen eigenen Devis, ungefähr 5/4 Millionen niedriger devisirt und finanzirt worden ift, als im amtlichen Devis vorgesehen war, um eine Summe die aller= dings außerdentlich gering war, für die aber das engere Ret ab= gesehen von den Vollendungsbauten, die auf Fr. 300,000 geschätt werden muffen, auch wirklich fast ausgeführt worden ift. Die Gefell= ichaft Pruntrut=Delle glaubte auf dem Devis Fr. 500,000 ersparen gu tonnen; es ift ihr aber nicht gelungen, und dieses Defigit ift nachher auf das ganze Net gefallen.

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

ber Devis, den sie zur Ausführung erstellt hat, auch unter ber amtlich devisiten 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 devisit worden ist, daß auf dem ganzen Netz, Desretnetz und übrige Linien inbegrifsen, sich ein Ausfall von Fr. 1,200,000 ergeben hat. Dieser Devis ließ auch in Bezug auf das Rollmaterial zu wünschen übrig. Der Aussall in dieser Hinsicht beträgt ungefähr Fr. 300,000, was jedoch nicht ein Desizit ist, sondern nur die Summe für die Beschaffung von Rollmaterial für die Strecke Pruntrut-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 gesallen 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 Staatssbahn 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 Betriedskosten 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 vorgeschene Verspsichtung übernehmen, den Bahnhof Viel zu erweitern und zur Aufnahme der Gäubahn die Strecke Bußwyl-Lyß zweispurig anslegen und die Bahnhöse in Lyß und Bußwyl bedeutend erweitern, Alles sür den Staat, der, ohne Etwas dasür zu geben, unterdessen den Ertrag der Linie mit ungefähr Fr. 500,000 bezieht. Die Erweiterung der Bahnhöse in Pruntrut wird, je nach der Größe des Verkehrs von den französsischen Gesellschaften her, vielleicht auch noch 1/, Willion kosten.

noch 1/4 Million koften. Aber Alles das inbegriffen, Ausgeführtes oder noch Auszu= führendes, wird jedenfalls die amtliche Devissumme von 47 Millionen taum überfteigen. Wir haben nun einen Umfang der Jura= bahn von 245 Baufilometer oder 262 bis 264 — die End= diftanzen find noch nicht völlig festgestellt — Betriebskilometer. Die Rosten des gangen Reges 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 Bau= kilometer. Es werden also fämmtliche zur Jurabahn gehörige Linien nicht mehr toften, als die Staatsbahn gekoftet hat, wobei ich nicht verhehlen will, daß der Unterschied namentlich darin liegt, daß wir den Jura industriel kaufen mußten, eine für die Jurabahn nicht nur unerläßliche, sondern auch rentable Acquifition, die uns nicht mehr als höchstens Fr. 100,000 per Kilometer gekostet hat, wo= gegen 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.

Bergleichen wir nun dieses Resultat mit den Baukosten ans derer Bahnen. Mit Ausnahme der Gotthardbahn, die auf über eine Million per Kisometer devisirt ist, ist wohl die erst jüngst ges baute Böhbergbahn eine der theuersten in der Schweiz. Diese kostet nach meinen Erkundigungen Fr. 530,000 per Kisometer, ohne Rolls material, also das Doppelte von dem, was die Jurabahn mit Kollsmaterial kostet. Nachher kommt die Suisse Occidentale mit Fr. 520,000 per Kisometer; dann die Centralbahn mit dem, was fie 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 Rentabislitätssaktor einer im Uebrigen lebenssähigen Bahn liegt, der sich auf eine sehr bedeutende Summe bezissern läßt. Denn, wenn die Iurabahn so viel kosten würde, wie die Centralbahn, so bedürste sie zur vollen Berzinsung ihres Anlagekapitals eine Summe von Fr. 5,20,0000, während sie nach dem gegenwärtigen Stand der Dinge dazu nur Fr. 3,400,000 bedars, so daß sie also gegen die Centralbahn um eine jährliche Summe von Fr. 1,800,000 im Bortheil ist.

Es liegt aber ber Vorzug der Jurabahnen bezüglich ihrer Kreditfähigkeit nach Außen, gegenüber den Obligationären, nicht nur darin, sondern auch in dem günstigen Verhältniß zwischen ihrem Attien= und Obligationenkapital. Während bei der Centralbahn einem Vetrag von 50 Millionen Attien gegenwärtig bereits Obligationsanseihen im Vetrage von über 100 Millionen gegen= überstehen, steht bei dem Netz der Jurabahnen von 260 Kilometer einem Attienkapital 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 Anleihenszinse 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 unvorhergeschener Ereignisse, welche nach meiner persönlichen Ueberzeugung nicht eintreten werden.

Nun tommt aber die Frage des Ertragswerthes der Jurabahn. Hierüber glaube ich noch schlussigere Angaben machen zu können, als über die Bauverhältniffe, Angaben, welche unbedingt die Be= unruhigung, die gegenwärtig vorhanden sein mag, wesentlich ver= mindern werden. Bor gehn Jahren ift der Ertragswerth des Jurabahnneges von der Eisenbahndirektion auf Fr. 20,300 Brutto per Kilometer geschätzt worden. Sammtliche Redner ber Opposition bestritten diesen Ansatz, und zwar befanden fich darunter Leute, die fehr gut rechnen konnten und von Gifenbahnverhältniffen mehr ver= ftanden, als die meiften von uns; ich nenne nur herrn Professor König, der hauptfächlich die Rentabilitätsfrage behandelte. Man ftellte damals die Berechnung der Gifenbahndirektion als ein hirngespinnst bin, indem man sagte, mehr als Fr. 20,000 rentiren nur die Centralbahn und die Nordoftbahn. Hier habe ich nun die Re= fultate von 1876 für alle diejenigen Streden des Jurabahnnetes, welche während des gangen letten Jahres in Betrieb geftanden find. Ich rechne dabei die Linie Bern-Biel-Neuenstadt auch mit. Die direkten Ginnahmen des letten Jahres betrugen Fr. 3,540,395 200,000 An indirekten Ginnahmen habe ich berechnet. Diesen Morgen habe ich mich auf ber Betriebsverwaltung überzeugt, daß diefer Unfat zu niedrig ift. Gleichwohl halte ich an demfel= ben feft. Wir erhalten somit eine Bruttoeinnahme Fr. 3,740,000 von rund Dabei befindet sich aber auch die Linie Luß-Fraichela, welche nur feit dem Sommer in Betrieb gestanden und eine reine Sactbahn war. Ihr Bruttoertrag belief sich auf Fr. 57,000 Ferner wurden die Linien Dachs= felden=Court und Münfter=Dels= berg erft im Dezember und bie Linie Delsberg = Glovelier einen Monat vorher eröffnet. Die Ein= nahme dieser wenigen Wochen

habe ich auf .

30,000

Uebertrag 3,740,000

Uebertrag Fr. 3,740,000 berechnet. Es ift alfo von obiger Summe ein 87,000 Betrag von Fr. 3,653,000 abzuziehen, fo daß ein Bruttoertrag von bleibt. Dieser Ertrag betrifft folgende Linien, die mährend des gangen Jahres in Betrieb geftanden find:

Bern=Biel=Neuenstadt 50 Rilometer Defretsnet . 53 Jura induftriel 38 Delsberg=Bafel 39 180 Rilometer. zusammen

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

Die Betriebskosten muß ich durchschnittlich nehmen, allein ich berechne sie in durchaus ungunftigem Berhaltnisse, nämlich zu 70% ber Gesammteinnahme. Ich habe mich diefen Morgen auf ber Betriebsverwaltung überzeugt, daß die Ersparniß auf den Betriebs= toften gerade fo groß war, als fich in Folge bes ichlechten Jahres die Einnahmen auf den Jurabahnlinien vermindert haben, daß also der Nettoertrag der nämliche war wie früher. Es kann also fowohl der Jura induftriel als das Defretsnet die Unleihen ver= ginfen, fo daß es nicht nothwendig ift, daß die Bauverwaltung irgend welche Zuschüffe an die Linie mache.

Wenn wir nun von dem Bruttoertrage von Fr. 3,650,000 " 2,550,000 70%/0 als Betriebsausgaben, also . . abziehen, so erhalten wir für die 180 Rilometer einen Nettoertrag von Fr. 1,100,000 welche Summe dem Zins eines Anleihenskapitals von 22 Millionen gleichkommt.

Wenn wir nun den ungunftigen Fall feben, daß nach der Eröffnung des ganzen Netes der kilometrische Ertrag die Summe von Fr. 20,000 nicht überfteige, daß also kein Mehrertrag eintrete, so gelangen wir zu einem Nettoertrage des Netes von Fr. 1,600,000 also über Fr. 100,000 mehr als zur vollen Berginfung bes ge= fammten Obligationenkagitals von 31 Millionen nothwendig ift. Ich habe aber hier die allerungunftigfte Eventualität angenommen, die eintreten kann, und ich glaube, diese Zahlen vor jedem Fachmann und vor dem größten Beffimiften aufrecht erhalten zu können. Ich gehe mit meinen Ausführungen weiter und fete den Fall, der Ertrag der Jurabahn belaufe sich auf Fr. 30,000 brutto und die Ausgaben auf Fr. 18,000 per Kilometer. Diefes Berhättniß von 60 % ift ein ungünftiges. Die Centralbahn hatte 3. B. 1870 eine Bruttoeinnahme von Fr. 35,500, mahrend ihre Betriebstoften Fr. 17,000 nicht überstiegen. Sie haben bereits aus bem Be= richte 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 gefagt, daß das Jurabahn= net 63-64 Millionen kosten werde. Es wurde also schon bei einer Bruttoeinnahme von Fr. 30,000 das volle Anlagekapital, Aftien und Obligationen, sich verzinsen.

Nach meinem Dafürhalten wird diefes Refultat in späteftens sechs Jahren eintreten. Ich nehme nicht eine Majoration von $6^{0}/_{0}$, nicht einmal eine von $5^{0}/_{0}$, sondern nur eine solche von $4^{1}/_{4}$ — $4^{1}/_{2}^{0}/_{0}$ an, obwohl die Jurabahn nicht die kleinste Majo-ration haben wird. Ich weise auf ihre großartigen Verkehrselemente hin: sie hat nicht nur einen bedeutenden Lokalverkehr in den industriellen Jurathälern, sondern auch einen großen Transit= und Touristenverkehr, der demjenigen der Centralbahn ziemlich eben= bürtig ift. Lettere sette ihr ganzes Net ju Anfang des Jahres 1860 in Betrieb. Im ersten Jahre hatte fie 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 ber

Majoration (sechs Jahre), um zum Resultate von Fr. 30,000 zu gelangen. Ueber den Ertrag der Centralbahn fann ich folgende Angaben machen. Nachdem fie 1860 Fr. 26,500 abgeworfen, ftieg fie bereits nach drei Jahren über Fr. 30,000 und fant feither nie unter diese Biffer. Es betrugen ihre Ginnahmen :

1870 Fr. 35,000 1871 46,300 1872 49,500 1873 53,000 58,000 1874 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 fie die Salfte der höchsten Rendite diefer Bahnen, welche fich nahezu auf Fr. 60,000 belief, erreichen werde. Denn die Bertehrsverhältnisse der Jurabahn sind denjenigen der Centralbahn durchaus analog, ja in einzelnen Beziehungen ihnen fogar überlegen. Die Hauptlinien der Centralbahn find Bafel-Biel und Bafel-Bern. Much die Jurabahn hat Basel=Biel und Basel=Bern und dazu noch Biel-Neuenstadt und Lyß-Fraschelz. Die Centralbahn befitt außer= dem die schwächern Linien Bern-Thun und Aarburg-Luzern, die ich ungefähr dem Werthe der St. Immerthalbahn und des Jura= induftriel gletchftelle. In den Berkehrsbeziehungen ift die Central= bahn mit der Jurabahn gang analog. Wir haben den großen Tranfit= verkehr aus Frankreich über Delle nach Bafel und zwar auf einer langen Strecke, fie benjenigen von Beft nach Oft. Ich tann noch weitere Angaben machen. Ich nehme auch wieder das Jahr 1876 zur Ber= gleichung an. In diefem Jahr hat die Centralbahn auf ihrem Stammnet von 240 Kilometer 3,150,000 Reisende transportirt. Im Dezember hat fie zwar noch einige Tage die Gauban betrieben, ich laffe dieß jedoch außer Betracht, wie ich auch bei unserer Linie die im Dezember eröffneten Bahnen nicht in Berechnung ziehe. Die Jura= bahn hatte auf nur 180 Kilometer 2,150,000 Reisende, also nur ¹/₃ weniger als die Centralbahn auf ihrem bedeutend größeren Netze. Beziehen wir diese Reisendenzahl auf 240 Kilometer und setzen wir dabei den ungunftigen Fall, es tomme auf den nicht er= öffneten Linien kein größerer Verkehr dazu, als auf den bereits er= öffneten, so erhalten wir eine Reisendenzahl von rund 2,900,000. Beziehen wir ferner den gegenwärtigen Reisendenvertehr der Jurabahn auf ihr ganzes Net (262—264 Kisometer), so erhalten wir 3,150,000 Reisende. Wenn also eine Inseriorität der Jura= bahn gegenüber der Centralbahn vorhanden ift, so besteht fie bloß barin, daß erftere, um den nämlichen Berfehr zu haben, eines Netes von 262 ftatt bloß 240 Kilometer bedarf.

Nun kommt aber noch ein anderer Faktor hinzu, nämlich die Frage: was trägt jeder Reisende der Jurabahn und der Central= bahn ein, m. a. B. wie viele Kilcmeter burchfährt er. Da fommen wir auf gang bedeutende Unterschiede : Während bei ber Centralbahn jeder Reisende 28 Kilometer durchläuft und ihr durchschnittlich, inklusive Gepack, Fr. 1. 45 (im Jahre 1875 Fr. 1. 49 und 1876 Fr. 1. 41) einbringt, durchläuft auf der Jurabahn ein Rei= sender bis jett nur 16-18 Kilometer und bringt ihr bloß Cts. 90 ein. Dabei ift aber zu berücksichtigen, daß wir ein ganz zerftuckeltes Net haben, auf dem ein längerer Parcours nicht möglich ift. Nach der Eröffnung des ganzen Neges werden wir durchschnittlich den gleichen Parcours und Ertrag ber Reisenden haben, wie die Cen= tralbahn. 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 bem 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 Burich=Bug=Lugern überfchritten, wo ein Reisender nur Fr. 1. 28 einbrachte. Und doch find die Ausdehnungen der beiden Nete nicht fo fehr verschieden: Burich=Bug=Lugern hat 65 und Bern=Lugern 95 Rilometer, allein bei letterer Linie mar es das erfte Jahr.

Man glaubt nun vielleicht, es werde der Waarenverfehr der Jurabahn demjenigen der Centralbahn bedeutend nachstehen. Auch hierüber liegen gang fprechende Zahlen vor. Der Waarenvertehr ber Centralbahn betrug lettes Jahr 18,450,000 Zentner. Auf ben 180 Kilometern der Jurabahn beläuft er sich bereits auf 11,200,000 Bentner. Beziehen Sie nun wieder die Zentnerzahl auf die 240 Kilometer der Centralbahn, jo erhalten wir 15,000,000 Zentner, und beziehen Sie fie auf die 260 Kilometer der Jurabahn, fo ge= langen wir zu 16,500,000. Es fteht also bei dieser verhältniß= mäßigen Berechnung die Jurabahn nur um 2,000,000 Zentner hinter der Centralbahn gurudt. Die Jurabahn tennt den Tranfit= verkehr, der ihr zufallen wird, bis auf wenige taufend Tonnen. Wir kennen den mahren Berkehr zwischen Frankreich und der Schweiz. Wenn wir diefe Bertehrselemente, Die jest gar nicht porhanden find, weil wir feine jufammenhangende Linien befigen, hinzufügen, und zwar in gang nüchterner Berechnung, fo gelangen wir dazu, daß in wenigen Jahren der Bertehr der Jurabahn dem legtjährigen der Centralbahn annähernd gleich fein wird, und wenn biefer noch weiter hinabsinken sollte, so burfte es sich fragen, ob ber Jurabahnverkehr benjenigen ber Centralbahn in vier bis sechs Jahren nicht übersteigen werde. Auch beim Waarenverkehr ift der Barcours bei der Jurabahn viel geringer als bei der Centralbahn. Ein Zentner Waare verdient der Centralbahn durchschnittlich Cts. 30, der Jurabahn zur Stunde nur Cts. 14. Sobald aber das ganze Jurabahnnet eröffnet sein wird, wird es auch in diefer Begiehung ber Centralbahn annähernd ebenbürtig fein.

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 Bolk über die Situation dieser wichtigen Unternehmung, in welcher die besten Gelder des Staates Bern stecken, zu orientiren. Ich werde mich nun aber in Bezug auf Daszenige, was ich noch anzubringen habe, möglichst der Kürze besleißen.

Ich halte die Bern-Lugern-Bahn für beffer, als die Rommiffion fie ichilbert. Ich tann des Bestimmtesten erklaren, daß, wenn die Jurabahn die verfügbaren Mittel befäße, um die Bahn zu erwerben, fie feinen Augenblick anftehen murde, 10 Millionen dafür zu geben. 3mar haben Berr v. Sinner und andere Redner gesagt, ich habe in Privatgesprächen und in der Kommission die Sache anders beurtheilt. Herr v. Sinner hat aber eine fleine Lift gebraucht, um meine Aeußerungen auseinander zu halten. Er hat bemerkt, ich habe gefagt, erstens befite die Jura= bahn nicht die nöthigen Mittel zur Erwerbung der Bern-Luzern= Bahn und zweitens liege letztere nicht in ihrem Interesse. Ich habe nun aber diese beiden Buntte nicht in dieser Weiseaus einander ge= halten, sondern ich habe gesagt, Die Bern-Lugern-Bahn liege nicht in unferm Interesse und wir konnen fie nicht erwerben, weil wir nicht die nöthigen Mittel Dagu gur Berfügung haben. Es ift in der letten Zeit auf die Bertretung der Jurabahn Sturm ge= laufen worden, um fie, in der Meinung, es liege dies in ihrem Intereffe, zu bewegen, die Bahn zu übernehmen. Allein die Jurabahn schrad, in Berücksichtigung, daß ihr die Mittel dazu fehlten, bavor zurud und erklarte, diefe Traube hange ihr zu boch und fie fei ihr zu sauer. Im Uebrigen habe ich allerdings darauf auf= merksam gemacht, daß die Bern=Luzern=Bahn nicht in der Zone des Jurabahnverkehrs liege. Es ift mir aber nicht eingefallen zu fagen, wie herr Scheurer es verftanden hat, fie fei ein elender Ratten= Ich habe vielmehr unter Borweisung einer Karte gesagt, nach der Configuration unseres Jurabahnneges, das die Form eines Bapierdrachens hat, fei die Bern-Lugern-Bahn ein Drachen= ichwang! (Allgemeine Beiterkeit). Damit wollte ich fagen, Diefe Linie gehöre nicht in die Berkehrszone der Jurabahn, indem diefe weniger nach Often tendirt. Um die Bern = Lugern = Bahn im großen Transitvertehr tonturrengfähig ju machen, mußte die Abfürzung Zollikofen-Worb ausgeführt werden, mas, wie ich an-

nehme, nach ber Eröffnung ber Gotthardbahn geschehen wird. Wenn ich von der Gotthardbahn gesprochen habe, fo hat herr Scheurer mich auch ba einigermaßen unrichtig verstanden. Ich habe aller= bings gefagt, es werde mahricheinlich Reiner von uns erleben, daß bie Gotthardbahn auf Luzern tommen werde. Darunter habe ich aber die Gisenbahn felbst verstanden und beigefügt, ich sei über= zeugt, die Gotthardbahn werde bis auf Flüelen tommen, von wo bann ber Bertehr auf Schiffen nach Lugern werde geleitet werden. Wird dann aber später die Linie bis auf Immensee fortgesetzt, und fallen in Folge deffen die Trajektschiffe meg, fo wird der Bern= Lugern-Bahn allerdings der Berkehr entzogen, es fei benn, die Linie Immenice=Luzern werde gebaut. Ich glaubte, diese Aeuker= ungen gegenüber Berrn Scheurer richtig ftellen zu follen. Uebri= gens halte ich bafür, es habe weber auf ber einen noch auf ber andern Seite die Absicht obgewaltet, ein Wort anders zu deuten, als es gemeint war.

Wenn Sie einen Blick auf den Verkehr der Vern-Luzern-Bahn wersen, 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 wesenklich bessern wird, und wenn man bedenkt, daß in Folge der Pariser Weltausstellung sich im nächsten Jahre ein kolossaler Reisendenstrom in die Schweiz wersen wird, so können wir nicht daran zweiseln, daß schon im Jahr 1878 die Bahn mehrere tausend Franken per Kilometer abwersen wird; nach meiner Ueberzeugung wird sich da der Ertrag auf Fr. 15,000 per Kilosmeter ktellen.

Ich will nicht weitläufiger fein. Ich wurde es vom Stand= puntte des Staates, vom Standpuntte der Jurabahn außerordent= lich bedauern, wenn die Bern=Lugern=Bahn in andere Sande über= geben würde. Ich brauche Ihnen wohl nicht zu fagen, daß da per= fönliche Fragen absolut feine Rollen spielen. Denn die Jurabahn wird für den Staat verwaltet und diefer hat einen fo maggebenden Einfluß auf die Unternehmung, daß er sowohl in personlicher als in fachlicher Beziehung jederzeit die Berhaltniffe verandern fann, wenn er dies wünscht. Es fommen also die Bersonen, welche qu= fällig (im Grunde gegen ihren Willen) bei der Jurabahn betheiligt find, da nicht in Betracht. Ich wurde den Uebergang der Bern-Lugern=Bahn in andere Sande bedauern, weil offenbar ein langeres Net immerhin eine größere Machtentfaltung, einen größern Ginfluß ber betreffenden Berwaltung, resp. bem Staate fichert, als wenn das Ret 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, jo daß nicht zu befürchten ift, der Verkehr werde abnehmen. Ich würde es bedauern vom Standpunkte der Jurabahn, welche bedeutende Ausgaben auf ihre Schultern genommen hat, um die Bern= Lugern=Bahn zu administriren, Ausgaben, welche theilweise nicht in gleichem Dage fruchtbar gemacht werden fonnten, wenn bie Ausdehnung des Neges fleiner mare. Die Jurabahn fonnte in ihren allgemeinen Roften nicht dasjenige ersparen, mas die Bern= Lugern-Bahn dazu beiträgt. Es find also hier allerdings dirette und indirette Gründe vorhanden, welche es die Jurabahn munichen laffen, daß Bern die Linie Bern-Lugern erwerbe. Diefe Grunde fallen aber nicht fo fehr in's Gewicht, daß ich fagen konnte, es fei die Frage für die Jurabahn eine Lebensfrage.

Ich würde es aber auch vom Standpunkt des Staates bebauern, wenn wir, nachdem wir dahin gekommen sind, ernten zu können, was wir gesäet haben, nun das große Werk, das wir sertig geschaffen haben, mit Einbuße unseres ganzen Einsatzes auf's Spiel setzen, ihm den Rücken kehren und es dem Gegner überlassen würden, der es in antibernischem Sinne ausbeuten würde. Die Centralbahn war die einzige Gesellschaft, welche die Bahn übernehmen wollte. Die Nordostbahn hätte ein enormes Interesse gehabt, 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 beisügen, daß, als es dementirt wurde, daß die Nordostbahn sich zur Uebernahme des Betriebes bereit erstart 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 Vern nicht Krieg ansangen.

Ich würde den Uebergang der Bern-Luzern-Bahn in die Hände der Centralbahn auch bedauern mit Rudficht auf die Solidarität, welche zwischen den verschiedenen Landestheilen gegenwärtig auf Grundjage der bisherigen Gifenbahnbeschlüffe exiftirt. Es besteht da ein moralisches Band, welches bedeutet, daß in Gifenbahnsachen im Ranton Bern Giner für Alle und Alle für Ginen einstehen. Wenn Sie nun diese Solidarität, dieses moralische Band zerreißen, indem Sie das bernische Netz zerstören und die seit 23 Jahren befolgte Politik verlaffen, fo wird eine beillofe Berwirrung in unfern innern Buftanden entstehen und unfer Unsehen nach Außen jedenfalls nicht gewinnen. Wir haben aber unfer Unfehen nothig in der Gidgenoffenschaft; benn wir wünschen Alle, daß die Centralisation ber Gisenbahnen fomme, und daß dabei der Kanton die Früchte seiner Opfer im vollen Mage genieße. Wenn ber Ranton Bern fein Unsehen nicht aufrecht erhält, so wird er in solchen Fragen nicht mehr bas erfte und das lette Wort fprechen können, sondern es wird dieß von anderer Seite geschehen. Ich mag also die Sache beurtheilen wie ich will, fo glaube ich nicht, baß wir bas Recht haben, die Bahn fallen gu laffen. Die Gründe habe ich Ihnen angegeben; wir wollen fie bem Bolfe mittheilen, und ich bin überzeugt, daß das Bolf uns verftehen wird! (Rauschender Beifall.)

Der Herr Präsident bricht hier die Verhandlungen ab und setzt zu Wiederausnahme derselben eine Nachmittagsitzung an auf 3 Uhr.

Schluß der Sitzung um 12 3/4 Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

Dritte Situng.

Freitag den 9. Februar 1877. Nachmittags um 3 Uhr.

Unter bem Borfitze bes herrn Prafidenten Sahli.

Tagesordnung:

Anfauf der Gisenbahnlinie Bern=Luzern.

(S. Seite 38 und 71 hievor.)

v. Wattenwyl. Nach dem ausgezeichneten und ausführlichen Botum des Herrn Jurabahndirektor Marti ist es einigermaßen unbescheiben von mir, Ihre Ausmerksamkeit noch für einige Augenblicke in Anspruch zu nehmen. Ich wage es dennoch, weil ich einerseits nicht gerne stillschweigend hinter bem Botum 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 Nathes; 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 Wöglichsteit, daß dem verlornen Geld noch mehr nachgeworsen wird.

Als ich vor fünf Vierteljahren die Ehre hatte, in die Elferkommission gewählt zu werden, hegte ich noch die Hossennung, die Bahn sei zu retten, da ich glaubte, es werde sich ein Mittel sinden lassen, den Geltstag zu verhindern. Ich sand aber das Mittel vom ersten Tage an entschieden nur darin, daß man eine ofsene Botschaft an das Bolk richte, um ihm den wahren Sachverhalt auseinanderzusetzen und zu beweisen, daß die Regierung in der Borschußangelegenheit, 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 sessegalten und in der Dezembersitzung von 1875 ausgesprochen, und meine Herren Kollegen der Kommission werden mir das Zeugniß geben, daß ich immer diesen Standpunkt vertreten und immer gefragt habe, od es nicht der Fall wäre, mit der Vorschußangelegenheit vor das Bolk zu gehen. Man hat mir aber geantwortet, es sei nicht opsportun, und ich habe es mir gefallen sassen

Man hat längere Zeit mit ben Luzernern verhanbelt, aber biese Verhandlungen sind in's Wasser gefallen und auch die mit den Obligationären gepflogenen ohne Ersolg geblieben. In Folge dessen ist es so weit gekommen, daß der Geltstag hat erkannt werden müssen. Es ist eine eidgenössische Schatzungsekommission ernannt worden; diese hat die Vahn auf eirea 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 beiben Rechnungen richtig seien, um so mehr, als die eidgenössische Schatzungskommission als eine unparteiische gekten mußte, da kein Berner darin war, und ich fand eine um so größere Garantie auch darin, daß die beiden Schatzungen ungefähr miteinander übereinstimmten.

Darauf gestützt, hat man den Obligationären neue Propositionen gemacht, diese sind aber wieder in's Wasser gesallen, und der Große Rath ist in den Fall gekommen, die Fünferkommission zu ernennen mit dem Austrag, die Bahn nach Pflicht und Gewissen, unter Vorbehalt der Ratissiation durch den Großen Rath und das Bolk, 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 außegetheilte Finanzbericht der Regierung gekommen. Ich habe darin mit Schrecken gelesen, daß wir vor einer flottanten Schuld von nahezu 7 Millionen und vor bedeutenden Desiziten 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 bem Herrn Jurabahnbirektor Marti einsverstanden, daß die Sünden der Centralbahn gegenüber dem Kanton groß sind, und habe keine Sympathie für diese Gesestellschaft, deren Mangel an gutem Willen ich zu verschiedenen Malen zu beurtheilen Gelegenheit gehabt habe. Ich sähe das her die Bern-Luzern-Bahn lieber in den Händen der Jurabahn, als der Centralbahn. Aber es fragt sich, ob wir ein so großes sinanzielles 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 kausen und dieses Opser bringen, so unterziehe ich mich; aber ich will die Berantwortlichkeit nicht tragen, eine Ausgabe empschlen zu haben, die nach meiner Ueberzeugung möglicherweise eine sinanzielle Katastrophe zur Folge haben könnte.

Ich stelle zu dem Antrag der Minorität das Amendement, demselben den Zusatz beizufügen, daß der Große Nath die Ratissisation des Kauses verweigere.

Schmib, Andreas. Sie haben in der letzten Sitzung eine Kommission niedergesett with Auftrag, an der Steigerung der Bern-Luzern-Bahn Town bie Interessen des Kanstons dabei nach in Gewissen zu wahren. Ich din mit Andern Mitalie townmission gewesen, und Sie werden begreisen, Präsidenten wenigstens auch noch ein Mitglied derzeinen his auf die heute vorliegende Summe gegangen ist. Der Hert Präsident der Elsertommission, der zugleich auch Präsident der fünfgliedrigen Steigerungskommission war, hat Ihnen zwar allerdings in seinem Napport 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, baß diese Schatzung jedem Käuser, sei er, wer wolle, also z. B. einem beliebigen Spekulanten, 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 Schatzung; ich din 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 reben will, daß die Ehre des Kantons engagirt sei, so sei gerade hier ein solcher Punkt. Wir dürsen um der Ehre des Kantons willen nicht zugeben, daß nur dies der reelle Werth der Bahn sei. Wir haben vor einigen Jahren eine Aktiensgesellschaft gründen helsen und in ein Unternehmen von 90 Kilometer Bahnlänge eine Bahn von 30 Kilometer eingeworsen, wobei wir dieser Bahn einen Werth von 6 Millionen gaben. Entweder nun haben wir damals diese Gesellschaft betrogen und ihr falsche Fonds eingeworsen, oder dann ist die ganze dreimal so lange Bahn mehr als 6 Millionen werth. Dies ist das erste Wotiv, das die Kommission bestimmt

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, dis sie ihren Kapitalwerth verzinst, daß dieß erst im Jahr 1885 der Fall ist. Aber wir haben noch andere Interessen zu berücksichtigen als diesen Zinsaussall, den die Bahn allerdings in den ersten Jahren für uns nach sich ziehen wird.

Wenn unfer Herr Direktor der Jurabahnen heute nicht anerkennen will, welchen Nutsen diese Linie für die Jurabahn habe, so begreife ich seine Stellung sehr gut. Er will sich als verantwortlicher Verwalter der Jurabahnen nicht den Voden unter den Küßen wegziehen und kann daher nicht zuseben, daß man meine, es sei der Jurabahn der Lebensnerv durchschnitten, wenn wirklich dieser Kauf, was ich nicht glaube, vom Volke sollte verworsen werden. Er hat heute gesagt, er glaube, die Jurabahnen seien lebenssähig, auch wenn ihnen die Vern-Luzern-Vahn nicht zum Betried übergeben werde, und es ist klar, daß Ihnen der Jurabahndirektor nicht sagen kann, daß seine Gesellschaft, wenn man ihr die Bern-Luzern-Vahn entziehe, schachmatt da liege und das Gewehr strecken müsse, wie andere in diesem Moment. Ich respektive diesen Standpunkt des Verwalters unserer Millionen; aber gehen wir heute unseren Weg, nehmen wir, was auf der Hand liegt und helsen wir nicht einen Nagel in den Sarg unserer Eisenbahnbestredungen schlagen, die wir dis heute, wenn uns schon hie und da ein Unglück traf, im ganzen mit Glück durchgesführt haben.

Ich bin zwar kein Nechner, daß ich Nentabilitätsberechnungen machen könnte; aber wenn wir von Zahlen reben
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 hinreiche, um den enormen Mehrwerth außzudrücken, den der Ankauf der Bern-Luzern-Bahn
für die Eristenz der Jurabahn hat.
Ich begreife, wie gesagt, daß die Position von Herrn
Jurabahndirektor Marti nicht hat gezeichnet werden können;

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

später an die Gotthardbahn, dies Momente find, vermöge beren erft eigentlich die Jurabahn im Konzerte der großen Gifenbahngesellschaften mitfpielen kann. Wenn die Jurabahn auf diese Weise an die Nordostbahn, Westbahn, Centralbahn, Gotthardbahn u. f. w. Anschluß hat, so wird sie bei Abschließung von Konkurrenzverträgen nicht nur an eine ober an die nächsten Gesellschaften gebunden sein, sondern sie wird auch die Hulfe von weiter gelegenen Nachbarn bis in die Oftschweiz und bis nach Romanshorn in Anspruch nehmen können. Wenn Sie unferem bernischen Gisenbahnnet biefe 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, das dürfen wir denn doch auch von dem sehr bedächtigen Direktor der Gisenbahnen des Jura verlangen, daß diese Gesellschaft uns für den Mehrwerth ihrer Bahnen auch wieder irgendwelche Gegenleiftungen mache, und daß fie uns wenigstens die erften Sahre, 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 mürde, so würde sie und Fr. 95,000, respektive Fr. 50,000 per Jahr ersparen, und es würde damit die Million Mehranssgabe verzinst sein. Das ist wenigstens der Standpunkt, den ich in der Kommiffion eingenommen habe, zu fagen: die Bahn hat über ihren reellen Werth hinaus noch so und so viel Mehrwerth für uns, und dieser kann ohne irgendwelchen Schaben von den Jurabahnen verzinst werden.

Ich komme noch auf einen andern Punkt, der nicht nur ben 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 ift, wenn die Bern-Luzern-Bahn in die Hände der Centralbahn kommt, barum, weil es gerade die Centralbahn ist, sondern ich suche das Unglück barin, daß diese Linie in die gleichen Sande kommt, welche die zwei andern Abzweigungen nach Thun und Morgen= thal befitt, daß außer biefen zwei Armen, welche ben ganzen alten Kanton umfpannen, auch noch die Mittellinie in ben

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 Gefellschaft 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 Jurabahnen muffen in Luzern Anschluß an die Nordostbahn und den Gotthard bekommen, fage ich: die Entwicklung unferes Gisenbahnnetzes im Zwischenland ift nur bann möglich, wenn die betreffenden Bahnen zwei verschiedene Linien verbinden fönnen. Wenn Sie daher heute die Linie Bern-Luzern dahin geben, so machen Sie jede Eisendahnbestrebung im Innern ummöglich, und wenn nicht der Staat diese Linien aus eigenem Gelde baut, so werden Sie keine Gemeinde und keine Ge= sellschaft mehr finden, welche dazu helfen wird, die gleiche

Bahn im Innern durch neue Glieber zu verbinden; benn Sie werden boch nicht glauben, daß die betreffende Gefellichaft selbst ein Interesse daran habe, zwischen den verschiedenen Ortsichaften an ihrer Bahn eine Verbindung durch eine kurzere

Linie herzustellen.

Diese Grunde glaubte ich kurg fkizziren zu follen, um Ihnen zu zeigen, daß Sie hier in diesem Moment über die Entwicklung unferes kantonalen Gifenbahnwesens entscheiben, und wem 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 Bolk darüber auf-klären, was für einen Grund wir eigentlich haben, heute nicht schwach zurückzutreten und diese Ausgabe von einigen Millionen nicht als Schwindel zn bezeichnen.

Noch einen Grund darf ich nicht übergehen, und ich be= tenne offen, daß er mir fehr nahe liegt. Sie wiffen, daß die Obligationare 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 bes alten und vielleicht auch des neuen Kantons gezeichnet sind. Diese sind jener Bereinigung 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 Obligationare hin, wenn der vorliegende Antrag verworfen wird? Diese sind dann um ihr Obligations= kapital gebracht, und glauben Sie, daß dieselben im Falle der Verwerfung nachher mit den andern Obligationären zu einer Gesellschaft zusammentreten burfen? Es ist schon an vielen Orten ausgesprochen worden, daß diese nicht beige= tretenen Obligationäre gestraft werben sollen. Sie werben es also in diesem Falle schwer büßen mussen.
Und glauben Sie, daß es im Falle der Verwerfung durch

bas Volt irgendwie möglich sei, auf biese Sache zurückzukommen? Wer die Sache nüchtern überlegt, wird einsehen, daß damit die ganze Angelegenheit für den Kanton entschieden ist und berselbe nicht mehr aufkommen kann. Sie werden boch 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 werbe ihn schließlich zulassen, aber wie? Man wird die Raution noch höher stellen, und heißt dann das gespart, wenn man heute 150,000 Franken und das nächste Mal 1/2 Million auf's Spiel sett, um auf einer Steigerung zu bieten? Ich glaube, bas heiße, bas Geld ohne Zweck fortwerfen; benn ohne eine folche hohe Raution werben Sie nie mehr zugelaffen werden.

Man sagt, man könne nachher auch noch mit den Oblisgationären verhandeln. Allein diese sind getrennt. Die einen sagen: Wir wollen und können nichts mehr mit euch aufangen, benn euer Bolk läßt euch im Stich. Wenn fie aber auch noch einmal zu Unterhandlungen sich herbeiließen, glaubt man, man könne, wenn man heute kleinmuthig zurücktritt, später bem Bolke noch einen Borschlag zum Entscheid vorlegen, und wenn auch eine halbe Million ober eine Million Unterschied dabei ware? Ich glaube, da ware die Ehre des Volkes engagirt: es würde nicht mehr mitmachen, sondern nachdem es einmal verworfen hat, auch das zweite Mal verwersen und es thäte Recht baran. Seien Sie also überzeugt, daß, wenn die jezige Volksabstimmung die Sache verwirft, sie für immer verworsen ist, und daß wir diesen Fehler nicht mehr gut machen fönnen.

Das sind die Voraussichten in biefer Angelegenheit, die sicher jedem Patrioten schwer auf dem Berzen 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 hunderttaus

send Franken zu riskiren.

Ich kann nicht anders, als zum Schluß noch ein Bebenken zu äußern. Mir scheint benn doch, daß diese Differenz von 1 oder $1^1/_2$ 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 salsch ahne, wenn ich glaube, es solle der jezige Finanzjammer dazu benutzt werden, um ein zweites 1850 heraustweschen. (Beisall.)

Ich empfehle Ihnen bringend die Anträge der Kommisssionsmehrheit und fordere Jeden auf, der damit einwerstanden ist, sein Möglichstes zu thun, um das Volk über die Sachslage 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 bas der Große Rath und bas Publikum, und beghalb nennt man bereits unfern Gottlieb den richtigen Jeremias Gotthelf in Gifenbahnfachen. Wenn Berr Dtt beute zu boberen Resultaten tommt, als früher, fo liegt der Grund theilweise darin, daß, wenn man einen Wegenstand lieb hat und verlieren foll, der Werth beffelben steigt. Unsere Rechnungen beruhen auf den gleichen Grundlagen, wie früher, nur find bie verschiedenen Faktoren etwas beffer aus= genutt und etliche neue Faktoren beigezogen worden. Zu Gunften ber neuen Rechnung spricht auch noch ber nicht mit einbezogene Ginfluß ber Gotthardbahn. Wir fonnen überzeugt sein, daß biefe Bahn einmal erstellt werden wird, vielleicht erft nach uns, aber einmal jedenfalls, und bann wird unbedingt die Rentabilität ber Bern: Lugern Bahn eine bedeutend höhere fein. Wenn die Gotthardbahn erstellt wird, wird ber Kanton Bern jedenfalls bagu helfen muffen, auch ohne Bern-Lugern=Bahn. Diefe Schreckschuffe berühren uns also nicht, und sie schrecken auch unsere Gegner nicht, welche die Bahn kaufen wollen. Mit dem Ankauf der Bahn burch den Kanton find aber natürlich die Atten unseres Gisen= bahnwesens noch lange nicht geschlossen, es mussen auch die Bufahrten zu diefer Bahn gebaut werden, die Linien Thun-Ronol= fingen und Burgdorf-Langnau, und zwar ebenfalls burch ben Ranten Bern und nicht burch 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 Boraussetzungen derselben als gegründete, nicht zu optimistische anerkenne. Aber nicht nur die Kommission acceptirt sie, sondern auch unsere Gegner, die Centralbahn und die Basser Herren. Sie würden die Bahn um diesen Preis nicht sahren lassen, und was sie ihnen werth ist, das ist sie uns auch werth, und noch mehr. Auch die Bertreter der Jurabahn, dieser sehr gut geführten Unternehmung, acceptiren unsere Rechnungen. Die Leiter derselben sind allerdings Berner, aber sie haben auch mit ihren Kreditoren in Basel und Frankreich zu rechnen, und wenn sie uns nun noch günstigere Offerten machen, als wir glaubten hoffen zu dürsen, so thun sie es, weil sie ein gutes Geschäft damit zu machen glauben.

Man hat Sie bereits barüber aufgeklart, von welch' eminenstem Interesse der Besit bieser Bahn für den ganzen Kanton ift, sowohl vom nationalökonomischen als vom eisenbahnpolitischen Standpunkt aus, sowohl für das ganze bernische Bahnnet, als speziell für die Jurabahn, die dadurch den Anschluß an den Gottshard gewinnt; ich will daher hierüber keine weitern Worte machen.

Ich habe letten Sommer und Herbst wiederholt Gelegenheit gehabt, diese verhöhnte, verleumdete und mit Absicht schlecht gemachte Bern-Lugern-Bahn zu begehen, wobei ich mich unwillfürlich

einer von herrn beg erfundenen Bezeichnung biefer Bahn erin. nerte, bie in frembe Beitungen übergegangen ift, und bie man, freilich vergeblich, in's Frangofifche und in's Deutsche zu über= setzen gesucht hat. Run, diese so sehr verleumbete Bahn ist eine der bestgebauten der Schweiz. Was wir damals noch auszu= feten hatten, ift jett fertig erftellt, die Wilbbache find ausgezeichnet und nach einem foliben Spftem eingebammt und bie Bahn vor Hochwasser vollständig gesichert. Freilich außerorbentlichen Kata= strophen wird fie fo wenig tropen können als irgend etwas in ber Welt, fo wenig als herr heß felbst fich vor folden Rata-ftroppen schüten kann. Aber bie Boschungen, die bamale gerutscht waren, find jest tonfolibirt, entwäffert und aufgeforstet. Die Hochbauten find alle folid erstellt, ohne Lurus, aber in einem gefälligen Style, ber fich in feiner Schlichtheit bem Charatter bes Gelandes fehr gut anschmiegt, gut gebaut und gut unter= halten. Und wenn bis jest noch niemand bes technischen Ber= sonale, das an der Bahn gearbeitet hat, ehrenhaft ermahnt hat, fo will ich im gleichen Moment, wo man fein Werk verleum= bet, in ehrender Weise seiner gedenken und speziell Derer, die bis zum letten Augenblick bort ausgeharrt haben. Es hat mir leib gethan, benten zu muffen, bag biefe fcone, mit bernischem Gelb und bernischem Schweiß gebaute Bahn uns entriffen werben und in die Bande einer Befellschaft tommen foll, von der man nicht gewohnt ift, die Intereffen des Kantons versochten zu seben.

Man hat Ihnen gezeigt, daß bas Gelb, bas in ber Bahn liegt und noch hineingelegt werben muß, mit der Zeit eine be= ftimmte wenn auch schwache Rente abwerfen wird. Es find aber noch andere Gründe da, die für die Erwerbung ber Bahn fprechen und ber Berichterstatter ber Rommiffion hat fie bereits auseinandergesett. Es ift bier wiederholt erklart worben, daß aller= binge viele ber in ber Bahn angelegten Privatgelber eingeschoffen worden find in ber festen Ueberzeugung, daß die Rantone Bern und Lugern für bas Unternehmen garantiren. Bom rechtlichen Standpunkt freilich find bie Rantone ihrer Saftbarkeit losgefprochen worden, nicht aber vom moralischen. Es haben viele Finangkonsortien Gelber in die Bahn eingeschoffen, bei benen fich Ginlagen von Wittwen und Baifen befanden, und wenn wir nun die Bahn zu ben Bedingungen ankaufen, nach benen wir fie bezahlen follen, fo bekommen biefe Obligationare wenigstens einen ichonen Theil ihrer eingelegten Ersparnisse gurud, und es ift bann boch der Aluch von bem Ranton Bern meggenommen, daß er, ber große Ranton, aus bem Unglud von Mitburgern Rapital ge= schlagen hat. Der Kanton Luzern, der vorhin so ehrend erwähnt worben ift, bat, wie es icheint, ein minder feines Befühl. Es find bas Befchmadsfachen; aber jebenfalls konnen wir bie Sache übernehmen auch ohne ibn.

Sie sehen an der Front des Museumsgebäudes in Bern die Bilbsäule 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 Erlanbung der Waadt, zum gleichen Zweck verschiedene große Geldsummen zurückerstatten wolle. Da gab er zur Antwort: "Ich, Hans Franz Nägeli, ich b'häbs." Diese alten Berner sind todt; 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: Hie gut Bern allwhl! (Beisall.)

Stämpfli, Bankpräsibent. Ich werbe mich auf wenige Bemerkungen beschränken. Zunächst halte ich meinen Grundsatz seis, haß Eisenbahnen nicht Privatunternehmungen, sondern öffentsliche Unternehmungen sind, so gut wie Straßen. Wir haben im Kanton seit Anno dreißig bis und mit jett bei 40 Millionen

Franken für neue Straßen ausgegeben, die dem Fiskus nichts rentiren, aber den Volkswohlstand und die Verkihrszunahme unsendlich befördert haben. Erakt gleich also betrachte ich die Eisenbahnen und bedaure immer noch bis auf den heutigen Tag, daß man die Eisenbahnen überhaupt jemals als Gegenstand der Prisvatindustrie erklätt hat. Indessen es ist geschehen und kann nicht

ungeschehen gemacht werben.

Eine zweite Bemerkung betrifft bas Berhaltnig ber Stadt Bern zu ben Gisenbahnen im Kanton. Ich bin zufällig Bertreter ber Stadt Bern und ich fann nicht umbin zu bedauern, obicon ich bamit Niemanden einen Borwurf machen will, daß die Bertreter ber Ctabt Bern nicht im hochften Grade fich Glud munschen zu ber ganzen Entwicklung, welche die sogenannte Fortschritts= partei, ich will nicht fagen feit 1830, aber feit 1846 bewirkt bat. Dhne diese Fortschritts= ober raditale Partei hatten wir in den Johren 1846 und 1847 feine Spur von Bundesreform gehabt, und Bern mare nicht Bundesfit geworden, fondern ber Git ber breiörtigen, alle zwei Jahre ihren Wohnort wechselnden Tagfatung geblieben. Bern hatte bann allerdings nicht bei Fr. 1,800,000 für das Bundesrathhaus ausgeben muffen. Aber wenn man auf ber antern Seite anfieht, mas Bern burch bie Erwerbung bes Bundessitzes gewonnen hat, so ift es eminent. Bare ber Bundes: fit nach Bofingen verlegt worden, wie von einer Geite tenbirt wurde, ober nach Burich, wie eine andere Richtung wollte, fo mare Bern bie reine Detailframerftabt geblieben, die fie fruber gemefen ift. Die Bertreter ber Stadt Bern haben fich alfo in diefer Richtung nicht zu beklagen.

Was ist nun seit jener Periode gegangen? Wem hat man bas Eisenbahnnet im Kanton Bern zu verdanken? Jedensalls auch der Fortschritts- oder radikalen Partei. Blösch hat im ersten Ansang auch mitgeholsen. Er und ich waren einig, man müsse Gentralbahn unterstützen, zu einer Zeit, wo sie für sich nicht mehr lebenssähig war. Auch die Stadt Bern hat getreu und redlich mitgeholsen. Aber wem ist die spätere Entwicklung der Eisenbahnen im Kanton zu verdanken? Es war Ansangs beabssichtigt, daß die Eisenbahn von Solothurn über Lyß und Paherne nach Lausanne und Iserten 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 Berdienst der radikalen Partei, wobei die Ostschweizer mithalsen.

Später kamen bie übrigen Eisenbahnfragen, und ohne die radikale Partei hätten wir, wie heute herr Marti sehr deutlich auseinandergesetht hat, die Linie Biel-Bern, die Jurabahn 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 lebensdigen Wegend 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 bamit erakt gleich. Einzig durch die Linie Bern-Langnau ist Bein mit dem Emmenthal in Berbindung gekommen, sonst wäre möglicherweise Burgdorf Hauptmarkt des Emmenthals geworden. Jeht aber ist dieser Markt weggefallen, und das ganze Oberemmensthal kommt nach Bern und hilst durch den Berkehr von dort und zurück zur Berbesserung der Krämerstadt. Man soll also als Berstreter der Stadt Bern — ich bin auch einer, aber ich habe die Interessen des Kantons im Auge — sich hüten, der sogenannten Fortschritts- oder radikalen Partei vorzuwersen, sie habe die Fisnanzen des Kantons ruinirt.

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

hatte bie Militargebaube in Thun erweitert, und bas hatte ben Ranton viel weniger gekostet, ale bier in Bern für 4 Millionen neue Anftalten anzulegen. Und diefe Gebaube find fur bie Stadt Bern wieber von eminentem Intereffe. Gie hat bamit Stallun= gen für 400 Pferde, also natürlich auch die gehörige Benutung biefer Stallungen burch Artillerie- und Ravalleriefchulen, eine Raferne für 1800 bis 2000 Mann, mahrend bie in Thun nur 1200 bis 1500 Mann faßt, und ein neues Beughaus gur Aufnahme eines Artillerieparks und anderen Materials, wie kein zweites in ber ganzen Schweiz eriftirt. In Folge biefer Reufcopfungen finden in ber Stadt viele Umbauten, Berfconerungen und Neubauten ftatt. Das gange alte Zeughaus ift baburch frei geworben, und biefes Quartier bes alten Zeughauses und ber alten Raferne wird mit ber Zeit munderschön werden, und Bern eminent badurch gewinnen. Deshalb ift es wiederum unbillig, wenn ein Bertreter der Stadt Bern in diefer Beziehung über Finangruin flagt.

Wir haben, ferner auf der Großen Schanze die neue Entbinbungsanftalt, ein großes Gebäude für die Jurabahnverwaltung und das neue Observatorium errichtet, Alles auf Kosten des Kantons, respektive der Jurabahngesellschaft. Meint ihr, das sei gleichgültig für die Stadt, ob solche neue Gebäude und Anlagen entstehen oder nicht. Nein, das macht gutes Blut und Leben

burch vermehrten Befuch der Stadt von Augen.

Ich wiederhole nochmals: Es ist mir unbegreiflich, daß ein Bertreter 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 Aussührung kommen werden. Die Inselspitalfrage muß, wie heute Herr Scheurer bereits angedeutet hat, zur Lösung kommen, indem diese Anstalt reerganistrt und erweitert oder verlegt werden muß. Endlich werben auch die Hochschuls und Kantonsschulgebäude neu errichtet werden müssen. Aber Alles das wird kein konservativer Finanzigammer aussühren, 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 Bertretern überhaupt nicht begreisen, wenn sie tiesen sortschrittlichen Bestrebungen im Kanton entgegentreten.

Ich gelange zur weiteren Schlußfolgerung: was ist eigentlich bie Stadt Bern den Landestheilen schuldig? Sie sagt: wir in der Stadt Bern sind befriedigt, wir haben unser Eisenbahnuch 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 geben, die Landestheile unterhalten die Stadt. Man sagt zwar, die Stadt zahle einen Drittel der Einkommensteuer des Kantons. Warum? Weil alle großen Anstalten, Finanzanstalten zc., dier vereinigt sind, und weil sie, ich gebe dieß zu, an Kapitalien allerdings reicher ist. Daraus soll aber die Stadt Vern keine Ansprüche herleiten, sie soll im Gegentheil Gott danken, daß sie so viel zahlen kann und zahlen muß. Die Stadt Vern soll also gegenüber den andern Landesztheilen billig sein. Wenn sie sagt: nous sommes satisfails, jeht mögen die Andern machen, was sie wollen, so ist das eine schlimme Bolitik.

Was brittens 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 die drei Jahre, so wird der Bund den Betrieb der Bahnen übernehmen; ich will nicht sagen, er werde sie zurückaufen. Ich setze voraus, der Sit diese großen Eisenbahnbetriebs werde auf Bern kommen. Dieß wird auch wieder neuen Zusluß bringen, und ich hoffe und wünsche es auch für die Jurabahn, welche glücklicherweise ihr Verwaltungsgebäude auf der Großen Schanze so groß angelegt hat, daß dann hoffentlich diese ganze zentralisirte Verwaltung darin Plat sinden

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

Nun fommt die lette Rudfict gegenüber bem Auslande. 3d will nicht von ber finanziellen Chre 2c. fprechen, fonbern ich will nur fagen, wie wir gegenwärtig gegenüber bem Auslande fteben, namentlich gegenüber Frankreich. Frankreich hatte früher immer ben größten Berkehr mit uns. Im Jahre 1873 find von der frangösischen Nationalversammlung neue Konzessionen an bie frangofische Oftbabn ertheilt worden, welche mefentlich ben 3med hatten, die Linie, weil bas Elfag von Frankreich abgetrennt ift, westlich von den Bogesen nach der Schweiz zu führen. In Folge dieser Konzessionen erhalten wir eine absolut fürzeste Linie nach Belgien und dem Kanal, fo daß z. B. Belgien nicht mehr über Roln und durch bas Glfag fahren wird. Dieg ift für uns ein wichtiger Faktor. Der gange Guterverkehr aus England, Belgien, ber Champagne und fogar aus Baris wird über biefe Linien geben, für welche bie Rongeffionen, wie gefagt, ertheilt nnd welche in Ausführung begriffen find. Gin zweiter Buntt betrifft die Befangon-Morteaubahn, auf welcher nun die Arbeiten auch begonnen haben. Ge wird baber ber Bertehr aus bem gan= gen Burgund über Locle, Chaurdefonds und bas Et. Immerthal geben. Angesichts folder Berfpettiven haben wir beute teinen Grund, den Kabenjammer zu haben. Bum Schluffe noch bie Bemerkung: Ich glaube, bas Bernervolt werbe nicht Rein fagen, wenn wir den Muth haben, Ja zu fagen. Diesen Muth follen wir haben, bann geht bie Sache gut. (Beifall.)

v. Sinner, Berichterstatter ber Minberheit der Kommission. Ich will Ihre Ausmerksamkeit 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 Ausmerksamkeit 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 Anssichten und unsere Stellung ausgesprochen worden sind. Ich glaube, ich sei es der Winderheit schuldig und auch mir selbst als Vertreter der Stadt Vern, nachdem Herr Stämpssi deren Stellung mit ziemlich scharfen Worten kritisirt 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 Jufunft sestgewurzelt ist; denn es ist für uns Alle, die wir so sehr an dem Wohlergehen der Jurabahn interessirt sind, eine Beruhigung, dieß zu sehen. Ob die Berechnungen alle richtig sind, und ob die Jahlen auf richtigen Prämissen beruhen, erlaube ich mir nicht zu bezurtheilen. Wenn aber im Volke und auch in unsern Kreisen vielsache Bennruhigung herrscht über die sinanzielle Jukunst der Jurabahn, kann man dieß Niemanden verargen in einem Augenblicke, wo man sindet, daß alle Eisenbahnen im Inzurd Aussande den Kredsgang gehen. Wenn das wirklich eintritt, daß die Jurabahnen einzig und allein stetig vorwärts gehen, wollen wir basür dankbar sein, und den Männern,

bie 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 jest nicht $8^{1}/_{2}$ Million geben wolle; denn dies komme ungefähr auf's Gleiche hinaus. Männer, die, wie Herr Marti, an der Spike von großartigen Unternehmen stehen, gewöhnen sich allmälig an Millionen, unsereiner aber, der nicht in solchen großen Dimensionen lebt, hat noch einigen Respect vor $2^{1}/_{2}$ 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, 21/2 Millionen mehr zu geben.

Bor Herrn Marti hat der Herr Finanzdirektor die Stellung ber Minorität mit einigen Worten berührt und wollte dem Vorwurf entgegnen, als habe er die Finanzlage in seinem Berichte allzurosig dargestellt. Mit meinen baherigen Aeußerungen wollte ich burchaus nicht sagen, er habe sie zu rosig darstellen wollen dadurch, daß er irgend welche Zahlen nicht ganz richtig angegeben oder etwas verborgen habe, mas hätte angeführt werden sollen. Ich habe mir nur die Bemer= kung erlaubt, es sei eigenthümlich, daß der Herr Finanzdirektor, nachdem er die Finanzlage des Kantons dargestellt, wie sie ist, schließlich sich babin ausspreche: wir sehen aus diesen Auseinandersetzungen, daß die Lage bes 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; benn er, ber in erster Linie bafur ba ift, für die Finanzen bes Kantons zu forgen, wird diesen Glauben in der nächsten Zeit sehr in Unwendung bringen können. Der Herr Finanzdirektor hat aber auch gesagt, er bedaure im Interesse des Staates, daß man so viel von der Kinanglage spreche, er bedaure, daß in ber letten Sitzung man von einem Mittel gesprochen habe, welches er schon seit langer Zeit brauche, von den Solawechseln, von benen gegenwärtig 6 Millionen herumspazieren. Ich mache barauf aufmertsam, daß, wenn ein Austunftsmittel zwar bequem, aber versassungswidrig ift, es Pflicht der Behörden ist, darauf hinzuweisen. Herr alt= Finanzdirektor Scherz erinnert sich, daß er in dieser Richtung manchen Kampf im Großen Rathe burchfechten mußte. Noch lettes Jahr hat die Staatswirthschaftstommission von sich aus bezügliche Unträge geftellt. Wenn daher von unferer Seite neuerdings darauf aufmerksam gemacht wird, daß man einmal mit diesem Mittel brechen muffe, so ift dieß nicht nur ein Recht, sondern eine Pflicht jedes Mitgliedes bieser Bersamm= Unsere Finanznöthen werden nicht besser badurch, daß wir wie der Vogel Strauß ben Kopf in ben Sand stecken, sondern dadurch, daß wir uns selbst und dem Bolte vollstän= bige Kenntniß von ber Sachlage geben. Wenn baburch 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. Werbt hat vorhin auch von der Ehre des Kanstons 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 ratisiziren würde. Allein ich wiederhole: wenn von der Ehre und von der Verpslichtung des Kantons, dasür 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 gebuldet, bag die Unternehmer, die Lieferanten der Lokomotiven und Waggons Berlufte erlitten? Thut das der Ehre des Kantons keinen Abbruch? Nachdem man bisher nicht den Muth hatte, die Ehre bes Rantons gang allein an die Spite gu ftellen, kann dieß nun im letten Momente, wo die Akten mehr oder me-

niger geschlossen sind, auch nicht mehr geschehen. Herr Stämpfli hat die Stellung der radikalen Bartei, namentlich gegenüber ber Stadt, auseinandergesetzt. Ich bin Bertreter einer verschwindenden Fraktion in diesem Saale, und es steht mir baher schlecht an, irgend einen Schatten auf die Apotheose zu werfen, welche Herr Stämpfli seiner Partei und bamit sich selbst als dem geiftigen Schöpfer berfelben gespendet hat. Aber ich erlaube mir zu bemerken, daß die Vertreter der Stadt Bern, wenn sie auch die große Tüchtigkeit und Energie anerkennen, mit welcher Herr Stämpfli für die Ver= wirklichung seiner Bestrebungen gearbeitet hat, nicht weniser in guten Treuen gehandelt haben. Es gibt kein Land, in welchem Sie in einer großen Frage nicht biese zwei Ansichten finden, die beibe, obwohl von verschiedenen Standpunkten ausgehend, das Wohl des Landes im Auge haben. ist nicht gut, wenn Diejenigen, welche mit einer gewissen Bahigkeit und Feftigkeit an bem Bisherigen festhalten, von vornherein lächerlich gemacht und in den Winkel geschmiffen werden. Es ift dieß kein Gluck, kein Segen für die Wohlfahrt des Kantons. Die Stadt Bern darf sich in ihrer Po-litik, die sie seit 20 Jahren verfolgt hat, gar wohl sehen lassen. Man hat von der Erhebung der Stadt Bern zum Bundessitze gesprochen. Ich gebe zu, daß dieß für sie ein Gluck war. Ich habe dazu nichts beigetragen, da ich damals noch in die Schule ging. Das aber kann ich fagen, daß die Stadt Bern, namentlich im letten Decennium, in allen großen Fragen, bei benen sie interessirt 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 fagen, die Stadt Bern lege in Schulfragen eine engherzige Gesimnung an den Tag? Hat sie nicht gerade in der Kantonsschulfrage gezeigt, daß sie sich auch über alte Trabitionen 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 mussen, daß die Stadt sich wohl zeigen darf. Wer übrigens die Freude hat, als Einwohner der Stadt Bern Steuern zahlen zu muffen, findet im Budget alljährlich verschiedene Posten, welche dies bezeugen.

Es verdient daher die Art und Weise, wie die Stadt in ben letzten Jahren ihr Mandat aufgefaßt hat, nicht ben bit-tern Tabel, den Herr Stämpfli ausgesprochen hat. Glauben Sie, wir und ich speziell taxiren Sie als Schwindler, wenn Sie den Kauf ratifiziren? Ift ein berartiges Wort gesprochen worden? Keineswegs. Wir anerkennen, würdigen und ehren Ihre Anslichten. Wir haben jetzt 15 Monate zusammen in der Kommission gearbeitet, und wir haben wohl gesehen, wie schwer es ben Einen geworben ist, Ja, und ben Andern Rein zu sagen. Meinen Sie, daß ein Abgrund uns trennt? Durch= aus nicht, sondern nur barüber ift man zweifelhaft, ob die Motive für Ja ober biejenigen für Nein stärker seien.

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

barf, fo frage ich: mas bebarf bas Land? Ift es ber Jura, ber die Gisenbahn haben muß? Man sagt, es sei nicht absolut nothwendig. Ift es das Oberland, welches sagt: wir leben in ernsten Zeiten, wir können unmöglich so fortsahren, wenn die Verkehrsmittel nicht verbeffert werden, bringt daher ein Opfer? Es tann dem Oberlande gleichgültig fein, ob Bern

die Bahn kaufe oder nicht.

Ich achte und ehre Ihre Unsichten und wünsche nur, bag Sie auch unsere Motive ehren. Nach unserer Ansicht sind bie Opfer, die man verlangt, zu groß. Nach unserer Ueber-zeugung können die großen Aufgaben, welche in den nächsten Jahren nach allen Nichtungen hin an den Staat herantreten, besser gelöst werden, wenn wir jetzt nicht leichtstunig ober wenigstens leichtsertig 10 Millionen ausgeben. Wir sind schlagfertiger, stärker und mächtiger, wir können den wirklichen Bedürsnissen den Eandestheile besser begegnen, wenn wir in diesem Augenblicke etwas engherzig sind und fagen, die Bahn sei uns zu theuer. Aus diesen Gründen empsehle ich die Anträge ber Minderheit ber Kommiffion. (Beifall.)

Rarrer. Ueber die Sache felbst kann ich Ihnen nicht viel mehr Aufschluß geben, als bereits gegeben worden ift. Die Frage ist so grundlich behandelt worden, daß in materiel= ler Beziehung wenig mehr beigefügt werden kann. Ich habe indessen einen besondern Grund, der mich veranlaßt, hier bas Wort zu ergreifen, die schwierige Stellung, welche ich in meiner Landesgegend einnehme. Ich bekenne offen, daß ich bort, wenn ich zu den Anträgen der Mehrheit stimme, eine außerordentlich tleine Minderheit bilbe. Ich glaube daher, ich solle mich in dieser Frage hier offen aussprechen, damit meine Bähler meine Unficht kennen und das Gutfindende vorkehren können, wenn sie der Ansicht sind, eine solche Ge-sinnung sei nicht mehr mit derjenigen ihres Bertreters ver-

träglich.

Die ganze Angelegenheit ist sowohl mit Rücksicht auf das bisherige Berhalten des Kantons Bern im Gifenbahnwesen, als auch für unsere finanzielle Lage von außerorbentlicher Wichtigkeit. Rach bem ausgetheilten Rapporte ber Finang= direktion ist unsere Finanzlage so, daß sie alles Bedenken er-regt, und daß sie den Großen Rath und das ganze Volk veranlassen muß, kunftighin 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 mehrern Vorrednern einverstanden, das die Mit= tel, wie sie hier angegeben sind, um der Finanznoth entgegen= zutreten, 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 bes Großen Rathes und die Genehmigung bes Volkes erheischen. Wir wissen gegenwärtig noch gar nicht, wie diese Gesetze aussehen werben, und noch viel weniger ist uns befannt, welches Schicksal bieselben bei ber Bolfsabstimmung haben werden. Indessen befanden wir uns schon in frühern Zeiten in ähnlichen Finanzlagen, so z. B. in den Fünfzigerjahren und was ihnen vorausgegangen ift. Wenn wir zusammenhalten und zusammen arbeiten, so werden wir sicher auch diese Schwierigkeiten überwinden.

Durch die gegenwärtige Vorlage wird die Finanzlage bes Kantons wesentlich berührt. Die Frage stellt sich so: wollt ihr 9 Millionen, welche gegenwärtig ausgegeben sind, als vollständig verloren vom Staatsvermögen abschreiben, ober wollt ihr nicht noch ungefähr bie gleiche Summe verwenden, um die Aussicht zu haben, nebst ber Verzinsung berselben einen Theil von der früher verwendeten zurückzuerhalten? Es ift eine bekannte Thatfache, daß junge Bahnen ftets unrentabel sind, und daß es dis zu ihrer gehörigen Entwicklung Jahre braucht. Dieß beweist uns am deutlichten die bernische Staatsdahn: im ersten Jahre warf sie nicht einmal Franken 11-12,000 ab, während sie jetzt, ohne wesentliche Vermehrung der Betriedskosten einen Bruttoertrag von Fr. 28,000 liesert. Dieß ist das Resultat des letzten Jahres. Ich verweise auch auf Belgien, welches für seine Sisendahnen 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. Aehnlich in Baden, wo die Frequenz der Hauptlinie so zugenommen hat, daß ihr Ertrag den Bau weiterer Linien ermöglichte, welche nun ihrerseits einen Ertrag liesern, der es gestattet, wieder neue Bahnen zu erbauen.

Was unsere Linien betrifft, so haben wir vorerst die alte Staatsbahn, die Linie Bern-Neuenstadt. Diefe ift mit ber Letztere befindet sich zum größten Jurabahn vereinigt. Theile bereits im Betriebe, und in 2—3 Monaten wird das ganze Netz eröffnet sein. Man war wirklich erstaunt über die gunstigen Mittheilungen betreffend die gegenwärtigen Ver= hältnisse der Jurabahn. Aus den angeführten Zahlen, die ich für richtig annehmen muß, ergibt sich, daß die Jurabahn in Berbindung mit der bernischen Staatsbahn keine Drohung für die Finanzen, sondern daß man mit der Zeit über die baherigen Einnahmen sehr froh sein wird. Was endlich bas Stück Bern-Langnau betrifft, welches s. Z. kaum den Betrieb deckte, so ist es Faktum, daß sich in Folge ber Berlängerung 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, jo kann man annehmen, daß die Berechnungen, welche auf= gestellt worden sind, nicht nur werden erreicht, sondern sogar übertroffen werden.

Es ift im Allgemeinen angenommen und auch zugegeben, daß die Bahn im Winimum einen Werth von 6 Millionen unter Brüdern habe, daß also Zebermann sie um diese Summe ankausen könne, ohne Berluste zu erseiden. Soll nun der Kanton Bern wegen $2^1/2$ Millionen, welche die Bahn über diesen Werth hinaus kostet, seine Stellung aufgeben, die er dis dahin im Eisenbahnwesen eingenommen hat? Wenn der Kanton Bern kein Geld in der Bahn, jedoch Lust hätte, sie zu kausen, 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 diesenige von Burgdorf auf Solothurn, deren Baukosten sich auf Fr. 115—118,000 besliesen.) Wenn man die Frage so stellt und die Sache objektiv prüft, so begreise ich nicht, wie der Kanton Bern dei seinem Jurabahnnetze dazu kommen könnte, $2^1/2$ Millionen allfällig verlornes Geld nicht hinzugeben, um eine Linie von Vern auf

Luzern zu erhalten.

Bon biesen $2^1/_2$ Millionen gehen vorerst die Fr. 150,000 ab, welche als Kaution gegeben worden sind, indem diese Summe verloren geht, wenn der Kauf nicht ratissist wird. Dazu kommen noch weitere Faktoren, welche die $2^1/_2$ Mill. noch wesentlich reduziren, ja ganz ausheben. Da frage ich vorerst nochmals: Ist es im Interesse des Kantons, für die Ausrechterhaltung seiner gegenwärtigen Stellung im Gisendahmwesen ein kleines Opfer zu dringen, welches mit der Zeit uns übrigens wieder zurücksließen wird? Wenn später die Jurabahnen in Verdindung mit der alten bernischen Staatsdahn und der Vern-Luzern-Vahn auf eine normale Kendite gekommen sein werden, so ist es wahrscheinlich, ja gewiß, daß aus dem Ertrage sernere Vahnen ausgebaut werden können. Das Schicksal mehrerer Vahnen, welche auf ihre Kealissirung warten, hängt mehr oder weniger von unserm heutigen Beställus ab.

Die Linie Burgborf-Solothurn wirst gegenwärrig 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 Fortssetzung dieser Linie von Burgdorf nach Langnau ausgeführt werden könne, wosür der größte Theil des Aktienkapitals und ein Theil des Obligationenkapitals gezeichnet ist. Diese Linie wird sedenfalls in nächster Zeit nicht erstellt werden können, wenn die Bern-Luzern-Bahn mit dem Bahnhose Langnau in den Händen der Centralbahn ist. Eine zweite Linie ist Konolsingen-Thun, deren Ausführung ohne Zweisel ersolzgen 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 Huttwyl nach Wolshusen fortgeset werde, so ist es unbedingt nothwendig, daß vorerst Burgdorf-Langnau erstellt werde.

Mehrere Kedner haben barauf hingewiesen, daß die Bershältnisse der Eisenbahnen berart seien, daß die Zeit kommen werde, wo der Bund wenigstens den Betrieb sämmtlicher Bahnen übernehmen oder dieselben vielleicht sogar ganz anskaufen werde. In diesem Falle wäre die Stellung des Kanstons Bern, wenn er die Linie Bern-Langnau nicht in den Händen hätte, eine ganz andreiter er könnte viel weniger Einschaft

fluß 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 Spite des Unternehmens stehen. Die Refonstruktionsprojekte sind den Subventionsstaaten mitgetheilt worden, und sowohl in Nom als in Berlin ist, wie man aus Gesprächen und vertraulichen diplomatischen Mitteilungen entnehmen konnte, die Stimmung für den Gottshard eine günstige. Indessen ist da durchaus keine Sicherheit vorhanden, da noch keine Beschlüsse gefaßt worden sind. Die internationale Konferenz wird sich wahrscheinlich Ende dieses Wonats in Bern versammeln. Jedensalls wird dasür gesorgt werden, daß die Arbeiten am großen Tunnel ihren Fortgang sinden, und es ist auch nicht zu bezweiseln, daß, wenn das Gotthardunternehmen das nämliche Schicksal haben sollte, wie die Bern-Luzern-Bahn, dann für Bildung einer neuen Gesellsschaft gesorgt werden würde.

Ich glaubte, 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 Antauf der Bern-Luzern-Bahn sei auch pekuniär kein unglückliches Geschäft für den Kanton, indem in dieser Richtung höchstens $2^1/_2$ Millionen in Frage kommen. Ich stimme für den Mehrheitsantrag, weil ich glaube, er enthalte die einzige Möglichkeit für die Entwicklung der noch nicht ausgeführten Projekte, und weil ich glaube, der Kanton werde dann bei den spätern Unterhandelungen mit dem Bunde ein viel größeres Gewicht in die

Wagschale 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 tieser belaufen wird, darüber können wir nicht wohl berathen. Insessen war auf den übrigen schweizerischen Bahnen, mit Ausenahme einer einzigen, überall die Majoration größer.

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

Bobenheimer, Regierungsrath. Es liegt eine gewisse Bermeffenheit barin, im gegenwärtigen Stabium ber Distuf= sion das Wort zu ergreifen, nachdem so viele ausgezeichnete Redner alle Argumente angegeben haben und ein neues in Betreff des volkswirthichaftlichen und eifenbahnpolitischen Intereffes taum wird angebracht werden konnen. Wenn ich inbessen bas Wort ergreife, so geschieht bieß aus zwei Gründen: erstens, bamit die Stimme eines Jurassiers sich hören laffe, und zweitens als Mitglied ber Regierung, weil es mir scheint, bag puntto Staatsfinanzen in biefem Saale gegenwärtig ein großes Migverständnig unterlaufe. Wenn nur polkswirthschaftliche und eisenbahnpolitische Interessen auf dem Spiele waren, so wurde, 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 so= genannte Finanzjammer. Da herrscht aber, wie gesagt, ein großes Migverständniß. Ich weiß nicht, ob man den Bericht ber Finanzbirektion nicht ganz genau gelesen hat, oder ob ber Gindruck, den man von bemfelben erhalten, nachträglich burch bas kleine Finanzerposé, Menu, wie es Herr v. Sinner ge-nannt hat, getrübt worden ist. Gestatten Sie mir, Ihnen eine Stelle auf Seite 19 bes Finanzberichtes in Erinnerung zu rufen. Ich bemerke, daß man sich in Finanzsachen nicht bamit begnügen foll, einfach zu fagen: unfere Finanzlage ift nicht schlechter geworden; allgemeine Ausbrücke und Schlag= worte find ba nicht am Platze, und man soll sich huten, ben Tenfel oder die Finanzmisere an die Wand zu malen. Finanzangelegenheiten muß man mit Zahlen und Thatsachen, nicht mit allgemeinen Infinuationen aufmarschiren. Die er= wähnte Stelle bes Finanzberichtes lautet folgenbermaßen: "Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, stehen wir vor zwei llebel= ftanden, welchen abgeholfen werben muß. Der eine besteht darin, daß das Gleichgewicht der Ginnahmen und Ausgaben der laufenden Berwaltung eine Störung erlitten hat und die Ausgaben die Einnahmen überfteigen. Der andere, langft befte= hende Uebelftand, der sich durch das Eintreten des erstern nun um so fühlbarer macht, ist das Fehlen eines ausreichenden Betriebs= kapitals der Staatskasse. Wir haben beßhalb nicht bloß die Einnahmen und Ausgaben ber laufenden Berwaltung wieber in's Gleichgewicht zu bringen, sonbern bafür zu forgen, baß die erstern die letztern in einer Weise übersteigen, die es mög= lich macht, bas Betriebskapital ber Staatskaffe aus Ginnahmen= überschüssen der laufenden Verwaltung auf einen dem Be= burfnisse enisprechenden Bestand zu erhöhen. Wir werden burch eingehende Berechnungen über die bevorstehenden Gin= nahmen und Ausgaben der nächsten Jahre und über die Mehr= einnahmen und Ersparnisse, die aus ber Ausführung unserer Borschläge hervorgehen werben, darthun, daß dieser Zweck ohne Erhöhung des Steuersatzes in einer Weise erreicht werben kann, die erwarten läßt, daß bas Gleichgewicht burch 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 Finanzerposé? Die Regierung hat in den letzten Tagen den Voranschlag pro 1877 einläßlich diskutirt und dadei allen voransssichtlichen Mehrausgaden Nechnung getragen. Soweit nach menschlicher Berechnung überhaupt ein Büdget möglich ist, werden wir mit diesem 1877 und 1878 regieren können, ohne daß auch nur ein Nappen Nachkredit ersorderlich sein wird, sosern der Große Rath keine neuen, im Voranschlage nicht vorgesehenen Ausgaden 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 bes

schlossen werben. Ich nenne barunter einen Posten für die Bermehrung der Ausgaben für die Rothfallstuben, welcher eine allgemeine Borstellung aus dem ganzen Lande ruft. Dieser Boranschlag, und auf diesen Punkt möchte ich speziell Ihre Aufmerksamkeit richten, enthält in keiner Weise Einnahmen, welche auf Gesehen beruhen, die noch nicht erlassen sind, welche auf Gesehen beruhen, die noch nicht erlassen sind, welche auf Gesehen beruhen, die noch nicht erlassen sind, welche auf Gesehen beruhen, die noch nicht erlassen siehungen seinen problematisch und wir können nicht darauf basiren, weil wir Einnahmen berechnet haben, die erst noch vom Polke beschlossen werden müssen, so antworte ich darauf: der Boranschlag für 1877 trägt diesen voraussichtlichen Einnahmen gar keine Rechnung, sonst würden die Einnahmen um eine ganz bedeutende Summe höher verauschlagt worden sein.

Sehen wir nun dieses Erposé näher an, welches nach bestem Wissen und Gewissen und nach langer Diskussion aufgeftellt worden ift. Es beweist dasfelbe, daß es, mit Sin= zurechnung aller voraussichtlichen ordentlichen und einiger außer= ordentlichen Ausgaben und ohne Hinzurechnung der neuen Finanzquellen, die geschaffen werden sollen, bis und mit bem Jahr 1878 Defizite geben, und daß von da an wieder, wie in der frühern Beriode, die jährlichen Rechnungsabschlüffe mit einem Attivsaldo schließen werden. Man kann bas nicht eine fehr schlechte Finangsituation nennen. Weder die Regierung, noch Sie, und noch viel weniger das Volk sind Schuld baran, daß eine große Summe von Ausgaben sich auf eine kurze Periode zusammengedrängt hat. Das ganze Defizit in ber Staatsverwaltung ist nicht so groß; es bleibt um wenigstens eine Million zurud hinter bemjenigen, was für die Militär= anftalten ausgegeben worden ift. Und diese außerorbentliche Ausgabe, die sich auf einige Jahre konzentrirt hat, und der Ausfall auf bem Ertrag ber Gifenbahnkapitalien find bie zwei einzigen, allerdings großen Ursachen ber gegenwärtigen De-fizite in der laufenden Berwaltung. Diese Ausgaben sind aber nicht bleibend, sondern sie haben nur einen vorübergehenden Charafter; benn es ist flar, daß ber Kanton, nachdem biese 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 Bolke 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 darauß gemacht hat. Er hat nur im Allgemeinen gesagt, es sei zu bedauern, daß man zu diesem Mittel gegriffen habe, da es versassungswidrig und gesetwidrig sei. Ich glaube selbst, daß dieses Mittel gesetwidrig ist; aber die Regierung hat den Großen Nath zur rechten Zeit darauf ausmerksam gemacht, und der Große Nath war es, der versäumt hat, Abhülfe zu schaffen. Sie werden sich erinnern, daß der Große Nath seinen Zeit, als die Rezierung die Außgabe von Kassassung kath seiner Zeit, als die Rezierung die Außgabe von Kassassung beantragte, auf diesen Vegierung nicht eingetreten ist. Und doch haben Sie von der Rezierung nicht erwarten können, daß sie wegen augenblicksichen Mangels an Speisung der Staatskasse die ganze Berzwaltung stillstehen lassen und den Bankrott erklären werde.

Das vorgelegte Finanzerpose zeigt nun, auf welche Weise man hofft, auf dieser Grundlage und mit Hinzurechnung der neuen Einnahmsquellen, die geschässen werden sollen, nach und nach das Betriebskapital der Staatskasse zu ergänzen und diese früheren Ausställe zu decken. Und hier mag demerkt werden, wenn man dei dem vorliegenden Sisendahnsgeschäft im Volke die Finanzmisere oder gar die schlechte Finanzverwaltung der Regierung als Grund der Verwerfung hervorstellen sollte, daß dieses allmälige Auszehren des Bestriebskapitals der Staatskasse, welches eben die temporären Geldausnahmen nöthig gemacht hat, weder die Schuld der

gegenwärtigen, noch ber frühern Verwaltung ist, sonbern baß man, wie ber ausführliche Bericht bes Regierungsrathes bewiesen hat, schon im Jahr 1852 genöthigt war, mit diesem Versahren ben Anfang zu machen, und daß von da an bis jett die schwebende Schuld den Betrag angenommen hat, den Sie kennen.

Ich komme nun noch auf einen andern Punkt der sinanziellen Frage zu sprechen. Es hat mich in der gestrigen Rede des Herrn Präsibenten 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 hineinwerse, 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 vermuthe beinahe, daß auch in diesem Saale sich Mitzlieder besinden, 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 Bergleichung anstelle: Erstens, wie wird sich das Staatsvermögen gestalten, wenn die Bahn erworden wird? Und zweitens, wie wird es sich gestalten, wenn die Bahn nicht erworden wird?

Man hat heute schon barauf 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 deber hesser sein Ihren die Lablen anzugeben.

Fr. 19,010,000 Zusammen mit Die vorgeschoffene Million lasse ich, bamit die Rechnung eine klarere sei, jest außer Spiel; ich werbe aber nachher noch auf viesen Borschuß zu sprechen kommen. Rech= nen Sie nun also, von dieser Million ab= gesehen, zu obiger Summe von Fr. 19,010,000 noch das übrige bernische Geld hinzu, welches bereits in der Bern-Luzern-Bahn steckt, 8,350,000 nämlich so erhalten Sie im Banzen . Fr. 27,360,000 Ich will ferner noch die 2,000,000 der Oftwestbahn, deren gestern gedacht worden ist, hinzurechnen. Dann haben wir Fr. 29,360,000 also ein befinitives Total von . Wenn nun die Bahn nicht angekauft wird, so haben wir von dieser Summe abzuziehen die vorhin genannten zwei Millionnen und die ebenfalls vorhin genannten Fr. 8,350,000, die in ber Linie Bern-Langnau stecken. Dann bleiben an Eisenbahn= kapitalien Fr. 19,010,000 und bas reine Staatsvermögen, . Fr. 49,000,000 das beträgt, reduzirt sich mit Abzug bieser ,, 19,010,000 Fr. 29,990,000 Ich will die letzten Zahlen wiederholen: Im Fall der Nicht=

ratififation bes Untaufs haben wir ein Staatsvermögen von

19 Millionen Gisenbahnkapital und von 30 Millionen sonsti= gem 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 Antauf 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 daszenige Kapital des Staatsvermögens, das nicht in Eisenbahnen angelegt ift, 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 Daszenige hinaus, was in der Jurabahn steckt, zu erhalten.

Es ift Ihnen anseinanbergesett worden, daß sich eine ganz natürliche Majoration auf diesen Eisenbahnkapitalien ergeben muß. Aber selbst wenn diese Majoration nicht einsteten müßte, sind die volkswirthschaftlichen Vortheile des Anskaufes 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 Steigerungsstommission nicht allzuserne Zukunft sorgen und dem Staat 10 Millionen erhalten, die sonst unrettbar verloren wären.

Ueber die volksmirthschaftlichen Vortheile des Ankaufes will ich nicht viele Worte verlieren, auch nicht die Frage wiedersholen, 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 volkswirthschaftlichen 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 hineinzesteckt. Den Meisten konnte bekannt sein, daß sie es mit einer Aktiengesellschaft zu thun hatten; aber weil die Kantone Bern und Luzern sich sür diese Bahn interessirten, so war das Vertrauen größer, als daßenige, welches einer gewöhnslichen Erwerdsgesellschaft entgegengetragen wird, und so hat Mancher all sein erspartes Geld in diesen Unternehmen augelegt. Deswegen hätte ich, obgleich ich mich der Ansicht einzsichtsvollerer Leute gerne gesügt habe, im ersten Stadium dieser Frage ehergewünscht, man hätte den Obligationären das Kapital garantirt, aber eine bedeutende Zinsermäßigung verlangt.

Ich aceeptire, wie gesagt, gerne die gegenwärtige Lösung. Aber was wird nun, falls Gie den Ankauf nicht ratifiziren, mit diesen Einlagen bernischen Geldes geschehen, wobei Er= sparniftaffen mit vielen Taufenden von Franken, Pfarrer, Lehrer, fleinere Beamte mit fauer erspartem Gelde betheiligt find? Nehmen wir zuerst diejenigen Obligationare, welche ben Rombinationen der Basler Handelsbank oder der Centralbahn nicht beigetreten sind. Bei einer zweiten Steigerung wird ber Kanton Bern nicht mehr zugelassen werben, und nach einem negativen Beschluß wäre von neuen Unterhandlungen mit den Glänbigern nicht mehr die Rebe, da schon der Muth bazu fehlen wurbe. Bei der zweiten Steigerung wurbe also die neu gebildete Aftiengesellschaft, ober die Basler Handelsbant, oder die Centralbahn die Linie um den niedrigften Preis, d. h. für Fr. 6,000,000 erwerben. Von diefen 6 Millionen muffen aber die vorgängigen Forderungen abgezogen werben, beren Betrag ich nicht genau kenne, die aber vielleicht gegen eine Million austeigen. 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, beren Stand Gie heute schilbern gehört haben.

Was bas Interesse ber einzelnen Landestheile anbetrifft, so läßt sich nicht läugnen, daß beinahe fammtliche Theile bes Kantons ein direktes Interesse an der Bahn haben. Bon der ganzen Gegend Thun-Konolfingen will ich nicht reben, aber ich will Sie barauf aufmerksam machen, daß das ganze Oberland, nachdem seine Hoffnungen auf die Brunigbahn schwächer geworben sind, ein enormes Interesse baran hat, daß bie Linie Thun-Konolfingen möglich bleibe. Das wird aber, wie bereits herr Schmid in beredter Weise auseinandergeset hat, nur dann ber 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.
Bom 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 Taufe 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 zu= ruckbezahlt, damit er es verlaffe. Will nun der Kanton Bern selbst die Bahn auch verlassen, damit sie wie ein armes Bers dingkind einem Pächter übergeben werbe, der sie aussaugen und schließlich doch wieder unter den Hammer bringen wird? Nein, das Interesse des Emmenthals liegt so bestimmt in der Erwerbung der Bahn, daß dieser Landestheil mit voller emmenthalischer Kraft bafür einstehen wird.

Auch die Eisenbahnbestrebungen des Oberemmenthals sind nur bann möglich, wenn die Linie beim Ranton Bern bleibt. Man soll nicht sagen, daß Bern überhaupt nicht mehr baran benke, Eisenbahnen zu bauen. Ich gehöre zu benen, die einen joliden Staatshaushalt wollen, sonst wäre es mir nicht ein-gefallen, das Wirthschaftsgesetz in der Weise vorzulegen, die kennen. Ich bin daher eher geneigt, die Lage etwas pessimistisch anzusehen, als auf die entgegengesetze 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 ber 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 Gisenbahnbestrebungen des Oberemmenthals benken wird.

Was ben Jura anbetrifft, so ist berselbe noch enger mit ber Jurabahn verknüpft, als der übrige Theil bes Kantons; denn eine große Anzahl Gemeinden dieses Landestheils haben einen großen Theil ihres Vermögens in Aktien ber Jurabahn angelegt, und ich hoffe also vom Jura, daß er bei dieser Ge-legenheit ber Parteidifferenzen vergessen, und daß die konservative Partei so gut wie die liberale, für welch' letztere wir glauben burgen zu durfen, für die Erwerbung ber Bahn ein= stehen wird. Es gibt nicht nur für die Individuen, sondern auch für die bürgerlichen Parteien im Gemeindes und Staats leben moralische Pflichten, und eine solche moralische Pflicht hat die jurassische Bevölkerung zu erfüllen, indem sie, für welche ber Kanton Bern einen großen Theil seines Staats= vermögens zwar nicht ausgegeben — benn das ist nicht geschenkt — aber momentan in der Jurabahn angelegt hat, auch hier für die Eisenbahnpolitik einsteht, welcher sie so viel ver= dankt. Ich habe zwar gehört, daß ein gewiffer Apostel im Jura herumgereist ift, 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 Seheimen 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 fnupft, ben Sie bem Bolke stellen werben. Wenn er hier nicht Rebe und Ant-wort steht, so hoffe ich, daß meine konservativen Mitburger im Jura fo viel Berftand haben werden, um zu merten, daß Alles, was ihnen dieser Missionar gepredigt hat, im Grund nur eitler Tand ift.

Ich glaube also und möchte mit Andern dafür einstehen, daß die volkswirthschaftlichen und eisenbahnpolitischen Inte-ressen nicht nur des ganzen Kantons, sondern auch der ein= zelnen Lanbesgegenden und einer großen Anzahl von Bürgern unseres Kantons für die Erwerbung der Bahn sprechen.

Bezüglich des sinanziellen Punktes hoffe ich, und zwar nicht nur in ganz allgemeinen Ausbrücken, sondern an der Hand der Zahlen bewiesen zu haben, daß die Lage keine so besperate ift, und daß im Fall ber Erwerbung im Jahr 1879 die Defizite aufgehört haben, und unsere Rechnungen wieder mit Aktinfaldos schließen werden, wobei ich nochmals darauf aufmerksam mache, daß in diesem Expose der Finanzlage der neuen Einnahmsquellen keine Rechnung getragen ist, wohl aber ber 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 auseinandersetzen werden, möchte ich mich Denjenigen ansichließen, welche wünschen und hoffen, daß nicht nur der Große Rath, sondern auch das Volk die Ratisikation des Raufes aussprechen moge.

Berr Prafibent Mit Rudficht auf die Bebeutung 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 gesordert, als mir von verschiebenen Seiten Mittheilung gemacht mor= den ift, daß einzelne Mitglieder des Rathes sich um sieben Uhr entfernen muffen, und da es wunscheswerth ist, daß die Ungelegenheit heute zum Abschluß gebracht werde.

Segler. Ich hange nicht baran, mich irgendwie ausführlich über diese Frage zu äußern. Ich kann aber nicht umhin, als Mitglied ber 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=

ftändig 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 beibe haben bie ganze Oftwestbahngeschichte als Kommissionsmitglieber durchgemacht und uns auch dort zusammengefunden in einem ungefähr gleichen Muth und Berstrauen auf die Zukunft, und wir haben es nicht zu bereuen. Sie haben heute aus dem berebten Mund des Herrn Martigehört, daß die in der Staatsbahn angelagten Kapitalien allmälig in eine vollständige Verzinsung hineingewachsen sind. Und es ist wohl zu beachten, daß uns dabei kein Aktienstapital verloren gegangen ist, sondern daß wir die Bahn um den kostenden Preis erworden haben. Wir hatten freilich in schlechten Momenten überall mit Zweisel zu kämpsen, und es wurde ein Versuch gemacht, uns zur Verpachtung zu bewegen. Aber der Große Rath sagte, Gott sei Dank, entschieden Rein und entschloß sich, noch länger zuzusehen, und die Ersahrung hat ihm Recht gegeben.

Wenn nun eine Bahn, wie diese, im Berlauf von 12 bis 14 Jahren allmälig 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 Gentralbahn, so hat diese den Nabatt, und der Kanton Vern gibt ihr daran Fr. 9,435,000. Kauft sie hingegen der Kanton Vern, so kann er erwarten, daß diese Fr. 9,435,000, wovon die Fr. 150,000 Steigerungskaution überhaupt nicht verloren sind, allmälig 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 kausen, wenn Jedermann becouragirt ist, und nicht zu der Zeit, wo Jedermann kausen will.

Daran reiht sich bei mir die Ueberzeugung, daß, wenn

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 getrossen, wo sie schlecht steht, und nun soll jedes Mitglied des Großen Nathes bedenken, daß er sür den Staat Bern, der nicht stirbt, nicht so rechnen soll, wie ein einzelner Nechner für sich thun müßte. Der Staat, der sich ewig erneuert, kann eine Nechnung auf längere Zeit machen und anfängliche Desizite bei seiner Kapitalanlage bezahlen, in der begründeten Kossnung, daß später nicht nur daß Kapital, sondern sogar die Attien in etwelchem Maße sich verzinsen werden.

Bon diesem Standpunkt aus braucht es für mich gar keinen Muth, dem Bernervolk anzurathen, es solle die Bahn ja ankausen; ich bewundere im Gegentheil Diesenigen, die den Wuth haben, dem Bolk zu sagen, es solle ein Kapital von Fr. 9,435,000 verloren geben. Ich empfehle Ihnen dringend die Annahme des Borschlags. (Beisall.)

3 hro. Es haben bis dahin die Bertreter fast sämmtlicher Landestheile geredet, nur noch Niemand aus dem Oberland. Ich habe hier und da die Frage auswersen 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 Berechtisgung. Sie entspringt dem Zweisel, ob wohl das Oberland, tropsdem es von den vielen, vom Staate Bern ausbezahlten Eisenbahnssubventionen noch nichts erhalten hat, und tropdem die ihm in Aussicht gestellten Subventionen so hoch hängen, daß es sie nicht

erreichen kann, noch soviel Patriotismus besitze, um auch im gegen= wärtigen kritischen Augenblick zum Kanton und zur bernischen Gisen= bahnvolitik 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, obschon es oberstächlich bestrachtet, am ersten Grund hätte, die Vetheiligung an neuen Opfern abzulehnen, dennoch in dieser hochwichtigen Frage seiner bisherigen

Haltung nicht untreu werden foll.

Ich will nicht in eine Erörterung barüber eintreten, ob wir biefes Beschäft vom eisenbahnpolitischen, volkswirthschaftlichen und finanziellen Standpuntt aus machen follen. Diefe Fragen find heute hinlänglich erörtert worden, und zwar in einer Beife, bag ich glaube, in diefer Sinficht fei die Meinung des Großen Rathes gemacht. Ich habe die Ansicht, daß wir ja freilich vom finanziel= len Standpunkt aus es nicht verantworten könnten, Dasjenige, was wir bereits in dem Unternehmen haben, dadurch zu verscherzen, daß mir nicht noch diefes neue Opfer bringen. In volkswirth= ichaftlicher Beziehung haben die betheiligten Gegenden, tropdem die Bahn erstellt wird und fährt, ob wir sie betreiben oder nicht, ein großes Interesse daran, daß Bern im Besit dieser Linie bleibt, indem ihre Hoffnungen auf die Anschlußbahnen an diese Stamm= linie eben dadurch bedingt find. Bas den eisenbahnpolitischen Standpunkt anbetrifft, jo hat Ihnen heute Berr Marti deutlich und unumwunden gefagt, daß ja freilich die Jurabahnen ein Interesse an der Erwerbung diefer Linie haben, und wenn er es nicht fo deutlich gefagt hat, als er es hatte thun konnen, fo hat bereits ein Borredner den Grund dafür angegeben.

Ich habe aber gur Annahme bes Borichlages noch einen be= sondern Grund, ber für mich burchschlagend ift. 3ch glaube, ber Kanton Bern kann zur Stunde nicht anders, als die Bahn um 8 1/2, beziehungsweise 10 Millionen erwerben. Wir tonnen nicht, ohne allem demjenigen untreu ju werden, was wir bis dato in Gijenbahnfachen gemacht haben, und ohne uns felber zu desavouiren, ben Antaufspreis als zu theuer erklären. Ich ftelle mich einfach auf diesen Boden: Als wir im Jahre 1871 die Frage an die Sand nahmen, ob nicht die Stumpfbahn Bern-Langnau bis nach Luzern fortgefett werden folle, fagten wir, wir haben Fr. 6,600,000 ober wenn man die 2 Millionen von der Oftwestbahn ber dazu rechnet, Fr. 8,600,000 unrentables Rapital in diefer Linie. Denn bas ift Thatfache, bag in diesem Zeitpunkt bas Rapital, bas wir in der Linie hatten, nicht viel mehr abwarf, als was nöthig war, um die Betriebstoften zu beden. Nun rechneten damals bie Regierung, die Großrathstommiffion und der Große Rath fo: Wir muffen 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 er= hieft man vom Ranton Lugern. Wir brachten also ein neues effettives Opfer von 2 Millionen, und zwar steht es fest, daß bieß in der Ueberzeugung geschah, es sei die Bahn von den verschiedenen Gefichtspunkten aus, dem volkswirthschaftlichen, dem finanziellen und dem eisenbahnpolitischen, schließlich so viel werth als sie tofte. Man nahm damals ferner an, es muffe noch ein Obliga= tionenkapital von 7 1/2 Millionen aufgebrochen werden, das fich im Berlauf der Zeit auf 10 Millionen erhöhte, und es haben, auf diefe Berechnungen gebend, die Gläubiger ihre Gelder eingelegt. Da fich aber schließlich ein Defizit herausgestellt hat, so war hier allerbings eine Migrechnung vorhanden Seitens der Initianten, welche Die Bahn bis nach Lugern fortsetzen wollten, b. h. sämmtlicher Behörden, des Großen Rathes und des Bolfes, aber auch auf Seite ber Gläubiger, die diese Berechnungen acceptirten. Der Krach trat ein, indem in Folge verschiedener nachtheiliger Faktoren und gu fnapper Berechnung die 10 Millionen nicht langten und ein Defi-git von 31/2 bis 4 Millionen jum Borschein tam. Run 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 zurücktommen und uns fragen wollten: Ist denn eigentlich die Bahn, von der wir damals annahmen, sie sei auf jeden Fall sür den Kanton Bern mehr werth, noch effektiv $8^{1}/_{2}$ 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 ertläre, daß ich über biefes Bedenten nicht hinauskommen tann. 3ch habe mich feiner Zeit fehr für die Unficht gewehrt, daß bas Unternehmen eine Aftiengesellschaft und feine Staatsbahn fei; allein ich habe schon damals erklärt: Wenn diese Frage so ent= schieden ift, wie fie entschieden werden muß, fo sollen die Behorden und das Bolt soweit geben als immer möglich, um Diejenigen, die im Bertrauen auf Ihre Berechnungen ihr Geld eingelegt haben, vor Schaden zu sichern. Ich glaube alfo, die Ehre des Rantons fei bei dieser Angelegenheit betheiligt, und es sei unter der Burde ber Behörden und des Boltes, wenn wir im gegenwärtigen Moment fagen wollten: Die Bahn ift nicht einmal 81/2 Millionen werth. Wir mußten uns den Borwurf machen, leichtfertig die Kapitalien ber Bürger in dieses Unternehmen hincingesprengt zu haben. Es ift ein Att der Gerechtigfeit und der Billigfeit, wenn alle Diejenigen, die fich irrend ihre Gelder eingeschoffen haben, einander diefe Ralamität tragen helfen, mit andern Worten, wenn einerseits der Kanton Bern noch ein kleines Opfer bringt, damit die Obligatio= nare noch zu dem Rest tommen, benn fie jest retten können, und auf der andern Seite die Obligationare auch eine kleine Einbuße machen.

Berfönlich halte ich bafür, es lasse sich rechtsertigen, wenn auch den Lieseranten 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 Gisensbahnpolitik 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 Um= ftand aufmertfam machen, der mit diefer Frage im Zusammenhang steht. Es ist nicht das erfte Mal, daß sich der Ranton Bern in Finanzkalamitäten befindet. Es ift mir zufällig die Erinnerung an eine folche Ralamität aus der bernischen Borzeit aufgestiegen. Bor ungefähr 500 Jahren, in der gloriofen Zeit der Stadt Bern maren auch die Finangen des Staates fehr engagirt und er ftand überschuldet ba, freilich nicht in Folge des Gifenbahnfiebers, fon= dern in Folge von Krieg, verursacht durch die Tendenz der dama= ligen Herrscher, ihre Macht auszudehnen. Das war in der zweisten Halfte des vierzehnten Jahrhunderts, bald nach dem Laupens frieg, als Bern den niedern Abel in der Umgegend ju Boden ge= brudt hatte und im Begriffe ftand, im wohlverstandenen Interesse bes Staates eine Berrichaft nach ber andern zu erwerben und zu faufen, in jenen gloriofen Zeiten ber Stadt, als die Bubenberge Jahrzehnte lang das Szepter führten und die Stadt merkwürdiger Weise mit den Herrschaften, die sie durch Rauf oder durch Eroberung erworben hatte, auf dem beften Fuße ftand. Damals als Bern eine Zahlung zu machen hatte, um das Lehenrecht über Thun zu er= werben, und als es später Thun und Burgdorf anfaufte, mußte es nicht, wo das Geld dazu nehmen. Es entstand auch Unwille unter der Burgerichaft, und ein Beschichtswert der neuern Zeit schildert uns nun die damalige Stimmung derfelben und die Hand= lungsweise der Regierung, und ich glaube, es ist gar nicht überflüfsig, wenn wir in solchen Augenblicken, wie der gegenwärtige, ein wenig zurudzubliden, wie man fich damals benommen hat. Bern, das in Fehde stand mit den Grafen von Kyburg, von denen es Thun und Burgdorf gefauft hatte, das auch mit dem Bergog Leopold von Desterreich angebunden hatte, wußte fast nicht wo wehren. war verschuldet, jo daß es faft nirgends mehr Beld fand.

mußte Geldaufnahmen zu 10 % machen und die Landichaft Ober= hasle — das steht zwar nicht in jenem Geschichtswert, aber es ift wahr und in der Chronik diefes Thales zu lefen — bezahlte der Stadt mit 600 Pfund die Steuern auf 10 Jahre voraus, um fie aus der momentanen Ralamität retten zu helfen. In der Regierung fant ber Muth; man schrack zurud und bekam ben Schlotter, trotdem man die richtige Politif in's Feld geführt hatte, die Bern groß gemacht hat. Die Folge davon war, daß das Bolt unwirsch murde, und daß fogar neue Wahlen angeordnet murden, denen bann allerdings einige Mitglieder der Regierung jum Opfer fielen. Bier andere hingegen, der Schultheiß an der Spige, murden wiederge= mählt und gerade wie wir jest ein neues Finangprogramm entworfen haben, jo wurde damals durch ein neues Finanzgefet den Schulden ent= gegen gearbeitet. Die Landschaften sprangen bei und gaben Gelbbei= träge, und das Bolt legte sich selber eine Steuer von $2^{1/2}$ % bes Bermögens auf. Es ist das buchstäblich wahr, und Sie mögen mir nun erlauben, Ihnen einige wenige Stellen aus bem betreffenden Geschichtswerf abzulesen:

"Der Krieg bauerte ichon in Das britte Jahr hinein" nämlich ber Rrieg mit ben Grafen von Ryburg und indirett mit Leopold von Defterreich, ber fich auch babei bethätigte - "und fing an fur bie Berner, ber errungenen Bortheile ungeachtet, brudend zu werben. Als fie benfelben unternahmen, hatten fie bereits eine große, von ben ausgebehnten Räufen berrührenbe Schulbenlaft, welche feither noch zugenommen batte und auf fechzig= taufend Gulben geftiegen mar, die zu gehn Prozent verzinfet mur= ben. Bermuthlich mar auch ber bebrängten Finanzen megen bie Belagerung von Burgborf aufgegeben worden. Die Steuern reichten nicht mehr bin, um mit ben Rriegetoften auch die Schulben zu bezahlen;" — akturat wie heutzutage — "man mußte zu 3mangeanleiben ichreiten, welche aus erhöhten Steuern gurud: bezahlt werden follten. Allein anftatt ben Gläubigern Wort gu halten, schrie man gegen fie, ""fie seien wucherer und abbrecher."" — Soweit hat man's, Gott fei Dant, heute nicht gebracht, so ju sprechen; allein damals führte die Regierung momentan in ihrem Unmuth biese Sprache. — "Der Rath entwickelte nicht die Energie, welche die Lage erforderte; als bas Geld knapp zu werden anfing, wurde auch der Krieg nicht mehr mit dem gehöri= gen Nachdruck geführt. In ber Burgerichaft entftand gleichzeitig mit dem Unwillen gegen die erhöhten Steuern auch Unzufriedens beit gegen die Kriegsführung." — Jest ware das nun die Kriegsführung mit den Gisenbahngesellschaften. — "Es bildete sich eine Opposition, welche bas Migtrauen gegen bie Regierung schurte, indem fie die Bermuthung laut werden ließ, daß die Grafen von Rhburg Unhanger im Rathe hatten, und bag biefe es feien, welche ein energisches Borgeben gegen biefelben bintertrieben. Dann folgt als Anmerkung über die damaligen Geldverhältnisse folgendes Zitat aus einer Urkunde: "In berfelben zit als man thuno tofte entlehnt man geld ze Berne von wittwen und von andern erbarn luten und gab man inne barum brief mit ber ftatt anhangendem ingefiegel, bag man fie frundlich bezalen wolle uf ber nachsten tell. Das beschab nit und find nit bezalt bas boch groß fund ift und übel ftat; und da banach bie Statt aber anging umb gelt, ba wellt ber ftatt niemant gelt liben und muß man greß gelt ufbrechen ze basel, ze friburg im briß= gau . . . je bas hundert umb zehen." Run folgt, mas weiter geschah, die Quinteffenz bes Finanzgesetes, bas erlaffen murbe, und bie Neuwahl bes Rathes, worauf es zum Schluffe beißt: "Der neugewählte Rath befaß bas Zutrauen ber Burgerschaft, welche ihm mit Opferwilligkeit entgegenkam. Es gelang ihm, mit ber Ordnung in ben Finangen auch ben Rredit der Stadt wieder herzustellen. Die zu bem hoben Zindfuß von zehn Prozent auf auswärtigen Plagen aufgenommenen Unleihen wurden mit fünf= prozentigem Gelbe abbezahlt, welches bie eigenen Burger vorftredten. Bur Bezahlung dieser Schuld wurden die Steuern bis auf sechs Pfenning vom Pfund, b. i. auf $2^1/_2$ Prozent des Bermögens

erhöht und bafür bie Selbstichätzung ber Steuerpflichtigen als Grundlage angenommen."

Ich will Sie mit diesen Zitaten nicht weiter aufhalten und bloß bemerken, daß das Alles zu lesen steht in dem Geschichts-werk 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 ansgezweiselt werden kann.

Es hat mir nun ben Einbruck gemacht, es sei ber gegenwärstige Fall ein ganz analoger. Ich als Mitglieb bes Großen Rathes könnte es nie und nimmermehr verantworten, namentlich nachbem uns heute nachgewiesen worden ist, daß mit Rücksicht auf unsere in der Jurabahn angelegten Gelder die Lage des Kantons Bern keine so desparate ist, wie noch vor einiger Zeit angesnommen wurde, die Flinte in's Korn zu werfen und unsere Eisensbahnpolitik aufzugeben.

Ich könnte mich freilich nicht bagu verstehen, ben Ausfall auf ben Rechnungen ber letten Jahre und benjenigen, ber für bie nachsten Jahre in Aussicht steht, zusammen im Betrage von circa 7 Millionen, burch indirette Steuern zu beden, wie fie im Finanztableau vorgesehen find. Allein ein Troft ift bei mir ber, baß wir felbst bei bem jetigen Steuergefet mit einer Erhöhung von 1/2 0/00 aus ben Berlegenheiten herauskamen, und wenn wir statt der vorgeschlagenen andere ebenso rationelle und ebenso er= giebige Steuern einführen murben, fo konnten wir und nach meiner Anficht aus biefer Difere berausziehen, ohne, wie man fagt, eine unrichtige Sache zu machen. Ich glaube, auch ber Bund ist frant, wie wir; aber wenn der Bund, fo unpopular es ift, von indiretten Steuern gu reben, die Energie und ben Muth hatte, ben Gingangezoll auf Tabat, Cigarren u. f. w. einigermaßen zu erhoben, und ben Bertauf biefer Artitel im Innern ber Schweig mit einer Batentsteuer zu belegen, abnlich wie wir bie Wirth= schaften behandelt haben, fo mare ihm geholfen, und er hatte hin= reichende Finangen, um nicht nur bie Militarausgaben zu bestreis ten, fonbern auch biejenigen gemeinnütigen Berte zu unterftuten, welche in ber Bunbesverfaffung vorgefeben finb. Im Ranton Bern aber mufte ich noch verschiedene andere Steuern, bie popus larer maren, ale bie Erhöhung ber Sandanderungeabgabe, bie ich ale ein ungludliches Rorrettiv betrachte, und wenn auf biefem Wege, burch Ginführung eines rationellen, gerechten und billigen Steuerspfteme einerseite und burch Bermehrung ber indiretten Steuern auf bie nicht jum Leben nothwendigen Gegenstanbe andererseits vorgegangen wird, so trage ich bie Ueberzeugung, bag wir in Zeit von einigen Jahren wieder aus den Finangnothen heraus find, und bag mir es bann im bochften Grabe bebauern wurden, wenn wir in einem fritischen Augenblid megen eines verhältnigmäßig kleinen Opfere, bas man noch von uns forberte, alle bie biretten und indiretten Bortheile, bie uns aus ben Gifen= bahnen gufliegen, für alle Butunft babin gegeben batten.

3ch will nicht weitläufiger fein, sondern schließe und empfehle Ihnen mit aller Warme die Ratifikatie des Steigerungsanges bots, respektive der Borlage der Mehrheit.

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

Herr v. Sinner hat sich gestern darüber aufgehalten, daß die Jurabahnen ein Vertragsverhältniß eingehen wollen; er hat nicht mit Unrecht gesagt, die Jurabahnen seien der Staat und wenn fie schlechte Geschäfte machen, so leide barunter ber Staat. Dick ift allerdings richtig, man fann es aber eben nicht allen Leuten recht machen. Sätten die Jurabahnen die Sache von der Sand gewiesen, fo wurde Herr v. Sinner mahrscheinlich ausgerufen haben: Seht, bie Jurabahnen wollen nichts von der Sache, es ift ein folechtes Beichaft. Diefes Argument icheint mir baber etwas berbeigezogen, um den handel feitens der Minderheit der Kommiffion und deren Berichterstatter, der ja so gewandt ift, zu plädiren. Er war so ge= wandt, daß er mir eine Berechnung einigermaßen unrichtig bar= stellte; es war keine Hegerei, sondern bloße Geschwindigkeit. Er hat nämlich an der Hand des Borfclages an die Obligationare aus dem Bericht vom 28. Dezember nachgewiesen, daß die Bahn mit den Defiziten bis Ende 1885 Fr. 9,800,000 foste; das beruhe auf ber Rechnung, daß die Bahn 6 Millionen werth fei, man muffe also noch 2 Millionen dazu schießen, das mache 10 Millionen und $2^1/_2$ Millionen dazu ergebe $12^1/_2$ oder 13 Millionen. Herr v. Sinner hat wohl gewußt, daß der Vorschlag an die Obliga= tionare den Bahnwerth auf Fr. 8,235,000 ftellt, also annahernd auf die gleiche Summe, die wir jest für die Bahn gahlen follen. Ich möchte mir nicht 21/2 Millionen in ber Geschwindigkeit esta= motiren laffen.

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 algebraisch rechnen kann. Mir hat die Haltung des Herrn Heß besserr Heßer gesallen, der sagte: Ich nehme an, die Rechnung sei richtig, aber die Brämissen anerkenne ich nicht.

Herr v. Sinner hat auch von den Betriebsausgaben gesproschen. 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 einge-schlichen bezüglich des Tableau's, das man Menu genannt hat. Auf demselben ist der Zins des Anleihens für den Ankauf der Bern-Lugern-Bahn jeweilen mit Fr. 450,000 verrechnet. Das war nicht die Meinung bes Sprechenden, sondern es glaubte derfelbe, mit der Referve einer Million werde man die Zinsausfälle mahrend ben ersten 4 Jahren beden und nachher allfällig einen neuen Vorschuftonto etabliren. Der Regierungsrath ift, wie es scheint, anderer Anficht: er nimmt bie Fr. 450,000 gur Berginfung auf, auf der andern Seite aber gieht er auch den Reinertrag der Bern= Luzern-Bahn in Berechnung. Wenn aber herr v. Sinner barauf hinweist und auf der andern Seite fagt, die 10 Millionen seien bald gefreffen, so ift das ein double emploi. Wenn wir mit einander rechnen wollen, so wollen wir es ehrlich thun. Ich füge übrigens zu Sanden des Herrn Byro, der uns ichon mit Steuern aller Art unterhalten hat, bei, daß dieses Tableau mir nicht fo be= unruhigend scheint. Wir entnehmen bemfelben, daß 1879 wieder Mehreinnahmen eintreten werden, obwohl es feine neuen Einnahms= quellen berücksichtigt, die doch ohne Zweifel werden geschaffen wer= ben. So schwarz braucht man also die Sache nicht anzusehen wie Herr v. Sinner.

Alehnlich verhält es sich mit den schlechten Zeiten der Bah= nen. Es ist durchaus unrichtig, daß alle Bahnen schlecht marschi= ren. In der Schweiz ist dies nur bei denzenigen der Fall, welche schlecht manöverirt 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 Kartosselfrankheit. (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.

Benn Herr v. Sinner sagt, er hätte 6 Millionen geben könenen, so erwidere ich darauf: die Differenz von $2^1/_2$ Millionen ergibt zu $4^1/_2$ $^0/_0$ einen Jins von Fr. 110,000. Ich will nicht wiederholen, daß ein Mitglied der Minderheit sogar auf 7 Millio= nen geben wollte, wobei wir nur eine Zinsdiffereng von Fr. 67,000 gehabt hatten. Motivirt nun ein jährlicher Bins von Fr. 110,000 das Burudtreten von der ganzen Frage? Ich fage nein; benn die Fr. 110,000 finden fich vollständig wieder bei den Jura= bahnen, fei es, daß diefe nach dem Borichlage des Herr Andreas Schmid einen billigern Betriebsvertrag abschließen, fei es, daß fie mehr rentiren. Ich erlaube mir da, mich etwas freier auszuspre= den, als es herr Jurabahndirektor Marti gethan hat. Er hat be= reits angedeutet, daß die allgemeinen Administrationskosten nicht wefentlich geringer fein können, ob die Jurabahnen 100 Rilometer mehr oder weniger betreiben. Ich will Ihnen nicht mit Zahlen läftig fallen, allein das ift flar, daß den Jurabahnen birett eine Summe von Fr. 40-50,000 zu gut tommt, indem fie ihre all= gemeine Administration felbstverftandlich in dem Betriebsvertrage einrechnen, wie es jede andere Bahn gethan haben würde, obwohl diese Administration durch die Verwaltung dieses Bahnstückes nicht wefentlich vertheuert wird. Ferner ift unzweifelhaft, daß durch den Unschluß in Lugern die Jurabahnen bedeutende Bortheile im Ber= sonenverfehr haben werden. Wenn ihre Linien von der frangösischen Ditbahn bis nach Luzern reichen, so werden fie einen gang bedeutenden Personenverkehr aufzuweisen haben. Daß die Acquisition ber Bern=Lugern=Bahn durch den Ranton den Jurabahnen gang bebeutende finangielle Bortheile verschafft, mogen fich die Herren aus bem Jura merten. Ich begreife gut, warum Berr Marti fich bar= über nicht eingehend ausgesprochen hat. Er konnte und durfte dieß nicht thun, weil er fein Unternehmen bei einem verneinenden Botum des Volkes nicht von vornherein einigermaßen in Mißfredit bringen tonnte. Das ift also unzweifelhaft, daß für die Jurabah= nen ein bedeutender Mehrwerth eintritt, an welchem natürlich in allererster Linie der Staat partizipirt. Die 21/2 Millionen und noch mehr verlieren wir somit bei ben Jurabahnen, wenn wir ben Antauf ber Bern=Lugern=Bahn nicht genehmigen.

So fteht 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 Oberbauerneuerungssonds 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 Kath 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, Ramens der Kommission den Antrag zu stellen, es sei auf Zisser 3 des Antrages Heß dermal nicht einzutreten, welche sich auf die Borlage des Millionenvorschusses an das Bolk bezieht.

Herr Scheurer verharrt immer in seinem Unglauben bezüglich ber Rentabilität der Bahn. Ich will ihm nichts beweisen, ihm jeboch 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
Bahnhösen Bern und Luzern werden gemacht werden, und an
benen 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 Berzinsungsquote auf die Bern-Luzern-Bahn sallen. Das sind Bölimannen, die man da macht. Ebenso verhält es sich mit den Reklamationen, von denen Herr Scheurer gestrochen hat. Der Kanton Luzern hat seit 1874 ein neues Schwellenbaugesetz, nach welchem die Anwuhner eines Flusses, wenn auf der andern Seite geschwellt wird, sich selbst behelfen müssen. Wenn da einige Prozesse anhängig sind, so gibt dieß etwas Advokatensutter, von Bedeutung aber ist die Sache nicht. Ich kann das mittheilen, weil ich diese Frage studirt habe und mir vom Massachensutter darüber habe Ausschlüsse ertheilen lassen. Auf die Frage der Langenthal-Wauwylbahn will ich nicht eintreten. Wenn die Centralbahn so weit ist, daß sie diese Linie bauen kann, so ist dann jedensalls auch unsere ganze Eisenbahnsttuation eine brillante.

Ich muß mir erlauben, mit einigen Worten noch den Herrn Jurabahndireftor Marti zu erganzen. Es betrifft das eine Ange= legenheit, die in der letten Zeit in den Zeitungen besprochen worben ift und die hier turg erwähnt werden mag, nämlich den Bau eines Administrationsgebäudes auf der Großen Schanze. Ich habe mich hierüber gang genau orientirt und mir die Rechnungen vor= legen laffen. Ich fann Ihnen mittheilen, daß der ganze Bau, bas Terrain nicht inbegriffen, nicht höher als auf Fr. 600,000, in= flufive Mobiliar, zu ftehen tommen wird. Das ift also biefer Ba= last, von dem man fagte, er toste Millionen! Man sieht, die Jura= bahn versteht zu bauen. Durch die Erstellung dieses Gebäudes erzielt fie bedeutende Bortheile. Bisher waren ihre Bureaux an verschiedenen Orten zerstreut, infolge bessen beträchtliche Miethzinse bezahlt und feine gehörige Aufficht geübt werden konnte. Uebrigens ift die für den Bau verwendete Summe nicht aus dem Fonds der Jurabahn selbst geschöpft worden, sondern sie hat ein Spothekar= anleihen von Fr. 400,000 aufgenommen und Fr 200,000 aus alten Parzellen dazu verwendet, die man im Bahnhofe Biel verfauft hat. Dirett wird die Jurabahnverwaltung dadurch in keiner Beife belaftet. Man mag baraus auch entnehmen, was für gute Freunde die Jurabahn hat, namentlich in unserer städtischen Breffe, Die fich jeweilen Mühe gibt, ihr etwas anzuhängen! Das Gebäude ift freilich für die gegenwärtigen Bedürfniffe der Jurabahn ju groß, allein ich hoffe, wir werden dazu fommen, in demfelben auch die Centralbahn freundlich mitzubeherbergen. (Beiterteit). 3ch hoffe, es werde die Zeit tommen, wo die Flagge mit bem weißen Rreuze im rothen Felde über bem Gebaude flattern wird.

Ich will noch zwei Zahlen mittheilen, da ich heute noch eine Rechnung gemacht habe und zwar speziell zu Handen des Herrn v. Sinner, dem ich sie nachher zur Prüsung vorlegen werde. Sie haben gesehen, welchen Werth die Bahn nach den disher angenommenen Prämissen hat. Ich nehme nun für die Anleihen, statt einer Verzirzung von $5\,^{\circ}$ /o, eine solche von 4^{1} /2 $^{\circ}$ /o und einen Emissionsturs von 97 $^{\circ}$ /o an. Ich derechne also da die Anleihenskosten. Da ergibt sich nun sür 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 Verechnungen zu glauben oder nicht, ist Sache des Vertrauens. Es wird sich überhaupt in der ganzen Frage zeigen müssen, wer Zutrauen und Glaube an die Zutunst hat, und auch das Volk wird sich entscheiden müssen, ob es zu Denen stehen will, welche Zutrauen haben und durch dasselbe disher auch Ersolge aufzuweisen hatten, oder aber zu Denen, die in Allem verzweiseln und stille stehen wollen.

Gestatten Sie mir noch einige Bemerkungen als Vertreter ber Stadt Bern. Ich halte bafür, die Stadt sei bisher gegenüber bem Kanton nicht zu kurz gekommen, sondern sie habe, wenn sie auch jeweilen ihre Verpflichtungen redlich erfüllt, doch bedeutende Vortheile gehabt. Ich anerkenne vollskändig, daß die städtische Gemeindsverwaltung 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 ftarfer geworden. Herr v. Sinner hat von Billigfeit gesprochen. Da aber sage ich: Gerade die Stadt Bern foll, der Billigfeit angemeffen, für bie Bahn etwas thun, bamit andere Landestheile später auch zu ihren Bahnen gelangen. Wir wollen in ber Stadt Bern nicht satisfaits fein, wir wollen nicht fagen : Wir haben unfere Sache, jest mogen die Andern felbst zusehen, ob fie etwas erhalten ober nicht.

Ich glaube überhaupt, wir sollen an unserer Eisenbahnpolitik festhalten, wodurch das Zusammenhalten der verschiedenen Landes= theile gefördert wird. Ich habe den Muth nicht, unsere Gisenbahn= politif zu gertrümmern. Herr v. Sinner hat den verschiedenen Landestheilen icone Dinge in Aussicht gestellt, die man mit den 10 Millionen machen könnte. Ich denke, daß Bolk werde wohl prufen, und es wird nach analogen frühern Fällen ermeffen können, wer Die find, welche ihm Steine, und wer Die, welche ihm Brod geben wollen! Ich empfehle lebhaft die Antrage der Mehrheit der Rommiffion. (Beifall.)

herr Prasibent. 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 über= einstimmt, doch mit folgendem Zusate am Schlusse des ersten "mit dem Antrage, die Ratifikation nicht zu er= Es geht bemnach der Antrag der Kommissions= theilen." minderheit nun dahin:

"Der Große Rath bes Kantons Bern beschließt:

"Der Ankauf ber Gifenbahnlinie Bern-Luzern auf ben Namen des Kantons Bern um den von der hiezu bestellten Kommission des Großen Rathes an ber Steigerung vom 15. Januar 1877 abhin gebotenen Kaufpreis von Fr. 8,475,000 wird am 11. März dem Bolk zur An= nahme oder Verwerfung vorgelegt mit dem Antrage, die Ratifikation nicht zu ertheilen.

"Die Ratifikation des Volkes schließt diejenige des Großen Rathes, wie diefelbe von der Steigerungskommission

verlangt wird, in sich.

Immerhin halt Herr Heß die Ziffer 3 seines ursprüng= lichen Antrages fest, welche bahin 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 vorge= legt werden."

Auf die Anfrage bes Beren Brafibenten erklart Berr Beg, 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 ben Antrag Heß betreffend den Vorschuß von Fr. 935,000 38 Stimmen. Dagegen 168
- 2) Für ben Antrag ber Regierung unb der Kommissionsmehrheit nämlich die Herren Aellig, Anken, Arn, Bähler, Bangerter, v. Bergen, Berger, Bieri, Bircher, Böhlen, Bohnenblust, Bohren, Boivin, Born, Botteron, Brand in Ursenbach, Brand in Vielbringen, Bruder, Brunner, Bucher, Bühle mann, Burti, Burren, Burri, Butigtofer, Charpié, Chodat, Chopard, Donzel, Droz, Ducommun, Engel, Etter, Fahrni-Dubois, Feiß, Feller, Flück, Friedli, Galli,

Gäumann, Geifer = Leuenberger, Geifer in Dachsfelben, Gerber in Steffisburg, Girardin, v. Graffenried, Gugger, Gurtner, Gygar in Seeberg, Haberli in Bern, Haberli in Münchenbuchsee, Halbemann, Hänni in Koniz, Hauert, Hauser, Begi, Hennemann, Herren in Mühleberg, Herzog, Hofmann, Haye, Konig, Kuhn, Kummer in Bern, Kuhmer, Kuhner, Kuher, Kaifer in Büren, Kaifer in Grellingen, v. Känel, Karrer, Käsermann, Kiener, Kilchenmann, Klaye, Koetschet, Kohli in Bern, Kohli in Schwarzenburg, König, Kuhn, Kummer in Bern, Kummer in Utenftorf, Lebermann, Lehmann-Cunier, Lehmann in Rüebkligen, Lehmann in Langnau, Lehmann in Bellmund, Lenz, Linder, Locher, Luber, Mader, Marti, Mauerhoser, Meyer, Michel, Mischler in Bern, Mischler in Wahlern, Monin, Morgenthaler, Möschler, Mühlemann, Müller in Tramlingen, Nägeli, Rußbaum in Nünkhosen, Nuß-baum in Worb, Oberli, Ott, Peter, Plüß, Racle, Rebmann, Renfer in Lengnau, Renfer in Bözingen, Riat, Roffelet, Röth= lisberger in Herzogenbuchsee, Ruchti, Rufenacht-Moser, Schertenleib, Scherz, Schmid Andreas in Burgborf, Schmid Rudolf in Burgborf, Schneiber, Schori, Schwab in Nibau, vuody in Burgdory, Schneider, Schori, Schwab in Nibau, Schwab in Grafenried, Seßler, Sieber, Sigri. Spring, Stalber, Stähli, Stämpfli in Bern, Stämpfli in Zäzimyl, Sterchi, Stettler in Lauperswyl, Stettler in Eggimyl, Streit, Thönen, Trachsel in Mühlethurnen, Ueltschi, Walther in Nadelfingen, Wampfler, v. Werdt, Wermuth, Wieniger, Wildbolz, Willi, Witz, Würsten, Wüthrich, Wyß, Wyttenbach, Zeesiger, Zeller, Zingg, Zoß, Zumeker, Zürcher, Zurbuchen, Zyro.

Für den Antrag der Kommissionsminderheit 57 Stimmen, nämlich die Herren Althaus, Ambühl, v. Buren, Burger in Angenstein, Chappuns, Dähler, Déboeuf, Dick, v. Erlach, Eymann, v. Fellenberg, Feune, Fleury, Folletête, Gerber in Stettlen, Gseller in Oberwichtrach, Gseller in Bern, v. Groß, Gruber, Grünig, v. Grünigen, Herren in Niederscherli, Heß, Hoser in Bollodingen, Hoser in Hasil, Hofer in Oberdießbach, Hornstein, Jodin, Kellerhals, Koller in Münster, Liechti in Rüegsauschachen, Lindt, Meister, Woschard, Pape, Prêtre, Queloz, Keber in Muri, Reber in Niederbipp, Rebetez, Niser, Möthlisberger in Walkringen, Scheibegger, Scheurer, Seiler, v. Siedenthal, v. Sinner, Sommer, Stämpfli in Uettligen, Steiner, Steullet, Trachsel in Niederbütschel, Bernteille, Walther in Krauchthal, v. Wattenwyl, Wirth, Wurstemberger.

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

1) für den Antrag des Regierungsrathes und der Kommissions= mehrheit:

bie herren Burger in Laufen, Müller in Sumiswald, Vogel, Zumwald.

für ben Antrag ber Kommissionsminderheit mit bem Amendement v. Wattenwyl:

Herr Schatzmann.

Der Herr Präsident gibt Kenntniß von einer Zu= schrift des Herrn Oberrichter Hobler, wodurch berselbe um Entlassung von seiner Stelle auf 1. April nachsucht.

Diese Zuschrift geht zur Berichterstattung an bas Ober= gericht.

Nach dem Namensaufrufe sind 225 Mitglieder anwesend; abwesend sind 22, wovon mit Entschuldigung: die Herren Burger in Lausen, Fattet, Flückiger, Gouvernon, Grenouillet, Gygax in Bleiendach, Hofer in Bern, Kohler in Pruntrut, Lehmann in Lohwyl, Leidundgut, Mägli, Müller in Sumiswald, Reichendach, Ritschard, Roth, Schahmann, Schmid in Wimmis, Schüpbach, Bogel, Zumwald; ohne

Entschuldigung: die Herren Amstuz, Greppin, Hänni in Zuzwyl, Jaggi, Keller, Spahr, Werren.

Schluß ber Sitzung um 7 Uhr.

Der Rebaktor: Fr. Zuber.

Berichtigung: Seite 66 hievor, Spalte I, Beile 21 von unten lies: "Bevollerung" ftatt "Beziehung".

Vierte Sikung.

Samitag den 10. Februar 1877.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Borfite des Herrn Prafidenten Sahli.

Nach bem Namensaufrufe find 180 Mitglieder an= wesend; abwesend sind 67, wovon mit Enschuldigung: die Herren Bucher, Burger in Lausen, Fattet, Flückiger, Gouvernon, Grenouillet, Gygax in Bleienbach, Hegi, Hoser in Bern, vernon, Grenoutllet, Gygax in Bletenbach, Hegi, Hofer in Bern, Kilchenmann, Kohler in Pruntrut, Lehmann in Küedtligen, Lehmann in Lokwyl, Leibundgut, Mägli, Meyer, Morgensthaler, Müller in Sumiswald, Nußbaum in Word, Keichenbach, Kitschard, Roth, Schakmann, Schmid in Wimmis, Schüpbach, Bogel, Zumwald; ohne Entschuldigung: die Herren Amstut, Arn, Brand in Bielbringen, Burren, Bütigsfofer, von Erlach, Etter, Eymann, GeisersLeuenberger, Gseller in Oberwichtrach, Greppin, Grünig, v. Grünigen, Gygar in Seeberg, Hänni in Zuzwyl, Hennemann, Hofer in Bollobingen, Hofftetter, Hornstein, Kaggi, Inobersteg, Inder-Bollodingen, Hofftetter, Hornstein, Jaggi, Imobersteg, Indersmühle, Kasser in Grellingen, Keller, Koller in Münster, Lehmann-Cunier in Biel, Wauerhoser, Pape, Peter, Plüß, Queloz, Reber in Niederbipp, Renfer in Lengnau, Renfer in Bözingen, Röthlisberger in Walkringen, Schertenleib, Schmid Andreas in Burgborf, Schneiber, Stähli, Werren.

Die Protokolle ber beiden gestrigen Sitzungen werden verlesen und genehmigt.

Tagesordnung:

Bericht der Kommission über den Vortrag betreffend die Mehrkoften der Militaranstalten in Bern.

v. Werdt, als Berichterstatter der Kommission. In Folge eines Vortrages der Baudirektion haben Sie im November v. J. eine Kommission bestellt mit bem Auftrage, "ben Stand ber Militärbauten, sowie die Ursache ber Kredit- und Devisüberschreitungen zu untersuchen und barüber 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 Devisüberschreitungen rühren, sondern es sollen Preise wie Ausmaße, überhaupt die Baurechnungen verisigirt und untersucht werden, wie gebaut werbe. Die Kommission glaubte, dieß gegenüber Gerüchten, welche herumgeboten murden, sowohl dem Bolke als der Regierung und der Bauleitung schloig zu sein. Ferner sollte untersucht werden, was noths wendig noch erstellt oder beschafft werden musse, um die finanzielle Tragweite möglichst genau zu bemessen. Hrer üchung meister Studer wurde mit der technischen Unterschaus beauftragt, und es murde ihm herr Architekt Urfer in Interlaten beigeordnet. Letterer ift bem Unternehmen fremd, er ift ein tüchtiger Architekt und war mehreren Mitgliedern von den Ausmeffungen beim Thunerhofe her bekannt. Leiber ftarb Herr Studer, nachdem er kaum die betreffenden Arbeiten begonnen hatte. Herr Urfer hatte biefe nun allein zu beforgen, unter Beiziehung des erforderlichen Hülfspersonals.
Die Gründe der Verlegung der Willitärbauten find Ihnen

bekannt. Die bisherigen Zustände waren unhaltbar und nöthigten zum Neubaue. Zudem hatte man in Folge ber Un-nahme der neuen Bundesversassung Aussicht, bei zweckmäßiger Unlage ber Militaranftalten einen Waffenplat zu erhalten. Es bestellte baher ber Große Rath, nachdem eine Gesellschaft wegen Uebernahme ber fraglichen Bauten bezügliche Unträge gestellt hatte, am 31. März 1871 eine erste Kommission und beschloß sodann auf den Antrag berselben und der Regierung am 3. Februar 1872 Folgendes: "1) Die Verlegung der Militäranstalten aus dem Innern

der Stadt und der Neubau derselben auf dem Beundenfelde werden grundsätlich beschlossen in dem Sinne, daß die lau-fende Berwaltung durch diese Beränderung nicht belastet merden foll.

- "2) Es sei die Frage, ob die Mannschaften in großen Rasernen ober in kleinen Kompagniekasernen (Baraken) unter= zubringen sei, noch einer einläglichen Untersuchung zu unter=
- "3) Der Regierungsrath werde beauftragt, mit der Gesmeinde Bern, betreffend die unentgeltliche Ueberlassung bes nöthigen Grund und Bodens in Unterhandlung zu treten. Er werde ferner beauftragt, mit ben Bundesbehörden eine Bereinbarung auf obiger Grundlage anzuftreben.

"4) Die daherigen Verträge mit Plänen unterliegen der

Genehmigung ber tompetenten Behörden."

In Folge dieses Beschlusses wurde Herr Architekt Tièche beauftragt, die nothwendigen Pläne auszuarbeiten. Ferner wurden eine militärische und eine technische Kommission er= nannt. Die lettere speziell erhielt die Aufgabe, den konftruktiven Theil zu bearbeiten und Kostenvoranschläge festzustellen; ferner sollte sie verschiedene vom Staate zu veräußernde Immobilien, sowie das alte Zuchthaus auf den Abbruch schätzen. Ich hatte die Ehre, Präsident dieser Kommission zu sein, welche im Weitern aus den Herrn Baumeister Hebler, Dähler und Hektor Egger bestand, und zu der auch Herr Kantonsbau-meister Salvisberg beigezogen wurde. Beibe Kommissionen arbeiteten einander gehörig in die Hande. Die jeweiligen Borlagen des Herrn Tièche murden durch beide Kommissionen geprüft. Auskunft über beren Arbeiten geben am besten die Protofolle und die gedruckten Rapporte der Berichterstatter.

Borerst wurde die Frage des Barakensystems in Besathung gezogen. Dasselbe wurde als unpraktisch verworfen; auch in andern Ländern hat es sich nicht bewährt. Es wurde daher der Bau einer festen Raserne beschloffen. Die Plane erhielten eine wiederholte Umänderung, bis man sich schließlich auf ein bestimmtes Projekt einigte. Sodann ordnete man eine Schatzung im Verhältnisse zu andern bereits erstellten

ähnlichen Bauten nach fubischem Inhalte an. Diese Berech= nungen und Plane wurden hierauf zu weiterer Bearbeitung Herrn Tiede wieder zugestellt, und es entstanden nun seine von den Kommissionen schließlich angenommenen Kosten-berechnungen 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 Unsicht der Kommission war, daß nicht der Staat, sondern entweder jene Baugesellschaft oder aber die Gemeinde Bern bauen werbe. Darauf beziehen sich auch die Meußerungen des Herrn Hebler als Berichterstatter ber technischen Kommission in Betreff billiger Anfage, wenn er auf Seite 18 jener Bei= lagen fagt: "Der vorliegende Devis ift nach dem reinen tu= bischen Ausmaß ber verschiedenen Gebäude zu entsprechenden Einheitspreifen per Rubitfuß berechnet. Wir bemuhten uns deshalb, die angegebenen Rubikmaße derfelben nach den Planen zu verifiziren und auch die angenommenen Einheitspreise, geftützt auf unsere vieljährigen Erfahrungen zu prüfen, und wir haben die Ausmaße richtig, die Ginheitspreise meist mäßig, theilweise sogar sehr billig gefunden, besonders in Betracht der in jungster Zeit stattgefundenen bedeutenden Steigerung der Taglöhne und des Rohmaterials."

In der modifizirten Kostenberechnung der Zeughausanlage und Militärstallungen nach den Borschlägen der
technischen Kommission sinden sich allerdings Unsätze über Rivellement des Terrains. Doch sind diese Posten etwas
zu niedrig. Das Zeughausareal allein mißt über 10 Jucharten, der ganze Plan über 44. Ohne geometrische Bermessungen, die damals nicht vorlagen, war es nicht möglich,
sich über die spätern nothwendigen Erdbewegungen Rechenschaft
zu geben. Es sinden sich dort noch weitere Details, z. B.
Blitzableiter, Trottoirs, Dachwasserabssus, Bekiesung der Hösere. Beim Berwaltungsgebäude der Zeughausanlage wurde
ein Einheitspreis von 45 Ets. per Kubiksus berechnet, während
bei der Kaserne, die große, weite Käume mit wenig Zwischentheilungen hat, nur 28 Ets. angenommen war. Dieser Unsatz war offenbar zu niedrig, obwohl alle Urchitekten der Kommission einverstanden waren, es könne die Kaserne zu diesem Breise 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 Berhältnissen entsprechend gefunden worden."

Die Kostenberechnungen vom Juni und September 1872 ergeben folgende Resultate und basirten auf folgenden Vorauß=

setungen:

1) Zeughausanlage mit Verwaltungsgebäube und Werfstätten. Hier waren in erster Linie die Angaben des damaligen Zeughausverwalters v. Steiger maßgebend. Ferner wurde Platz für eine gewisse Angall Gewehre verlangt, dann in 4 Magazinen 24 Abtheilungen für je 24 Fuhrwerk gleich dem Bestand von 4 Bataillonen zu 6 Fuhrwerken; serner Raum für die Kriegsssuhrwerke in Linie und Park für 3 Batterien und für diejenigen des Genie's, der Kavallerie und der Sanitätstruppen, Alles nach taktischen Einheiten getrennt; im Weitern unten für die Fuhrwerke und oben für die weitere Kriegsaußrüstung der speziellen Korps. Mit Anschirrschuppen, Bassins ze. war diese Anlage auf Kr. 1,345,000 devisitet.

Bassins 2c. war diese Anlage auf Fr. 1,345,000 devistrt.
2) Stallungen und Reitbahn. Platz für 250 Pferde mit Lagerraum darüber für 400 Mann. Da sollten zwei Batterien zugleich bespannt werden können, und überdieß sollte Platz vorhanden sein für die Offizierspferde zweier Insanteries bataillone oder für die Pferde von drei Kavalleriekompagnien. Dieß war schon nothwendig mit Rücksicht auf unsere kantonalen Bedürsnisse. Der Devis belief sich auf Fr. 372,000.

3. Kaserne. In dieser war Raum zu schaffen für zwei

Bataillone mit Spezialwassen, unter Umständen für drei Bataillone, somit, die Kompagnie zu 250 Mann gerechnet, Raum für 1,800 Mann, eventuell aber für 3,000 Mann. Die Schlassäle waren für 62 Mann = ½ Kompagnie. Dabei waren weite, lichte, aber geschlossen Gänge und kein Souterrain angenommen, und die übrigen für eine Kaserne nöthigen Räumlichkeiten waren möglichst zweckmäßig im Kauptbaue zu vertheilen, wobei die Kantine außerhalb zu erstellen war. Die Kaserne war bevistrt auf . Fr. 1,260,000 Rechnen wir dazu die Devissummen für die Zeughausanlage mit . . . " 1,345,000 und für die Stallungen und Keitbahn mit " 372,000 so gelangen wir zu einer Summe von . Kr. 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 Gaszuleitung, für Wasser= und Gasinstallation, für Dolenanlage, für mechanische Ausstattung der Werkstäten (Dampfmaschine 2c.), für Mobiliar und für Bon= und Zusahrten, Einfriedigungen 2c. Hierüber kounten damals keine Vorlagen gemacht werden, sondern es war Sache späterer einläßlicher Untersuchung. Ein Theil dieser Objekte fällt in die mit der Gemeinde Bern getroffene Verseinbarung.

Für ein Kommissariat mit kleinem Spital wurde eine runde Summe von . Fr. 273,000 bestimmt. Dieg ergibt mit obigen . 2,977,000 " Fr. 3,250,000 eine Summe von Eventuell wurde von der technischen Rommiffion für Vorarbeiten, Expertisen, Blane, Bauleitung 2c. ein weiterer Unfatz von 250,000 angenommen, ich sage eventuell, weil man bamals nicht wußte, wie es sich damit ver= halten werde. Damit steigt der Devis der technischen Rommission auf Fr. 3,500,000

Dieser Ansah wird in den Verhandlungen mit der Gemeinde Bern angeführt, wie sich aus Seite 38 der Beilagen vom März 1873 ergibt. Die Gemeinde Vern war damals, gestüht auf ein Gutachten des Herrn Hebler, geneigt, für diesen Vetrag 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 aufgenommen.

Nach Feststellung der Pläne und Kosten begannen Unterhandlungen mit der Gemeinde Bern. Anfänglich zerschlugen sich dieselben, zwar nicht weil die Gemeinde um den genannten Betrag nicht bauen wollte, sondern weil man sich über den Preis verschiedener Jmmodilien, welche die Stadt übernehmen sollte, nicht einigen konnte. Kun trat der Selbstbau in den Bordergrund. Man fand, es sei zweckmäßiger, die Ausführung so wichtiger und ausgebehnter 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 Nesultat wahrscheinlich das nämliche gewesen; sie würde sich voraussichtlich an die ursprünglichen Pläne gehalten haben, so daß spätere Aenderungen theuer hätten bezahlt werden müssen. Bom Selbstbau ausgehend wurden mit der Stadt Bern weitere Unterhandlungen gepslogen, welche am 19. März 1873 zum Abschlusse unentgeltlich 441/3 Jucharten auf dem Beundenseld abtritt, ein be-

ftimmtes Quantum Waffer und Gas liefert, eine Dolen= anlage zur Ableitung bes Abwassers in bie Aare erstellt, einen den Bedürfniffen entsprechenden Exercir- und Schiefplat rerzeigt und gewiffe Staatsimmobilien für Fr. 850,000 übernimmt. Der Beginn ber Bauten wurde festgesetzt für die Zeughausanlage auf 1. Ottober 1873, für die Stallungen auf 1. Mai 1874 und für die Kaserne auf 1. Mai 1875. Much mit dem Bunde fanden Unterhandlungen ftatt, und zwar Alles nach Beschluß bes Großen Rathes vom 3. Fesbruar 1873. Da aber damals der erste Entwurf ber Bundes: verfassung verworfen murbe, konnten sich die Bundesbehörden wegen der Abhaltung von Militärkursen und des Abschlusses von Miethverträgen nicht endgültig aussprechen. Es wurde beschloffen, gemiffe Staatsbomanen allmälig zu veräußern und aus dem Erlös die Kosten ber Neuanlage zu decken. Die Schatzung ber betreffenden Domänen belief sich auf Fr. 4,039,000.

Nun wurde die ganze Frage dem Großen Rathe vorsgelegt und von demselben am 27. März 1873 einstimmig angenommen. Auch das Bolk genehmigte sie am 4. Mai bes 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 Domanendirektion hatte fich mit Borliebe mit der Sache befaßt und kannte alle Detail derfelben. Run gelangte die Angelegen= heit an eine Direktion, welche ohnehin genug zu thun hatte; man denke nur an die programmmäßige Ausführung der Straffen: und Hochbauten im ganzen Kanton. Judem fiel in diese Periode die Aussührung der Entkindungsanstalt, der eidgenösstichen Waffenfabrik und des physikalischen Instituts. eidenossischen Wassensabrit und des physitalischen Instituts. Nun lag ihr noch die Ausführung der Militärdauten im Betrage von 3½ Millionen in verhältnismäßig kurzer Bauzeit ob. Dieß war offenbar zu viel und eine Ueberladung einer Direktion, von der man weiß, daß ihr fleißiger und gewissenhafter Borsteher sich so mit dem gewaltigen Detail seiner Berwaltung abgibt, daß er krank wird, während Unterzebene vielleicht weniger zu thun haben.
Es wurde nun die Banleitung über Zeughausanlage

und Stallungen an die Herren Tièche und Eggimann über= tragen. Der mit biesen abgeschlossene Bertrag erhielt am 16. August 1873 die Genehmigung bes Rezierungsrathes. Für diese Bauten wurden betaillirte Plane ausgearbeitet, und am 1. Oktober 1873 murden die Arbeiten für die Zeugshausanlage in Angriff genommen. Das Zeughaus sollte bis am 15. September 1875 bezogen werden. Im großen Ganzen wurde nach den ersten Dispositionen gebaut, doch wurde später das Kommissariat mit dem Verwaltungsgebäude ver= einigt. Anschirrschuppen, Bassin, Munitionslaboratorim wurben weggelassen, das Portal sammt vorderm Abschluß einsfacher gehalten und die Ausrustungshallen für Mannschaften geftrichen. Auf ber andern Seite murbe bas Berwaltungsgebäude erhöht, eine zweite gedeckte Berbindungsbrücke anges bracht, die Magazine für Kriegsfuhrwerke etwas größer ans gelegt, zwei Vorrathsschuppen zu Magazinen bes Kommissariats mit zweitem Stockwerk ausgebaut u. f. w.

Um 1. Mai 1874 begann der Bau der Stallungen. Damit trat ein komplizirterer Geschäftsgang ein, und es entstanden Berlegenheiten. Im Jahre 1874 wurde die neue Bundesver= fassung angenommen und infolge dessen eine neue Militärorgani= sation erlassen. Da stellte es sich heraus, daß bezüglich der Insfanterieinstruktion Bern nur Wassenplatz für die dritte Armees division werde, so daß von 20 bernischen Bataillonen kunftig nur 12 in Bern und die übrigen in Luzern und in der Westichweiz instruirt werden. Dagegen zeigten sich die Bundesbehörden geneigt, Bern zu einem ber Kavalleriewaffenplätze ber Weftschweiz

zu erheben, wenn bei ben Militärstallungen eine zweite Reit= bahn erstellt werde, um zwei Kavallerieklassen zugleich instruiren zu können, und wenn zur Abhaltung von Wieder= holungskursen Stallungen für weitere 150 Pferde mit entsprechendem Logierraum für Mannschaften nebst Fourage=magazin und Hufsmiede gebaut werden. Die bernische Mili= tärdirektion erstattete hierüber am 12. Dezember 1874 bem Regierungsrathe Bericht und stellte ben Antrag, es sei Alles aufzubieten, um auch biesen Waffenplatz zu erhalten. Sie machte darauf aufmerksam, daß starke Nachfrage vorhanden sei, daß infolge ber 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 Bundesversassung der Bund den Kantonen für die Benutzung der Militärbauten eine billige Entschädigung zu leisten. Dieser Antrag auf Bergrößerung der Stallungen wurde vom Regierungsrathe genehmigt und der Baudirektion zur Vollziehung überwiesen.

Bereits am 22. Januar 1875 manbte sich bas schweiz. Militärdepartement an die bernische Militärdirektion und brang barauf, daß Bern sich wegen des Kavalleriewassen-platzes entscheibe, indem man soust genöthigt wäre, sich anderweitig umzusehen; wenn Bern einzutreten gedenke, so müssen die Bauten so gesörbert werden, daß bis zum 20. Juli des nämlichen Jahres in den im Bau begriffenen Lokalitäten eine Rekrutenschule mit 130 bis 150 Pferben abge= halten werden könne. Die bernische Militärdirektion rapportirte barüber dem Regierungsrath und bemerkte, da es sich bei Bergrößerung der Stallungen nur um Wiederholungskurse handle, welche nur während kurzer Zeit des Jahres abge-halten werden, so könne man sich mit einfachern und billigern Konstruktionen behelsen. Sie schloß mit dem Antrage, es seien die Direktionen der Domänen, der Bauten und des Militärs, als Spezialausschuß ber Regierung, zu beauftragen, ungefäumt Vorschläge über Erstellung weiterer Stallungen für 150 Pferde und eines Fouragemagazins vorzulegen. Dieser Untrag wurde am 3. Februar 1875 vom Regierungsrathe genehmigt mit dem Zusate, 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 Sepiember 1875 bezogen zu werben.

Bereits am 25. Januar 1875 hatte die Baudirektion die Bauleitung wegen Bergrößerung der Stallungen und verkurzter Bauzeit, sowie wegen Aenderung bei der Zeughaus= anlage angegangen. Um nämlichen Tage antwortete bie Bauleitung in einem höchst interessanten Schreiben, welches Einsicht gewährt in die damalige Sturm= und Drangperiode und ein Bilb 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 fritische. Die Stallungen seien ben 1. März 1874 zu bauen angefangen worden und hätten so 1. Warz 1874 zu batten angefangen todeben ind gatten sp zu sagen ausschließlich für Organisation der Artilleriedes spannungen dienen sollen. Bon 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 Sange, munsche die eidgenössische Militärsbehörde aus Bern einen eidgenössischen Kavalleriewaffenplatz zu machen. Zugleich werden Umanderungen aller Art verlangt, auch von andern, nicht die Stallungen betreffenden Planen, und badurch bie Rostenvoranschläge nicht mehr halt= bar gemacht. Und boch seien die bezüglichen Plane, die man nun ändere, von den kompetenten Behörden sanktionirt. Daburch große Verlegenheit, nicht nur wegen voraussichtlicher Kreditüberschreitung, sondern auch wegen Einhaltung ber ursprünglichen Termine. Der 20. Juli 1875 als Termin für vergrößerte Stallungen und boppelte Reitbahn sei zu furz. 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 ben Wünschen bes eids genössischen Waffenchefs (ber Kavallerie) für die Details ber Ausführung zu fügen hätten. Sie setzen voraus, die Baudirektion werde alle Garantie übernehmen und die betreffenden Befehle ertheilen. Dann verlangen sie aber Kompetenz, in außerordentlicher Weise vorzugehen; ber regelmäßige Geschäfts= gang könnte nicht mehr eingehalten werden. Auch bezüglich ber Zeughausanlage sieht die Bauleitung Berlegenheiten vorsaus. Auch hier verschiedene Uenderungen der Pläne infolge der neuen Wilitärorganisation. Sie stellt den bestimmten Antrag, die Willtärstallungen sollen erst auf Ende August zur Benutung übergeben merden.

Den 2. Februar schreibt die Bauleitung wieder, bei gegenwärtigem Stande der Arbeiten seien genaue Kosten-berechnungen unmöglich; sie musse sich mit ungefährer Angabe voraussichtlicher Mehrkosten begnügen u. f. w. fügen noch einmal hinzu, daß, was an uns liegt, wir unser Wöglichstes leisten werden, daß wir nichts versäumen wollen, was die Bauten fordern fann, wenn fur die zu ergreifenden Hulfsmittel und baberigen Mehrkoften Sie uns nicht verant=

wortlich machen wollen," u. s. w. Hierauf wurde ein neues Projekt ausgearbeitet mit ein= facher Zusammenstellung von Belaftung und Entlastung nach dem Hauptbevise. Darüber wurde am 25. Februar 1875 Infolge des regierungsräthlichen Beschlusses Bericht erstattet. 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 besinde sich erst jetzt in der Lage, wegen bes Kavalleriewaffenplatzes Zusagen zu machen, da die Gemeinde Bern erft ben 4. März wegen eines geeig= neten Infanterie= und Kavallerie=Manöverirplatzes entschieden habe. Obgleich die Bundesbehörden vermehrte Bauten bei fürzerer Bauzeit verlangen, so werde man bennoch jene Bauten erstellen, und zwar je nach Bedürsniß successiv; Alles unter Vorbehalt späterer gesetzlicher oder vertragsmäßiger Regulirung der in Art. 22 der Bundesverfassung vorgesehenen Eutschädigung. Dagegen verlange die Regierung vom Bundesrathe, sowohl infolge ihrer Verpflichtungen gegensiber dem Großen Rathe, was die Mehrbauten betrifft, als auch wegen der Gemeinde Bern, die einen zweckdienlichen Exerzierplatz zu verzeigen habe, der Bundesrath möge erklären, ber neue Platz genüge für alle Bedürfnisse bes Waffenplatzes Bern (ben 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 verurfache, muffe diese Angelegenheit noch dem Großen Rathe zur Genehmigung vorgelegt werden. Dies anerkennt die Regierung bereits im März 1875, gestangte aber erst im November 1876 vor den Großen Nath.

Den 23. April 1875 erklärte sich ber Bundesrath im großen Ganzen mit bem Exerzierplat einverftanden, hatte ibn aber etwas größer gewünscht, nämlich statt 1561/4 164 Juch=

arten. Wegen bleibenden Waffenplates 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 Käume bezogen werden ischach nur unter Aumendung außerpropentlicher Mittel 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 ben übrigen Mannschaftslotalen Heizeinrichtungen angebracht. Als Kouragemagazin murde ein alter Artillerieschuppen verwendet; später werden für Heu und Stroh die Dadräume genügen. Eine Hufschmiede, nur provisorisch erstellt, muß umgebaut werden. Speziell bei Ausführung dieser Stallungen mit Reitschule hat sich der Einfluß eidgenössischen Instruktions= personals nur zu sehr fühlbar gemacht. Wiederholt mußten Unlagen und Einrichtungen geandert werden. Es war dies nicht im Interesse ber Förderung der Arbeiten und noch

weniger im Interesse unserer Finanzen.

Ich gehe über zum Kasernenbau, bem wichtigsten Punkte ganzen Ungelegenheit. Bereits Enbe 1874 hatte bas eidgenössische Militärbepartement gewisse Aenderungen und Bervollständigungen am ursprünglichen Projekt verlangt, welche vom Ausschusse ber Regierung ber Bauleitung zur Berücksichtigung überwiesen wurden. Früher hatte man die Kompagnien zu 250 Mann, jest aber nur noch zu 180 Mann angenommen, infolge dessen auch die Bataillone entsprechend schwächer (700 Mann) wurden. Deshalb wie auch aus Ersparnifgrunden schrieb bie bernische Militärbirektion bem eidgenössischen Militärbepartement den 11. Februar 1875, ob eine Kaferne für nur 1350 Mann mit Schlaffälen für 45 Mann den Anforderungen hiefigen Waffenplates genüge, immerhin also Plat um 2 Bataillone unterbringen zu können. Diese Frage überwies das eidgenössische Militärbepartement bem Waffenchef ber Infanterie zur Begutachtung. Derfelbe sprach sich bahin aus, es wäre im Hindlick auf ein späteres befestigtes Lager und aus militärischen Rücksichten überhaupt wünschenswerth, Bern ware beim frühern Beschlusse verblieben, 1800 Mann Kasernenunterkunft zu geben Es hätte alsdann bei Friedensübungen ein ganzes Regiment in der Kaferne untergebracht und mit Betten versehen werden können; so viele Mannschaft im nämlichen Gebäube unterzubringen, halte er jedoch aus sanitarischen Gründen, wie aus Gründen der Sicherheit nicht für rathsam. Eine reduzirte Kaserne könne gestattet werden, wenn man in unmittelbarer Rähe so viel Raum reservire, um später darauf eine zweite, gleich große Kaserne bauen zu können. Naum für 1350 Betten genüge, wenn noch 1000 Mann im Dachraume und Souterrain Unterkunft sinden. Es entspreche dies einem Regimente in Kriegsftarke. Dagegen schlägt er Schlafräume für nur 24 statt für 45 Mann vor. In diesem Sinne beantragte das eidgenöffische Militär= bepartement am 5. März 1875 und schloß ebenfalls mit dem dringenden Wunsche, Schlafzimmer für nur je 24 Mann anzunehmen. Dem entsprechend erhielt die bisherige Bau-leitung für Zeughausanlage und Stallungen Auftrag zu Umänderung des frühern Projektes und Ausarbeitung neuer Plane und Berechnungen.

Das war im März 1875, zur nämlichen Zeit, als eifrig an der Umänderung der Zeughausanlage und der Versgrößerung 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 Gelber genügen nicht. Dennoch konnten von Mitte April an, allerbings nur noch Bauftigen, die Maurer= und Steinhauerarbeiten vergeben werben. Den 1. Mai 1875 konnten die Ausgrabungen begonnen werden. Es legte die Bauleitung ein Projekt für die reduzirte Kaserne im Maß-stabe von ½100 vor. Dieses wurde vom Ausschusse des Regierungsrathes modifizirt, so daß erst Anfangs Juni ein zweites, umgeändertes Projekt der Bauberektion unterbreitet wurde. Dieses sollte zu genauerer Kostenberechnung im Maß= stabe von $^{1}/_{50}$ umgearbeitet werben. Dazu sehlte 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 Plate war, sich der Art einzurichten, daß auf 1. Mai 1875, wie vorgeschrieben, der Beginn der Kasernenarbeiten konstatirt werden konnte, so ware es noch korrekter gewesen, mit dem Weitern zu zögern, bis gehörig ausgearbeitete Plane und Koftenberechnungen ausgearbeitet und dem Großen Rathe hatten vorgelegt werden können. Handelte es sich boch um ein ganz neues Projekt. Die Situation hätte sich balb aufgeklärt. Es wäre also Anlag vorhanden gewesen, die ganze Militärbautenangelegenheit vorzubringen. So wenig wie jetzt hatte damals die Gemeinde Bern einen gehörigen Schiepplat verzeigt. Somit lag nicht nur keine Gefahr in Berzögerung ber Arbeiten, wohl aber in weiterm Vorgeben. Senes ber Baudirektion vorgelegte Kafernenprojekt war mit einer kurzen Baubeschreibung begleitet, datirt vom 3. Juni 1875, und schließt mit den Worten: Nach tubischen Berechnungen ähnlicher Gebäude 3. B. des Administrativgebäudes des Zeughauses, unter Boraussetzung, 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 Tieche und Eggimann alle Berantwortung ablehnen, und welche auch nicht ihre Unterschrift trägt, beruht auf Irrthum. Sie stammt von einem damaligen Angestellten der Bauleitung, einem im Nebrigen ganz tüchtigen, jungen Architetten, ber auch später befinitiv in die Bauleitung trat. Die neue Kaserne mit ihren vielen Zwischentheilungen, mit Souterrain und nach ihrer außern Ausstattung entspricht bezüglich ber Baukosten ungefähr dem Abministrationsgebäude, auf welches auch in jenem Berichte hingewiesen wird. Im Jahre 1872 schätzte die techenische Kommission die Aussührungskosten des Abministrationsgebäudes auf 45 Cis. per Kubiksuß. Dieser Preis mit etwa 5 Cts. Zuschlag für Preiserhöhung seit 1872 auf den Kasernenbau angewendet, gibt für die 3,678.432 Kubiksuß der neuen Kaserne Fr. 1,839,216, d. h. annähernd die 1876 von der Bauleitung in Folge einläßlicher Berechnung vorausge= sehenen Rosten von Fr. 1,850,000. Statt bessen sind bei ben frühern Berechnungen von Fr. 1,075,000 nur die 28 Cts. der frühern Kaserne, ohne Souterrain, mit großen hohlen Käumen, sammt etwa 11/4 Ets. Zuschlag benutzt worden. Leiber von der Baudirektion acceptirt, biente biese Berechnung zum Vortrage berselben an den Regierungsrath vom 11. Juni 1875. Das umgeanderte Kasernenprojekt, sowie dasjenige über vergrößerte Stallungen wurden vorgelegt und in langer Zusammen= stellung von Belastung und Entlastung glaubte die Baudirettion, sich immer noch innert der Schranken bes Voranschlages zu bewegen und verzichtete beshalb auf jegliche Vorlage an ben Großen Rath. Der Regierungsrath theilte biefe Ansicht, ge= nehmigte die Borlage und wies sie zur Bollziehung wieder an die Baudirektion zuruck. Beim nämlichen Anlasse wurde ein mit der bisherigen Bauleitung, in welche nun Herr v. Robt getreten war, auch für den Kasernenbau abgeschlossener Bertrag genehmigt, ber als ein gunftiger bezeichnet werden

kann. Nun folgte die Ausarbeitung der Pläne im $^1/_{50}$ Maßstade. 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 Boranschlag für die Kaserne beendigt. Er gelangte mit definitiver Abrechnung für Zeughausanlage und Stallungen im Oktober 1876 an die Baubirektion und veranlaßte diese zu ihrem Vortrage an die Regierung und den Großen Kath vom November 1876. Die Kostenberechnung gestaltete sich, wie folgt:

1. Zeughausanlage.

Devis der technischen Kommission von 1 Kommissariat	• "	1,345,000 273,000 1,618,000
Definitive Rosten 1876	Fr. 1,56	66,588. 79
Dazu für Dampfmaschinenanlage, Trans=	0 ,	,
mission 2c Fr. 22,378. 65		
Mobiliar zum Placiren		
ber Ausruftungsgegen=		
stände " 13,213. 65		
Bflanzungen in ben	DC.	
Höfen 4,000		
Tablars im Labora=		
torium		
	,,	39,939. 23
Die Baubirektion führt für Admininis		
strationskosten, Nivellement 2c. bei .	"	3,471. 98
	Fr. 1,61	0,000. —

2. Militärstallungen.

3. Raferne.

Die Baubirektion rechnet für Unvorhergesehenes weniger und erhält nur Fr. 1,785,000. Mit Rücksicht auf die Größe best Baues sollten die 10 % der Bauleitung beibehalten werden.

4. Borarbeiten.

Plane, Bauleitung, Expertisen und Kommission. Die technische Kommission setzte 1872 für bieses und anderes Fr. 250,000 an, die Bauleitung berechnete 1876 einzig für die erwähnten Posten Fr. 105,000.

289,000

Dazu kommen noch verschiebene Ergänzungsbauten und Anlagen, welche laut Antrag ber Bauleitung auf " angesetzt werben.

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 dürsten einzelne Ansätze modisizirt werden. In obiger Summe sind nicht enthalten die Kosten der Möblirung der Kaserne. Auch dieser Punkt wird untersucht.

Die Gründe der Ueberschreitung der anfänglich berecheneten 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 dis auf 8 Fuß desliefen. Es waren deßhalb stärkere Erddewegungen, mehr Fundationen, mehr Harte 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 Verkstätten. 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 Pserdestände weiter gehalten werden. Die Bodenanlage in den Reitbahnen wurde komplizirter. Trotz der größern Anlage wurde die Bauzeit verkürzt. Beim Kassernendau ergab sich eine Vertheurung infolge vieler Zwischentheilungen, eines Souterrains und der Heich groß wie diesienigen der Kaserne sind ungefähr gleich groß wie diesienigen der Kaserne in Zürich. Auch dort wird der Devis bedeutend überschritten.

Bei sämmtlichen brei Hauptbauobjekten sind Posten, welche man 1872 allerdings vorgesehen, aber nicht denisitt hatte, weil damals darüber noch keine bestimmte Vorlage gemacht werden konnte. Dahin gehören die Einrichtung der Werkstätten, das Modiliar, die Wassers und Gasinstallation, Heizungen z. Dazu kamen Ausgaden, die nicht vorausgesehen werden konnten, da ihre Nothwendigkeit sich erst während des Baues erzeigte. Es betrisst dies meist Gegenstände der innern Einrichtung und Neuanlagen. Eine Hauptursache der Mehrstoften liegt in der Erhöhung der Materials und Arbeitspreise. Der erste Kostenvoranschlag datirt von 1872. Seither sind diese Preise wohl um 30 % gestiegen, welche Erhöhung allerdings nur allmälig eintrat. Zeder, der in den letzten Jahren Bauten ausstührte, wird diese Preiserhöhung ersahren 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 Borgehens.

Was nun die Anlage bes Baues anbetrifft, so war man bereits 1873 prinzipiell vom Barakenbau 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 Plane bestimmt. Es macht dieselbe allerdings einen um so

größeren Eindruck, als Vieles aus dem prächtigen Material erstellt ist, das wir in der Nahe brechen, und das auch bei ber Zürcherkaserne Berwendung gefunden hat. Diese Quader, sowie die Größe der Gesammtanlage überhaupt verleihen dem Ganzen einen gewissen monumentalen Charakter. Diese Art Lurus fällt aber weniger in Betracht, wenn man bedenkt, daß bei der verhältnismäßigen Billigkeit dieses Materials in Folge von Berträgen ber Baudirektion mit den Steinbrechern in der Stockern solche Mauern nicht viel theurer als Bruch= steinmauerwerk zu stehen kommen und noch solider sind, und daß für bie Ginfassung bes lettern immerhin Quaber hatte verwendet merben muffen, besonders da, wo die Bande ge= missen ohnehin aus Quabern, und zwar bei den Stallungen aus hartem Stein erstellt werden, ebenso aus letterm Material auch Sockel, Treppen, Trottoirs u. f. w. Mit Orna= mentit ift nicht Migbrauch getrieben worden. Bas die Sache sehr vertheuert, ist bas 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, boch ist in dieser Beziehung des Guten zu viel geleistet worden. So wären größere Mannschaftenzimmer in der Kaserne bem Gesundheitszuftande unserer Truppen gewiß nicht schäd= licher gewesen, als fleinere, und ber ganze Bau ware baburch erheblich billiger gekommen. Es ist bas erwähnte Nachgeben um so mehr hervorzuheben, als der Bund leider nicht leistet, was er leisten sollte. Die Kasernirungskosten allein kommen uns täglich auf wenigstens 10 Ets. per Mann ohne Be-leuchtungs- 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. Am einen Orte wurden Bauten und Vorrichtungen weggelaffen, über deren Zweckmäßigkeit die Regierung und die Kommission einig waren, und beren Ausführung der Große Rath beschlossen hatte; am andern Orte wurde eine ganze Bauanlage geradezu verdoppelt und gar bei ber neuen Kaserne gleicht ber Plan, nach welchem ausgeführt wird, in keiner Weise dem frühern. Doch waren alle diese Hauptpläne von den kompe-tenten Behörden genehmigt, und es hatten sich diese ausdrück-lich 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 Zweisel walten. Wenn nun das ganze Verhalten in dieser Angelegenheit kein korrektes war, wenn hiemit Tabel ansgesprochen werden muß, daß den tompetenten Behörden nicht rechtzeitig neue Vorlagen und Berechnungen gebracht wurden, und wenn Verwahrung eingelegt wird gegen ferneres berartiges Vorgehen entgegen verfassungsmäßigen Bestimmungen und Beschlüffen bes Großen Rathes, so trifft dieser Tadel nicht nur die Baubirektion allein, sondern auch den übrigen Regierungsausschuß, sowie die Regierung überhaupt. Denn es wurden, allerdings nach Anträgen jener speziellen regierungs= räthlichen Kommission, die jeweiligen Vorlagen der Bau-birektion von der Regierung genehmigt. Die Regierung wies die Baudirektion an, bei den Stallungen verdoppelten Bau bei kürzerm Termin anzuordnen. Sie genehmigte jenen Be-richt der Baudirektion vom 11. Juni 1875, und trop ihrer Erklärung gegenüber den Bundesbehörden, worin fie bereits ben 10. Marz 1875 ber Koftenüberschreitungen und nothwendigen Borlage an den Großen Rath erwähnt, widersetzte sie sich bennoch im Mai 1875 nicht dem Beginn eines so großartigen Baues, wie ber ber neuen Kaferne, obgleich es sich um ein ganz verändertes Projekt handelte und die bezug-

lichen Studien noch viel zu wenig weit gediehen waren. Allerdings mag erwähnt werden, daß die Regierung von ber guten Absicht ausging, Bern auch den Kavalleriewaffenplatz u 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 versanlaßten, daß die Modifikationen am ursprünglichen Kasernenprojekt burch bie neue Militärorganisation geboten waren, und daß diese konstanten Aenderungen gründliche Planvorlagen und Kostenberechnungen, sowie die Uebersicht der ganzen Sachlage außerordentlich erschwerten. Ferner hatte die Resgierung nicht unterlassen, den Bundesdehörden gegenüber jene in § 22 der Bundesverfassung aufgenommene Entschädigungs= pflicht aufrecht zu halten. Nicht zu übersehen ist ferner, daß zu diesen Bauten auch gehört, mas die Gemeinde Bern zu leisten hat. Es ist dies Bedeutendes, und auch hier hat man sich bei Uebernahme der daherigen Verpflichtungen über ihre Tragweite nicht gehörig Rechenschaft gegeben. Laut Berechnung, worüber Ihnen später genauere Vorlagen gemacht werben, erreichen diese Leistungen, ohne Schiefplatz, einen Betrag von Fr. 1,025,000. Rimmt man ben Schiegplat bazu, fo merben bieselben wohl auf den vierten Theil Desjenigen, was die Militärbauten den Kanton kosten werden, kommen.

Ich komme zu den Untersuchungen bes Herrn Architekten Urfer. Es ist dies eine gründliche und gediegene Arbeit. Die Resultate dieser Untersuchungen, die Zusammenstellungen von Minder- und Mehrkosten, sowie seine Kritik des Baues werden später ebenfalls gedruckt werden. Es umfaßt bie Arbeit des Herrn Urfer hauptfächlich 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 bes Herrn Studer mit der Begutachtung der Mauerstärken. Hauftschlich die Zwischenmauern sind infolge Anordnung der Bauleitung etwas mächtiger als projektirt war, gehalten worden. Wir überzeugten uns, daß dies im Interesse der Solidität des gewaltigen Baues durchaus geboten war, bestandt sonders 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=, Pfläster= und Ippser= arbeiten, bei benjenigen der Zimmerleute, Schreiner, Spengler u. s. w. Ebenso wurden die Dachungen nachgemessen und alles Uebrige mit Rechnungen und Belegen verglichen. einigen Posten ergaben sich Differenzen, Herr Urfer erhielt Minder= aber auch Mehrmaße. Zum Theil beruht dies auf Frrungen bei den Ausrechnungen, wie sich dies leicht in den gehörig geführten Meßkontrolen 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 Berhältnisse die Maße nicht zu genau zu nehmen. Die Untersuchungen hierüber sind nicht beendigt, auch müssen Bauleitung und Unternehmer über Einzelnes noch vernommen werden. Herr Urser erklärt serner, die Breise, nach welchen gebaut wurde, seien die landesüblichen und durchweg mäßig, und wo irgend anwendbar, habe freie Konkurrenz obgewaltet. Die Baudirektion ober die Regierung vergaben die Arbeiten meist nach erheblichen Abgeboten. Die ganze Anlage ist praktisch, die Ausführung eine solibe. Jene

Differenzen sind in Anbetracht ber großen Bauten nicht von Belang. Es hat sich nicht nur erwiesen, daß nichts Unrechtes mit unterlaufen ift, 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 beshalb, hier erklären zu können, daß die zur Zeit herumgebotenen

ehrverletzenden Gerüchte eines jeglichen Grundes entbehren. Auch über den Verkauf der Domanen, deren Erlös zu Deckung der Kosten der Militärbauten bestimmt war, kann ich Gunstiges berichten. Laut Mittheilung der Domanenbirektion vom 31. Januar steigt dieser Erlös voraussichtlich auf Fr. 4,630,000. Im Jahre 1873 waren Fr. 4,039,000 hiefür angenommen. Die Steigerung des Werthes dieser Objekte hat ungefähr Schritt gehalten mit dem Anwachsen ber Rosten für die Militarbauten. Es ist zu wünschen, daß mit dem Verkauf Desjenigen, mas uns von diesen Liegenschaften verbleibt, man sich nicht übereile, damit ein Erlös erzielt werde, welcher dem wahren Werthe, im Hindlick auf die Entwicklung der Stadt Bern und der allgemeinen Ber= hältnisse überhaupt, entspricht. Zu bemerken ist, daß die Be-träge aus dem Erlös der betreffenden Immobilien nur langfam verfügbar werden, mahrend bei ben Bauten je nach der Ausführung und Lieferung successiv bezahlt werden muß. Zu Unträgen wegen Ergänzungsbauten, Möblirung ber

Kaferne 2c. gelangt die Kommission noch nicht, da die bezüg=

lichen Studien noch nicht beendigt find.

3d habe Ihnen nun nach bestem Bermögen Bericht über bie ganze Angelegenheit gegeben. In Anbetracht der prach-tigen Anlage, wie sich keine zweite in der Schweiz findet, und mit Rücksicht barauf, daß wir zu bauen genöthigt waren, daß allerdings bernisch flott, aber auch bernisch solid und gut gebaut worden ist, daß unsere Mannschaften kunftig in jeder Beziehung besser als früher untergebracht sein werden, daß nichts Unrechtes am Bau haftet, und daß die anfänglich bereits 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.

Rohr, Regierungspräsident, als Berichterstatter bes Regierungsrathes. Die Regierung hat zwar noch durchaus keine ofsizielle Kenntniß von dem Napport Ihrer Kommission; sie weiß nichts Anderes, als mas sie soeben von bem Herrn Berichterstatter ber 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, tropdem ich hier nicht eine offizielle Antwort geben kann, Ihnen einige ergänzende Mittheilungen zu machen, um die Stellung und Handlungsweise 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.

Bor Allem aus muß ich konstatiren, was der Herr Be-

richterstatter ber Kommission Ihnen mitgetheilt hat, daß die ganze Leitung bes Baues ber Militäranstalten und die ganze Ausführung berselben eine burchaus 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 Bauausführung ift als eine gute und solibe anerkannt worden, und in diefer Beziehung hat somit die Regierung ihren Auftrag erfüllt, indem Sie beschlossen haben, Sie wollen schöne, gute, solibe und in einem mürdigen Bernerstyle erbaute Militäranstalten. Es trifft also in dieser Richtung die Re-

gierung fein Borwurf.

Die Haupteinwendungen, die gegenüber der Regierung gemacht werden, find mehr formeller Natur. Man sagt, bie Regierung hätte rechtzeitig bem Großen Rathe neue Vor= lagen machen sollen, sobald eine Abanderung des Planes nothwendig geworden sei, d. h. unmittelbar nach den Bershandlungen mit den Bundesbehörden, und nicht erst, nachdem konstatirt gewesen sei, daß eine bedeutende Devisüberschreitung sich nicht mehr vermeiben lasse.

Allein Sie haben schon aus bem Bericht bes 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 ben Großen Rath zu gelangen, ober bag ihr wenigstens bas Gegentheil nicht als bebeutenber

Fehler angerechnet werden kann.

Die Anlage der Stallungen und des Zeughauses war ihrer Vollendung 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 Neberschreitung nicht stattfinden werde, insoweit eben nur die planmäßigen Arbeiten ausgeführt werben. Man glaubte fogar, es werbe noch eine Ersparniß stattfinden können. In biesem Sinne berichtete die Baudirektion an die Regierung.

Run handelt es sich darum, ob man auf Berlangen der Eibgenoffenschaft ober bes Bunbesrathes 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 Kath treten zu sollen; allein es war damals keine Zeit dazu. Der Bundes= rath fette und bas Meffer auf die Bruft; wir mußten uns entschließen, hätten aber gleichwohl abweisenden Bescheid ge= geben, bis der Große Rath gesprochen, wenn nicht die Untersuchung der Bauleitung und der Baubirektion konstatirt hatte, baß man mit dem Devis für Zeughaus und Stallungen, und wahrscheinlich auch mit bemjenigen für die Kaserne auskommen könne.

Die Gibgenossenschaft sagte bamals: Wenn ihr Stallungen für 400 Pferde macht, so braucht ihr die Kaserne statt für 1800 nur für 1350 Mann zu machen. Hierauf räsonnirte bie Baudirektion, 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 Baudirektion kam also freudig vor ben Regierungerath und fagte: Wir konnen mit der Ersparnif, die wir an der Kaserne machen, die Stallungen ohne Devis-überschreitung bauen; mithin haben wir dem Großen Rathe keine Mittheilung zu machen, als höchstens die, daß wir hoffen und glauben, ber Devis werbe nicht überschritten werben. Kurz, es war dem Großen Rathe damals nicht viel mitzu= theilen, 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 ift. Die Zeit drängte; wir mußten einen Entschluß fassen und glaubten, dies auf uns zu nehmen zu können, da keine Devis überschreitung bamit verbunden sei.

Nun will ich auch mit wenigen Worten auf den ur= sprünglichen Devis zurücksommen. 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 bevisitrt waren, weil bie bamalige technische Kommission in Verbindung mit dem Architekten den

Bau berselben so einrichtete, daß er nur ein Minimum von Aufwand erforderte, so daß ich heute noch glaube, es sei eine Baute von mustergultiger Ginfachheit gewesen. Damals nun, als dieser ganze Devis im Gesammtbetrag von 3½ Millionen der von Ihnen bestellten technischen Kommission vorgelegt wurde, in der fünf Architekten sahen, die Herren Studer, Egger, Hebler, Salvisberg und Dähler, waren sammtliche Witchieder einwarstanden Mitglieber einverstanden, es sei das Projekt gut bevisirt. Aber noch mehr: Herr Hebler verlangte damals sämmtliche Plane und Devise zu sich in's Haus, studirte während sechst Wochen gründlich sämmtliches Material, und das Resultat seines Studiums war, daß er dem Gemeinderathe von Bern vorschlug, er solle sich anerbieten, den Bau selbst zu über-nehmen, 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 sühre bas bloß an, um Ihnen zu zeigen, daß man ben bamaligen Behörden, der technischen Kommission und ber Regierung in

biefer Richtung keinen Borwurf machen kann. Allerdings kam nun die Ausführung höher zu ftehen, und Herr v. Werdt hat Ihnen bereits gesagt, aus welchen Gründen. Ich sehe zwei Hauptgründe. Der eine ist die einzgetretene Erhöhung der Naterial= und Arbeitspreise. Es ist keine Phrase, 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 ichon biefes Defizit ausmachen wurde.

Der andere Grund befteht barin, bag man leiber von bem ursprünglichen, sehr rationellen Projekt abging; und in dieser Beziehung verdient die Regierung insoweit allerdings einen Vorwurf, daß sie nicht bei diesem ursprünglichen Projekt geblieben ift. Allein die Baudirektion wollte ein reduzirtes Projekt machen, und in diesem wurde, anstatt die nämliche Einfachheit beizubehalten, in Folge bieser und jener Mitthei= lungen, balb des Bundesrathes, bald des Oberfelbarztes ober des Kavallerieobersten u. s. w. Alles viel komplizirter an= gelegt. Die Baudirektion glaubte indessen damals, diese Beränderungen gehen in's Maß, und trug sich immer noch mit bem Gebanken, der Bau kofte weniger, als bevifirt; sonft hatte fie fich nicht bazu verleiten laffen.

Was die finanzielle Seite der ganzen Operation ande= langt, so ist im früheren Beschluß des Großen Rathes auf Antrag der Staatswirthschaftskommission gesagt worden, die Regierung solle Mittel und Wege angeben, wie das Desizit gedeckt und Geld zur Vollendung des Baus beschafft werden könne. Ich glaube, der Handel sei sehr einfach. Es hat Ihnen bereits Herr v. Werbt gesagt, daß die Bauten auf Fr. 4,500,000 ober schließlich auf Fr. 4,600,000 werden zu stehen kommen, daß aber auch die Domänenliquidation Fr. 4,600,000 abswerfen werde. Dieß ist auch ganz natürlich. Im gleichen Maße, wie in den letzten Jahren die Materials und Arbeitsss preise stiegen, sind auch die Preise für die Bauplätze gestiegen. Run haben wir aus diefer Liquidation bereits Fr. 2,311,000 gezogen, beziehungsweise Fr. 61,000 mehr, als im Jahr 1873 bevisirt wurde. Wan 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 gebeckt nachzuweisen. 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

Run aber muffen wir unfere Ausgaben für die Militar= bauten schon in den Jahren 1877 und 1878 machen, während wir die Einnahmen aus der Domänenliquidation erft in einer Reihe von Jahren beziehen werden. Würden wir sofort li= quidiren und auf einmal Alles auf den Markt werfen, so würden wir vielleicht nicht die Halfte von dem lösen, was wir lofen follen. Wir muffen vielmehr langfam eines nach 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 mementanen Finaizverlegenheit, wenn man's fo nennen will. Wir haben für jett und auf dem Büdget zu wenig Geld und wissen nicht, woher es nehmen. Run gibt uns aber bas Finanzgesetz für biesen Fall völlig den richtigen Weg au, und als der Große Rath und das Bolk den Ban der Militäranstalten beschloffen, hat man diesen Ausweg besprochen. Das Finanzgesetz fagt, wenn man Ausgabenüberschüffe habe, so sollen diese in der nächsten Finanzperiode gebeckt werden, und man solle im Budget Mittel und Wege angeben, wie sie zu becken seien. Dieß gilt auch hier. Wir haben in den Jahren 1877 und 1878 Defizite; bann hören aber diese auf und sollen im nächsten vierjährigen Büdget wieder gebeckt werden. Es hängt also das vollständig mit der allgemeinen Kinanzlage zusammen: man kann diese Militärbauten nicht aus bem Ganzen herausreißen und ein Mittel aussinnen, wie diese besonders zu becken seien. Allein das Beruhigende bei ber Sache ift, daß der Hauptgrundsat, ber damals dem Großen Rathe und dem Bolte vorgetragen worden ift, es werden die Roften der Militärbauten aus der Domänenliquidation bestritten werben können, sich als richtig bewährt hat.

Run will ich Ihnen in Beziehung auf die finanzielle Lage noch eine kurze Mittheilung machen, bamit Sie sehen, daß diese momentanen Mehrkosten nicht so erschreckend sind. Der Regierungsrath hat in den letzten Tagen das Büdget für 1877 berathen, da dasselbe, in Folge Großrathsbeschlusses, in der nächsten Session vorgelegt werden soll. Die Staatswirthschaftstommission und der Große Rath haben ben Bunsch ausgedrückt, es solle dieses Büoget jo genau als nur möglich gemacht werden, damit die Nachfredite vermieden werden können. Der Regierungsrath hat dieß nach Wiffen und Gewissen, und so weit er nach menschlicher Berechnung ein Büdget glaubte aufstellen zu können, gethan. Dieses Büdget schließt nun mit einem Desizit 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 Koften 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 Anleihens der 10 Millionen verwendet werden muffen, so bleibt ein Defizit der ordentlichen Ber= waltung von Fr. 381,000. Allein dabei sind Fr. 200,000 für Unvorhergesehenes und für verschiedene im vierjährigen Bübget nicht berücksichtigte Zwecke, als Inselspital, Erziehungswefen, Volkswirthschaft u. f. w. angesetzt. Zieht man also von diefer Summe Fr. 100,000 für Unvorhergesehenes ab, jo bleibt schließlich ein ordentliches Defizit von Fr. 280,000. Und woher rührt bieses? Daher, weil der Große Rath besichlossen hat, daß man Fr. 280,000 in den Ohmgeldersatz fonds legen folle. Das nennen wir aber nicht ein Defizit; benn wenn ich das Gelb an dem einen Ort nehme und es in den Sparhafen lege, so habe ich es natürlich dort zu wenig.

Es ift von verschiebenen Seiten, nicht in der Kommission und nicht im Großen Rathe, aber außerhalb desfelben vielfach behauptet worden, das ganze Unternehmen der Militärbauten fei wirthschaftlich und staatsotonomisch ungefund, mit andern Worten, ber Kanton Bern hatte diese Anstalten gar nicht bauen sollen, und es sei Schabe für die dafür gebrauchten 41/2 Millionen, ba diese für etwas Befferes hatten verwendet werden können. Es ist möglich, daß, wenn wir heute diese Bauten bu beschließen hatten, wir sie vielleicht nicht beschließen würden. Allein Sie muffen fich in die damalige Lage zuruckbenten.

Als unmittelbar nach bem deutschefranzösischen Kriege die bernischen Truppen mit allen andern eidgenössischen Truppen an die Grenze rücken mußten, überzeugte man sich allgemein, wie mangelhaft die Ginrichtungen unseres bernischen Zeug= hauses 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 Barraten von Rafernen feine Disziplin zu handhaben ift; und es ging damals nur ein Schrei durch die ganze Urmee und burch das Publikum, man muffe endlich ein neues Zeughaus, neue Stallungen und eine neue Raferne errichten. Es murbe 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 Felbe gar nichts leisten könne und in Kurzem kampsunsähig sein werbe. Dies genügte natürlich bem bernischen Großen Nathe und bem Bolke, um, nach bem Abbruch ber alten Gebäude, zum Bau diefer Unftalten zu schreiten, und ich glaube, man habe gut baran gethan; benn es ift ein zur Genüge erprobter Sat, daß man im Frieden ruften muß, um im Rriege geruftet dazustehen. Run ging man aber bamals in Bezug auf die ökono-

mische und wirthschaftliche Seite des Unternehmens von Voraussehungen aus, die fich seither nicht erwahrt haben. Dafür tann indessen die Regierung nichts. Man glaubte damals, wenn eine neue Bundesverfaffung zu Stande tomme, fo werbe der Bund die kantonalen Militärgebäude übernehmen und die Rantone dafür entschädigen, und man dürfe beshalb ruhig bauen, ba die Gibgenoffenschaft eintreten und nicht Alles zu Lasten des Kantons fallen werbe. Das war auch ein ganz forretter Gebanke, und es wird berfelbe meines Erachtens auch zur Ausführung kommen, da es nicht billig ift, daß bie einen Kantone der Eidgenoffenschaft diese Militärgebaude zur Berfügung stellen, und die andern die Hände in den Hofen=

taschen zuschauen.

Ge fand bamals ein Vorgang statt, ber uns um so mehr zu diesem Glauben berechtigte. Die Gibgenoffenschaft ver= langte damals ben Bau einer neuen eidgenöffischen Baffen= fabrit, und es waren beshalb Unterhandlungen mit Zofingen im Gang. Als wir das vernahmen, machten wir sofort bem Bundesrath, beziehungsweise dem eidgenössischen Militar= departement die Offerte, wir Berner wollen diese Fabrik in der Rähe der Stadt bauen. Der Große Rath bewilligte bafür Fr. 150,000 und verhinderte so, daß diese Werkstätte nach Zofingen, ober gar nach Schafshausen an die äußerste Grenze, wovon auch die Rede war, verlegt wurde. Ich hatte damals die Ehre, mit Herrn Bundespräsident Welti einen Bertrag zu vereinbaren, und diefer hatte bie Grundlage, daß ber Kanton Bern baue und wenigstens Fr. 150,000 bafür ausgebe, baß aber ber Bund berechtigt sei, diese Waffenfabrik zu 80% des Kapitalwerths zurückzukaufen. Wenn wir also Fr. 150,000 ausgeben, so zahlt uns ber Bund Fr. 120,000 zuruck, und nachdem sich die Baukosten auf Fr. 157,000 ge= ftellt haben, wird ber Bund Fr. 125,000 zurückzahlen. Bis zum Verkauf der Fabrik verzinst uns der Bund das Etab-liffement zu $3^2/_3^0/_0$. dies werde ein Prajudiz sein für die spätere Uebernahme der tantonalen Militärgebäude durch ben Bund, b. h. er werde, wenn diese gebaut seien, in dieser billigen Entschädigung fort= fahren. Auch der Bund sand 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 wirthschaftlicher Beziehung kein schlechtes Geschäft mache. Allein es kam anders. Trotsbem es in ber Bundesverfassung heißt, ber Bund habe bas Recht, die Militärgebäude der Rantone zu benuten und zu erwerben, und habe bafür eine billige Entschädigung zu geben, und tropdem es heißt, es werde ein Bundesgesetz diese Materie regeln, ift noch kein Gesetz hierüber vom Bundesrath vorgelegt worden, und es weigert sich das eidgenöfsische Militär= bepartement beharrlich, ein solches auszuarbeiten. Wenigstens ist es nur kurze Zeit her, daß Herr Bundesrath Scherer in biefem Sinne im Ständerath fich ausgesprochen hat, wie ich felber 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 dietet, austatt billiger Entschädigung, ein Linsengericht. 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 auschaut. Und auch der Kanton Bern wird sich nie damit einverstanden erklären, auf der gegenwärtigen Grundlage mit dem Bunde zu paktiren, trotzem Bern der bundesfreundlichste Kanton und zur heutigen Stunde, wie ich behaupte, die sesken der Bündes ist.

Sie werben also auch in dieser Beziehung ber 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, ber Tabel, 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 = Ginggisberg = Straße, Sektion Ralkstetten = Sand = Guggisberg.

Der Regierungsrath beantragt, einen Staatsbeitrag von Fr. 59,200 an diese Korrektion zu bewilligen.

Karrer, als Berichterstatter ber Staatswirthschaftstommission. Es handelt sich hier um die Feststellung des Beitrags an einen Theil der Korrektion der Straße Schwarzendurg-Guggisderg. Ich will schon jetzt darauf aufmerksam machen, daß sich diese Korrektion dis jetzt in drei Theile theilt. Der erste Theil, oder die Sektion Riedstetten-Kalkstetten ist dereits ausgeführt, und die betreffenden Beiträge bezahlt. Der zweite Theil bezieht sich auf die Sektion Kalkstetten-Sandsuggisderg, 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 bieser Korrektion in Aussicht gestellt. Insolge von Wassergröße ist aber im Sommer 1875 sowohl die sertige, 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 würbe sich also heute barum handeln, diesen Beitrag an die Korrektion zu bewilligen, deren Arbeiten zum großen Theil schon ausgeführt sind. Damit ist aber die Korrektion noch nicht beendigt. Es liegt noch ein zweiter Bortrag vor, den wir sosort behandeln werden. Dieser bezieht sich auf den dritten Theil der Korrektion, die Sektion Fröschenen-Riedstetten. Auch für diese möchten die Guggisberger eine Zusicherung haben, worauf sie den nöthigen Borsschuß von sich aus machen und die Arbeiten einstweilen beginnen würden. Es versteht sich von selbst, daß diese Beiträge unter dem Borbehalt bewilligt werden, daß sie ein das Maß der für solche Auslagen bestimmten Fr. 450,000 hineingehen. Es werden daher dieselben auf einige Jahre vertheilt werden müssen. Ich empsehle vorerst die Bewilligung des Beitrages an die beinahe schon ausgeführte Straße Kalksteten-Sand-Guggisberg.

Der Antrag bes Regierungsrathes wird ohne Diskuffion genehmigt.

Korrektion der Schwarzenburg=Guggisberg=Straße, Sektion Fröschenen=Riedstetten.

Der Regierung Brath beantragt:

1. Das vorgelegte Projekt für die Korrektion der Schwarzenburg = Guggisberg = Straße, Sektion Fröschenen = Ried = stetten, wird genehmigt und der Gemeinde Guggisderg an die Kosten derselben ein Staatsbeitrag von Fr. 56,000 be= willigt.

2. Der Bau ist nach den Vorschriften der Baudirektion solid und kunstgerecht auszusühren, und letztere ist ermächtigt, allfällig im Interesse bes Baues sich erzeigende Abänderungen am Plane von sich auch und ohne Entschädigungsfolge für den Staat anzuordnen.

3. Für die Ausbezahlung des Staatsbeitrages hat die Gemeinde Guggisderg sich nach den Verhältnissen des betreffenden Büdgetkredites zu richten.

Karrer, als Berichterstatter ber Staatswirthschafts= kommission. Ich empfehle aus den bereits angebrachten Gründen, und da es sich auch hier um eine Arbeit handelt, die schon im Straßentableau vorgesehen ist und deshalb das Büdget um nichts mehr belasten wird, den Antrag des Regierungsrathes.

Der Antrag bes Regierungsrathes wird ohne Diskuffion angenommen.

Bestimmung des Tages der Boltsabstimmung über den Antauf der Bern=Luzernbahn.

Hart mann, Eisenbahnbirektor, als Berichterstatter bes Regierungsrathes. Namens bes Regierungsrathes soll ich bei Ihnen beantragen, den Abstimmungstag auf den 11. März nächsthin festzusehen. Die Ratisitation des Kauss soll gemäß den Steigerungsbedingen innerhalb 60 Tagen dem Massa verwalter 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 Geset für Einreichung allfälliger Beschwerden gegen die Abstimmung vorsieht, die also auch dis zum 16.

Marz noch murden erledigt werben können. Ein früherer Termin konnte nicht wohl festgesetzt werden, weil nach bem Dekret über die Abstimmungen die Vorlagen drei Wochen porher in den Sanden der Regierungsstatthalter sein sollen, und mithin nur noch eine Woche übrig bleibt, Ihren Beschluß nebst der Botschaft an sie zu versenden. Ich empsehle Ihnen also diesen Antrag des Regierungsrathes und beantrage gleichzeitig, das Büreau des Großen Rathes in Verbindung mit dem Regierungsrath zur Abfassung und Erlassung der Bot= schaft zu ermächtigen.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Diskuffion angenommen.

Bortrag betreffend Niedersetung von Kommissionen

- a. den Gesetzesentwurf über den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Umberziehen;
- den Gesetzesentwurf über Besoldung der Amtschreiber und Amtsgerichtsichreiber;
- c. verschiedene Finanzvorlagen.

Dieser Vortrag lautet folgendermaßen:

Berr Prafident, Berren Großräthe!

Wir haben einen Gesetzesentwurf über den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Umberziehen vorbereitet und werden in nächster Zeit einen folchen über die Besoldung der Amtschreiber und Amtsgerichtschreiber vorbereiten und beantragen nun, Sie möchten schon jetzt Kommissionen zur Vor= berathung dieser beiden Entwürfe bestellen.

Der Finanzbericht und der Voranschlag sind nach dem gewöhnlichen Geschäftsgang zunächst ber Staatswirthschaftskommission zu überweisen. Im Zusammenhang mit denselben aber werden wir für die im März nothwendig werdende Seffion verschiedene Vorlagen finanziellen Inhalts vorbereiten, und es schiene uns nun zweckmäßig, wenn für diese letzteren eine besondere Rommiffion, und zwar ebenfalls schon jett, bestellt murde.

Mit Hochschätzung! Bern, ben 31. Januar 1877.

Im Ramen des Regierungsrathes, Der Präsident: Rohr.

> Der Rathschreiber: Dr. Trachfel.

Rummer, Direttor bes eidgen. ftatiftischen Bureau's. Die Staatswirthschaftskommission hat diesen Bericht der Regierung nicht diskutirt, da sie nicht die nöthige Zeit dazu hatte. Natürlich versteht es sich von selbst, daß das neue Büdget, das Ihnen vorgelegt werden wird, zuerft an die Staatswirthschaftskommission geht. Im November vorigen Jahres hat man beschlossen, das damals vorgelegte Büdget sei als bloß provisorisches bis zur nächsten ordentlichen Sitzung anzusehen, und der Regierungsrath habe unterdessen Borslagen für Herstellung des Gleichgewichts der Finanzen in den nächsten zwei Jahren zu machen. Im Zusammenhang damit werden aber noch spezielle Borlagen tommen, für die man gut thun wird, besondere Kommissionen zu mablen, indem es Spezialfragen betrifft, die Spezialstudien erfordern. Dies

gilt von dem Projekt über die Befoldungen ber 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 Borlagen, daß wir im Marz nicht mit= einander einverstanden sein werden, und beswegen möchte ich hierüber, nicht im Namen ber Staatswirthschaftskommission, sondern zum Ausdruck einer persönlichen Ansicht, die aber auch in ber Staatswirthschaftstommission zum Ausdruck tommen wurde, nur mahrscheinlich bann etwas zu spät für ben guten Zweck, den wir uns im November vorgesetzt haben, einige Bemerkungen machen.

Es ift uns geftern außer dem Finanzbericht ber Regierung noch ein fleines Tablean zugekommen, das uns einen Einblick in unsere gegenwärtige und zukunftige Finanzlage geben und die in dieser Hinsicht allfällig geängstigten Mitglieder des Großen Rathes beruhigen soll. Daraus ist ungefähr zu erssehen, 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 Ginnahmenüberschuß von Fr. 8,100. In den Jahren 1877 und 1878 zusammen hätten wir ein Desizit 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 bieser Auftrag lautet bahin, der Regierungsrath solle untersuchen, wie für die nächsten zwei Jahre das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben hergestellt werden könne. Wir muffen für die nächsten zwei Jahre noch Budgets aufstellen, und wenn nun diese über Dasjenige hinausgehen, was der vierjährige Boranschlag gestattet, so muffen wir uns fragen, was da zu machen sei. Wenn man nun ein Budget aufstellt, das mit einem minus von zwei Willionen schließt, so ist dies nichts Anderes, als eine Revision des vierjährigen Vors anschlags, und in der That wird diese Bee in dem vorliegen= ben Kinanzbericht verschiedentlich angeregt. Run ift aber bas vierjährige Budget vom Bolt angenommen worden, und es erwartet also, daß am Schluß der Periode ein Ginnahmen= überschuß von so und so viel Tausenden herauskommen werbe, während statt bessen, abgesehen von dem Defizit für 1876, noch ein Defizit von zwei Millionen in Aussicht fteht. Bur Deckung dieses ferneren Defizits von zwei Millionen mußte 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 mußte man vor das Bolk gehen. Rönnen 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 ift uns nicht geholfen; benn ber Ertrag bavon kommt zu spät, da wir sogleich Geld nöthig haben, schon um ber Staatskaffe das nothige Betriebskapital zu verschaffen.

Man hat geftern davon gesprochen, es sei Pflicht, sei's auch mit Opfern fur die Wohlfahrt bes 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 stanben wir ähnlich, indem wir jährlich wiederkehrende Defizite von sechs=, acht=, neun= hunderttausend Franken hatten. Damals sagte man, es muffen auf der einen Seite die Ausgaben fo viel als möglich ver= mindert und auf ber andern Seite die Einnahmen fo viel als möglich vermehrt werden, fei's auch burch Erhöhung der birekten Steuern.

In demfelben Falle befinden wir uns heute. Die Auß= gaben kann man ganz sicher reduziren. Ich bin überzeugt, daß man bei Prüfung der Ansätze verschiedener Direktionen, und zwar nicht nur der Baudirektion, sondern auch anderer, Anfate, die man zu der Zeit angenommen hat, als man noch im Golbregen ftand und mit den Einnahmen gar nicht fertig zu werden glaubte, finden wird, es konnen mit festem Willen, auch ohne Abanderung von Gesetzen, die Ausgaben reduzirt werden.

Auf der andern Seite muffen wir aber immerhin auch an eine Erhöhung der Einnahmen denken. Allerdings hat ber Antrag der Staatswirthschaftstommission dahin gelautet, es folle auf Berftellung bes Gleichgewichts ber Finanzen Bebacht genommen werden, ohne Erhöhung bes Steuersates. Wir meinten aber bamit nicht, es solle berselbe auf keinen Fall erhöht werben dürfen, sondern wir fanden nur, man solle zuerst sehen, wie viel uns sehle, und ob wir uns nicht ohne das behelsen können. Als vor zehn Jahren der Große Rath sich entschloß, mit aller Energie für den Jura einzustehen, fand er nöthig, den Steuersatz um 1/20/00 zu erhöhen, indem er erklärte: Wir wollen und mussen dem Jura helsen, aber wir muffen auch aus ben Defiziten herauskommen, und wenn es mehr kostet, soll man mehr geben und nicht der späteren Generation es überlassen, diese Desizite zu decken.

So steht es auch jest. Gine Erhöhung ber birekten Steuern foll also nicht ausgeschloffen sein, und es ift viel beffer, von vornherein an diese Rur zu denken, als später; benn man bezahlt den Doktor am liebsten, wenn man ihn nöthig hat. Borläufig foll freilich noch nichts Bestimmtes darüber ausgemacht sein. Im März werden wir sehen, auf welche Weise es möglich ift, unsere Finanzen in's Gleichgewicht zu bringen, bevor wir jene Ginnahmen aus den Domanen=

vertäufen machen können.

Warum bringe ich aber Alles tas jetzt an? Zunächst wegen ber Sache selber. Selbst wenn wir keine Eisenbahn= frage hangig hatten, maren wir es uns und dem Bolte schuldig, über unsere Finanzen in's Klare zu kommen. Dann aber allerdings auch im Hinblick auf die Gijenbahnfrage und auf die guten Entschlüsse und Vorsätze, die man dabei ge-äußert hat. Ich glaube, wenn irgend etwas der Volks-abstimmung über die Eisenbahnfrage gefährlich werden kann, ist es das Finanztableau, das man uns vorgelegt hat. Wenn das vierjährige Budget balb von dieser, bald von jener Behörde als unhaltbar bezeichnet wird, wie foll bann bas Volk zu unseren auf sechs und mehr Jahre hinaus sich erstreckenden Eisenbahnberechnungen Zutrauen fassen können? Darum ift es beffer, die guten Borfage, die mir geftern gefaßt haben, auszuführen.

Mit Recht hat man geftern mit Bezug auf die Gisen= bahnfrage gesagt, wir sollen nicht von der Hand in den Mund leben, sondern uns fur die ersten Jahre einige Opfer auf= erlegen, in der Neberzengung, daß sie sich in neun bis zehn Jahren gut rentiren werden, wir sollen für jetzt uns gewiffer Genüffe berauben, um für die Zukunft zu jorgen. Das Gleiche gilt aber auch auf bem 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 geftalte, sondern auch auf dem Gebiet der laufenden Ber= Wir murben biefen schönen Grundsätzen gerade zuwiderhandeln, wenn wir uns hier auf spätere Sahre vertröften wollten, mahrend mir jest darüber berathen können,

wie der Kinangnoth abzuhelfen fei.

Es soll damit, wie gefagt, nur eine individuelle Ansicht ausgesprochen sein; allein es ift, wie ich glaube, eine Ansicht, bie sich nicht umgehen läßt, und die unter allen Umftanden

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 aus-führen könnten, daß womöglich im Jahr 1877 kein Desizit sich ergäbe. Eine solche Borkehr mürde mit der Eisenbahn= frage zusammen im Bolt einen Enthusiasmus hervorrufen, den lettere allein nicht zu erzeugen vermag.

Herr Präsibent. Ich muß bemerken, daß es sich nicht um die Berathung des Finanzberichtes handeln kann, weil der Bericht, den die Staatswirthschaftstommission vorlegen wird, noch fehlt. Ohne diesen Bericht können wir heute auf diese Angelegenheit nicht eintreten.

Rohr, Regierungspräsibent. Es hat vorhin tein Mit= glied des Regierungsrathes bas Wort ergriffen, weil wir ber Unficht waren, es werbe ein Antrag an den Großen Rath auf Niedersetzung von Romissionen zum Zwecke ber rechtzeitigen Prüfung von Gesetzesvorlagen zu keiner Diskuffion führen. Es ist ichon oft in biefer Beise vorgegangen worden, und dieses Verfahren hat sich bewährt. Es hat mich daher das Votum des Herrn Rummer verwundert, welches nicht hieher paßt, sondern eher in die geftrige Gifenbahndebatte gehört hätte. Ich begreife nicht, zu was dieser vorläufige Bericht, diese Kritik des sogenannten Wenu dienen soll. Wir sind uns zwar in der Regierung daran gewöhnt, daß nicht nur Daszenige, was hinter uns liegt, sondern auch was sie bringen wird, kritisirt 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 Staatswirth= schaftstommission gewiesen werden solle, welche Ansicht auch der Herr Prafident, wenn ich ihn richtig verftanden habe, zu theilen scheint, so behaupte ich: nein, bas gehört nicht vor bie Staatswirthschaftstommission. Wir beantragen einfach, Rommissionen zu mählen, um gewisse Vorlagen vorzuberathen. Oft wird barüber geklagt, daß Vorlagen nicht rechtzeitig ge= macht oder die Kommissionen zu spät ernannt werben. Jest, wo wir zur rechten Zeit kommen und die Niedersetzung von Kommissionen wunschen, damit die betreffenden Gegenstände in der nächsten Seffion gehörig vorberathen feien, 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 Präsibent. 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.

Rummer, Direktor bes eidgen. ftatiftischen Bureau's. Ich glaube, es liege von Seite des Herrn Regierungspräsidenten ein Migverständniß vor, wenn er meint, die Staatswirth= schaftskommission wolle irgendwie in die Kompetenz der Regierung ober des Großen Rathes eingreifen. Die Regierung fagt ja selbst in ihrem Bortrage, es seien der Finanzbericht und der Voranschlag nach dem gewöhnlichen Geschäftsgang zunächst ber Staatswirthschaftskommission zu überweisen. Ich glaube auch, diese sei dafür da, Finanzangelegenheiten vorzuberathen. Der Auftrag an die Regierung über die Kinanz= lage Bericht zu erstatten, ift von der Staatswirthschaftskom-mission ausgegangen, und der natürliche Gang der Dinge erheischt es, daß der Bericht der Regierung zunächst der Staatswirthschaftskommission zugewiesen werbe. Sollte ber Große Rath damit nicht einverstanden sein, sondern die Ansicht bes Herrn Regierungspräsidenten theilen, so wünsche ich, daß er sich darüber heute ausspreche; denn es kann das Büdget nicht während der Session des Großen Rathes vor= berathen werden.

Rohr, Regierungspräsibent. Herr Kummer hat mich unrichtig verstanden. Meine Meinung weicht nicht von der= jenigen ab, welche im schriftlichen Vortrage ausgedrückt ift.

Rurz, Finanzdirektor. Es handelt sich gegenwärtig blos um die Frage, ob für gewisse im Vortrage des Negie-rungsrathes bezeichnete Gegenstände Spezialkommissionen er-nannt werden sollen oder nicht. Herr Kummer ist in das Waterielle der Frage eingetreten. Obsichon seine Aeußerungen 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 unsern Antragen bet der Staatswirthschaftskommission stoßen werden. Herr Kummer hat als Mitglied der Staatswirthschaftskommission das Recht, hier eine Kritik über die betressenen Vorlagen auszuüben. Indessen sind dies nur subsektive 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 Er= höhung ber Steuern herstellen zu können. Wenn ber Große Rath dann die Ansichten der Regierung nicht theilt, so wird sich diese fügen. Jedenfalls aber muß sich die Regierung vor= behalten, ihre Ansichten in einem ausführlichen Berichte zu begründen.

Herr Präsibent. Ich glaube, es sei nothwendig, ben Gegenstand ber Distussion genau zu fixiren. Vorläusig handelt es sich bloß um die Frage, ob man die im Vortrage bes Regierungsrathes bezeichneten Rommiffionen mählen wolle oder nicht. Nachher können dann immerhin allfällige Wünsche in Betreff bes Kinanzberichtes angebracht werden.

Der Große Rath beschließt hierauf, durch das Büreau wählen zu lassen:

1. eine Kommission von 7 Mitgliedern für den Gesetzes= entwurf über den Marktverkehr und den Gewerbebetrieb im Berumziehen;

2. eine Kommission von 7 Mitgliedern für den Besetzes= entwurf über die Besoldung der Amtschreiber und Amts= gerichtsschreiber;

3. eine Kommission von 9 Mitgliebern für die Finanz= vorlagen.

Herr Präsident. Das Büreau hat die Möglichkeit glieder bezeichnet. Es find:

vorausgesehen, daß der Große Nath, dem Antrage des Re= gierungsrathes entsprechend, die fraglichen Kommissionen beschließen werde. Es hat daher bereits die betreffenden Mit=

Marttvertehr und Gewerbebetrieb.

Herr Großrath Wyß, von Biel.

Hauert.

Herzog, von Langenthal. "

Roetschet.

" Mauerhofer.

Rüfenacht=Mofer.

Willi.

Amtichreibers und Amtsgerichtsichreiber= besoldungen.

Herr Großtath Peter v. Känel.

Ġфегз. " "

Hennemann. "

Feune.

Raifer, von Buren. "

Wildbolz.

Wyttenbach.

Kinanzvorlagen.

Herr Großrath Scherz.

"

Rarrer. "

Moschard. "

Ruhn.

Bürfi. "

Gugger.

Schmid, Rudolf.

Born.

v. Erlach.

Herr Präsibent. Wünscht noch Jemand einen Un= trag zu stellen in Betreff der Finangvorlagen? Herr Kummer hat mir erklärt, daß er nichts weiter anzubringen habe.

Es ergreift Niemand bas 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 gemähre dem Großen Rathe hinreichende Garantie. Sollte sich die Nothwendigkeit erzeigen, die Kommis= fion zu erganzen, fo kann dieß in der nachsten Seffion geschehen.

Der Große Rath erklärt sich hiemit einverstanden.

Herr Präsibent. Damit find die Geschäfte, beren Behandlung für die gegenwärtige Session in Aussicht genommen war, erledigt. Es freut mich, konstatiren zu können, daß die Diskuffion über den wichtigsten Gegenstand, die Bern-Luzern= bahnfrage, mit Ruhe, Würde, Gründlichkeit und Sachlichkeit

geführt wurde. Das Volk wird einer salchen Diskussion seine Anerkennung nicht versagen. Mag es seinen Entscheid in biesem 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 Sewissen und nach bester Einsicht gewahrt zu kohen haben.

Hiemit erkläre ich ble gegenwärtige außerorbentliche Session bes Großen Rathes für geschlossen und munsche Ihnen eine gluckliche Heimreise.

Schluß der Sitzung und der Session um 12	uh	u
--	----	---

Der Redaktor: Fr. Buber.

Perzeichniß

ber feit der Novemberfeffion 1876 eingelangten Borftellungen.

Beschwerbe von Brêchet und Fleury, J. Merz, und J. Stückelberger in Delsberg über ihre Taxation für ben Berstauf geistiger Getränke, vom 23. Januar 1877.