

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1886)

Rubrik: Zusammentritt des Grossen Raths : August

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: 14.01.2026

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

Tagblatt

des

Grossen Rethes des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Grossen Rethes.

Thun, den 10. August 1886.

Herr Grossrath,

Der Unterzeichnete hat im Einverständniss mit dem Regierungsrathe den Zusammentritt des Grossen Reths auf **Montag den 23. August** festgesetzt. Sie werden demnach eingeladen, sich am genannten Tage, Nachmittags 2 Uhr, auf dem Rathhouse in Bern einzufinden.

Die zur Behandlung kommenden Gegenstände sind folgende:

Gesetzesentwurf

zur zweiten Berathung.

Ueber die Ruhegehalte der Lehrer und Lehrerinnen und die Lehrerkasse.

Vorträge.

Der Direktion des Gemeindewesens.

Beschwerde der Burgergemeinde Lotzwyl.

Der Justiz- und Polizeidirektion.

1. Naturalisationen.
2. Strafnachlassgesuche.

Der Finanz- und Domänendirektion.

Käufe und Verkäufe von Domänen.

Der Forstdirektion.

Waldkäufe und Verkäufe.

Der Militärdirektion.

Entlassung und Wahl von Stabsoffizieren.

Der Baudirektion.

Bauten.

Der Eisenbahndirektion.

Betheiligung des Staates an dem Bau einer Brünigbahn.

Für den ersten Tag werden auf die Tagesordnung gesetzt der Gesetzesentwurf über die Ruhegehalte der Lehrer und die Vorträge der Direktionen.

Mit Hochschätzung!

*Der Präsident des Grossen Rethes
Ritschard.*

Erste Sitzung.

M o n t a g d e n 23. A u g u s t 1886,

Nachmittags 2 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Ritschard*.

Der *Namensaufruf* verzeigt 169 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 94, wovon mit Entschuldigung: die Herren Bailat, Blösch, Brunner, Bühlmann, v. Büren, Choquard, Daucourt, Friedli, Glauser, Grenouillet, v. Grünigen, Hari, Hegi, Imer, Kaiser (Delsberg), Kohler, Lehmann (Wilhelm), Röthlisberger, Romy, Ruchti, Schenk, Schmid (Laupen), Viatte, Wiedmer, Zyro; ohne Entschuldigung: die Herren Aebi, Bertholet, Beutler, Blatter, Boss, Bourquin, Bühler, Burren, Déboeuf, Dubach, Farny, Fattet (Pruntrut) Fattet (St. Ursitz), Freiburghaus (Mühleberg), Frutiger, Geiser, Gerber (Steffisburg), Gigon, Glaus, Guenat, Gygax (Büttigkofen), Hauser, Hennemann, Herzog, Hofstetter, Houriet, Jobin, Iseli (Grafenried), Iseli (Moosaffoltern), Kipfer, Koller, Kunz, Laubscher, Locher, Marchand (Renan), Marchand (St. Immer), Marti (Seedorf), Maurer, Meyer, Müller (Tramelan), Müller (Eduard), Nägeli (Guttannen), Naine, Rätzt, Reber, Rebmann, Reichen, Renfer, Rieben, Rieder, Rolli, Roth (Adolf), Roth (Friedrich), Schlatter, Schneberger (Orpund), Seiler, Spring, Stämpfli (Zäziwil), Stegmann, Steinhauer, Sterchi, Stettler (Felix Samuel), Stettler (Christian), Trachsel (Kaspar), v. Tscharner, Tüscher (Limpach), Weber (Biel), Wolf, Zingg (Erlach).

Tagesordnung:

Bereinigung der Traktandenliste.

Rekurs der Burgergemeinde Lotzwyl.

Präsident. Ich habe Ihnen bezüglich dieses Geschäftes folgende Mittheilung zu machen. Es ist mir von Herrn Grossrath Schürch in Gutenburg eine Zuschrift zugekommen des Inhalts, der Burgerrath der Burgergemeinde Lotzwyl beantrage bei der dortigen Burgergemeindeversammlung, die Beschwerde zurückzuziehen. Die Burgergemeindeversammlung werde heute zusammenkommen und Beschluss fassen. Herr Schürch spricht deshalb den Wunsch aus, es möchte dieser Ge-

genstand verschoben werden. Wenn auch die Burgergemeindeversammlung von Lotzwyl heute beschliesst, den Rekurs zurückzuziehen, so werden wir von diesem Beschluss doch erst Akt nehmen können, nachdem die Beschwerdefrist von 14 Tagen abgelaufen ist. Es muss also auch für den Fall der Zurückziehung des Rekurses das Geschäft auf eine nächste Session verschoben werden. Nun kennen wir aber ausserdem das Resultat der heutigen Burgergemeindeversammlung noch nicht, und ist es deshalb umso mehr angezeigt, dieses Traktandum auf eine spätere Session zu verschieben.

Der Grosse Rath stimmt bei.

Gesetzesentwurf

betreffend

die Ruhegehalte der Lehrer und Lehrerinnen der Primarschulen und die Bildung einer Lehrerkasse.

(Siehe die erste Berathung Seite 68 ff., 83 ff. und 141 ff. hievor; vide ferner Tagblatt des Grossen Rethes von 1885, Seite 211 ff., sowie Beilagen zum Tagblatt von 1885, Nr. 21 und 22, und zum Tagblatt von 1886, Nr. 3, 4, 5, 18, 28, 29 und 30).

Eintretensfrage.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Ueber die Frage des Eintretens auf den Entwurf habe ich Ihnen nichts weiter zu sagen. Dieselbe ist in der Februarsession des Grossen Rethes einlässlich erörtert worden. Die Gründe, welche die Regierung bewogen haben, ein Gesetz betreffend die Ruhegehalte der Lehrer und Lehrerinnen auszuarbeiten, existieren heute noch eben so gut wie damals, so dass ich mich mit diesen wenigen Worten begnügen kann, um Sie zu ersuchen, auf den Gesetzesentwurf einzutreten.

Burkhardt. Wenn ich das Wort ergreife, so geschieht es nicht, um gegen einen Ruhegehalt der Lehrer zu sprechen; ich bin im Gegenteil sogar sehr dafür. Was ich dagegen verlangen möchte, das ist ein einfacheres und gerechteres Gesetz, als das vorliegende. Herr Erziehungsdirektor Gobat hat mir bei der letzten Berathung vorgehalten, ein solches Projekt, wie ich es damals vorlegte, hätte er in fünf Minuten aufstellen können. Ich bedaure sehr, dass Herr Gobat diese fünf Minuten nicht bereits vor einigen Jahren benutzt hat; es wäre dann manches unterblieben.

Was ich an dem Projekt der Regierung und der Kommission tadle, das ist die komplizierte Lehrerkasse. Einem Rentier, der nicht weiss, wie er seine Zeit zubringen will, dem kommt vielleicht die Idee, für seine verschiedenen Auslagen besondere Kassen anzulegen, eine Haushaltungskasse, eine Reisekasse etc. zu gründen. Wir wollen ihm das nicht übel nehmen; wenn es schon nichts nützt, so schadet es auch nie-

manden. Mit der Gründung einer besondern Lehrerkasse aber verbält es sich ganz anders. Der Kanton Bern ist gegenwärtig kein Rentier. Wir haben, wie Sie alle wissen, eine grosse Staatsschuld, die wir verzinsen und nach und nach amortisiren müssen.

Die Herren Berichterstatter der Regierung und der Kommission haben bei der letzten Berathung gesagt, die Lehrerpensionen dürfen nicht auf den schwankenden Boden des Budgets gestellt werden und es müsse deshalb eine Lehrerkasse gegründet werden, welche die Lehrer vor allen Eventualitäten schütze. Was den ersten Punkt anbetrifft, so muss ich bemerken, dass unser Budget einen Ausgabensatz von ungefähr 10 Millionen aufweist. Einzig für das Erziehungswesen beläuft sich der Ansatz auf ungefähr zwei Millionen. Die Lehrerpensionen würden nach den Ansätzen, wie sie im vorliegenden Gesetz vorgesehen sind, ungefähr Fr. 50—60,000 per Jahr erfordern — und zwar in den ersten Jahren nicht einmal so viel, sondern es würde diese Summe vielleicht erst etwa in 10 Jahren erreicht. Wenn man nun sagt, man dürfe diese Summe nicht auf das Budget abstellen, so ist das meiner Ansicht nach eine Ausrede, die man jemand anders glauben machen mag, nicht aber die Mitglieder des Grossen Rethes. — Was den zweiten Punkt anbelangt, die Lehrer müssen gegen alle Eventualitäten sichergestellt werden, so theile ich diese Ansicht durchaus nicht. Der Landwirth, der Handelsmann, der Handwerker ist auch nicht gegen Alles sichergestellt, wenn er schon Fachkenntnisse, Fleiss und haushälterischen Sinn in's Geschäft bringt. Ich bin sehr dafür, dass ein Lehrer, der seine Pflicht thut, einen gehörigen Ruhegehalt erhalten soll. Zu einer Einrichtung aber kann ich nicht stimmen, die mit der Zeit dazu führen würde, dass auch solche Lehrer Ruhegehalte bezögen, die solche nicht verdienen, was ganz sicher eintreten wird, wenn man eine besondere Lehrerkasse gründet.

Was die Speisung der Lehrerkasse anbelangt, so sehe ich soeben aus den Abänderungsanträgen der Kommission, dass man die Beiträge der Gemeinden streichen will. Allein dessenungeachtet muss ich gegen den Beitrag der Lehrer protestiren. Bis jetzt hat der Staat die Ruhegehalte ausbezahlt ohne die Lehrer und Gemeinden in Anspruch zu nehmen. Wie man jetzt auf einmal dazu kommt, davon abzugehen und von den Lehrern — und früher auch von den Gemeinden — einen Beitrag zu verlangen, ist mir aus allem, was ich über die Angelegenheit gelesen oder gehört habe, noch nicht klar geworden. Herr Schmid hat bei Behandlung des Subventionsgesuches für die Eisenbahn von Langenthal nach Huttwyl gesagt: « Wird die Bahn nicht gebaut, so bleibt dieser Thalschaft nichts übrig als der verschuldete Grundbesitz und die Armen; Kapital, Handel und Gewerbe ziehen aus. » Das ist aber im ganzen Kanton so, nicht nur in der Thalschaft von Langenthal nach Huttwyl. Seitdem Eisenbahnen gebaut werden, konzentrieren sich Handel und Gewerbe in die Städte und in diejenigen Ortschaften auf dem Lande, die nach links und rechts gehörige Eisenbahnverbindungen haben. Es ist klar, dass dadurch die Steuerverhältnisse in den Städten und grösseren Ortschaften sich sehr verbessern, während die Landgemeinden total verarmen. Köniz gilt nicht als eine arme Gemeinde — wenigstens

nicht nach der Mittheilung, die ihr letzten Herbst von der Erziehungsdirektion zugekommen ist — dennoch bezieht sie eine Schultelle von 1 % der Grundsteuerschätzung, während die Stadt Bern trotz ihrer grossartigen Schulanstalten mit 60 Rappen pro mille auskommt. Trotzdem aber kann Köniz auf den einzelnen Schüler bloss Fr. 17 verwenden, während in Bern Fr. 50 auf den einzelnen Primarschüler kommen.

Mit den Beiträgen der Lehrer will man, wie ich glaube, einfach dem Publikum Sand in die Augen streuen; man will dieselben als Lockvogel hinstellen, um das Gesetz dem Volke annehmbar zu machen, indem man sich vorstellt, das Volk werde sagen, der Lehrer könne füglich auch einen Beitrag entrichten; wenn ein solcher Beitrag beschlossen werde, so verleihe man dadurch dem Gesetz mehr Zugkraft. Wie wird sich die Sache in Wirklichkeit machen? Wenn der Amtschaffner bei der Ausbezahlung des Staatsbeitrages die Fr. 25, wie sie nun vorgesehen sind, zurückbehält, so ist klar, dass die Gemeinden den Ausfall ersetzen müssen, zwar natürlich Bern, Burgdorf oder andere grössere Ortschaften nicht; wohl aber muss da, wo noch das Besoldungsminimum besteht und der Lehrer also nur das absolut Nöthige hat, die Besoldung erhöht werden und werden also dadurch namentlich die *armen* Gemeinden belastet.

Ich betrachte diesen Beitrag der Lehrer ganz so, wie wenn ihn die Gemeinden bezahlen müssten. Dabei ist aber noch der Uebelstand, dass dieser scheinbare Beitrag dem Lehrer einen Rechtstitel in die Hand gibt, mit dem auch selbst der unwürdige Lehrer aus der projektirten Lehrerkasse seinen Profit ziehen kann. Man sagt freilich, die Lehrer müssen einen Beitrag bezahlen, damit man ihnen nicht vorhalten könne, sie essen das Gnadenbrod. Allein die Pfarrer, die Professoren, die Gymnasial- und Sekundarlehrer sind alle im gleichen Fall und sollte man also diese auch zur Entrichtung von Beiträgen anhalten, nicht nur die *armen* Primarlehrer. Ich habe übrigens noch nie gehört, dass ein Pfarrer oder ein Lehrer klagte, es werde ihm vorgehalten, er esse das Gnadenbrod. Hingegen eine andere Klage ist schon seit x Jahren gäng und gäbe; diejenigen klagen, die trotz Bitten und Betteln nichts erhalten und auf den Tod ihrer Kollegen vertröstet werden. Ein solcher Zustand ist allerdings ein unwürdiger.

Herr Erziehungsdirektor Gobat hat in einer öffentlichen Versammlung gesagt, man wäre nie dazu gekommen, von den Lehrern einen Beitrag zu fordern, wenn der Staat genug Geld hätte. Nun werden Sie bei genauerer Prüfung der Vorlage gefunden haben, dass die Regierung zur Speisung der Lehrerkasse einen grösseren Beitrag offerirt, als zur Ausbezahlung der Ruhegehalte gegenwärtig nöthig ist. Nach der heutigen Vorlage würde der Beitrag des Staates den Bedarf ungefähr während der ersten 10 Jahre jährlich um Fr. 20 bis 30,000 übersteigen. Wo der Herr Erziehungsdirektor die Fr. 70—80,000 Staatsbeitrag hernehmen will, sagt er uns indessen nicht. Wahrscheinlich soll da die berühmte Ohmgeld-Ersatzgeschichte frisch aufgewärmt werden, nur mit dem Unterschied, dass die *armen* Gemeinden hier einzig das Opfer bilden sollen, während bei der Ohmgeldgeschichte alle gleichmässig geschädigt wurden.

Herr Finanzdirektor Scheurer hat in einer

früher Grossrathssitzung bemerkt, man bringe ihm immer Vorlagen, die Geld kosten, nie aber komme man und sage, wo die Mittel hergenommen werden sollen, um die Kosten zu bestreiten. Ich bin nun im Falle, auch auf Mittel aufmerksam zu machen — der Herr Präsident hat mir den Weg dazu gewiesen — die für den vorliegenden Zweck mehr als genügen würden. Bekanntlich beziehen die Gemeinden 10 % der Wirtschaftspatentgebühren, 10 % der Erbschaftsgebühren und 10 % der Branntweinverkaufsgebühren. Diese Beträge fliessen in's Schulgut der Gemeinden und müssen kapitalisiert werden. Ich glaube, wenn die Tragweite dieser Bestimmung seinerzeit bekannt gewesen wäre, sie wäre nicht angenommen worden. Mit derselben hat man den Bibelspruch: «Wer da hat, dem wird gegeben» buchstäblich befolgt. Die Stadt Bern bezieht von diesen Gebühren Fr. 5—6 per Schüler, Köniz dagegen bloss 60—80 Rp. So ungefähr, nehme ich an, sind auch die grossen Burrgüter einiger bevorzugter Orte entstanden. Es ist merkwürdig: man gründet einen Armenfonds; man stiftet Schulgüter; man ist im Begriff, eine Lehrerkasse einzurichten, welche in kurzer Zeit eine Million in der Kasse haben soll: und das alles in einer Zeit, wo man den Staatsbeitrag für die Armen herabsetzen muss und 40 arme Lehrer schon längst auf einen Ruhegehalt warten, in einer Zeit, wo der Landwirth und der Handwerker über Noth klagt. Wenn die projektirten Kapitalisirungen zu Spezialzwecken alle gelingen sollen, so müssen wir entweder die Auszeichnung erhalten oder aber, wenn das nicht eintritt, unsere Nachkommen werden ein Schlaraffenleben führen können, wie es jetzt bei vielen nutzungsberechtigten Bürgern vorkommt.

Wenn die Herren Regierungsräthe an landwirtschaftlichen Versammlungen theilnehmen, so zerbrechen sie sich fast den Kopf, wie man der Landwirtschaft aufhelfen könne. Sind die Herren aber wieder in die Stadt zurückgekehrt, so berathen sie ein Gesetz, infolge dessen der Landwirth nicht bloss von seinem Vermögen, sondern auch noch von seinen Schulden einen Beitrag entrichten muss. Und zu was verlangt man im vorliegenden speziellen Fall von den Landwirthen einen Beitrag? Einzig zu dem Zweck, um ein grösseres Personal von Staatsangestellten brauchen zu können. Man entgegnet mir freilich, die Lehrerkasse ziehe keine Vermehrung von Angestellten nach sich, werde überhaupt keine Kosten verursachen. Meine Herren, sobald man mir einen Wagen zeigt, der stadtauf stadtab ohne Motor sich bewegt, so will ich es glauben, die Lehrerkasse werde keine Kosten verursachen. Da man mir aber diesen Nachweis nicht bringen kann, so bin ich so unhöflich und glaube es nicht. Ich will nur bemerken, dass über die Einzahlungen der circa 2000 Lehrer gehörig Buch geführt werden und eine grosse Zahl Quittungen ausgestellt werden muss. Ferner verlangen die Lehrer Antheil an der Verwaltung der Kasse und in Art. 11 wird diesem Verlangen Rechnung getragen. Auch das ist nicht dazu angethan, den Wagen, Lehrerkasse genannt, beweglich zu machen. Es wird an diesem Wagen, Lehrerkasse, noch viel geändert werden müssen und schliesslich wird es doch so herauskommen, dass er irgend-

wo im Sumpf stecken bleibt. Ist das der Fall, so würde man ihn dann wahrscheinlich gerne abschaffen; allein es wird das nicht möglich sein; denn die von den Lehrern geleisteten Einzahlungen stehen dem im Wege und werden die Lehrer diese privilegierte Kasse, die man ihnen nun schaffen will, ungefähr so verteidigen, wie der Burger den Knebel.

Ich kann die Gründung einer Lehrerkasse, in der Weise wie es vorgeschlagen ist, nicht anders auffassen, als dass damit ein Zankapfel zwischen Volk und Lehrerschaft geworfen wird. Herr Schmid will mit der Lehrerkasse ein Experiment im Versicherungswesen machen, um zur Lösung der sozialen Frage beizutragen. Ich bin aber der Ansicht, wenn der Kanton Bern gegenwärtig zur Bestreitung der nöthigsten Bedürfnisse keine Mittel besitzt, so soll er sich nicht mit solchen Experimenten befassen, sondern soll das lieber dem Bund mit seinen vollen Kassen überlassen. Als eine ganz verkehrte Lösung der sozialen Frage betrachte ich es aber, wenn man dem ärmsten Stand, und das ist der Kleinbauer, die schwerste Last auflegt.

Als eine ganz verkehrte Lösung der sozialen Frage betrachte ich es ferner, wenn man die Entwicklung des Schulwesens in den Landgemeinden erschwert. Man macht vielfach der Landbevölkerung den Vorwurf, sie sei schulunfreudlich. Es ist das nur da der Fall, wo die Lasten drückend sind; denn wenn ein Besitzer eines Heimwesens, das z. B. auf Fr. 15,000 geschätzt ist, worauf aber noch etwa Fr. 10,000 Schulden haften, eine Schultelle im Betrage von Fr. 15—30 bezahlen muss, so kann man ihm nicht zumuthen, dass er schulfreundlich sei. Von morgens früh bis abends spät muss er streng arbeiten; als Fabrikinspektor funktionirt bei ihm der Zinstag. Am Sonntag hat er dagegen Zeit, zuzusehen, wie dem Arbeiter, dem Handwerker, dem Handelsmann, dem Beamten, ja auch dem Lehrer das Geld lustig durch die Finger läuft.

Aus allen diesen Gründen schlage ich vor, es sei auf die Gründung einer Lehrerkasse nicht einzutreten. Ich will mich dem Eintreten auf das Gesetz nicht widersetzen, nur stelle ich den Antrag, es möchte vor allem aus zuerst grundsätzlich entschieden werden, ob man eine Lehrerkasse will oder nicht.

Präsident. Ich halte einen solchen Antrag, wie ihn Herr Burkhardt stellt, für unzulässig. Man kann nur einen Antrag auf Eintreten stellen (und sich vorbehalten, bei der artikelweisen Berathung Abänderungsanträge zu stellen), oder einen Antrag auf Nicht-eintreten, eventuell mit dem Beisatz, es möchte das Gesetz an die vorberathenden Behörden zurückgewiesen werden, um auf der und der Grundlage einen neuen Entwurf auszuarbeiten.

Ich könnte daher den Antrag des Herrn Burkhardt in dieser Form nicht zur Abstimmung bringen. Hingegen stelle ich es Herrn Burkhardt frei, sich bedingungslos dem Antrag auf Eintreten anzuschliessen, sich vorbehaltend, bei der Diskussion über die einzelnen Paragraphen das zu reproduzieren, was er bereits beim Eintreten durchgesetzt wissen möchte.

Burkhardt. Da die übrigen Paragraphen des Gesetzes so ziemlich in gleicher Form beibehalten werden

können, ob eine Lehrerkasse gegründet werde oder nicht, so widersetze ich mich dem Eintreten nicht. Die Lehrerkasse kann dann gleichwohl im Laufe der Berathung beseitigt werden.

Das Eintreten ist, weil nicht bestritten, beschlossen.

Art. 1.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Seit der ersten Berathung des Gesetzes wurde der Entwurf, wie es das Gesetz vorschreibt, der Lehrerschaft unterbreitet in der Weise, dass die Vorsteherschaft der Schulsynode die Lehrerschaft aufforderte, über den Entwurf ebenfalls zu diskutiren. Das Resultat dieser Diskussion im Schoosse der Lehrerschaft war eine grosse Zahl von Abänderungsanträgen. Die Vorsteherschaft der Schulsynode hat diese durchgesehen und geprüft und dann schliesslich einige Abänderungsanträge gestellt. Ich habe diese meinerseits ebenfalls geprüft und sah mich dann infolge dessen veranlasst, der Regierung einige Abänderungsanträge vorzuschlagen. Es sind diejenigen, welche Sie heute neben dem ursprünglichen Text lesen können.

Als Zusatz zu Art. 1 wird Ihnen von Seite der Regierung und der Kommission der Antrag gestellt, zu sagen: «Lehrer mit 40 und Lehrerinnen mit 30 Dienstjahren sind berechtigt, sich in den Ruhestand versetzen zu lassen.» Dieser Zusatz hat folgenden Sinn. Laut Art. 1 bestimmt die Regierung, ob ein Lehrer oder eine Lehrerin in Ruhestand versetzt werden soll oder nicht. Die Regierung prüft die Umstände, untersucht, ob der Betreffende wirklich dienstunfähig ist und spricht dann die Versetzung in Ruhestand aus, beziehungsweise verweigert sie. Das ist ganz in der Ordnung; denn es muss natürlich jemand sein, der die Versetzung in Ruhestand ausspricht. Die Lehrerschaft wünscht nun aber, dass man noch einen Schritt weiter gehe in der Weise, dass mit Eintritt eines gewissen Dienstalters die Regierung nicht befugt sein soll, die Versetzung in Ruhestand zu verweigern. Das bezweckt nun der beantragte Zusatz. Sobald ein Lehrer 40 und eine Lehrerin 30 Dienstjahre hat, muss die Regierung, wenn die Betreffenden es verlangen, die Versetzung in Ruhestand aussprechen. Der Grund für diese Bestimmung liegt namentlich darin, dass ein Lehrer, der bereits 40 Dienstjahre hinter sich hat, oder eine Lehrerin mit 30 Dienstjahren, schon eine ziemlich grosse Summe an Beiträgen einbezahlt hat, so dass es nichts als billig ist, wenn das Recht eingeräumt wird, sich nach Eintritt des genannten Dienstalters in Ruhestand versetzen zu lassen. Die Sache hat für die Kasse auch keine grosse Bedeutung; denn mit Eintritt dieser bestimmten Zahl von Dienstjahren sind laut Tarif diejenigen Einzahlungen gemacht, welche vorhanden sein müssen, damit das Leibgeding gedeckt ist. Es ist ferner nicht vorauszusehen, dass die Lehrerschaft von dieser Vergünstigung sehr häufig Gebrauch machen wird; denn unter allen Umständen ist die

finanzielle Stellung eines Lehrers oder einer Lehrerin eine bessere, wenn sie bei der Schule bleiben, als wenn sie sich in Ruhestand versetzen lassen; denn auch das Besoldungsminimum eines solchen Lehrers oder einer solchen Lehrerin ist bedeutend höher, als der Ruhegehalt. Der nämliche Zusatz steht mit etwas andern Worten übrigens auch im Kirchengesetz. Wie Sie wissen, können die Pfarrer ebenfalls mit einem Leibgeding in Ruhestand versetzt werden und zwar schon nach 30jährigem Kirchendienst. In § 34 des Kirchengesetzes heisst es sodann in einem Zusatz: «Ein 40jähriger Kirchendienst berechtigt zu einem Leibgeding.» Ein Pfarrer, der 40 Jahre lang im bernischen Kirchendienst gestanden ist, hat also das Recht, zu verlangen, dass er mit einem Leibgeding in Ruhestand versetzt werde. Wir finden nun, es sei kein Grund vorhanden, Lehrer und Pfarrer in dieser Beziehung verschieden zu behandeln, umsoweniger, als ja der Lehrer deshalb schon diese Vergünstigung verdient, weil er für seine künftige Rente einen jährlichen Beitrag leistet, was beim Pfarrer nicht der Fall ist. Die Regierung beantragt Ihnen daher, dem Art. 1 noch den erwähnten Zusatz beizufügen.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Ich will Sie nicht lange aufhalten und von vornherein mittheilen, dass alle Anträge, welche ich zu vertreten habe, von der Kommission einstimmig gefasst wurden und ich als Rapporteur der Kommission hier nur einstimmige Anträge einbringe. Es ist nicht richtig, dass ich Liebhabereien treiben oder Experimente machen will, wie Herr Burkhardt sagte, fern davon; wenn jemand Experimente macht, so ist es die Regierung. Diese legte dem Grossen Rathe einen Gesetzesentwurf über die Pensionirung der Lehrer vor, und die Kommission hatte die Aufgabe, denselben zu untersuchen und hernach bezügliche Anträge zu stellen. Wenn ich nun zufällig als Berichterstatter der Kommission hier Anträge zu stellen habe, so bringe ich, wie gesagt, nur solche, welche die Kommission einstimmig gefasst hat. Dies auf die Auslassungen des Herrn Burkhardt!

Der Berichterstatter des Regierungsrathes hat Ihnen bereits bemerkt, dass alle Gesetze, welche das Schulwesen betreffen, vor die Schulsynode kommen müssen. Nun hat der Synodalrat einige Abänderungen beantragt und die Kommission glaubte, so weit es dem Fiskus und der Sache selbst nicht Schaden bringe, solle man die geäusserten Meinungen nicht abstossend von der Hand weisen.

Was nun speziell den von der Regierung beantragten Zusatz zu Art. 1 anbetrifft, so hält die Kommission dafür, es sei derselbe eigentlich ganz unwesentlich und komme sozusagen gar nicht in Betracht. Wenn Sie in den Zusammenstellungen nachsehen, wie viele Lehrer gegenwärtig über 40 Dienstjahre haben, so finden Sie 58 solche. Aus den Mittheilungen der Erziehungsdirektion und des Herrn Burkhardt wissen Sie aber, dass ungefähr ebensoviele Lehrer auf ihre Pensionirung warten, nur fehlen die Mittel und die gesetzlichen Bestimmungen, um ihnen ein Leibgeding geben zu können. Heute will man nun ein Gesetz berathen, das es möglich macht, den gestellten Gesuchen zu entsprechen, und wenn die Lehrer nach 40 Dienstjahren auch berechtigt sind, einen

Ruhegehalt zu verlangen, so wird das am gegenwärtigen Zustand nicht viel ändern. Wenn ein Lehrer 40 Jahre lang Schule gehalten hat, so wird er wohl ziemlich lebensmüd und reif zur Versetzung in den Ruhestand sein. Ist er aber noch tüchtig und kräftig genug, um die Schule noch besorgen zu können, so wird er sich jedenfalls nicht lange besinnen, ob er die Pension von im Maximum Fr. 500 oder aber noch länger seine volle Besoldung beziehen will. Er wird gewiss seine Stellung auch noch ferner beibehalten, so dass ich glaube, es bringe die beantragte Änderung keine eigentliche Neuerung mit sich, sondern sei nur ein Entgegenkommen gegenüber der Schulsynode.

Burkhardt. Ich habe gegen die Fassung des Art. 1 nichts einzuwenden, nur möchte ich, dass der Zusatz, den ich bei Anlass der ersten Berathung beantragt habe, hier aufgenommen würde. Es wurde derselbe bei der ersten Berathung in den Art. 2 verschoben und hat jetzt eine Fassung, die, wie ich glaube, nicht richtig ist. Es heisst nämlich in Art. 2: « In Ruhestand versetzten Lehrern und Lehrerinnen mit weniger als 30, beziehungsweise 20 Dienstjahren kann in besondern Fällen und vorausgesetzt, dass sie nicht durch eigene Schuld dienstunfähig geworden sind, ein Ruhegehalt gewährt werden, der Fr. 400, beziehungsweise Fr. 300, nicht übersteigen darf. » Es sind also bloss diejenigen unwürdigen Lehrer von der Pensionirung ausgeschlossen, welche weniger als 30, beziehungsweise 20 Dienstjahre haben; solche unwürdige Lehrer dagegen, die mehr Dienstjahre haben, hätten Anspruch auf einen Ruhegehalt. Ich möchte nun beantragen, einen bezüglichen Zusatz in Art. 1 aufzunehmen und zu sagen: « Lehrer und Lehrerinnen, die wegen Vergehen von der Schule entfernt werden müssen, haben keinen Anspruch auf einen Ruhegehalt. »

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Wenn Sie diesem Antrag Rechnung tragen wollen, so dürfen Sie es jedenfalls nicht bei Art. 1 thun. Derselbe spricht von der Versetzung in Ruhestand aber noch mit keinem Wort von einem Ruhegehalt. Dieser letztere wird erst in Art. 2 definiert, und können Sie also nicht schon in Art. 1 etwas davon sagen. Herr Burkhardt fasst eben diesen Artikel falsch auf. Nach demselben können die Lehrer in Ruhestand versetzt werden, aber es ist noch nichts davon gesagt, dass sie einen Ruhegehalt beziehen. Der Antrag des Herrn Burkhardt gehört also zu Art. 2. Indessen muss ich bemerken, dass sich die Kommission über die Sache auch besprochen hat und schon bei der ersten Berathung sich dem beantragten Zusatz widersetzte, indem sie sich auf das Gesetz beruft, wonach Lehrer, die infolge ihres Lebenswandels ihrem Stand zur Unehr gereichen, nicht in Ruhestand versetzt, sondern gerichtlich abberufen werden. Wir glauben deshalb, es sei absolut nicht nöthig, einen Zusatz, wie er von Herrn Burkhardt beantragt worden ist, aufzunehmen, indem alle diejenigen, welche abberufen werden, dadurch nicht in Ruhestand versetzt werden und also auch keinen Anspruch auf einen Ruhegehalt haben.

Liechti. Man hat sich bei der ersten Berathung weitläufig über diesen Artikel besprochen und die Fassung desselben, wie sie aus der ersten Berathung hervorging, gefällt mir noch jetzt besser, als die nun von der Regierung beantragte. Ich glaube, der Artikel, wie er aus der ersten Berathung hervorging, sei ganz klar und der von der Regierung beantragte Zusatz: « Lehrer mit 40 und Lehrerinnen mit 30 Dienstjahren sind berechtigt, sich in den Ruhestand versetzen zu lassen, » sei überflüssig. Wenn ein Lehrer noch im stande ist, der Schule vorzustehen, so soll er nicht berechtigt sein, sich in Ruhestand versetzen zu lassen; kann er aber seine Pflichten nicht mehr erfüllen, so genügt der Art. 1, wie er bei der ersten Berathung angenommen wurde, vollständig, um ihn in den Ruhestand zu versetzen. Ich beantrage daher, den vom Regierungsrath beantragten Zusatz fallen zu lassen.

Der *Präsident* frägt Herrn Burkhardt an, ob er seinen Antrag, angesichts der Bemerkungen des Herrn Schmid, aufrecht erhalte.

Burkhardt. Ich kann meinen Antrag insofern zurückziehen, dass die Sache dann bei Art. 2 behandelt wird.

v. *Wattenwyl*, alt-Regierungsrath. Ich beantrage, vor den Worten « nicht mehr zu genügen im stande sind » noch beizufügen « ihrer Aufgabe », so dass es also lauten würde: « Der Regierungsrath kann patentierte Primarlehrer oder Primarlehrerinnen, welche . . . ihrer Aufgabe nicht mehr zu genügen im stande sind etc. ». In der französischen Uebersetzung ist die Sache viel deutlicher ausgedrückt, als im deutschen Text.

Abstimmung.

- | | |
|--|-------------|
| 1. Der Antrag v. Wattenwyl wird ohne Widerspruch genehmigt. | |
| 2. Für Aufnahme des von der Regierung beantragten Zusatzes | 76 Stimmen. |
| Dagegen, nach Antrag Liechti . . . | 53 » |
-

Herr Vicepräsident *Jolissaint* übernimmt den Vorsitz.

Art. 2.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Art. 2 hat bereits bei der ersten Berathung ziemlich viel zu sprechen gegeben und als der Text desselben festgesetzt wurde, war man einverstanden, dass man bis zur zweiten Berathung eine andere Lösung der Lehrerinnenfrage suchen solle. Der Artikel, wie er bei der ersten Berathung angenommen wurde, erhielt jene Fassung

auf Wunsch der Lehrerinnen der Stadt Bern. Dieselben hatten petitionirt und die Gleichstellung der Lehrerinnen mit den Lehrern verlangt, da kein Grund zu einer verschiedenen Behandlung vorhanden sei. Man that den Lehrerinnen ihren Willen, entgegen dem Antrag der Regierung, wonach ein Unterschied zwischen Lehrern und Lehrerinnen gemacht werden sollte.

Nachdem nun der Grosse Rath in seiner Februarssession den städtischen Lehrerinnen entgegengekommen war, begann eine Bewegung in den Kreisen der Landlehrerinnen. Sie behaupteten, ihre Kolleginnen in der Stadt seien nicht gescheidt, dass sie Gleichstellung mit den Männern verlangt hätten. Wenn sie erst im gleichen Alter wie die Lehrer in Ruhestand versetzt werden können, so gelangen sie, wie die Erfahrung zeige, fast gar nie zur Pensionirung. Inderthat beweist die von der Erziehungsdirektion aufgestellte Statistik, dass sehr wenige Lehrerinnen mit einer grossen Zahl von Dienstjahren pensionirt werden; die meisten kommen ziemlich früh zur Pensionirung. Wir haben gegenwärtig 31 pensionirte Lehrerinnen, und davon sind nur 11 über 60 Jahre alt. Daraus können Sie schliessen, dass je weiter man den Zeitpunkt, mit dem die Lehrerinnen pensionirt werden können, hinausschiebt, desto mehr die Lehrerinnen benachtheiligt werden. Da aber die Lehrerinnen gleichviel bezahlen sollen, wie die Lehrer, so liegt in der Gleichstellung mit den Lehrern eine Ungerechtigkeit. Die jährlichen Beiträge nimmt man ihnen ab, aber zum Bezug einer Pension kommen sie selten.

Diese Rücksichten haben nun die Regierung bewogen, auf den früher gemachten Unterschied wieder zurückzukommen und Ihnen eine verschiedene Behandlung der beiden Klassen vorzuschlagen, nicht in dem Sinne zwar, dass die Lehrerinnen in Bezug auf den Betrag des Leibgedinges verschieden behandelt werden sollen, wohl aber in der Weise, dass sie früher zur Pensionirung gelangen können, als die Lehrer. Es wird demnach vorgeschlagen, zu bestimmen, dass die Lehrerinnen schon nach 20jährigem Dienst in Ruhestand versetzt werden können, allerdings dann nicht mit dem vollen Leibgeding, sondern mit einem Maximum von Fr. 300, das sich von 5 zu 5 weitern Dienstjahren erhöht bis auf Fr. 500, der gleichen Summe, welche die Lehrer beziehen können.

Wir glauben, mit dieser neuen Skala ungefähr das Richtige getroffen zu haben. Eine verschiedene Behandlung der Lehrerinnen, auch materiell, wird immer vorliegen; denn es ist meiner Ansicht nach ganz unmöglich, die Lehrer und Lehrerinnen ganz gleich zu stellen, so dass man nicht sagen kann, die Lehrer oder die Lehrerinnen seien bevorzugt. Jedenfalls sind nach dem gegenwärtigen Antrag der Regierung die Lehrerinnen nicht bevorzugt; denn trotzdem sie früher in Ruhestand versetzt werden können, werden sie doch nach der Statistik bedeutend seltener zur Pensionirung gelangen, als die Lehrer. Allein eine völlige Gleichstellung ist unmöglich und werden sich übrigens die Lehrerinnen sehr wahrscheinlich — es geht das aus der Petition der Landlehrerinnen hervor — mit dem jetzigen Antrag der Regierung zufrieden geben.

Die verschiedene Behandlung der Lehrerinnen im ersten Lemma des Art. 2 zieht sodann natürlich auch eine Aenderung des 2. Lemmas nach sich. Wir haben angenommen, dass in besondern Nothfällen Lehrer und Lehrerinnen schon vor dem 30. respektive 20. Dienstjahre sollen in Ruhestand versetzt werden können, z. B. wenn infolge eines unverschuldeten Unfalles Dienstunfähigkeit eintritt. Da nun beantragt wird, das Minimum der zur Versetzung in Ruhestand nötigen Dienstjahre bei den Lehrerinnen auf 20 Jahre herabzusetzen, so muss natürlich auch im 2. Lemma ein Unterschied gemacht und gesagt werden « mit weniger als 30, beziehungsweise 20 Dienstjahren »; ebenso muss am Schluss ein Unterschied gemacht und das Maximum des Ruhegehaltes in solchen besondern Fällen für die Lehrerinnen auf Fr. 300 festgestellt werden, gegenüber Fr. 400 als Maximum für die Lehrer.

Die Regierung beantragt Ihnen ferner, den letzten Satz des Art. 2, wie er aus der ersten Berathung hervoring, zu streichen. Derselbe lautet: « Wenn ein Lehrer infolge selbstverschuldeter Ursachen in Ruhestand versetzt werden muss, so ist der Regierungsrath befugt, den Ruhegehalt herabzusetzen oder ganz zu entziehen. » Es wurde diese Bestimmung bei der ersten Berathung auf den Antrag des Herrn Burkhardt angenommen. Schon damals widersetzen sich Regierung und Kommission diesem Zusatz, indem gesagt wurde, es sei derselbe erstens völlig überflüssig und zweitens gefährlich, da damit Unbilligkeiten getrieben werden könnten. Die Lehrerschaft hat in ihren Anträgen ebenfalls die Streichung dieser Bestimmung verlangt, und die Vorsteuerschaft der Schulsynode hat dann bei der Erziehungsdirektion den Antrag gestellt, diesen Satz zu streichen. Ich meinerseits habe diesen Antrag in der Regierung nicht gestellt, da ich annahm, der Grosse Rath werde ohnedies bei der zweiten Berathung auf die Sache zurückkommen und sie in seinem Schoosse diskutiren und werde dann schon das Richtige aus der Berathung hervorgehen. Allein in der Regierung selbst wurde der Antrag der Vorsteuerschaft der Schulsynode aufgenommen und das Resultat der Berathung war das, dass Ihnen auch seitens der Regierung die Streichung dieses Schlussatzes beantragt wird. Die Kommission hat diese Streichung ebenfalls einstimmig gebilligt.

Wir haben übrigens einen Theil dessen, was in diesem letzten Satze steht, in den letzten Satz des neuen Art. 2 eingefügt, indem es dort heisst: « vorausgesetzt, dass sie nicht durch eigene Schuld dienstunfähig geworden sind ». Wir glauben, dies sei genügend und weiter solle man nicht gehen. Die Bestimmung, dass Lehrer und Lehrerinnen, welche durch eigenes Verschulden dienstunfähig geworden sind, nicht in Ruhestand versetzt werden sollen, versteht sich übrigens ganz von selbst; man braucht es nicht noch besonders zu sagen. Wenn ein Lehrer dienstunfähig ist, so werden gewiss, sei es von Seite der Schulkommission oder des Inspektors, Gesuche an die Regierung gelangen, es möchte Ordnung geschafft und der dienstunfähige Lehrer entfernt werden. Ist die Unfähigkeit eine Folge des Alters, von Gebrechen, kurz von Ursachen, an denen der Betref-

fende keine Schuld trägt, so wird die Regierung die Versetzung in Ruhestand mit einem Leibgeding aussprechen. Ist der betreffende Lehrer aber infolge von übeln Gewohnheiten, von Lastern u. s. w. dienstunfähig geworden, so wird ihn die Regierung abberufen lassen. Dann ist er nicht mehr Lehrer, wird nicht mehr angestellt und hat auch keinen Anspruch auf einen Ruhegehalt. Diese Bestimmung im Schlusssatz des Art. 2, die einen etwas odiösen Geruch hat, ist also durchaus überflüssig, da sich immer ein Mittel ergeben wird, um zu verhindern, dass auch unwürdige Lehrer Leibgedinge erhalten.

Aus allen diesen Gründen glaubt die Regierung, Ihnen beantragen zu sollen, den letzten Satz des Art. 2 (alt) zu streichen, überhaupt an Stelle des Art. 2, wie er aus der ersten Berathung hervorging, den von der Regierung aufgestellten neuen Artikel anzunehmen.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Es ist Ihnen bekannt, dass die Kommission bei der ersten Berathung die Lehrerinnen ganz anders stellen wollte, als die Lehrer, indem sie fand, — gestützt auf Untersuchung der Thatsachen hin, — es sei absolut unzulässig, dass die Lehrer und Lehrerinnen gleichgestellt werden. Die ursprüngliche Vorlage ging deshalb dahin, dass die Lehrerinnen nur einen Beitrag von Fr. 10 per Jahr zu leisten und schon nach 20 Dienstjahren Anspruch auf eine reduzierte Pension im Betrag von Fr. 250, nach 25 Dienstjahren auf eine solche von Fr. 300 und nach 30 Dienstjahren auf eine solche im Betrage von Fr. 350 gehabt hätten. Es wurde gegen diesen Vorschlag im Grossen Rathe opponirt, namentlich infolge einer von Lehrerinnen eingereichten Petition. Der Kommission war damals nicht bekannt, dass es spezifisch städtische Lehrerinnen waren, die diese etwas merkwürdige Petition einreichten. Bei der Berathung erlaubte ich mir, die Forderung der Lehrerinnen als eine unüberdachte, sogar als eine unsinnige zu bezeichnen. Die Kommission fand damals aber, wenn die Lehrerinnen à tout prix schlechter gehalten, emanzipirt sein wollen, so wolle man nicht gegen den Strom schwimmen, sondern dem Verlangen entsprechen.

Seither nun ist den Lehrerinnen der Daumen in die Hand gefallen, wie man sagt, und haben sie gesehen, dass einige eifrige Kolleginnen ihre Interessen ganz schlecht vertreten haben. Ich habe bei der ersten Berathung bemerkt, dass bis zur zweiten Behandlung des Gesetzes voraussichtlich die gescheidteren Lehrerinnen opponiren werden. So ist es denn auch gekommen. Nun glaubt die Regierung — und die Kommission stimmt dieser Ansicht bei — in der Weise, wie es im neu vorgeschlagenen Art. 2 geschieht, sei dem Unterschied zwischen den Lehrern und Lehrerinnen genügend Rechnung getragen. Die Beiträge der Lehrerinnen sind die gleichen, wie diejenigen der Lehrer; wie die statistischen Zusammenstellungen zeigen, werden die Lehrerinnen aber nur selten dazu kommen, einen der höhern Ruhegehalte in Anspruch nehmen zu können; denn es sind unter den gegenwärtig pensionirten Lehrerinnen nur wenige — nur 4 oder 5 — die erst nach 40 Dienstjahren pensionirt wurden.

Die Kommission ist ferner einverstanden, dass man den Schlusssatz des Art. 2 streicht, wie es Herr Erziehungsdirektor Gobat bereits befürwortet hat, und dafür den am Schlusse des neuen Artikels vorgeschlagenen Zusatz acceptirt. Sodann aber geht die Kommission noch etwas weiter und beantragt, den Art. 3, wie er aus der ersten Berathung hervorging, dem Art. 2 als letztes Lemma anzuschlieben — da er zu diesem Artikel in enger Beziehung steht — also ihn nicht als besondern Artikel aufzunehmen. Die Regierung möchte den Art. 3 ganz streichen; die Kommission aber möchte denselben aufrecht erhalten wissen, und empfehle ich Ihnen diesen Antrag zur Annahme.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich muss mich auch noch über Art. 3 aussprechen. Derselbe wurde von der Regierung gestrichen infolge der Annahme des neuen Art. 5, wie er in den Abänderungsanträgen des Regierungsrathes enthalten ist. Es gründet sich dieses Vorgehen auf den Antrag der Vorsteherschaft der Schulsynode. Sie wissen, wenn Sie seinerzeit, als die Lehrer sich mit dem Gesetz beschäftigten, die Zeitungen lasen, dass es den Lehrern ein Stein des Anstosses war, dass die Angehörigen eines Lehrers, der vor der Pensionirung stirbt, nichts von den einbezahlten Beiträgen zurückerhalten sollten. Die Lehrer sagten: es kann ganz gut sein, dass ein Lehrer 20 oder 30 Jahre lang seine Eiuzahlungen leistet und dann stirbt ohne in Ruhestand versetzt worden zu sein; in diesem Falle wären also seine sämmtlichen Einzahlungen verloren. Deshalb wurde von der Vorsteherschaft der Schulsynode wörtlich der gleiche Antrag gestellt, wie er als neuer Art. 5 im Entwurf vorgeschlagen ist. Mit diesem Antrag war zugleich der weitere verbunden, den Art. 3 zu streichen.

Die Lehrerschaft verlangt also keine andere Vergünstigung, als dass man die einbezahlten Beiträge ganz oder zum theil zurückstatte, falls ein Lehrer nicht dazu kommt, in den Genuss einer Pension zu treten. Nach eingehender Prüfung der Sache und nach verschiedenen Berechnungen gewann ich die Ueberzeugung, dass man diesem Gesuche entsprechen könne, um so mehr als die Vorsteherschaft der Schulsynode eine Redaktion vorschlug, durch die der Regierungsrath nicht gebunden ist, die einbezahlten Beiträge zurückzuerstattet, sondern die Rückerstattung vom Stande der Kasse abhängig gemacht wird.

Die Kommission hat die Sache dann ebenfalls untersucht und war anfänglich der Ansicht, man könnte diese Konzession nicht machen. Als aber der Herr Präsident der Kommission die aufgestellten Berechnungen nachsah, kam er zu der Ueberzeugung, dass man dem Begehr in gewissem Masse entsprechen könne und das Ergebniss der Berathungen der Kommission war der Art. 5, wie er in den ausgetheilten Abänderungsanträgen der Kommission enthalten ist. Danach würden also dem Gatten oder den Kindern eines vor der Versetzung in den Ruhestand gestorbenen Lehrers oder einer Lehrerin 50 % der geleisteten Mitgliedschaftsbeiträge zurückerstattet. In Verbindung damit stellt die Kommission den Antrag, den Art. 3,

wie er aus der ersten Berathung hervorging, aufrecht zu erhalten, nur mit dem Unterschied, dass er dem Art. 2 als besonderes Alinea beigefügt würde. Ich hatte leider nicht Zeit, die Sache der Regierung von Neuem zu unterbreiten und kann deshalb nur meine persönliche Ansicht aussprechen. Diese geht dahin, dass man füglich den Art. 3 beibehalten kann, so dass ich für meine Person mich dem Antrag der Kommission anschliesse. Auch bin ich damit einverstanden, dass der Art. 3 als solcher dahinfällt und dem Art. 2 als Schlussatz angefügt wird.

Ritschard. Ich erlaube mir, in Betreff der aufgestellten Skala einen Abänderungsantrag zu stellen, den ich bereits auch bei der ersten Berathung eingebracht habe. Es ist zwar etwas gewagt, gegenüber den einstimmigen Anträgen der Kommission und der Regierung, wie Herr Schmid sagt, noch einen selbständigen Antrag zu bringen. Allein mit Rücksicht auf den Gang, den die vorliegende Gesetzesvorlage nahm, sowie mit Rücksicht auf die verschiedenen Wandlungen, wo man jeweilen auch glaubte, die Kommission sei einstimmig, dann aher doch von ihren Anträgen abkam, erlaube ich mir, trotz dieser Einstimmigkeit der Kommission, einen selbständigen Antrag zu bringen.

Von Seite der Regierung und der Kommission wird beantragt, die Skala in der Weise einzurichten, dass bei den Lehrern mit 30 Dienstjahren und einem Ruhegehalt von Fr. 400 begonnen und der Ruhegehalt von 5 zu 5 Dienstjahren um je Fr. 50 erhöht wird, so dass er nach 40 Dienstjahren das Maximum von Fr. 500 erreicht. Ich erlaube mir nun, zu beantragen, nicht von 5 zu 5 Jahren zu progrediren, sondern diesen Abstand etwas kleiner zu wählen und entsprechend auch das Leibgeding nur um eine kleinere Summe steigen zu lassen. Ich schlage daher vor, zu sagen: «Die in Ruhestand versetzten Lehrer und Lehrerinnen haben Anspruch auf einen Ruhegehalt wie folgt:

Lehrer nach 30 und 31 Dienstjahren	Fr. 400.
» » 32 » 33 » » » 420.	
» » 34 » 35 » » » 440.	
» » 36 » 37 » » » 460.	
» » 38 » 39 » » » 480.	
» » 40 und mehr » » » 500. »	

Analog wird sich auch die Tabelle für die Ruhegehalte der Lehrerinnen machen.

Was vorerst die Handlichkeit und Leichtigkeit der Berechnung oder, wenn man es so nennen will, den bürokratischen Theil der Skala anbelangt, so ist die von mir vorgeschlagene gerade so handlich, als diejenige der Regierung und der Kommission. Ich will mich jedoch darüber nicht weiter aussprechen; ich habe die bezüglichen Einwendungen bereits bei der ersten Berathung erörtert.

Was hauptsächlich in's Gewicht fällt, ist das, dass die Skala der Regierung und der Kommission nach meiner Ansicht eine ganz bedeutende Ungerechtigkeit im Gefolge hat. Wenn nur ein Mittelglied gemacht wird, so wird z. B. ein Lehrer, der nach 34 Dienstjahren pensionirt wird, gleich gehalten, wie derjenige, der nach 30 Dienstjahren zur Pensionirung kommt; oder ein Lehrer, der nach 39 Dienstjahren in Ruhestand versetzt wird, ist nicht besser gehalten, als ein

anderer, der bloss 35 Dienstjahre hinter sich hat. Das ist aber ungerecht und zwar aus folgenden Gründen. Einmal bezahlt derjenige, der nach 34 oder 39 Dienstjahren pensionirt wird, vier Jahre länger seinen Beitrag an die Kasse, als derjenige, der sich nach 30, beziehungsweise 35 Dienstjahren pensioniren lässt. Trotzdem soll er keinen höhern Ruhegehalt erhalten als derjenige, der 4 Jahre weniger lang einbezahlt. Dazu kommt noch, dass er 4 Jahre länger Schule hielt, also ungefähr $\frac{1}{8}$ mehr Schulzeit hat, als der mit weniger Dienstjahren pensionirte. Das ist eine Ungerechtigkeit. Wenn man eine Skala aufstellen und sagen will, dass derjenige Lehrer, der länger Schule hielt, ein grösseres Anrecht auf eine Gratifikation des Staates habe, so ist es dann ungerecht, denjenigen, der 4 Jahre länger Schule hielt, also einer vollen Achtel mehr Schulzeit hinter sich hat, als ein anderer, gleich zu behandeln wie diesen. Dazu kommt noch ein dritter Grund. Derjenige, der sich nach 30 Dienstjahren pensioniren lässt, bezieht voraussichtlich seine Pension länger, indem er eben in noch geringerem Alter steht, als sein Kollege mit 34 Dienstjahren.

Man begeht somit mit der von der Regierung und der Kommission vorgeschlagenen Skala eine dreifache Ungerechtigkeit, der aber ganz leicht abzuheften ist, ohne die Oekonomie des Gesetzes zu stören, dadurch, dass man die Zwischenräume kürzer macht und die Leibgedinge nur von 20 zu 20 Fr. ansteigen lässt. Es hätte das allerdings zur Folge, dass die Lehrerkasse etwas mehr belastet würde, indem ein Lehrer mit 32 Dienstjahren dann nicht bloss Fr. 400, sondern Fr. 420 erhielte und ein solcher mit 34 Dienstjahren Fr. 440. Jedenfalls aber kann der Ausfall kein bedeutender sein, dagegen aber ist es wesentlich, dass dadurch die erwähnte Ungerechtigkeit vermieden wird. Wir stehen zum grossen Theil auf dem Boden eines Versicherungsgesetzes, wobei einerseits der Staat als Versicherer der Lehrer Beiträge leistet, andererseits die Personen, die später nutzungsberechtigt werden, ihre Einzahlungen machen. Wie ist es nun bei den Versicherungsgesellschaften? Da wird sogar jedes Jahr in Betracht gezogen. Wenn sich jemand im zwanzigsten Altersjahr versichern lässt, so ist die Prämie für ihn kleiner, als wenn er erst mit dem einundzwanzigsten Altersjahr eintritt, resp. er erhält mit der nämlichen Einzahlung später eine grössere Rente. Sie sehen also, dass man bei den Versicherungsgesellschaften die Sache sehr genau nimmt, und ich sehe nicht ein, weshalb wir nicht das Gleiche thun sollten, da wir doch im Grunde auf dem Boden eines Versicherungsgesetzes stehen.

Ich schlage Ihnen somit vor, diejenige Skala anzunehmen, die in meinen gedruckt ausgetheilten Anträgen enthalten ist. Was die Lehrerinnen anbetrifft, so fange ich bei denselben auch mit Fr. 300 an, wie der Entwurf, und komme durch successives Erhöhen des Leibgedinges um je Fr. 20 von zwei zu zwei Jahren mit 40 Dienstjahren auch auf Fr. 500.

Nun noch zwei Worte über den Antrag Burkhardt. Bei der ersten Berathung wurde auf seinen Antrag beschlossen: «Wenn ein Lehrer infolge selbstverschuldeter Ursachen in Ruhestand versetzt werden muss, so ist der Regierungsrath befugt, den Ruhegehalt herabzusetzen oder ganz zu entziehen.» Ich

bin der Meinung, es müsse, nicht nur es sollte, dieser Satz gestrichen werden, da er verfassungswidrig ist. Sie können einen Lehrer nur in Ruhestand versetzen, wenn Sie ihm zugleich eine Pension geben; denn bei der Anstellung wird ihm ja gesagt: deine Dienstzeit dauert so und so lange, aber wir behalten uns das Recht vor, dich in Ruhestand zu versetzen, falls du dienstuntauglich wirst, und werden dir in diesem Fall dann als Aequivalent einen Ruhegehalt verabfolgen. Ein ganz anderer Fall ist es aber, wenn Sie einen Lehrer entfernen wollen, ohne ihm einen Ruhegehalt zu geben. Eine solche Entfernung kann nur durch richterliches Urtheil geschehen und halte ich deshalb den letzten Passus des bei der ersten Berathung angenommenen Art. 2 als im Grunde für verfassungswidrig, so dass er meiner Ansicht nach gestrichen werden muss.

Burkhardt. Nach den Erläuterungen des Herrn Erziehungsdirektors, wobei er gesagt, es könne unmöglich je ein unwürdiger Lehrer einen Ruhegehalt erhalten, kann ich mich befriedigt erklären. Die Behauptung des Herrn Ritschard hingegen, es könne ein Lehrer nur durch richterliches Urtheil entfernt werden, bezweifle ich sehr; es ist schon oft vorgekommen, dass Lehrer ohne richterliches Urtheil entfernt wurden.

Dürrenmatt. In Art. 2 scheint mir der Ausdruck «in besondern Fällen» etwas zu unbestimmt für einen Gesetzesparagraphen. Ich stelle mir vor, mit diesen «besondern Fällen» habe man Nothfälle im Auge; aber das sollte auch wirklich gesagt sein. Denn was ist ein «besonderer» Fall? Wenn eine Lehrerin heirathet, so ist das ein besonderer Fall; wenn ein Lehrer eine zahlreiche Familie oder ein rothes Kupferbergwerk im Gesicht hat, das ist wieder ein besonderer Fall; kurzum, jeder Fall, der sich bietet, ist ein «besonderer» Fall. Der Gesetzgeber meint aber hier besondere Nothfälle, und beantrage ich daher, zu sagen «in ausnahmsweisen Nothfällen»; denn wir wollen nicht mit der Pensionirung junger Kräfte Missbrauch treiben.

Ich mache ferner auf eine gewisse Unbilligkeit aufmerksam, zu welcher wir vielleicht kommen, wenn neben diesem Art. 2 dann auch der Art. 10 angenommen wird, wo es heisst: «Die gegenwärtig zum Ruhegehalt angemeldeten Lehrer werden nach dem bisherigen Gesetz behandelt.» Nun sind vielleicht gegenwärtig Lehrer mit 40—45 Dienstjahren zum Ruhegehalt angemeldet, die dann nach dem bisherigen Gesetz behandelt und also einen Ruhegehalt von Fr. 240—360 beziehen werden. Nach dem vorliegenden Art. 2 aber kann der Fall eintreten, dass ein Lehrer mit 15, 20 oder 25 Dienstjahren einen Ruhegehalt bis zu Fr. 400 erhält, so dass also der jüngere Lehrer mehr erhielte, als der ältere. Das ist eine Unbilligkeit, die man verhüten sollte. Wenn der Art. 2 in der vorliegenden Fassung angenommen wird, so möchte ich schon jetzt den Antrag in Aussicht stellen, es sei das zweite Alinea des Art. 10 zu streichen. Hier will ich mich natürlich darauf beschränken, zu beantragen, Fälle von frühzeitiger Pensionirung auf das Nöthigste zu beschränken

dadurch, dass man sagt: «in ausnahmsweisen Nothfällen» statt «in besondern Fällen».

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Sinn der Worte «in besondern Fällen» ist allerdings der, dass nur dann ein Lehrer vor 30 oder eine Lehrerin vor 20 Dienstjahren in Ruhestand versetzt werden soll, wenn ein besonderer Nothfall vorhanden ist, analog wie es im Kirchengesetz heisst: «Geistliche . . . können vom Regierungsrath nach 30jährigem Dienste an öffentlichen Kirchgemeinden oder Anstalten, in besondern Nothfällen schon vorher, . . . in Ruhestand versetzt werden.» Ich bin daher mit der vorgeschlagenen Redaktionsänderung einverstanden.

Was die Skala des Herrn Ritschard anbetrifft, so bin ich im Falle, Ihnen zu beantragen, dieselbe nicht anzunehmen, sondern die von der Regierung und der Kommission vorgeschlagene zu acceptiren. In jeder Skala liegt eine gewisse Ungerechtigkeit; denn es kann ganz gut sein, dass ein Lehrer mit nur 30 Dienstjahren viel mehr gearbeitet hat, als ein anderer mit 40 Dienstjahren. Ein Lehrer in der Stadt z. B. leistet in 30 Jahren gewiss nicht so viel, wie ein solcher auf dem Lande. Es liegt auch ein Unrecht in einer Skala, sofern man von der Ansicht ausgeht, dass der Ruhegehalt eigentlich nichts anderes ist, als eine Rente, welche sich der Betreffende selbst zusichert. Man sollte daher eigentlich gar keine Skala aufstellen, wie ich bereits bei der ersten Berathung gesagt habe. Da aber eine solche von allen Seiten gewünscht wird und man behauptet, es gehe besser, wenn man nach der Zahl der Dienstjahre einen Unterschied mache, so habe ich mich schliesslich zu diesem System bekehrt.

Die Regierung hat nun diejenige Skala angenommen, die auch noch auf andern Gebieten des Unterrichtswesens im Kanton Bern besteht; so wächst z. B. die Staatszulage der Lehrer von 5 zu 5 Jahren. Die geringste Staatszulage beträgt Fr. 250. Nach fünf Dienstjahren wächst sie um Fr. 100 u. s. f. bis Fr. 550.

Im vorliegenden Falle nun ist durchaus kein Grund vorhanden, eine andere Skala aufzustellen. Herr Ritschard hat Ihnen gesagt, dass seine Skala die Lehrerkasse bedeutend mehr in Anspruch nehmen werde, als die von der Regierung vorgeschlagene, und es ist das richtig. Nach dem Antrag der Regierung erhält ein Lehrer mit 30 bis und mit 34 Dienstjahren ein Leibgeding von Fr. 400; erst mit 35 Dienstjahren tritt eine Erhöhung auf Fr. 450 ein. Nach der Skala des Herrn Ritschard dagegen erhält ein Lehrer bereits nach 32 Dienstjahren Fr. 420, nach 34 Dienstjahren Fr. 440; der Ruhegehalt wächst also von zwei zu zwei Jahren um Fr. 20 und wird dadurch die Lehrerkasse bedeutend mehr belastet.

Nun haben wir aber schon in verschiedenen Bestimmungen des Gesetzes den strengen Grundsatz der Rentenversicherung angetastet, so z. B. dadurch, dass vorgeschlagen wird, den Wittwen und Waisen solcher Lehrer, welche vor der Versetzung in Ruhestand sterben, die gemachten Einzahlungen ganz oder theilweise zurückzuerstatthen. Es ist das eine Vergünstigung, welche die Versicherungsgesell-

schaften und Rentenanstalten nicht machen. Eine weitere solche Vergünstigung ist die, dass man Wittwen oder Waisen von Lehrern, die im Genusse eines Leibgedinges waren, den Ruhegehalt noch für ein Jahr ausbezahlt. Es ist überhaupt fast kein Artikel, in dem nicht irgend eine Vergünstigung gemacht wird, und eine fernere solche wäre die Annahme der Skala des Herrn Ritschard, indem dadurch die Kasse mehr in Anspruch genommen würde. Dies ist auch der Hauptgrund, weshalb ich den Antrag stelle, es bei der von der Regierung vorgeschlagenen Skala bewenden zu lassen und diejenige des Herrn Ritschard nicht anzunehmen.

Die Kommission hat sich ebenfalls mit dieser Frage beschäftigt, und ist ebenfalls zu der Ansicht gelangt, es solle die vorgeschlagene Skala beibehalten werden.

Füri. Ich möchte eine Redaktionsänderung beantragen. Die Art. 3 und 5 (neu) sind ziemlich übereinstimmend, nur mit dem Unterschied, dass der Art. 3 von den Hinterbliebenen eines pensionirten Lehrers spricht, der Art. 5 (neu) dagegen von dem Gatten oder den Kindern eines vor der Versetzung in Ruhestand gestorbenen Lehrers. Ich glaube deshalb, es sollte im Art. 3 gesagt werden: «Hinterlässt der pensionirte Lehrer» statt nur «Hinterlässt der Lehrer».

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes, erklärt sich mit dieser Redaktionsänderung einverstanden.

Abstimmung.

1. Für die von der Regierung und der Kommission beantragte Skala (gegenüber dem Vorschlag Ritschard) Mehrheit.

2. An Stelle des 2. und 3. Absatzes des bisherigen Art. 2 tritt das von der Regierung und der Kommission vorgeschlagene und nicht bestrittene zweite Alinea des neuen Art. 2, jedoch mit der Änderung, dass statt «in besondern Fällen» gesagt wird «in ausnahmsweisen Nothfällen» (Antrag Dürrenmatt).

3. Der bisherige Art. 3 wird dem Art. 2 als letzter Absatz beigefügt mit der nicht bestrittenen Änderung, dass nach den Worten «Hinterlässt der» das Wort «pensionirte» eingefügt wird (Antrag Füri).

ungefähr weiss, welcher Antrag hier gestellt werden wird, so will ich mich mit kurzen Worten über denselben aussprechen.

Der Antrag, von der Bildung einer Lehrerkasse abzusehen, ist gleichbedeutend mit dem Antrag, das ganze Gesetz zu verwerfen; denn dasselbe beruht auf dem Grundsatz einer besondern Lehrerkasse, die vom Staatsbudget völlig unabhängig ist. Ich begreife zum Theil die Einsprüche, welche gegen die Errichtung einer solchen Kasse gemacht werden. Man sagt: warum im gegenwärtigen Zeitpunkte, wo die Regierung immer mit Geldnot zu kämpfen hat, eine grosse Kasse bilden, welche in 10 bis 15 Jahren ein Vermögen von einer Million haben wird? Ich könnte mich damit begnügen, zu erwidern: warum haben wir seinerzeit den Saldo der Dienstzinskasse im Betrage von Fr. 400,000 verwendet, um den Anfang zu einer Armenstiftung zu machen? Der Grund lag sehr nahe. Die Verwaltung wünscht, damit in der laufenden Verwaltung nicht von einem Jahr zum andern grosse Schwankungen eintreten, dass gewisse alljährlich wiederkehrende und nicht zu vermeidende Ausgaben, die nach und nach infolge immer grösser werdender Bedürfnisse anwachsen, nicht durch die laufende Verwaltung, sondern durch eine besondere Stiftung bestritten werden sollen. Wir wissen ganz gut, dass die Fr. 400,000 für den Armenfonds noch lange nicht hinreichen werden, um die Ausgaben für die Armenunterstützung zu decken, sondern dass wir noch 30 bis 50 Jahre lang Hunderttausende von Franken in das jährliche Budget aufnehmen müssen, um die Kosten der Armenunterstützung zu bestreiten. Allein wir wissen auch, dass nach einer gewissen Zahl von Jahren unsere Nachkommen entlastet sein werden und die grossen Kosten der Armenunterstützung nicht mehr auf dem Budgetwege bestreiten müssen, sondern die nötigen Gelder aus einer besondern Kasse schöpfen können.

Nun weiss jedermann, dass die Bedürfnisse für Versetzung der Lehrer in Ruhestand wachsen, da unsere Säulen immer zahlreicher werden. Sie haben letztes Jahr z. B. um mehr als 30 zugenommen und würde deshalb, wenn man beim bisherigen System bleiben und die Ausgaben auf dem Budgetwege bestritten wollte, der Staat immer mehr in Anspruch genommen. Auch der Einwand, es sei überflüssig, im gegenwärtigen Zeitpunkt eine grosse reiche Kasse zu gründen, ist unrichtig. Ich habe gehört, dass die Lehrer vielfach von der Ansicht ausgehen, man wolle eine grosse Kasse gründen, damit später der Staat nichts mehr zu leisten brauche, auch nicht einmal mehr die jährlichen Beiträge, die er laut dem Entwurf geben soll. Dies ist ein Irrthum. Wir wollen nicht eine reiche Kasse bilden, um damit prahlen und sagen zu können: wir haben eine Lehrerkasse mit einem Vermögen von 1 oder 2 Millionen. Wir brauchen diese Millionen; denn wenn schon nach Ablauf des ersten Jahres bereits ein Ueberschuss von über Fr. 100,000 eintreten wird, so werden eben in 10 bis 15 Jahren die Ansprüche an die Kasse viel grösser sein, als gegenwärtig. Gegenwärtig geben wir für Ruhegehalte jährlich Fr. 36,000 aus. Nach dem neuen Gesetz aber ist die Pensionirung viel leichter, indem man nicht zu warten braucht, bis ein Pensionsgenossiger mit Tod abgeht, um einen andern in Ruhestand ver-

Herr Präsident Ritschard übernimmt wieder den Vorsitz.

Art. 4 (nun Art. 3).

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich hätte eigentlich über Art. 4 (nun Art. 3) nichts zu bemerken. Da ich aber

setzen zu können. Auch sind in Zukunft die Leibgedinge grösser; denn der Entwurf sieht als Minimum Fr. 400 vor, während gegenwärtig das Maximum Fr. 360 beträgt. Wir brauchen daher, wenn das Gesetz einmal zur vollen Ausführung gelangt, und das wird in 10 bis 20 Jahren der Fall sein, weit mehr Mittel zur Bestreitung der Ruhegehalte und müssen deshalb ein Kapital auffüllen, um durch dessen Zinse das zu decken, was wir an Beiträgen von Staat und Lehrerschaft zu wenig einnehmen. Ich glaube nämlich, dass wir in etwa 15 bis 20 Jahren an Beiträgen nicht mehr genug einnehmen werden, um allen Anforderungen zu entsprechen. Haben wir aber bis zu jenem Zeitpunkt ein gehöriges Kapital gesammelt, so werden die Zinsen einen eventuellen Ausfall decken.

Dies ist der Grund, weshalb wir eine Lehrerkasse bilden wollen. Wollen Sie keine solche Kasse, so kann man das ganze Gesetz bei Seite legen; denn das ganze System des Entwurfes beruht auf dieser Lehrerkasse, und müssen Sie dieselbe somit mit in den Kauf nehmen. Dieselbe ist übrigens meiner Ansicht nach eine sehr gute Einrichtung, die uns unsere Nachkommen gewiss danken werden.

Ich will nicht länger sein; die Frage ist übrigens bereits bei der ersten Berathung einlässlich besprochen worden. Wollen Sie das System der Rentenversicherung mit der Verpflichtung der Lehrerschaft, selbst auch zum Theil für die Deckung der Ausgaben zu sorgen, so müssen Sie auch eine Lehrerkasse bilden. Ich beantrage Ihnen deshalb, den Art. 4, resp. nun Art. 3, unverändert anzunehmen.

Burkhardt. Ich beantrage, den Art. 4 zu streichen und durch folgenden Satz zu ersetzen: «Die für diese Ruhegehalte vom Staate auszurichtende Summe wird nach Mitgabe des jeweiligen Bedürfnisses durch das Budget bestimmt.» Der Sinn des Vortrages des Herrn Erziehungsdirektors ist ungefähr der: Wer A sagt, muss auch B und C sagen. Wenn wir heute die Bildung einer Lehrerkasse für die Primarlehrerschaft beschliessen — die Sekundar- und Gymnasiallehrer, sowie die Professoren werden durch das vorliegende Gesetz nicht betroffen — so verlangen wir von denjenigen Lehrern einen Beitrag, die ohnehin am wenigsten Nutzen aus den Ausgaben des Staates für das Erziehungswesen ziehen. Wenn Sie nachsehen, wofür die zwei Millionen, die der Staat alljährlich für das Erziehungswesen verausgibt, verwendet werden, so finden Sie, dass ungefähr die Hälfte durch die Hochschule und die Mittelschulen verzehrt und etwa eine Million auf sämmtliche Primarschulen im ganzen Kanton vertheilt wird.

Nach den vom Herrn Erziehungsdirektor aufgestellten Berechnungen ist festgestellt, dass die Ruhegehalte in den nächsten 10 Jahren ungefähr eine jährliche Summe von Fr. 50—60,000 beanspruchen werden. Was über 10 Jahre hinaus geht, darum haben wir uns heute nicht zu bekümmern; ich nehme an, es seien dann noch Leute genug da, welche für das Nöthige sorgen werden. Sollen wir nun wegen dieser verhältnismässig minimen Ausgabe von jährlich Fr. 50—60,000 eine Lehrerkasse gründen, welche die von mir bereits bei der Eintretensfrage geschilderten Folgen haben wird? Und dass jene Folgen ein-

treten werden, ist ganz sicher; wenn wir in 50 Jahren noch da wären, so wäre gewiss jeder reuig, der heute für die Gründung einer Lehrerkasse stimmt. Ich sage das nicht, um gegen die Lehrerschaft aufzutreten — ich glaube, ich meine es besser mit den Lehrern, als diejenigen, welche eine Kasse gründen wollen —, sondern ich glaube, es werde eine solche Kasse zum Zankapfel zwischen Volk und Lehrerschaft werden. Wir haben ähnliche Beispiele aus alter Zeit genug, wenn wir nachsehen wollen.

Ich möchte Ihnen daher beantragen, den Art. 4 zu streichen und die Sache durch das Budget zu ordnen.

Elsässer. Herr Burkhardt hat etwas beantragt, das mir ganz gut gefallen würde, wenn es nicht in das vorliegende Gesetz käme. Hier aber passt der Antrag des Herrn Burkhardt, statt einer besondere Kasse zu gründen, die Sache auf dem Wege des Budgets zu ordnen, absolut nicht. Ich glaube, Herr Burkhardt denkt nicht an die Konsequenzen, welche sein Antrag hätte. Nach den Berechnungen, wie sie heute morgen in der Sitzung der Kommission mitgetheilt wurden, würden die Ruhegehalte nach dem völligen Inkrafttreten des Gesetzes — wenn man annimmt, dass 13 % der Lehrer nutzungsberechtigt werden — schon einen Betrag von Fr. 180,000 ausmachen, und durch eine solche Summe würde das Budget doch allzustark in Mitleidenschaft gezogen.

Ich hätte ganz gern einen Antrag angenommen, wonach einfach der § 55 des Primarschulgesetzes dahin geändert worden wäre, dass man die dort fixierte Maximalsumme für die Ruhegehalte im Betrage von Fr. 24,000 gestrichen und gesagt hätte, die alljährlich nötig werdende Summe werde durch das Budget bestimmt. Hier aber im vorliegenden Entwurf den Antrag des Herrn Burkhardt anzunehmen, das würde zu grossen Konsequenzen führen, und ich könnte unter keinen Umständen dazu stimmen. Wäre dagegen eine Änderung des Primarschulgesetzes in dem erwähnten Sinne vorgebracht worden, so hätte ich sehr gerne dazu gestimmt.

Burkhardt. Ich glaube, Herr Elsässer sei im Irrthum. Ich halte dafür, die Sache könne ganz gut auf dem Wege des Budgets geordnet werden, indem ja dann im nachfolgenden Artikel auf die Mittel hingewiesen wird, die zur Bestreitung der Bedürfnisse geschaffen werden sollen.

Abstimmung.
Für den Entwurf Mehrheit.

Art. 5 (nun Art. 4).

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Ihre Kommission schlägt Ihnen bei diesem Artikel vor, bei litt. a statt Fr. 20 zu setzen Fr. 25, litt. b, also die Beiträge der Gemeinden, zu streichen und in litt. c anstatt Fr. 35 zu setzen Fr. 40.

Die Kommission hatte das Gefühl, dass die Opposition, die man theilweise im Lande gegen das Gesetz gehört hat, wohl zum grossen Theil ihren Grund darin habe, dass den Gemeinden ein Beitrag von Fr. 10 pro Schulstelle zugemutet wurde. Die Kommission ist zwar auch der Meinung, die Gemeinden könnten einen Beitrag von Fr. 10 ganz gut übernehmen, indem durch dieses Gesetz den Gemeinden dadurch ein Vortheil erwächst, dass man in Zukunft nicht gehindert ist, auch solche dienstunfähige Lehrer zu pensioniren, die man nach dem jetzigen Gesetz noch 10, 20 Jahre beibehalten musste, weil zur Versetzung in Ruhestand kein Geld vorhanden war und man die betreffenden Lehrer auch nicht einfach zum Schulhaus hinausjagen konnte. Da aber von links und rechts Bedenken erhoben wurden, die Gemeinden werden durch die neuen Gesetze successive immer mehr belastet und wenn eine Gemeinde mit 5 bis 6 Schulen Fr. 50—60 bezahlen müsse, so werde das Unwillen erregen, so glaubte die Kommission, man wolle im Interesse der Annahme des Gesetzes von den Gemeindebeiträgen abstrahieren. Wenn aber der Grosser Rath glaubt, es sei dieser Antrag ein Missgriff der Kommission, so ist dieselbe, wie schon bemerk't, durchaus nicht prinzipiell gegen die Herbeiziehung der Gemeinden. Die Kommission war nur der Ansicht, diese Beiträge der Gemeinden bilden einen Hauptangriffspunkt gegen das Gesetz; um denselben einen bessern Halt zu geben und im Volk weniger Widerwillen gegen dasselbe zu erregen, sei es daher angezeigt, die Gemeindebeiträge zu streichen und die Fr. 10 zur Hälfte dem Lehrer und zur Hälfte dem Staat aufzulegen.

Ich möchte dabei noch konstatiren, dass bezüglich dieser Neuerung, von einem Gemeindebeitrag abzusehen und einen Theil desselben der Lehrerschaft aufzuerlegen, sich viele Lehrer, an öffentlichen Versammlungen und auch privatum, dahin ausgesprochen haben, sie bezahlen gerne Fr. 25 per Jahr, wenn man dadurch dem Gesetz zur Annahme verhelfen könne.

Ich betone es hier nochmals: die Streichung der Gemeindebeiträge ist eine Opportunitätsfrage und nur in diesem Sinne beantragt die Kommission Streichung jener Beiträge und deren Vertheilung auf Lehrerschaft und Staat.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Regierung ging von anfang an von dem Grundsatz aus, dass die Gemeinden an die Ausrichtung der Ruhegehalte auch einen Beitrag leisten sollen, so gut wie der Staat und die Lehrer; denn die Schule ist am Ende doch hauptsächlich Sache der Gemeinde. Die Gemeinden bezahlen die Lehrer, wenigstens zum Theil, und treffen auch deren Wahl. Ueberhaupt liegt es im allgemeinen Interesse, dass die Gemeinden ebenfalls ein Wort mitzureden haben, wenn es sich darum handelt, einen Lehrer in Ruhestand zu versetzen. Wenn aber die Gemeinden moralisch interessirt sind, so sollen sie es auch finanziell sein und es wäre somit bei unsren Schuleinrichtungen, wo die Gemeinden das grosse Wort zu sagen haben, angemessen, wenn sie auch hier einen Beitrag leisten würden.

Ich begreife nun völlig die Gründe, welche die Tagblatt des Grossen Rethes. — Bulletin du Grand Conseil. 1886.

Kommission bewogen haben, von einem Beitrag der Gemeinden abzusehen. Ich weiss, dass man verschiedene Waffen gegen das Gesetz in's Feld führen wird. Es lassen sich auch sehr viele Gründe finden, um den Grundsatz der Pensionirung der Primarlehrer zu bekämpfen, und ich theile mit der Kommission die Ansicht, dass man so viel als möglich den Gegnern — und es werden aus verschiedenen Parteien solche kommen — die Waffen aus der Hand nehmen soll. Wenn man daher mich persönlich fragen würde, was zu dem Antrag der Kommission zu sagen sei, so würde ich mich mit demselben einverstanden erklären. Nun konnte ich aber den Beschluss der Kommission der Regierung nicht mehr vorlegen; denu er wurde erst diesen Vormittag gegen 12 Uhr gefasst. Ich kann also auch nicht im Namen der Regierung sprechen und muss es den Herren Grossräthen überlassen, über die Angelegenheit zu entscheiden, wünsche aber, dass über dieselbe eine Abstimmung stattfindet. Ich persönlich wäre mit der Streichung der Gemeindebeiträge einverstanden, da es sich aber um einen Antrag handelt, durch den die Leistungen des Staates um circa Fr. 9000 erhöht würden, so muss ich hier den Standpunkt der Regierung wahren. Das natürlich ginge nicht, sich nur auf die Streichung der Gemeindebeiträge zu beschränken; denn die Leistungen an die Lehrerkasse dürfen nicht vermindert werden, da sie absolut nöthig sind zur Deckung der Leibgedinge. Wenn man also die Fr. 10 der Gemeinden streicht, so müssen sie jemand anders auferlegt werden, also meinetwegen zur Hälfte dem Staat und zur Hälfte dem Lehrer.

Was die Stellung der Lehrerschaft betrifft, so sind auch mir verschiedene Stimmen aus der Lehrerschaft bekannt, die dahin gehen, wenn man in den Gemeindebeiträgen etwas Gefährliches sehe, so möchte man lieber die Lehrer noch etwas mehr belasten. Uebrigens nehme ich an, dass in solchen Gemeinden, wo man mit dem Lehrer zufrieden ist, man nicht anstehen wird, den Beitrag des Lehrers ganz oder zum Theil zu übernehmen.

Dies ist mein Standpunkt und wünsche ich also, dass über diesen Artikel eine Abstimmung stattfinde.

Abstimmung.

1. Der eventuelle Antrag der Kommission, im Falle der Streichung der Gemeindebeiträge dieselben zu vertheilen auf Lehrerschaft und Staat, ist nicht bestritten und daher angenommen.

2. Für den Entwurf nach Antrag der Regierung (gegenüber dem Antrag der Kommission auf Streichung der Gemeindebeiträge und Vertheilung derselben auf Staat und Lehrerschaft) Minderheit.

Die litt. *d, e, f, g* werden nun litt. *c, d, e, f*.

Art. 5 (neu).

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich habe Ihnen bereits erwähnt, wie die Regierung zu diesem Artikel kam. Er wurde auf Wunsch der Vorsteherschaft der Schul-

(23. August 1886.)

synode eingeschaltet und betrifft die Frage, ob Wittwen und Waisen von Lehrern, die nicht zur Pensionierung gelangten, die geleisteten Beiträge ganz oder zum Theil zurückerstattet werden sollen. Die von der Regierung angenommene Redaktion, die den Wünschen der Vorsteuerschaft der Schulsynode entspricht, lässt den Behörden vollständigen Spielraum. Es ist dem Regierungsrath überlassen, in jedem besondern Fall je nach dem Stande der Kasse zu entscheiden, ob eine Rückerstattung, sei es eine theilweise oder eine vollständige, stattfinden solle oder nicht. Es wird von der Regierung angenommen, dass die zuständige Behörde diese Bestimmung nicht willkürlich handhaben, sondern nach einer bestimmten Zahl von Jahren, nach bestimmten Erfahrungen und auf Grund eines fachmännischen Urtheils eine Norm feststellen werde. Immerhin hatte der Artikel, wie er auf Wunsch der Vorsteuerschaft der Schulsynode angenommen wurde, etwas Unbestimmtes und gefiel mir selbst nicht recht.

Die Kommission wollte anfänglich von dieser Vergünstigung nichts hören, indem in derselben ein ziemlich bedeutender Eingriff in das dem Gesetz zu Grunde gelegte System der Rentenversicherung liegt. Allein es wurden verschiedene Berechnungen aufgestellt, und diese veranlassen uns, zu sagen, dass diese Rückerstattungen höchst wahrscheinlich — man kann sogar sagen gewiss — nie den Stand der Kasse in dem Masse schmälern werden, dass dieselbe ihren Verpflichtungen nicht mehr nachkommen könnte. Bei den alleressimistischsten Berechnungen — wenn man viele Pensionierungen und Rückerstattungen annimmt — kommt man höchstens dazu, dass vielleicht nach 20 Jahren ein jährliches Defizit von Fr. 5—10,000 entsteht — Her Schmid hat Fr. 13,000 berechnet — d. h. die laufenden Einnahmen werden um Fr. 5—10,000 geringer sein als die Ausgaben. Allein dieses Defizit — von dem übrigens nicht gesagt ist, dass es eintreten muss — wird mehr als gedeckt durch die Zinse der Kasse.

Wir laufen also keine Gefahr, dass durch die Rückerstattungen die Kasse zu sehr geschmälert würde und können deshalb den Grundsatz der Rückerstattung der Beiträge ganz wohl aufnehmen, umso mehr, da wir die Rückerstattung an zwei Bedingungen knüpfen.

Die eine Bedingung ist die, dass ein Lehrer stirbt ohne pensionirt worden zu sein. Sobald ein Lehrer in den Genuss eines Ruhegehaltes getreten ist, so wird von den einbezahlten Beiträgen nichts mehr zurückerstattet, auch wenn der Genuss der Pension vielleicht nur ein halbes Jahr dauert. Es handelt sich also um einen Fall, wo ein alter Lehrer, der vielleicht schon 40 Dienstjahre hinter sich hat, aber gleichwohl noch einer Schule vorsteht, plötzlich sterben würde und also keinen Rappen Pension erhalten hätte.

Die zweite Bedingung, an welche die Rückerstattung der Beiträge geknüpft wird, ist die, dass der Lehrer eine Wittwe oder Waise hinterlasse. Ist dies nicht der Fall, so bleiben seine Beiträge der Kasse. Ich glaube deshalb meinerseits nicht, dass diese Vergünstigung, die hier geschaffen werden soll, die Kasse sehr in Anspruch nehmen wird.

Nun schlägt Ihnen die Kommission eine andere

Fassung des Artikels vor. Einmal will sie der Regierung nicht nur *erlauben*, die einbezahlten Beiträge zurückzuerstatte, sondern macht die Rückerstattung zur *Pflicht*, wenn ein entsprechender Fall eintritt. Sodann aber will die Kommission nicht eine Rückerstattung sämtlicher Beiträge, sondern nur eine solche von 50 %. Die Regierung könnte sich über diese Änderung nicht mehr schlüssig machen und kann ich deshalb hier ebenfalls nur erklären, dass ich persönlich dem Antrag der Kommission zustimme. Es ist jedenfalls besser, wenn ein bestimmter Grundsatz ausgesprochen wird, als wenn die Sache so unbestimmt bleibt, wie es nach dem Antrag der Regierung mehr oder weniger der Fall wäre.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Es ist allerdings etwas schwierig, Ihnen die in Art. 5 (neu) vorgeschlagene Änderung mathematisch genau zu begründen. Der Antrag, wie er hier gestellt wird, beruht auf einer Berechnung des Ausschusses des Synodalrathes, und als ich das Resultat dieser Berechnung hörte, setzte ich allerdings einige Zweifel in die Richtigkeit desselben. Ich behielt mir daher vor, die Rechnung etwas genauer zu verifizieren, da ich glaubte, diejenigen, welche sie aufstellten, seien vielleicht etwas befangen gewesen.

Die Berechnung, welche der Synodalrat aufgestellt hat, ist ungefähr folgende. Er sagt: Im ersten Jahre wird bei den im Gesetz vorgesehenen Beiträgen, Einkaufsgeldern u. s. w. der Kasse eine Summe von Fr. 222,000 zufließen. Die Ausgaben betragen:

Für die bisherigen Pensionen Fr. 36,000

Für 46 angeschriebene neue

Pensionen » 16,500

» 52,500

so dass ein Ueberschuss bleibt von . Fr. 169,500

Die Rückerstattungen können nur minim sein, da noch sehr wenig einbezahlt wurde.

Nun würde man sich aber sehr irren, wenn man glauben wollte, es werde sich jedes Jahr ein Ueberschuss von circa Fr. 160,000 ergeben. Im zweiten Jahre gehen nur die regelmässigen Einlagen ein, während die Einkaufssummen wegfallen, was eine Differenz von » 95,000 ausmacht, so dass der Ueberschuss nach approximativ Rechnung nur noch . Fr. 75,000 betragen wird.

So geht es successive weiter und nach meiner Auffassung würden sich in circa 15 Jahren die Einnahmen und Ausgaben ungefähr das Gleichgewicht halten. Zugleich wird man aber auch — ich glaube, es könne diese Berechnung als ziemlich sicher hingestellt werden — ein Kapital von einer Million in der Kasse haben. Von da an wären die Ausgaben dann so gross wie die Einnahmen und würden nach 20 bis 30 Jahren successive grösser werden, wenigstens so wie ich die Sache nach meinen Kräften berechnen kann. Ich bekenne Ihnen offen, dass ich die Sache nicht nach einem System berechnet habe wie ein Techniker, mit Logarithmen und Formeln, sondern nach der einfachen Regel-de-tri-Rechnung, und ich

glaube, man könne das ganz gut thun, sofern die Grundlagen der Rechnung richtig sind.

Ich erlaube mir, hier ausdrücklich zu bemerken, auf welche Grundlagen sowohl ich als auch der Synodalrath die Berechnung stützen; denn wenn jene Grundlagen über den Haufen geworfen würden, so wäre das Gleiche auch mit der aufgestellten Berechnung der Fall.

Der Synodalausschuss nimmt an, dass von den ungefähr 2000 Lehrern im Kanton jährlich 1 % oder 20 Lehrer sterben, deren Beiträge zurückerstattet werden müssten. Nach den Ergebnissen der letzten 10 Jahre treten nämlich alljährlich durchschnittlich 60 Lehrer aus; davon gehen aber 33 — also mehr als die Hälfte — in einen andern Beruf über, 10 verlassen den Primarlehrerstand infolge Beförderung und nur ungefähr 20 gehen mit Tod ab. Nun kann man allerdings annehmen, dass wenn das Pensionsgesetz einmal in Kraft ist, etwas weniger Lehrer den Beruf verlassen werden, da ihre Existenz im Alter eine gesichertere ist. Gleichwohl aber wird der Prozentsatz der vor der Pensionirung sterbenden Lehrer sich nicht vergrössern, er wird im Gegentheil geringer werden, da in Zukunft mehr Lehrer pensionirt werden.

Als weiterer Faktor zur Aufstellung einer Berechnung kommt ferner in Betracht das Zahlenverhältniss der pensionirten Lehrer zu den noch im Dienst stehenden. Gegenwärtig haben wir circa 1900 Primarlehrer und 130 Pensionsgenössige. Allein wenn nach dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes alle Anschreibungen zum Ruhegehalt berücksichtigt werden, so steigt die Zahl der Pensionsgenössigen sofort auf über 200; man spricht sogar von 250. Der Ausschuss des Synodalrathes kommt nun zu dem Resultat, dass er annimmt, die Zahl der pensionirten Lehrer betrage 13 % der im Dienst stehenden. Auf diese Zahl stützt sich denn auch die Berechnung, so dass, wenn die Pensionirung eine solche Ausdehnung erlangen sollte, dass man z. B. über 15 % pensionirte Lehrer besässe, allerdings die Lehrerkasse bald erschöpft und die Befürchtung des Herrn Burkhardt, dass man mit der Lehrerkasse einer späteren Generation Burgergut sammle, wie er sich ausdrückte, überflüssig wäre.

In Bezug auf die Rückerstattungen wurde ferner das Bedenken geäussert, dass dieselben grosse Dimensionen annehmen werden. Dem ist nicht ganz so. Der Synodalausschuss legt eine Rechnung vor, wie es in 20 Jahren sein werde. Er nimmt an, es seien auf 2000 Lehrer 13 % oder 260 pensionirt. Bei 20jähriger Einzahlung würde die einbezahlte Summe Fr. 405 betragen; der Synodalausschuss zieht aber nur die Hälfte, d. h. das arithmetische Mittel aus den Einzahlungen während der 20 Jahre in Berechnung. Das ist jedoch nicht ganz richtig; denn wir müssen voraussetzen, dass in der zweiten Hälfte der 20 Jahre mehr Todesfälle vorkommen, als in der ersten. Auch glaube ich, dass wir in 20 Jahren mehr als 2000 Lehrer haben, jedenfalls 2500, was die Rechnung wiederum altert.

Nach meiner Berechnung werden in 20 Jahren jährlich circa 30 Lehrer vor der Pensionirung sterben mit einer einbezahlten Summe von je Fr. 400, so dass bei vollständiger Rückzahlung der Beiträge 30×400 Fr. = 12,000 rückvergütet werden müssten. Reduzirt man aber die Rück-

erstattungen auf 50 %, so hat man im schlimmsten Falle Fr. 6000 auszubezahlen. Der Ausschuss des Synodalrathes berechnet, nach 20 Jahren werde voraussichtlich das Ausgeben das Einnehmen nur um Fr. 2000 übersteigen; ich dagegen komme bei vollständiger Rückerstattung zu einem Defizit von

Fr. 13,000,

das sich, wenn nur 50 % zurückbezahlt werden, vermindert um » 6,000

und somit reduziert auf Fr. 7,000, welche Summe durch den Kapitalzins gedeckt wird, da in 20 Jahren das Kapital voraussichtlich circa eine Million betragen wird.

Nachdem nun von links und rechts — und besonders im Schoosse unserer Versammlung bei Anlass der ersten Berathung — speziell betont wurde, es möchte besser für die Hinterbliebenen solcher Lehrer, die vor der Versetzung in Ruhestand sterben, gesorgt werden, hat Ihre Kommission gefunden, man wolle dem Wunsche insoweit entgegenkommen, dass 50 % der Einzahlungen zurückerstattet werden sollen.

Ich bemerke dazu noch, dass die Regierung in ähnlicher Sache den nämlichen Beschluss gefasst hat, im Reglement über die Pensionirung der Landjäger. Dieses Reglement war nicht vor dem Grossen Rath, da dessen Erlass in der Kompetenz der Regierung lag. Ich habe mir dasselbe erst letzter Tage etwas genauer angesehen und habe gefunden, dass nach demselben den Wittwen und Waisen solcher Landjäger, die vor der Pensionirung sterben, 50 % der Einzahlungen zurückvergütet werden. Wenn Sie also auf den Antrag der Kommission eintreten, so adoptiren Sie damit den nämlichen Grundsatz, welchen die Regierung bereits im Reglement über die Pensionirung der Landjäger niedergelegt hat.

Wenn es also richtig ist, dass nur 1 % der Lehrerschaft im Falle sein wird, Rückerstattungen zu verlangen — es liegt das allerdings nicht in der Hand der Regierung oder der Verwaltung; allein es ist voraussichtlich, dass dieses Verhältniss eintreten wird, da es bereits während der letzten 10 Jahre so war — und wenn man ferner annimmt, dass die Zahl der pensionirten Lehrer nicht mehr als 13 % der Lehrerschaft ausmachen wird — was allerdings in der Macht der Regierung liegt, weshalb ich hier diese Quote betone und wünsche, dass sie notirt wird — so wird nach den angestellten Berechnungen die Zukunft der Lehrerkasse nie gefährdet sein. Ich empfehle Ihnen deshalb den Antrag der Kommission zur Annahme.

Ballif. Ich habe mir bei der ersten Berathung — nachdem verschiedene Anträge, die das anstreben, was nun hier vorgeschlagen wird, verworfen worden waren — den Wunsch auszusprechen erlaubt, es möchten die vorberathenden Behörden bis zur zweiten Berathung die Sache nochmals in Erwägung ziehen und prüfen, ob es nicht möglich wäre, dem von vielen Seiten geäusserten Wunsche entgegenzukommen. Ich verdanke es nun den vorberathenden Behörden bestens, dass dies geschehen ist und zwar in einer Weise, von der ich glaube, dass sie der Billigkeit entspreche. Die vorberathenden Behörden — sowohl die Regierung, als die Kommission —

scheinen eingesehen zu haben, dass es eine grosse Unbilligkeit wäre, wenn der Familie eines Lehrers, der 30 oder 40 Jahre lang seine Beiträge bezahlte, dann aber bevor er eine Pension bezieht stirbt, von der einbezahlt Summe nichts zufallen würde.

Ich für mich gestehe offen, dass ich es gerne gesehen haben würde, wenn man sich hätte zum Antrag entschliessen können, es seien sämmtliche Beiträge — es wären dann immerhin noch die Zinse der Kasse verblieben — zurückzuerstatten. Gleichwohl aber will ich, nachdem die Kommission so weit gegangen ist, dass sie wenigstens die Rückerstattung der Hälfte beantragt, davon Umgang nehmen, einen noch weiter gehenden Antrag zu stellen. Hingegen bin ich einverstanden, dass jedenfalls dem Antrag der Kommission gegenüber demjenigen der Regierung der Vorzug gegeben werden sollte. Wenn die Kommission nicht den Ihnen mitgetheilten Antrag gestellt hätte, so hätte ich allerdings gegenüber dem Antrag der Regierung einen Gegenantrag gestellt, indem ich finde, es sei bei der von der Regierung vorgeschlagenen Fassung zu sehr dem Ermessen der Regierung vorbehalten, ob sie eine Rückzahlung der bezahlten Beiträge eintreten lassen wolle oder nicht. Ich ziehe es vor, wenn eine bestimmte Zusicherung — wenn auch nur von der Hälfte der Beiträge — gemacht wird, als wenn man es offen lässt, ob überhaupt etwas zurückvergütet wird. Aus diesem Grunde stimme ich zum Antrag der Kommission.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Ich muss Sie um Entschuldigung bitten; ich habe vergessen, den von Herrn Ballif soeben angeführten Grund zu Gunsten des Antrages der Kommission in meiner Berichterstattung zu berühren. Der Artikel in der von der Regierung vorgeschlagenen Fassung öffnet der Administrativjustiz — die immer etwas verpönt ist — Thür und Thor und gibt es der Regierung zu sehr in die Hand, bei diesem oder jenem Genehmen eine Rückerstattung eintreten zu lassen, bei diesem oder jenem Nichtgenehmigen aber eine solche zu verweigern. Es ist das ein Hauptmoment, weshalb die Kommission den Antrag der Regierung nicht für annehmbar findet. Solche Bestimmungen, die einer verschiedenen Anwendung Thür und Thor offen lassen, sollen in Gesetzesvorlagen nicht vorkommen, und kam deshalb die Kommission zu jenem positiven Vorschlag, wie er Ihnen gedruckt ausgetheilt wurde.

Abstimmung.

Für Art. 5 (neu) nach Antrag der Regierung

Niemand.

Für Annahme nach dem Entwurf
der Kommission Grosse Mehrheit.

Wir haben aber darin auch derjenigen Lehrer gedacht, welche von auswärts kommen und verstehen darunter namentlich diejenigen, welche im Freiburgischen thätig sind und nach einer gewissen Zahl von Jahren wieder in den Kanton Bern zurückkehren.

Ferner darf man nicht vergessen, dass noch andere pensionsbedürftige Lehrer sind, die sich ungefähr in der gleichen Stellung befinden, wie unsere Volksschullehrer; es sind diejenigen, welche an den Schulen gemeinnütziger Anstalten, wie die Bächtelein, die Victoria, die Taubstummenanstalt Wabern etc., angestellt sind. In solchen gemeinunützigen Anstalten sind lauter patentirte Primarlehrer thätig und es ist recht und billig, dass diese ebenfalls die Wohlthaten des vorliegenden Gesetzes geniessen können. Dies ist der Grund, weshalb die Regierung auf meinen Antrag einen Zusatz angenommen hat, wonach sich das Gesetz nicht bloss auf die Lehrer der Primarschulen bezieht, sondern auch auf solche, welche an einer gemeinnützigen Anstalt angestellt sind. Die Regierung beantragt Ihnen also die Einschaltung dieses Zusatzes.

Ferner wird am Schlusse des Artikels noch ein kleiner Zusatz beantragt, wonach das Eintrittsgeld vom Regierungsrath zu bestimmen ist. Die Sache wurde so verstanden; es ist aber gut, wenn es ausdrücklich gesagt wird.

Art. 6 wird mit den beantragten Einschaltungen angenommen.

Art. 7.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Änderung, welche in Bezug auf die Lehrerinnen in Art. 2 getroffen wurde, hat zur Folge, dass die Grenze, bis zu welcher die Einzahlungen fortduern, verschieden bestimmt werden muss, je nachdem es sich um einen Lehrer oder Lehrerin handelt. Die Regierung stimmt daher der von der Kommission vorgeschlagenen Abänderung des Art. 7 bei.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Dieser Artikel enthält die zweite Erleichterung, welche die Kommission den Lehrerinnen glaubt geben zu müssen. Wie schon bemerkt, ist die Kommission der Ansicht, die Lehrerinnen seien gegenüber den Lehrern die Benachtheiligten. Hier wird nun den Lehrerinnen dadurch ein Vortheil geschaffen, der den Nachtheil etwas aufhebt, dass sie nur 30 Jahre beitragspflichtig sind. Die Lehrerinnen können mit 30 Dienstjahren die Versetzung in Ruhestand fordern und es ist deshalb selbstverständlich, dass man sie auch nur 30 Jahre lang einzahlen lässt.

Angenommen.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Das vorliegende Gesetz ist natürlich vor allem für unsere Volksschullehrer gemacht.

Art. 8.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Da Sie die Beiträge der Gemeinden gestrichen haben, so fällt natürlich auch die Bezahlungsart derselben weg und muss deshalb der letzte Satz dieses Artikels gestrichen werden.

Art. 8 wird mit Streichung des letzten Satzes angenommen.

Art. 9.

Ohne Bemerkung angenommen.

Art. 10.

Dürrenmatt. Nichts für ungut, dass ich nochmals als alter Schulmeister für die alten Schulmeister das Wort ergreife. Wie ich bereits bei Berathung des Art. 2 auseinandersetze, ist es eine Unbilligkeit, wenn man die bereits zum Ruhegehalt angemeldeten Lehrer ungünstiger behandelt, als jüngere Kräfte nach den gefassten Beschlüssen behandelt werden können. Ich möchte deshalb beantragen, die beiden ersten Alinea des Art. 10 zu verschmelzen und zu sagen: « Alle gegenwärtig angestellten Primarlehrer und Lehrerinnen mit mehr als zehn Dienstjahren, sowie die gegenwärtig zum Ruhegehalt angemeldeten Primarlehrer, haben im Falle der Versetzung in Ruhestand Anspruch auf einen Ruhegehalt von höchstens Fr. 400, welcher in jedem einzelnen Falle vom Regierungsrath zu bestimmen ist. » Ich finde, man sei das den alten Lehrern schon deswegen schuldig, weil sie die bessern Besoldungsverhältnisse, deren die jüngern und die im mittleren Alter stehenden Lehrer seit 10, 20 Jahren theilhaftig sind, nicht genossen haben. Gerade die ältesten Lehrer sind es, die noch in den kärglichsten Minimumszeiten ihre Kraft der Schule opferten, und darum möchte ich, wenn sie schon keine Beiträge bezahlten, ihnen in Anbetracht der aufgeopferten Kraft den Ausfall zu gut halten und sie nicht schlimmer stellen, als die jüngern und im mittlern Alter stehenden Lehrkräfte, für die man Ausnahmebestimmungen aufgestellt hat.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Kommission. Es ist mir leid, aber ich muss mich dem Antrag des Herrn Dürrenmatt widersetzen. Ich glaube, sein Antrag beruhe auf einer falschen Auffassung. Herr Dürrenmatt setzt voraus, dass die jüngern Lehrer mit einem Maximum des Ruhegehalts im Betrage von Fr. 400 anders gehalten seien, als die bereits zum Ruhegehalt angemeldeten mit einem Ruhegehalt von Fr. 360. Das ist nicht richtig. Im ersten Jahre wäre es allerdings möglich, dass eine Ungleichheit entstehen könnte. Allein wir wollen alle hoffen, dass

Tagblatt des Grossen Rethes. — Bulletin du Grand Conseil. 1886.

die Regierung die Verhältnisse richtig würdigen wird. Wenn ein Lehrer in Ruhestand versetzt wird, ohne dass er etwas an die Kasse beigebracht hat, so braucht man ihn nicht mit Fr. 400 zu pensioniren, sondern wird ihn gleich halten, wie die gegenwärtig schon zum Ruhegehalt angemeldeten Lehrer und ihm nur einen Ruhegehalt von Fr. 360 zuerkennen. Dagegen aber sind Lehrer, welche 5, 6 oder noch mehr Jahre lang den jährlichen Beitrag entrichteten, berechtigt, eine etwas höhere Pension zu beziehen, als diejenigen, welche gegenwärtig zum Ruhegehalt angemeldet sind und keinen Beitrag bezahlten.

Dies ist der Sinn des Art. 10, den ich für vollständig berechtigt und richtig halte. Dabei habe ich die Ueberzeugung — und die Kommission ebenfalls — dass die Regierung diejenigen Lehrer, welche pensionirt werden müssen bevor sie einen Beitrag bezahlt haben, gleich halten wird, wie die gegenwärtig zum Ruhegehalt angemeldeten, indem ja eine Pension von Fr. 400 als Maximum aufgestellt und nicht gesagt ist, dass man nicht auch bloss auf Fr. 360 gehen dürfe. Ich glaube daher, Herr Dürrenmatt dürfe völlig beruhigt sein: die Regierung wird seinem Bedenken ganz von selbst Rechnung tragen.

Dürrenmatt. Ich erkläre mich durch die erhaltene Auskunft befriedigt.

Art. 10 wird ohne Abänderung angenommen.

Art. 11.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich schlage vor, als Datum des Inkrafttretens des Gesetzes den 1. April 1887 zu bestimmen.

Angenommen.

Art. 12.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Es heisst in Art. 12, dass der § 55 des Primarschulgesetzes durch das vorliegende Gesetz aufgehoben werde. Allein dieser Paragraph bleibt doch noch eine Zeit lang in Kraft mit Rücksicht auf die gegenwärtig zum Ruhegehalt angemeldeten Lehrer. Aus logischen Gründen ist es deshalb am Platze, dass am Schlusse des Artikels noch ein kleiner Zusatz gemacht und beifügt wird: « mit Vorbehalt seiner Anwendung laut Art. 10, Absatz 2. »

Art. 12 wird mit dem beantragten Zusatz angenommen.

Titel und Eingang

werden ohne Bemerkung angenommen.

Der *Präsident* frägt an, ob man auf einzelne Artikel zurückzukommen wünsche.

M. Boivin. Je voudrais faire une observation à l'art. 2 du projet. Il s'agit d'une simple correction du texte. Le texte français dit: « Les instituteurs et institutrices mis hors d'activité de service ont droit à une pension fixée comme suit »; le texte allemand dit: « Die in Ruhestand versetzten Lehrer und Lehrerinnen haben Anspruch auf einen Ruhegehalt wie folgt. » Il est clair qu'on entend une pension annuelle, et je vous propose donc de dire: « Die in Ruhestand versetzten Lehrer und Lehrerinnen haben Anspruch auf einen jährlichen Ruhegehalt wie folgt », et dans le texte français: « Les instituteurs et institutrices mis hors d'activité de service ont droit à une pension annuelle fixée comme suit ». C'est évidemment d'une pension annuelle qu'ont voulu parler le Conseil-exécutif et la commission, mais il est bon que cela soit dit expressément dans la loi.

Der Antrag des Herrn Boivin wird zugegeben und demnach in Art. 2 gesagt: « haben Anspruch auf einen jährlichen Ruhegehalt etc. ».

Präsident. Laut Reglement haben wir nun noch eine Abstimmung über das Gesetz als Ganzes vorzunehmen und werden wir nun zu derselben übergehen.

M. Klaye. Je propose le vote par appel nominal. Mais comme nous sommes pour le moment très peu nombreux, je pense qu'il vaut mieux ne procéder à cette votation que demain matin au commencement de la séance.

Der Antrag, die Abstimmung unter Namensaufruf vorzunehmen, wird genügend unterstützt und ist demnach zum Beschluss erhoben.

Gygax (Bleienbach). Ich beantrage, die Abstimmung heute vorzunehmen.

Dieser Antrag wird angenommen.

Generalabstimmung.

Für Annahme des Gesetzes . . . 109 Stimmen
nämlich die Herren :

Aegerter, Affolter, v. Allmen, Ambühl, Arm, Ballif, Baumann, Belrichard, Benz, v. Bergen, Berger (Reichenbach), Berger (Thierachern), Biedermann, Bigler, Bläuer, Boéchat, Boinay, Boivin, Bratschi, Bürgi (Bern), Bürgi (Aarberg), Burkhalter, Cüenin, Demme, Dürrenmatt, Egger, Elsässer, Etter, Folletête, Freiburghaus (Neuenegg), Fueter, Füri, Gasser, Gerber (Bern), Gerber (Unterlangenegg), Grandjean, Guggisberg, Gygax (Bleienbach), Habegger (Bern), Habegger (Zollbrück), Hänni, Haslebacher, Hauert, Hess, Hirschi, Hofer (Burgdorf), Hofer (Oberdiessbach), Hofmann, Hornstein, Hofstettler, Hubacher, Hunziker, Jenni, Jolissaint, Kaiser (Grellingen), Kernen, Klaye, Klein, Knechtenhofer, Krebs, Küpfer, Kuster, Lehmann (Karl), Liechti, Lienhard, Lüthi (Rüderswyl), Lüthi (Gümligen), Marschall, Marthaler, Mathey Meister, Michel, Minder, Morgenthaler, Müller (Emil), Nägeli (Meiringen), Neiger, Nussbaum (Rünkhofen), Prêtre, Reichel, Rem, Riser, Robert, Robert-Tissot, Scheidegger, Scherz (Al'red), Schineler, Schmid (Burgdorf), Schneeberger (Schoren), Schüpbach, Schürch, Sommer (Friedrich), Steffen (Madiswyl), Stettler (Bern), Stoller, Stucki (Ins), Tièche (Reconvillier), Trachsel (Rudolf), Ueltschi, Voisin, v. Wattenwyl (Oberdiessbach), v. Wattenwyl (alt-Regierungsrath), Wermuth, Wieniger, Will, Würsten, Zehnder, Zingg (Melchnau), Zürcher.

Für Verwerfung des Gesetzes . . . 1 Stimme,
nämlich Herr Leuch.

Präsident. Es ist nun noch der Tag der Volksabstimmung festzusetzen. Ich habe die Regierung ersucht, einen Tag in Vorschlag zu bringen und es wird von ihr der 24. Oktober als Tag der Volksabstimmung beantragt. Am nämlichen Tag würde dann auch das Gesetz über die landwirtschaftliche Schule der Volksabstimmung unterbreitet.

Der Grosse Rath stimmt dem Antrag des Regierungsrathes bei und ist demnach als Tag der Volksabstimmung der 24. Oktober festgesetzt.

Es ist eingelangt folgende

Interpellation.

Wann kann seitens des Hohen Regierungsrathes ein Dekrets- oder Gesetzesentwurf zur Ausführung von Titel VII des Civilprozessverfahrens vom 2. April und 31. Juni 1883 (Gewerbegerichte) vorgelegt werden?

Alex. Reichel.
H. Lienhard.
P. Jolissaint.
A. Scherz, Fürsprecher.
E. Boéchat.

Präsident. Diese Interpellation geht zunächst an den Regierungsrath. Wenn derselbe im Falle sein wird, sie morgen zu beantworten, so wird sie dann auf die Tagesordnung gesetzt.

Das *Protokoll* der gestrigen Sitzung wird verlesen und genehmigt.

Schluss der Sitzung um 5^{3/4} Uhr.

Für die Redaktion:
Rud. Schwarz.

Tagesordnung:

Expropriationsgesuche.

I. Gesuch der Gemeinde Alchenstorf zum Zwecke der Erweiterung ihrer Kiesgrube.

Der Regierungsrath legt folgenden *Dekretsentwurf* vor:

Der Grosse Rath des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes und der Direktion der öffentlichen Bauten, ertheilt hiemit der Einwohnergemeinde Alchenstorf für Erwerbung eines Landstückes des Joh. Christen in Niederösch, zur Erweiterung ihrer Kiesgrube in der Bühlen daselbst, von circa 272,72 m² Inhalt, das Expropriationsrecht.

M. Stockmar, directeur des affaires communales, rapporteur du gouvernement. La commune d'Alchenstorf a besoin de gravier pour l'entretien de la route communale. Le fossé actuel est épuisé, et il est constaté que sur tout le territoire communal il n'est pas possible de trouver du gravier ailleurs que sur le terrain appartenant au nommé Christen. On a voulu acheter ce terrain, mais Christen s'y est refusé. Dès lors, la commune n'a pas d'autre moyen à sa disposition que la demande d'expropriation contre Christen. Cette demande a été déposée au secrétariat de préfecture, sans qu'aucune opposition ait été faite par le propriétaire intéressé. Le gouvernement n'hésite pas à vous proposer d'accorder le droit d'expropriation à la commune d'Alchenstorf.

Zweite Sitzung.

Dienstag den 24. August 1886.

Vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident Ritschard.

Genehmigt.

II. Gesuch der Baudirektion zum Zwecke der Anlage einer Kiesgrube.

Der Regierungsrath legt folgenden *Dekretsentwurf* vor:

Der Grosse Rath des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes, ertheilt hiemit der Baudirektion zu Handen des Staates für die Erwerbung einer neuen Kiesgrube im Lande des Christian Steiner, Landwirth in Bunderbach, von 1000 m² Inhalt, das Expropriationsrecht.

M. Stockmar, directeur des affaires communales, rapporteur du gouvernement. Cette fois-ci, c'est l'Etat qui a besoin de gravier pour l'entretien d'une route,

Der *Namensaufruf* verzeigt 220 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 43, wovon mit Entschuldigung: die Herren Bailat, Blösch, Brunner, Bühlmann, v. Büren, Choquard, Daucourt, Friedli, Glauser, Grenouillet, v. Grünigen, Hari, Hegi, Imer, Kaiser (Delsberg), Kohler, Lehmann (Wilhelm), Mägli, Röthlisberger, Reichenbach, Romy, Ruchti, Schenk, Schmid (Laupen), Viatte, Wiedmer; ohne Entschuldigung: die Herren Beutler, Boss, Bühler, Fattet (St. Ursitz), Gigon, Guenat, Hofer (Hasli b. Burgdorf), Krenger, Laubscher, Locher, Marchand (Renan), Marchand (St. Immer), Naine, Rieder, Schlatter, Schürch, Tüscher (Limpach).

celle de Frutigen. Le propriétaire nommé Christian Steiner ne s'oppose pas à l'expropriation de son terrain. Seulement il a demandé 20 centimes par pied carré. Il est évident que nous ne pouvons pas payer ce prix, de sorte que nous sommes obligés de vous demander le droit d'expropriation contre Christian Steiner.

Genehmigt.

Regierungs-rath Stockmar, Direktor der Eisenbannen, über die Eintretensfrage.

M. Stockmar, directeur des chemins de fer, rapporteur du Conseil-exécutif. Messieurs, je n'arrêterai pas longtemps l'attention du Grand Conseil. La question du Brunig est connue; je dirai même qu'elle est rebattue. Chacun a son opinion faite; chacun sait que l'Oberland a, comme le Jura, son col des Rangiers qui s'appelle le Brunig, et que depuis longtemps quelques patriotes d'abord, puis successivement toute la population ont cherché à abaisser ou à faire disparaître cet obstacle à la circulation. En 1874, on s'était arrêté à une solution hardie, qui exigeait des sacrifices considérables. On avait englobé la ligne du Brunig dans le second réseau dont le peuple décidait l'exécution. Le projet comportait un devis de 12 millions, et la part de l'Etat était de $2\frac{1}{2}$ millions. Maintenant que nous le jugeons à distance, ce projet nous paraît peu pratique. Mais il ne faut pas oublier qu'on était alors en pleine prospérité, que le Gothard n'avait pas encore changé les conditions de la circulation, et que les lignes secondaires à voie étroite n'étaient encore qu'imparfaitement connues.

Quoiqu'il en soit, les années maigres qui suivirent empêchèrent la réalisation de ce projet comme de bien d'autres. De tout le réseau voté en 1874, il n'y eut d'exécuté que le chemin de fer de l'Emmenthal. La question du Brunig sommeilla jusqu'en 1881. A cette époque, MM. Ott & Zschokke élaborèrent un nouveau projet, comportant l'établissement d'une ligne à voie étroite devisée à 7 millions. Ce projet demandait encore trop à l'Oberland, dont le krach avait épuisé les ressources. Les circonstances en ajournèrent encore une fois l'exécution. Dans l'intervalle, l'abaissement des prix et les progrès des procédés techniques ont permis de réduire encore dans une proportion notable le budget de la construction, et la ligne du Brunig, qui n'était d'abord considérée que comme une entreprise patriotique, est devenue une bonne affaire. En même temps l'opinion, d'abord divisée, devenait unanime dans l'Oberland et se prononçait partout pour la construction du chemin de fer.

Il s'est trouvé deux sociétés pour l'établir à leurs risques et périls, la Compagnie belge des chemins de fer et le consortium bernois.

La société belge voudrait constituer une compagnie au capital de 6 millions, moyennant une subvention à fonds perdus de 650,000 fr.

Le consortium bernois demande à l'Etat et à l'Oberland de souscrire pour un million d'actions de second rang, moyennant quoi il constituera une société au capital de 5 millions, en se réservant 750,000 fr. pour commission, intérêt et réserve d'intérêts.

Ces deux sociétés demandaient à la Compagnie J.-B.-L. de se charger de l'exploitation; la seconde lui demande aussi de prendre à son compte la construction.

Obligé dès lors de vérifier très minutieusement l'exactitude des devis et des calculs de rendement, le J.-B.-L. s'est convaincu que l'entreprise était excellente.

Naturalisationsgesuche.

Es werden bei 164 Stimmenden mit der nöthigen $\frac{2}{3}$ Mehrheit in's bernische Landrecht aufgenommen, jedoch mit dem Vorbehalt, dass die Naturalisation erst mit der Zustellung des Naturalisationsaktes in Wirksamkeit tritt:

1. Victor Florian Dirrig, von Buchsweiler im Elsass, geb. 1861, ledig, Pächter in Villar-sur-Fontenais, dem die Burgergemeinde Epiquerez ihr Ortsbürgerrecht zugesichert hat. Naturalisiert mit 150 Stimmen.

2. Johann Joseph Arnotti, von Alagna, Italien, geb. 1866, Sohn des Gypfers und Malers, wohnhaft in Thun, mit zugesichertem Ortsbürgerrecht von Gadmen. Naturalisiert mit 146 Stimmen.

3. Etienne Augustin Justin Hory, von Vernois-le-Fol (Doubs), Frankreich, geb. 1839, Schreiner und Wagner zu Fontenais, Amt Pruntrut, verheirathet und Vater von drei derzeit noch minderjährigen Söhnen, dem das Ortsbürgerrecht von Epiquerez zugesichert ist. Naturalisiert mit 145 Stimmen.

Subventionsgesuch für den Bau einer Brünigbahn.

(Siehe Beilagen zum Tagblatt von 1886 Nr. 25, 26 und 27).

Präsident. Es wurde Ihnen in dieser Anlegenheit ausgetheilt ein orientirender Bericht des Herrn Direktor Marti über die verschiedenen Lösungen, welche in Betracht kommen können; es ist diesem Bericht eine Reihe von Beilagen beigelegt. Im weitern wurde Ihnen eingehändigt ein Vortrag der Direktion der Eisenbahnen an den Regierungsrath und ein Mitrapport der Finanzdirektion nebst beigefügtem Dekretsentwurf, der die Genehmigung der Regierung erhielt und an Sie überwiesen wurde. Nachträglich erfuhr dieser Dekretsentwurf jedoch einige Abänderungen und es ist Ihnen in letzter Linie dieser abgeänderte Dekretsentwurf zugestellt worden. Derselbe wird nun die Grundlage der heutigen Diskussion bilden. Vorerst handelt es sich um die Eintretensfrage und es werden schon bei dieser Gelegenheit die Hauptgrundlagen des Dekrets diskutirt werden müssen; es wird das aber zur Folge haben, dass die Detailberathung dadurch ziemlich abgekürzt wird. Ich ertheile nun das Wort zunächst Herrn

Le gouvernement ne pouvait donc pas hésiter. Pourquoi donner 650,000 fr. au minimum à des sociétés financières, alors que la Compagnie à laquelle ces sociétés demandent sa coopération, et dont les intérêts sont ceux de l'Etat, peut se charger elle-même de l'entreprise?

La Compagnie J.-B.-L. peut construire et exploiter la ligne à meilleur compte que n'importe quelle autre société, parce qu'elle possède déjà un personnel suffisant pour l'administration et la surveillance technique.

Elle rendra service à l'Oberland en établissant la ligne dans les meilleures conditions possibles. Elle tiendra forcément compte des vœux du pays pour la fixation des horaires et des correspondances, tandis qu'une autre Compagnie se laisserait peut-être guider par des considérations étrangères aux intérêts de l'Oberland.

Quant à l'Etat, il ne peut pas être indifférent à l'établissement d'une concurrence possible pour le chemin de fer de Berne à Lucerne. Il faut qu'il en soit maître.

D'ailleurs, après toutes les catastrophes causées par l'abandon de l'exploitation des chemins de fer à la spéculation privée, il ne peut plus guère y avoir de doute sur les avantages des chemins de fer d'Etat.

La combinaison projetée est donc la plus favorable à tous les intérêts.

L'Etat s'en tire à bon compte. Au lieu d'une subvention de $2\frac{1}{2}$ millions sans probabilité de rendement, on lui demande aujourd'hui une participation de 40 ou 475,000 fr., dont le rendement est assuré.

C'est moins du cinquième de la subvention votée par le peuple en 1874. La participation de l'Etat, qui devait être en 1874 de 50,000 fr. par kilomètre, se réduit maintenant à 10,000 fr., alors qu'il a subventionné la ligne régionale de Tramelan à raison de 17,000 fr. par kilomètre.

Quant au rendement prévu, les calculs sur lesquels il se base n'ont rien d'exagéré. Pour les recettes, on a admis le minimum des évaluations des experts; on n'a pas tablé sur une grande augmentation de la circulation actuelle, bien que cette augmentation soit certaine. Pour les dépenses, elles ont été calculées d'après les chiffres des entreprises analogues. Ces données sont connues aujourd'hui; ce sont des facteurs acquis, et qui n'offrent pour ainsi dire aucun aléa.

L'offre de la Société belge mérite certainement un sérieux examen, et on doit lui savoir gré de l'avoir présentée. Moyennant le sacrifice d'une somme égale à celle qu'il souscrit pour participer à l'entreprise, l'Etat pourrait se délier de ses engagements, et l'Oberland aurait son chemin de fer, et peut-être d'autres encore dont l'avenir montrera l'utilité.

Seulement cette combinaison présente deux graves inconvénients: elle exige un sacrifice d'argent qu'on peut éviter, et elle abandonne la ligne à des mains étrangères, sans résERVER aucune action à l'Etat.

La construction par le J.-B.-L., au contraire, sauvegarde les intérêts financiers et économiques de l'Etat. Il n'y a que des pessimistes de métier qui peuvent feindre de s'effrayer des conséquences de la

responsabilité qu'assume le canton. Si des financiers dont la prudence est connue ont admis que l'entreprise était bonne pour eux, comment ne le serait-elle pas pour l'Etat qui n'y apporte aucun esprit de spéculation? Nous avons eu confiance en nous-mêmes dans les mauvais jours, et nous n'avons eu qu'à nous en féliciter. Irons-nous douter de nous-mêmes alors que les difficultés sont surmontées et que nous commençons à récolter ce que la génération précédente a semé? — Ce serait une défaillance unique dans nos annales, et nous aurions peut-être à la regretter amèrement.

J'ai encore à signaler deux points qui ne sont pas touchés dans le rapport du gouvernement.

La commune de Brienz a adressé au Grand Conseil plusieurs pétitions en vue de faire désigner Tracht et non Kienholz comme point de départ de la ligne du Brünig. Dans une conférence qui a eu lieu hier entre les délégués de la commune et les représentants de l'Etat et de la Compagnie J.-B.-L., on est tombé d'accord sur une solution qui sera soumise demain à l'assemblée générale des actionnaires de la Compagnie. Il est donc inutile que le Grand Conseil prenne une résolution à cet égard.

Le second point concerne le chiffre de la subvention. La commission du Grand Conseil, d'accord avec la commission d'économie publique, vous propose de porter à 475,000 fr. le chiffre de la participation de l'Etat, que le gouvernement a proposé de fixer à 450,000 fr. Le Conseil-exécutif ne voit aucun motif de revenir sur sa proposition, et il croit devoir la maintenir, en laissant la décision finale à l'appréciation du Grand Conseil.

Le gouvernement peut donc vous recommander avec la plus entière confiance ce projet qui ouvrira, nous en sommes convaincus, une ère de prospérité pour l'Oberland, en même temps qu'il consacrera un acte de justice envers cette belle contrée. En le votant, le Grand Conseil affirmera une fois de plus, comme il l'a fait pour les chemins de fer du Jura, la solidarité de tous les membres de la famille bernoise. Le canton aura fait son devoir vis-à-vis de l'Oberland.

Scheurer, Finanzdirektor, gleichfalls als Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich glaube, es würde und könnte es mir niemand übel nehmen, wenn ich es mir in der vorliegenden Frage bequem machen, d. h. gar keinen oder nur einen ganz kurzen Rapport erstatten und einfach auf den schriftlichen Vortrag der Finanzdirektion verweisen würde, da die Sachlage aus den ausgetheilten Druckschriften so klar hervorgeht, dass es im Grunde nicht nötig ist, noch viele Worte zu verlieren, um die Ansichten so oder anders zu gestalten; auf Grund der mitgetheilten Vorlagen und nach dem Vortrage der Eisenbahndirektion werden die Ansichten wohl schon gemacht sein. Ein anderer Grund jedoch veranlasst mich, etwas einlässlicher den Standpunkt der Finanzdirektion auseinander zu setzen. Vor einiger Zeit konnte man nämlich in öffentlichen Blättern bei Besprechung des vorliegenden neuen Eisenbahuprojektes lesen, man sei gespannt darauf, was eigentlich die Finanzdirektion dazu sage, die ja der erklärte Feind jedes Eisenbahnschwindels sei. Vielleicht sind auch einige unter Ihnen, die es Wunder nimmt,

wie die Finanzdirektion dazu kommen kann, überhaupt ein Eisenbahnunternehmen zu befürworten.

Es ist ganz richtig, dass die Finanzdirektion der abgesagte Feind nicht nur jedes Eisenbahn-, sondern auch jeden andern *Schwindels* ist; nicht aber ist sie der abgesagte Feind jeder Eisenbahnunternehmung, sobald dieselbe im Interesse eines Landestheiles liegt und auf rationellen Grundlagen ausgeführt werden kann. Da nun im vorliegenden Falle die Finanzdirektion, und mit ihr der Regierungsrath, zur Ueberzeugung gelangte, dass es sich um ein im Interesse des Oberlandes liegendes, auf reellen Grundlagen basirtes Unternehmen handle, so gelangte sie auch zu den dem Grossen Rathe bereits bekannten Anträgen, und ich will nun möglichst kurz auseinandersetzen, weshalb Finanzdirektion und Regierungsrath zu dieser Stellungnahme kamen.

Was vor allem aus die Geschichte der Brünigbahn anbetrifft, so ist sie schon eine mehrjährige. Schon vor einer längeren Reihe von Jahren wurde die Brünigbahn vom Grossen Rathe als ein gemeinnütziges, im Interesse des Kantons Bern liegendes Unternehmen erklärt und wurde auch aufgenommen in den bekannten Volksbeschluss vom Jahr 1875, durch welchen eine Reihe von Eisenbahnen — alles mehr oder weniger ausgearbeitete Projekte — subventionirt wurden. Der Brünigbahn wurde darin eine Subvention von $2\frac{1}{2}$ Millionen zugesichert, eine Subvention, die den fünften Theil der damals in Aussicht genommenen Kosten von rund 12 Millionen betrug. Man war damals der Ansicht, auch über den Brünig müsse eine breitspurige Bahn erstellt werden, wie man überhaupt dannzumal in jedem abgelegenen Winkel glaubte, zur Hauptstation irgend einer Weltbahn berufen zu sein. Jenes erste Brünigbahnprojekt trat indessen nie in einen mehr oder weniger lebensfähigen Zustand.

Erst als im Jahre 1880/81 durch das bekannte Projekt von Ott & Zschokke die Kosten von 12 auf 7 Millionen reduziert wurden, trat die Frage in ein ernsthafteres Stadium und zwar sogar in ein sehr ernsthaftes; denn es entstand die Frage, ob der Kanton Bern auch gestützt auf das neue Projekt, mit einem modifizirten Bausystem und moderirten Baukosten, die seinerzeit zugesicherte Subvention von $2\frac{1}{2}$ Millionen ausbezahlt müsse oder nicht. Es hat diese Frage damals der Regierung, und speziell dem Finanzdirektor, manche sorgenvolle Stunde bereitet. Glücklicherweise aber ging dieser Kelch am Kanton Bern vorüber, da die ausser den $2\frac{1}{2}$ Millionen noch nöthigen Geldmittel nicht beschafft werden konnten.

Heute nun ist die Situation rechtlich die, dass der Kanton Bern von der Subventionspflicht als losgebunden betrachtet werden kann. Die Fristen des Volksbeschlusses sind verstrichen; die Vorkehren, welche vom Unternehmen und der betreffenden Landesgegend hätten getroffen und die Finanzen, die hätten herbeigeschafft werden sollen, sind innert der gesetzlichen Frist nicht getroffen resp. beigebracht worden, so dass man sagen könnte: der Kanton Bern ist der Brünigbahn nichts mehr schuldig. Allein es fragt sich, ob der Kanton Bern nicht eine *moralische* Schuld habe, dem Oberland entgegen zu kommen, und diese Frage muss unbedingt bejaht werden. Nachdem dem Oberland in allen Tonarten

und bei den verschiedensten Anlässen eine Subvention der Brünigbahn in einem hohen Betrag zugesichert wurde, kann man sich nicht sofort auf den strengen Rechtsboden stellen und sagen: ihr könnt uns das Stempelblättchen nicht vorweisen, worauf geschrieben steht, dass wir schuldig seien, euch einen Beitrag zu geben. Mit Rücksicht auf die gemachten Versprechungen, und namentlich mit Rücksicht auf eine billige Gleichberechtigung aller Landestheile, kann das Oberland, — wie jeder andere Landestheil, der noch keine Eisenbahnen hat — eine vernünftige Subvention für ein vernünftiges Projekt anbegehen. Ich will mich indessen hierüber nicht weiter verbreiten. Wenn man noch so sehr für die Finanzen des Staates besorgt ist und es ungerne sieht, wenn neue Eisenbahnprojekte auftauchen, die ganz bedeutende Opfer erfordern, so kann man sich doch nicht auf den Standpunkt der absoluten Negation begeben, wie jener Neuburger, der, als nach ihm ein anderer in's Burgerrecht aufgenommen werden sollte, meinte: « Wir haben Burger genug; wir wollen keine neuen Burger mehr! »

Der Kanton Bern muss allerdings jedem neuen Eisenbahnprojekt mit kühlem Verstand in's Auge sehen, aber nicht vom Standpunkt der absoluten Negation, sondern vom Standpunkt des Interesses des betreffenden Landestheiles, das natürlich immer mit demjenigen des Staates selbst zusammenfällt. Wollte man sich auf den Standpunkt stellen, für das Verkehrsmittel der Eisenbahnen kein Staatsgeld mehr auszugeben, so wäre die absolute Konsequenz davon die, dass man noch weiter ginge und sagte: wir geben auch für das veraltete Verkehrsmittel, wenn man es so nennen will, für die Strassen, für die man im Grunde weit mehr verlorne Geld ausgegeben hat, als für die Eisenbahnen, kein Geld mehr; denn ich würde nicht einsehen, wenn man auf Eisenbahnprojekte nicht mehr eintreten wollte, weshalb man dann gleichwohl Beiträge an Strassenbauten, die oft so viel kosten, wie Eisenbahnen, leisten sollte.

Ich will daran erinnern, was der Kanton Bern noch in jüngster Zeit in Bezug auf Strassenbau gethan hat. Ich erinnere an die Adelbodenstrasse, die nur einem kleinen Theil des Kantons Bern, fast nur der kleinen Gemeinde Adelboden, zu Gute kommt und an die der Staat nicht weniger als Fr. 340,000 beitrug. Wenn Sie von dieser Summe den jährlichen Zins berechnen, so macht derselbe, je nach dem Zinsfuss, eine Summe von 12 bis 14,000 Fr. aus. Wenn Sie sodann noch in's Auge fassen, dass der Unterhalt dieser schwierigen Strasse jährlich beinahe eben so viel kostet, so haben Sie eine jährliche Ausgabe, die grösser ist, als der Zins derjenigen Summe, die heute für die Brünigbahn verlangt wird oder die man vor einigen Jahren für die Dachsfeldenbahn bewilligte. Ich erinnere ferner an die rechtsufrige Thunerseestrasse, an die Schwarzwasserbrücke und andere öffentliche Verkehrseinrichtungen, die zwar nicht Eisenbahnen heissen, aber den Staat gleichwohl viel Geld kosten. Nun darf aber der Staat gewiss nicht erklären, er wolle keine Strassen mehr bauen, sondern er wird hierin nach Mitgabe seiner Hülfsmittel fortfahren, und deshalb wird er vernünftige Eisenbahnprojekte auch in Zukunft ebenfalls unterstützen müssen.

Dies ist im allgemeinen der Standpunkt der Regierung und der Finanzdirektion der Frage der Erstellung neuer Verkehrsmittel gegenüber.

Seit dem Inswasserfallen des Ott-Zschokke'schen Projektes ruhte die Frage der Erstellung einer Brünigbahn jedoch nicht, sondern das Comite hatte zu verschiedenen Zeiten Veranlassung, Verhandlungen darüber zu pflegen. Es tauchten, wie man unter der Hand vernahm oder in den Zeitungen las, verschiedene Liebhaber für Ausführung dieser Bahn auf, Grafen und andere Leute, die aber, wie es scheint, jeweilen nicht genügende Garantie boten oder dem Bahncomite nicht genügend günstige Offerten machen konnten. Man gelangte daher zu keinem Resultat, bis in neuester Zeit die belgische Gesellschaft auf dem Plan erschien und mit dem Comite über die Ausführung der Brünigbahn verhandelte. Die Verhandlungen wurden geführt und zu einem glücklichen Ende gebracht, namentlich unter Mitwirkung der Direktion der Jurabahn, der die nöthigen Kenntnisse über Bau und Betrieb zur Verfügung standen.

Nachdem diese Verhandlungen in ein gewisses Stadium getreten waren, erhielt die Regierung von denselben Kenntniss und Anlass, sich vorläufig in dem Sinne auszusprechen, dass die Grundlagen der Verhandlungen ihr genehm seien. Nachdem dann das Projekt durch die bekannten verschiedenen Abmachungen Fleisch und Gestalt annahm, wurde die Regierung von Seite des Brünigbahnencomites und der Direktion der Jurabahnen direkt eingeladen, ihre Ansicht auszusprechen, ob und welche der vorliegenden Kombinationen vom Standpunkt des Staates aus den Vorzug verdiene. Es lagen in diesem Stadium der Regierung vor: die Abmachungen mit der belgischen Gesellschaft, die Offerte des bekannten Berner Finanzkonsortiums und ferner die vorläufige Erklärung der Jurabahndirektion, dass sie im Falle wäre, die Brünigbahn um die Summe von Fr. 4,350,000, resp., mit der Verzinsung des Baukapitals während der Bauzeit, Fr. 4,600,000 bauen zu können. Die Regierung, und namentlich die Finanzdirektion, — ich kann das hier erklären — hat nach Einsichtnahme der verschiedenen Projekte keinen Augenblick geschwankt, welches für den Staat und das Unternehmen die günstigere Kombination sei. Sie fand, und ist heute noch der nämlichen Ansicht, dass diejenige Kombination den Vorzug verdiene, nach welcher das Unternehmen durch die Jurabahngesellschaft ausgeführt würde, und ich will Ihnen nun die Gründe hiefür mittheilen.

Die Offerte der belgischen Gesellschaft hat auf den ersten Blick viel Verführerisches für sich, indem man sagen kann — und es ist das auch gesagt worden — es sei das eine fremde Gesellschaft, die Geld in's Land bringe und das Risiko übernehme. Wenn die Bahn mehr koste, als devisirt, wenn der Betrieb sich weniger günstig gestalten sollte, als man annehme, so sei es eine fremde Gesellschaft, welche darunter zu leiden habe, nicht aber der Kanton Bern und die bernischen Jurabahnen. Allein diese Gründe, welche auf den ersten Blick bestechen können, sind in Wirklichkeit nicht vorhanden, sondern eine Reihe anderer, welche die Offerte der belgischen Gesellschaft unannehmbar machen.

Vor allem aus ist es durchaus nicht richtig, dass die belgische Gesellschaft viel fremdes Geld in's Land

brächte, im Gegentheil. Sie verlangt von Staat und Oberland eine Summe von Fr. 600,000 à fonds perdu, also ohne Aussicht, jemals etwas zurückzuerhalten. Ferner will sie 3 Millionen in Obligationen aufnehmen und zwar durch biesige Bankhäuser, also in unserm eigenen Land, und wahrscheinlich würde sie auch den Betrag der Aktien in unserm Land aufnehmen wollen. Die ganze Finanzoperation würde sich also bei uns im Lande machen und kämen nicht etwa die Herren mit vollen Geldsäckeln aus Belgien, um uns die Bahn zu bauen. Dazu kommt ferner, dass die belgische Gesellschaft um Fr. 1,400,000 theurer bauen würde, als die Jurabahn. Es ist das eine ganz gewaltige Summe, die als Theil des Anlagekapitals den künftigen Betrieb belastet hätte. Ferner würde der Kanton Bern in die Lage kommen, Fr. 3—400,000 à fonds perdu zu geben, eine Art und Weise der Beteiligung, die der Kanton Bern bis jetzt noch nie praktizirt hat. Bis jetzt gab er seine Gelder gegen Aktien und wahrte damit die Möglichkeit, dass sich die Gelder mehr oder weniger verzinsen und ihm dereinst wieder zufliessen werden. Die belgische Gesellschaft würde ferner bei ihrer hohen Bausumme einen schönen Verdienst machen; ich stelle mir vor, gerade die Fr. 600,000, die sie von Staat und Oberland à fonds perdu verlangt. Mit diesem einheimischen Gelde würden die Herren dann von uns Abschied nehmen und damit nach Belgien ziehen.

Der Hauptgrund aber, weshalb die belgische Offerte nicht acceptabel ist, ist der, dass trotzdem die Gesellschaft theurer baut und eine grosse Summe à fonds perdu verlangt und trotzdem sie einen schönen Profit machen würde, sie von der Hauptsache, vom Betrieb nämlich, nichts wissen will. Die Jurabahn sollte auch bei dieser scheinbar günstigen Kombination unter gewissen Bedingungen den Betrieb übernehmen. Nun ist aber nach meinem Dafürhalten bei einer Eisenbahn, wie bei vielen andern Unternehmungen, der Betrieb das schwierigste, dasjenige, was am meisten Risiko bietet. Für den Bau einer Eisenbahn bringt man oft mit verhältnissmässig wenig Mühe das Kapital zusammen und es sind wegen des Baukapitals viel weniger Unternehmungen gescheitert, als wegen des Betriebs. Namentlich unsere sämtlichen verunglückten Eisenbahnen sind am Betrieb zu Grunde gegangen. Die belgische Gesellschaft hätte also den weniger schwierigen Theil übernommen und den Bau mit einem sicheren Gewinn ausgeführt. Der schwierigere Theil aber, der Betrieb, wäre der Jurabahn zugefallen. Es scheint mir nun in meinen Augen etwas Verkehrtes zu sein, dass die Jurabahn, die selbst zu bauen im stande ist, den Betrieb einer Bahn übernehmen soll, die ihr von einer fremden Gesellschaft um Fr. 1,400,000 theurer gebaut wird, währenddem sie, wenn sie selbst baut, diese Fr. 1,400,000 ersparen kann.

Das Eintreten auf dieses Projekt hätte sich vom Standpunkte des Staates aus absolut nicht rechtferigen lassen und war die Regierung deshalb nach kurzer Einsichtnahme der Sachlage entschieden, dass auf diesen Verschlag nicht eingetreten werden könne.

Was das zweite Projekt, die Offerte des bernischen Finanzkonsortiums, betrifft, so ist dasselbe heute nicht mehr zu diskutiren, da es inzwischen

dahingefallen ist. Zur Zeit jedoch, wo die Regierung der ganzen Frage näher treten musste, ist die Offerte noch aufrecht gestanden. Sie schien aber der Regierung ebenfalls unannehmbar und warum? Das bernische Finanzkonsortium wollte mit der Sache selbst erst gar nichts zu thun haben. Die Jurabahn hätte nicht nur den Betrieb, sondern auch den Bau übernehmen sollen. Das Konsortium wollte nur das Geld beschaffen, die Gründung vollziehen und dabei — es ist das den Theilnehmern natürlich nicht zu verübeln — möglichst viel gewinnen. Die Jurabahn hat es aber nicht nöthig, dass man ihr zu theuren Bedingungen das Geld beschafft; sie kann solches selbst zu viel bessern Bedingungen aufbringen.

Da also auch dieses zweite Projekt nicht in die Waagschaale fallen konnte, so blieb der Regierung, die vom Wunsch erfüllt war, der Brünigbahn wenn möglich diesmal zur Durchführung zu verhelfen, nichts anderes übrig, als das vorläufig nur in Form einer Idee geäusserte Projekt der Aus- und Durchführung des Unternehmens durch die Jurabahngesellschaft näher in's Auge zu fassen. Bei näherer Prüfung hat die Regierung dann gefunden, es sei dieses Projekt die richtige Lösung für alle Beteiligten.

Nun gebe ich zu, dass es auf den ersten Blick etwas Stossendes hat, dass man dem Kanton Bern zumuthet an das Unternehmen eine gewisse Subvention zu leisten und sich auch noch indirekt durch die Jurabahn daran zu betheiligen, da die Jurabahn ja zu einem guten Theil Staatsbahn ist, indem der grössere Theil der Aktien dem Kanton Bern angehört. Es hat dieser Eindruck seine Berechtigung, wenn nachgewiesen zu werden vermag, dass aus der Uebernahme der Brünigbahn der Jurabahn, und damit dem Kanton Bern, ein Nachtheil erwachsen kann; das Stossende fällt aber weg, wenn nachgewiesen werden kann, dass ein Nachtheil nicht zu befürchten ist.

Nun ist die Regierung der Ansicht, es seien keine Nachtheile in Aussicht, und es ist in dieser Beziehung zunächst zu untersuchen, woher und welche Nachtheile der Jurabahn und dem Kanton Bern aus der Uebernahme der Brünigbahn erwachsen könnten.

In erster Linie würde ein Nachtheil entstehen, wenn sich die Jurabahn bezüglich der Baukosten geirrt hätte und statt Fr. 4,600,000 fünf oder sechs Millionen, welche Summe bekanntlich die belgische Gesellschaft fordert, nöthig wären. Ein Mehrbetrag an Baukosten wäre natürlich ein eben so grosser Verlust. Nun darf man aber annehmen, dass bei der Genauigkeit und Gründlichkeit, mit welcher die Baukostenfrage untersucht wurde, eine solche Eventualität nicht zu befürchten ist. Sie sehen aus den Akten, dass seit Jahren verschiedene Kommissionen und Eisenbahnengenieure die Frage untersuchten, so noch neuester Zeit zwei Experten, welche im Kanton Bern den allerbesten Klang als solide und nüchterne Rechner und in Sachen kompetente Leute besitzen, nämlich die Herren Ingenieur Dietler, früher Direktor der Emmenthalbahn und nun der Gotthardbahn, und Bezirksingenieur Zürcher in Thun. Angesichts dessen darf der Laie nicht mit der Behauptung auftreten, diese Berechnungen seien unrichtig. Allerdings kam es schon vor, dass solche Berechnungen unrichtig waren, und die Regierung selbst war schon im Fall, es war dies bei der bekannten Bern-Luzern-Affaire,

den Technikern die Behauptung entgegen zu halten, ihre Berechnungen und ihre Algebra seien falsch. Allein sie waren damals so unrichtig, dass es keinen Ingenieur brauchte, um dies zu entdecken, sondern jeder einigermassen verständige Mensch es voraussah, so dass man jene Behauptung füglich aufstellen konnte. Die Berechnungen haben sich denn auch nachträglich als falsch erwiesen. Das Gefühl hat aber damals bei jedem verständigen Laien für die Unrichtigkeit der gemachten Berechnungen so mächtig gesprochen, dass wer sich nicht absolut düpieren lassen wollte, sich nicht düpieren zu lassen brauchte.

Hier nun ist die Sache etwas anders. Ich muss bekennen, dass ich nach all' den gemachten Untersuchungen den Eindruck hatte, die Berechnungen seien nicht zu niedrig und es könnte die Bahn wirklich um die veranschlagte Summe gebaut werden. Ich blieb jedoch nicht dabei stehen, dass ich nur auf das ging, was die Herren Ingenieure sagten, sondern ich wandte mich auch an Praktiker. Was speziell den Unterbau anbetrifft, so habe ich einen leistungsfähigen Unternehmer, der bereit ist und darauf spekulirt, den Unterbau auszuführen, angefragt, und es hat mir derselbe erklärt, er könne den Unterbau nicht um die devisirte Summe ausführen, sondern sogar noch 5—10 % darunter. Es wurde ferner von kompetenter Seite erklärt, dass auf dem Artikel Schienen, und Eisen überhaupt, bedeutende Ersparnisse gemacht werden können, indem die Eisenpreise sich gegenwärtig in einer bedeutenden Baisse befinden, so dass ein wohlfeilerer Ankauf in einem bedeutenden Betrage in sicherer Aussicht steht. Die Jurabahn hat bereits aus Belgien verbindliche Offerten, die auf diesem Theil des Unternehmens eine ganz bedeutende Ersparniss in Aussicht stellen. So ist es auch bei andern Posten. Ein einziger Posten ist, bei welchem wahrscheinlich nicht viel zu ersparen sein wird, nämlich die Expropriationen. Im Kanton Bern zwar wird das Grundeigenthum nicht viel kosten — man hat bereits die bezüglichen Zusicherungen — in Unterwalden aber, wo man der Brünigbahn, wie es scheint, weniger freundlich gesinnt ist, wird man sich auf den Standpunkt der Soldaten in «Wallensteins Lager» stellen, denen gesagt wird: «Ihr nehmt das Ei und das Huhn dazu». Die Unterwaldner werden sagen: «Wir nehmen die Bahn und das Geld dazu.» Man wird bei diesem Posten deshalb jedenfalls nicht viel ersparen können; indessen ist nicht gesagt, dass man bezahlen müsse, was die Leute fordern, sondern es wird schliesslich ein unparteiischer Richter, die eidgenössischen Behörden, sprechen.

Man glaubt also, die bestimmte Ueberzeugung haben zu dürfen, dass der Jurabahn aus dem Bau der Brünigbahn kein Schaden entstehen wird.

Was den Betrieb anbetrifft, so sind auch hier ebenso sorgfältige Berechnungen angestellt worden, wie betreffend den Bau. Nach der ganzen Art und Weise, wie diese Berechnungen aufgestellt wurden, und mit Rücksicht auf die Persönlichkeiten, welche sie machten, verschaffen mir dieselben wirklich den Eindruck, dass sie — soweit man solche Vorausberechnungen überhaupt machen kann — zuverlässig seien. Ausser den Berechnungen der betreffenden Ingenieure besitzen wir aber auch noch die von den andern Konsortien, welche sich zur Ausführung der

Bahn meldeten, aufgestellten Berechnungen, und es können diese zur Beruhigung ebenfalls herbeigezogen werden. Die belgische Gesellschaft — und unter derselben sind gewiss Leute, welche rechnen können, wenigstens soll sie bis jetzt nicht schlechte Geschäfte gemacht haben — rechnet aus, dass sie das Baukapital im Betrage von 6 Millionen verzinsen könne; folglich werden sich auch die $4\frac{1}{2}$ Millionen, welche die Jurabahn verbauen wird, verzinsen. Das Berner Finanzkonsortium — aus Leuten bestehend, welche von Berufswegen gut rechnen können und ihren Vortheil sehr gut wahrzunehmen wissen — rechnet ebenfalls eine Rendite heraus. Das Konsortium wollte für 3 Millionen zu $4\frac{1}{2}\%$ verzinsliche Obligationen sowie für eine Million Prioritätsaktien herausgeben, für welch' letztere lieber 5 % Zins genommen würden als nur $4\frac{1}{2}\%$, und glaubte, die nötige Summe zur Verzinsung dieser 4 Millionen aus dem Betrieb herausbringen zu können.

Was sodann mir persönlich auch viel Vertrauen einflösst, ist das, dass auch die nächst betheiligte Gesellschaft, die Jurabahn, Berechnungen anstellt und zu einem ebenso günstigen Resultat kam, wie die übrigen Rechner.

Es besteht somit die grosse Wahrscheinlichkeit, dass das Aktienkapital, das Staat, Gemeinden und Privaten in dieses Unternehmen stecken, nicht verlorne Geld ist, sondern sich verzinsen wird. Jedenfalls besteht die Garantie, dass sich das Obligationenkapital, welches die Jurabahn auf die Brünigbahn zu verwenden im Falle sein wird, verzinst und von dieser Seite her der Jurabahn kein Schaden erwächst.

Wenn also die Befürchtungen, die man gegen die Beteiligung der Jurabahn etwa haben kann, sich als grundlos herausstellen und man in Bezug auf Bau und Betrieb des Unternehmens günstige Garantien hat, so sieht die Regierung keinen Grund mehr ein, weshalb sich die Jurabahn von dieser Eisenbahnunternehmung fern halten sollte. Es sind im Gegentheil nach dem Dafürhalten der Regierung Gründe dafür vorhanden, eben gerade unsere bernische Bahn bei der Sache zu beteiligen.

Es ist in dieser Beziehung vor allem aus zu betonen, dass die Jurabahn den Betrieb billiger führen kann, als eine besondere Gesellschaft, indem im allgemeinen eine grosse Gesellschaft verhältnissmäßig billiger verwalten kann, als ein kleines Unternehmen. Die allgemeinen Kosten der Jurabahn werden sich im Grossen und Ganzen gleich bleiben, ob sie 45 Kilometer mehr zu betreiben habe oder nicht. Bis vor kurzer Zeit gehörte der Jura industriel, mit ungefähr der gleichen Ausdehnung, wie die Brünigbahn, zum Jurabahnnetz. Es wird nun jedermann begreiflich sein, dass nicht in dem Masse, wie sich durch Abtrennung des Jura industriel das Netz verkleinerte, auch die allgemeine Administration sich verringern konnte. Verschiedene Einrichtungen musste man beibehalten und konnte eine Anzahl Leute nicht von heute auf morgen entlassen. Der grosse Generalstab ist immer der gleiche, ob man einige Kilometer mehr zu betreiben habe oder nicht, so dass die allgemeinen Kosten der Jurabahn vor und nach der Uebernahme der Brünigbahn sich ungefähr gleich bleiben werden; jedenfalls werden sie sich nicht wesentlich erhöhen.

Ferner ist zu berücksichtigen, dass zwar die Jurabahngesellschaft durch die Ambutation des Jura industriel finanziell keinen Nachtheil erlitten, sondern im Gegentheil dadurch gewonnen hat; dagegen aber ist sie eisenbahnpolitisch benachtheilt worden, indem ihre Machtstellung, um es so zu nennen, insoweit geschwächt wurde, als das Netz sich verkleinerte und der Kanton Neuenburg in Eisenbahnsachen vom Kanton Bern sich loslöste. Dieser verloren gegangene Theil der Macht und Kraft der Jurabahn würde ihr nun wieder zugefügt durch die Brünigbahnlinie, die ungefähr von gleicher Ausdehnung ist, wie der Jura industriel. Die eisenbahnpolitische Machtstellung des Kantons Bern hat aber nie grössere Bedeutung, als gerade gegenwärtig und in der nächsten Zukunft, wo wir im schweizerischen Eisenbahnwesen wichtigen Veränderungen — oder wenigstens Verhandlungen darüber im Schoosse der Bundesbehörden — entgegengehen und wobei es nicht gleichgültig sein wird, ob der Zugang über den Brünig in den Händen des Kantons Bern, resp. seiner Jurabahn, ist und ob die Jurabahn über 300 oder über 350 Kilometer verfügt. Auch mit Rücksicht hierauf wird es also nach dem Dafürhalten der Regierung von wesentlichem Vorteil sein, wenn die Jurabahn die Brünigbahn übernimmt.

Man kann ferner — auf den ersten Blick scheinbar mit vollem Recht — als Nachtheil, den die Ausführung der Brünigbahn für den Kanton Bern mit sich bringen werde, geltend machen, dass dadurch der Staatsbahn Bern-Luzern eine Konkurrenz erwachse. Nun wird aber dieser Grund nicht geeignet sein, die Brünigbahn für alle Zeiten unmöglich zu machen. Wenn sie nicht heute beschlossen wird, so wird sie ein ander mal wiederkommen und in anderer Form durchdringen, so dass also, falls sie überhaupt eine Konkurrenz ist, die Konkurrenz nicht vermieden werden kann. Allein dieser Grund wird den Kanton Bern nie davon entheben, die Brünigbahn, sofern sie im Interesse des Oberlandes liegt, zu subventionieren; denn es ist das einfach eine Frage der Billigkeit, und es wird sich das Oberland durch diesen Grund nicht abweisen lassen, so wenig als andere Landestheile sich abweisen liessen. Man wird von Seite des Oberlandes Gleichberechtigung verlangen und im Verlaufe der Zeit auch dazu gelangen.

Es ist diese Einwendung somit schon im allgemeinen kein Grund gegen die Brünigbahn. Es ist aber noch sehr fraglich, ob die Brünigbahn der bernischen Staatsbahn eine schädliche Konkurrenz machen wird. Es ist vielmehr anzunehmen, dass diejenigen Reisenden, welche in Zukunft nicht mehr über Gümligen in's Oberland isen, sondern über den Brünig gehen, dann dafür einen andern Weg wählen werden, um wieder in ihre Heimat zu gelangen. Ferner ist anzunehmen, dass sich auf der neuen Route Bern-Luzern-Brünig-Bern ein lebhafter Rundfahrt-Verkehr entwickeln wird, der nicht nur von Ausländern, sondern auch von Einheimischen frequentiert wird. Ich stelle mir vor, dass es keine interessantere Rundfahrt geben kann, als die von Bern über Luzern, den Brünig und das Bödeli nach Bern zurück. Wenn dem Bedürfnisse des Publikums in dieser Beziehung in richtiger Weise entgegengekom-

(24. August 1886.)

men wird, was man annehmen darf, so wird alles das, was der Bern-Luzern-Bahn durch die Brünigbahn entzogen wird, der ersten in vermehrtem Masse in anderer Weise wieder zukommen. Und wenn es auch der Fall wäre, dass der Bern-Luzern-Bahn eine Konkurrenz erwüchse, so hat das nichts zu bedeuten, sobald die Brünigbahn in der Hand des Kantons Bern oder, was ungefähr das gleiche sagen will, in der Hand der Jurabahn ist. Was am einen Ort verloren geht, kommt dem Kanton Bern andernorts wieder zu gut, so dass dies kein Grund sein kann, um die Subventionirung der Brünigbahn und deren Uebernahme durch die Jurabahn zu verhindern. Es sind im Gegentheil, wie schon bemerket, Gründe dafür vorhanden, dass man gerade die Jurabahn in die Lage setzt, diese vermeintliche Konkurrenzbahn zu übernehmen, um ihr dadurch den Charakter einer solchen zu nehmen.

Dies sind die Gründe, weshalb die Regierung glaubt, es sei kein Grund vorhanden, sich von Seite des Staates gegen die projektirte Uebernahme der Brünigbahn durch die Jurabahn auszusprechen, sondern es seien im Gegentheil Gründe vorhanden, welche den Staat veranlassen müssen, diese Uebernahme durch die Jurabahn durch Staatsmittel zu unterstützen.

Und nun fragt es sich schliesslich noch, ob denn wirklich eine Brünigbahn würdig sei, sowohl direkt eine Subvention zu erhalten, als auch indirekt dadurch unterstützt zu werden, dass die Jurabahn die Bahn baut und betreibt. Ob die Brünigbahn für das Oberland und damit für den Kanton Bern von Nutzen sei, darüber werden vielleicht noch verschiedene Ansichten herrschen. Ich glaube aber doch, dass die Ansicht, der gegenwärtige Zustand sei ein besserer als derjenige nach dem Bau der Bahn, je länger je mehr in Minderheit kommt. Vor einigen Jahren, als das Ott-Zschokke-Projekt in Diskussion lag, war die Situation eine andere. Damals war die Ansicht, eine Brünigbahn schade mehr, als sie nütze, noch sehr verbreitet und hatte im Oberland wenn nicht die Mehrheit, so doch sehr viele Vertreter. Selbst die interessirtesten Kreise, die Hotelbesitzer u. s. w., waren dieser Ansicht, indem sie sagten, die Fremden werden zu rasch vorübergeführt, als dass sie in vortheilhafter Weise exploitirt werden könnten.

Diese Ansicht hat seither eine grosse Wandlung erlitten infolge der Erfahrungen, welche man während des mehrjährigen Betriebes der Gotthardbahn gemacht hat. Ich bekenne, dass ich, der ich früher auch nicht vom Nutzen einer Brünigbahn überzeugt war, umgestimmt worden bin und mich überzeugt habe, dass die Fremdenindustrie, um sie so zu nennen, nicht mehr mit Vortheil betrieben werden kann, wenn nicht die entsprechenden Verkehrsmittel gegeben werden, und zwar diejenigen, wie sie die Fremden, nicht wie wir sie wünschen. Wir müssen uns den Wünschen, Launen und Bedürfnissen derjenigen anschmiegen, welche von aussen her kommen und uns Geld in's Land bringen; wir können sie nicht zwingen, so zu denken und zu handeln, wie es uns bequemer ist.

Nun scheint es sich zur Evidenz herausgestellt zu haben, dass der eigentliche Fremdenstrom möglichst schnell und bequem in's Innere der Schweiz gebracht werden will und sich nicht mit Vorliebe der Kutscher-

wagen, eidgenössischen Posten und Dampfschiffe, mit Auf- und Abladen und allem Möglichen, bedient, sondern die allerbequemste Reiseart wählt: diejenige mittelst der Eisenbahn. Deshalb haben wir die nicht wegzuleugnende Thatsache, dass sich der Fremdenstrom in Luzern und dem Vierwaldstättersee, in nächster Nähe der Gotthardbahn, konzentriert, so dass man dort schon überfüllte Lokalitäten hat, wann jenseits des Brünig noch beinahe niemand da ist oder doch grosser Platzüberfluss besteht.

Ich begreife diese Erscheinung durchaus. Die Fremden sind nicht anders organisirt als wir in der Schweiz, und ich muss bekennen, dass ich an der Reisemanir, wie sie über den Brünig durchgemacht werden muss, durchaus keine Freude hatte und wahrscheinlich andere Leute auch nicht. In Luzern muss man auf's Dampfschiff, um in Alpnachstad wieder abzusteigen, und wenn man Gepäck und Kind und Kegel bei sich hat, so hat man damit alle Hände voll zu thun. Nachher muss alles auf ein Fuhrwerk aufgeladen werden und muss man sich dabei mit den Kutschern und Führern u. s. w. herumschlagen. Unterwegs hat man die verschiedenen Schöppen zu bezahlen (Heiterkeit) und seinen Tribut an Alphornbläser und sonstige Wegelagerer zu entrichten (Heiterkeit). Ist man in Brienz angekommen und glaubt man mit dem Kutscher einen festen Akkord gemacht zu haben, so fängt derselbe an zu jammern, er komme zu kurz u. s. w. Hernach muss man von neuem auf's Dampfschiff umladen etc., und bis man wieder in Bern angekommen ist, hat man nicht eine *Tour*, sondern eine wahre *Tortur* durchgemacht (Heiterkeit). So werden auch die Fremden sich belästigt fühlen, namentlich durch die ewige Trinkgelderjagd, und sich nach einer Eisenbahn sehnen, die sie möglichst rasch nach Interlaken bringt, ohne dass sie jeden Augenblick ein Trinkgeld geben und dabei noch an der Miene beobachten müssen, ob sie genug gegeben haben oder nicht (Heiterkeit). Ich begreife daher, dass die Fremden es vorziehen, mit der Eisenbahn zu reisen. Natürlich gibt es immer Leute, welche z. B. auf's Matterhorn wollen — die Vernünftigen bleiben unten (Heiterkeit) — aber diese können auch neben der Eisenbahn das Matterhorn, die Jungfrau, die Gemmi u. s. w. besuchen und so ihr Spezialvergnügen finden.

Es ist also durchaus nicht mehr problematisch, sondern eine wirklich konstatierte Thatsache, dass zur Erhaltung des Fremdenverkehrs im Oberland, der eine wesentliche Einnahmsquelle und eine Bedingung der Prosperität dieses Landestheiles bildet, es nötig ist, dass derselbe mit der Hauptpulsader des Fremdenverkehrs, mit Luzern und Umgebung, eine bequemere, wohlfeilere und kürzere Verbindung erhält, was durch die Brünigbahn geschehen kann.

Es liegt das Brünigbahn-Unternehmen somit im wohlverstandenen Interesse des Oberlandes, wie des gesamten Kantons. Es kann sich somit nur noch fragen, ob die Mittel, die zur Erlangung dieses Verkehrsmittels nötig sind, zu dem zu erreichenden Gewinn in richtigem Verhältniss stehen, ob die Subvention des Staates eine entsprechende sei und die Anlagekosten im Verhältniss zum Nutzen sich nicht zu hoch belaufen.

Was den letztern Punkt anbetrifft, so hätte man allerdings dem ursprünglichen Projekt — Erstellung

einer breitspurigen schweren Adhäsionsbahn um die Summe von 12 Millionen — den Vorwurf machen können, die Bahn sei eine solche Summe nicht werth. Anno 1875 wurde zwar dieser Vorwurf nicht erhoben; denn man sah damals in Eisenbahnsachen den Himmel voll Bassgeigen. Heute rechnet man kühler, muss aber trotzdem zugeben, dass das Bahnsystem und die Baukosten nun so reduziert sind, dass man sich mit dem Projekt befriedigen kann. Das Oberland verlangt nicht mehr eine breitspurige Bahn, sondern begnügt sich mit einer Schmalspurbahn, die zur Befriedigung des Bedürfnisses vollständig genügt. Ferner soll die ganze Bahn nur im Sommer betrieben, im Winter dagegen sollen nur die Thalstrecken befahren werden. Es ist dieses Vorgehen sehr nachahmenswerth, und ich bin überzeugt, dass wenn auch andere Landesgegenden sich bequemen können, hochgehende Projekte fahren zu lassen und ein einfacheres aber gleichwohl genügendes System zu acceptiren, sie ebenfalls zur Verwirklichung ihrer Wünsche gelangen werden. Im vorliegenden Falle nun soll, wie bemerkt, kein luxuriöser Bau geschaffen werden, sondern es stehen das zu befriedigende Bedürfniss und die darauf zu verwendenden Kosten in einem richtigen Verhältniss.

Was die Betheiligung des Staates anbetrifft, so wissen Sie bereits, dass die Jurabahn das nöthige Kapital von Fr. 4,600,000, resp. Fr. 4,800,000, zu beschaffen gedenkt durch Ausgabe von Obligationen für die Summe von vier Millionen Franken und durch Aktien für den Restbetrag. Ursprünglich war die Aktiensumme auf Fr. 800,000 bestimmt; im neuesten Entwurf dagegen will man der Jurabahn freie Hand lassen, das Aktienkapital zu vermehren und dafür das Obligationenkapital zu vermindern, falls dies im Interesse der Gesellschaft liegt.

Die vorberathenden Direktionen — Eisenbahndirektion und Finanzdirektion — haben nun gefunden, von dem in Aussicht genommenen Aktienbetrage solle der Staat die eine Hälfte übernehmen; die andere Hälfte dagegen solle den Gemeinden, Privaten und Transportgesellschaften — Dampfschiffgesellschaft, Bödelibahn etc. — zufallen. In der Regierung wurde jedoch beschlossen, eine Aktiensumme von Fr. 450,000 — also etwas mehr als die Hälfte — zu übernehmen. Die Gründe hiefür liegen in den wirklich schlimmen ökonomischen Zuständen, die gegenwärtig im Oberland herrschen — man darf das sagen, ohne die Leute zu verleumden, indem die Vertreter des Oberlandes Einem ja gegenwärtig, wo es sich um die Subventionirung der Brünigbahn handelt, jeden Tag sagen, wie schlimm die Verhältnisse im Oberland seien. Und wirklich haben die im Oberland in den letzten Jahren eingetretenen Krisen in alle Verhältnisse hineingegriffen, und haben die grossen Verluste der Privaten und Gemeinden die allgemeine ökonomische Lage sehr verschlimmert. Namentlich was speziell die Gemeinden anbetrifft, so ward diejenige Gemeinde, welche am meisten in Anspruch genommen werden muss — Aarmühle — ganz besonders vom Unglück verfolgt, indem sie eine Summe von über Fr. 100,000, die sie speziell für die Brünigbahn und für Schulhausbauten auf die Seite gelegt hatte, zum grossen Theil in einem Krache verlor. Das ist na-

türlich für die betreffende Gemeinde sehr fatal und ein Ereigniss, das auch von Seite des Staates in billige Berücksichtigung gezogen werden muss. Immerhin schien es der Finanzdirektion, eine Aktienbeteiligung im Betrage von Fr. 400,000 wäre für das ganze Oberland nicht eine zu hohe, und die Regierung ihrerseits findet noch auf den heutigen Tag, trotz der abweichenden Beschlüsse der Spezial- und der Staatswirtschaftskommission, wenigstens eine Summe von Fr. 350,000 wäre seitens des Oberlandes kein zu grosses Opfer, um so weniger, als, wie man vernahm, der Verwaltungsrath der Dampfschiffgesellschaft beschlossen hat, von der dem Oberland auffallenden Summe die Hälfte zu übernehmen. Es ist das zwar nur ein Beschluss des Verwaltungsrathes; aber es ist kein Grund vorhanden, um anzunehmen, die Aktionärversammlung werde ihn im Stiche lassen. Die Regierung muss deshalb ihrerseits darauf beharren, dass die Subvention auf höchstens Fr. 450,000 beziffert werde.

Wenn man sich schliesslich nach der finanziellen Konsequenz eines Subventionsbeschlusses fragt, so bestünde diese im schlimmsten Fall, eine Verzinsung von 4% angenommen, in einem Zinsverlust von jährlich Fr. 18,000, ungefähr gleich viel, wie die Verzinsung der Baukosten der Adelbodenstrasse, die einer einzigen Gemeinde dient, erfordert, abgesehen vom Unterhalt, der bei jener Strasse dem Staate auffällt, während ihn der Unterhalt der Brünigbahn nichts angehen wird. Das ist der schlimmste Fall. Geht es aber besser, so werfen die Aktien des Staates einen Zins ab, so dass der jährliche Verlust, den das Budget erleidet, dadurch erheblich reduziert oder ganz aufgehoben wird.

Was die Beschaffung der Subventionssumme betrifft, so wird von der Regierung vorgeschlagen, nicht etwa ein Anleihen aufzunehmen und das Vermögen des Staates dadurch zu vermindern und die Schulden zu vermehren, sondern, gleich wie bei der Subventionirung der Dachsenfelderbahn, die Summe aus der laufenden Verwaltung zu bestreiten. Die Folge davon wäre die, dass, falls eine Verzinsung des Aktienkapitals eintrete und die Aktien also einen reellen Werth erhalten würden, damit eine Vermehrung des Staatsvermögens Hand in Hand ginge. Die Art und Weise der Durchführung des Subventionsbeschlusses würde sich, wie bei ähnlichen Subventionirungen, in der Weise machen, dass die Summe auf mehrere Jahre vertheilt würde. Vorderhand würde die ganze Summe aus der Staatskasse vorgeschosSEN und nachher im Laufe von 5, 6 Jahren, je nachdem es der grosse Rath bestimmen wird, dieser Vorschuss aus der laufenden Verwaltung getilgt, so dass auch vom finanziellen Standpunkt aus keine Einwendungen gegen die Subventionirung gemacht werden können.

Gestützt auf diese Ausführungen beantrage ich namens des Regierungsrathes, Sie möchten auf den vorliegenden Beschlussesentwurf eintreten.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Spezialkommission. Ich muss um Entschuldigung bitten, dass ich auf einige Augenblicke Ihre Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen muss; Ihr Beschluss, dass die alte Brünigbahnkommission die Sache untersuchen solle,

stellt mich an diesen Platz. Nach den sehr ausführlichen Rapporten der beiden Herren Berichterstatter des Regierungsrathes ist es zwar beinahe überflüssig, noch weiteres zur Sache anzubringen. Indessen glaube ich, der Standpunkt der Kommission müsse und solle hier zur Kenntniss gebracht und Einzelnes, das bis jetzt nicht gesagt wurde, solle noch erörtert werden. Ich will mich dabei befleissen, schon Gesagtes nicht zu wiederholen.

Das vorliegende Geschäft hat mir, als es in dem neuen Stadium vor die Behörden trat, das alte Sprichwort in Erinnerung gebracht: « Gut Ding hat Weile! » Das Geschäft hat denn auch — ich werde das nachweisen — sehr grosse Weile gehabt, und ich glaube, da Sie die alte Kommission mit der Prüfung des Geschäftes beauftragten, ich solle Ihnen einige geschichtliche Daten in Erinnerung bringen.

Schon im Jahre 1870 bildete sich im Oberland ein Komitee, um eine Brünigbahn anzustreben. An der Spitze desselben stand Herr alt-Nationalrath Seiler. Man muss anerkennen, dass trotz der Hindernisse, die sich dem Komitee entgegenstellten, die Sache unentwegt verfolgt und dabei mit enormen Schwierigkeiten gekämpft wurde. Im Dezember 1870 ertheilte der Grosse Rath, der damals noch die Konzessionen ertheilte, die erste Konzession; sie bezog sich auf eine Eisenbahn von Thun über Interlaken und Brienz bis zur Höhe des Brünig. Natürlich war es dem Komitee mit dieser Konzession nicht ganz wohl; denn da die Brünigbahn bis zum Vierwaldstättersee gehen muss, war unbedingt auch die Konzession von Nid- und Obwalden erforderlich. Da aber diese Kantone nicht sehr geneigt waren, eine Konzession zu verabfolgen, so war das Komitee während zwei Jahren gehemmt, irgend etwas in Sachen zu thun.

Im Jahr 1874 wurde dann die Befugniss zur Ertheilung von Eisenbahnkonzessionen dem Bund übertragen. Bald darauf verlangte das Komitee vom Bund eine neue Konzession und zwar für die ganze Strecke von Thun weg über den Brünig bis zum Vierwaldstättersee. Der Baukostenvoranschlag wurde — wie ich glaube ziemlich leichtfertig und oberflächlich — auf 12 Millionen gestellt.

Augesichts der Schwierigkeiten, mit welchen das Komitee zu kämpfen hatte, werden Sie einsehen, dass das Projekt auf dem ursprünglichen Boden nicht realisiert werden konnte. Von Seite der Herren Ott & Zschokke wurde dann ein neues Brünigbahnprojekt entworfen und genau ausgearbeitet. Nachdem man die Vortheile dieses Projektes eingesehen hatte, liess das Komitee die alte Konzession umändern für eine Schmalspurbahn von Brienz nach Alpnachstad. Es ist dies im Grunde genommen dasjenige Projekt, das uns heute vorliegt. In demselben ist vorgesehen, dass der Betrieb auf der Bergstrecke im Winter eingestellt wird und nur die Thalstrecken das ganze Jahr betrieben werden. Auch enthält die Konzession für die Bergstrecke günstige Bedingungen bezüglich der Tarife, sowie die Bestimmung, dass über den Berg keine dritte Klasse geführt werden muss. Ein Nachtheil der Konzession, den ich hier erwähnen muss, ist der, dass der Preis für die Billets 3. Klasse nur 6 Rappen pro Kilometer beträgt, während sonst bei Schmalspurbahnen ein höherer Ansatz bewilligt

wird. Zudem wird für Retourbillete ein Rabatt von 35—50 % in Aussicht genommen, wodurch namentlich der Landbevölkerung, nicht nur im Kanton Bern, sondern auch im Kanton Unterwalden, grosse Vortheile erwachsen.

Dies ist in Kürze die Geschichte der Konzessionen!

Und nun diejenige der Subventionen! Auch in dieser Beziehung war man im Oberland ziemlich thätig. Schon im Mai 1871 — als die erste Konzession ausgegeben wurde, aber noch keine Berechnungen und Pläne gemacht waren — wurde vom Grossen Rath eine Subvention von zwei Millionen verlangt. Da keine bestimmte Devise vorlagen, so ist selbstverständlich, dass der Grossen Rath dieses Subventionsbegehren abweisen musste. Ich will indessen nicht unterlassen, Ihnen den Beschluss, den der Grossen Rath damals fasste, mitzutheilen. Er lautet:

« Der Grossen Rath des Kantons Bern, in Erwägung :

« dass die Erstellung einer Eisenbahn über den Brünig im Interesse des Kantons und besonders der beteiligten Landesgegend liegt;

« dass es die Pflicht des Staates ist, nach Massgabe seiner Mittel dieses Unternehmen in gleichem Massstabe zu unterstützen, wie andere Eisenbahnenunternehmungen von gleicher Bedeutung;

« dass aber die Vorlagen über das Unternehmen, namentlich die administrativen, technischen und finanziellen Vorstudien, noch unvollständig und unzureichend sind, um jetzt schon einen Beschluss über die Beteiligung von Seite des Staates fassen zu können;

« dass überdies aus der betreffenden Landesgegend noch keine finanziellen Beteiligungen vorliegen, beschliesst:

« Es ist zur Zeit in das Subventionsbegehren des Brünigbahnkomitee's nicht einzutreten. »

Ich halte diesen Beschluss für sehr wichtig und glaube ihn deshalb ablesen zu sollen. Ich bekenne offen, dass nach meiner Auffassung dieser Beschluss für das Oberland einen eigentlichen Forderungstitel bildet und der Kanton Bern sich zu einer Subvention entschliessen muss, sofern die Sache Mass und Ziel hat. Ich halte die Konsequenz dieses Beschlusses für viel grösser, als die Konsequenzen des Volksbeschlusses vom Jahr 1875, der, da die Bedingungen nicht eingehalten wurden, nach meiner Auffassung so ziemlich dahingefallen ist. Eine moralische Verpflichtung zur Subventionirung der Brünigbahn hat allerdings der Kanton Bern immer.

Durch den Volksbeschluss vom Jahr 1875 wurde für eine breitspurige auf 12 bis 12½ Millionen Franken devisirte Brünigbahn eine Subvention von 2½ Millionen in Aussicht gestellt. Im Februar 1881, am letzten Tage vor Ablauf der im Volksbeschluss festgesetzten sechsjährigen Frist, ging das Gesuch ein, man möchte diese Subvention von 2½ Millionen, die im Jahr 1875 zugesichert worden war, auch auf das neue Projekt Ott-Zschokke, mit einer Kostensumme von 7 Millionen, in Anwendung bringen. In dieser Beziehung machten sich nun divergirende Ansichten geltend, und eine grosse Zahl von Interessenten und Bürgern war der Ansicht, dass jener Subventionsbeschluss auf ein ganz anderes System, das un-

gefähr die Hälfte weniger koste, als das ursprüngliche Projekt, nicht anwendbar sei. Immerhin fasste der Grosse Rath am 13. Mai 1881, in Antwort auf das Subventionsbegehr vom 28. Februar gleichen Jahres, folgenden Beschluss:

« Der Grosse Rath des Kantons Bern, in Erwägung :

« dass der Finanzausweis für die Brünigbahn in der gesetzlichen Frist eingereicht worden ist;

« dass aber diese Vorlage wegen zu kurzer Zeit « nicht gründlich geprüft werden konnte, dieselbe « jedoch unvollständig zu sein scheint;

« dass zur allfälligen Kompletirung der Vorlage « und deren Prüfung eine entsprechende Zeit noth- « wendig sein wird, beschliesst:

« Es wird die Behandlung der Vorlage auf eine « spätere Sitzung verschoben. »

Im August 1882 ernannte der Grosse Rath eine Kommission, um das Projekt zu untersuchen. Diese Kommission hielt zwei oder drei Sitzungen, fand aber nicht Anlass, Ihnen über ihre Arbeiten Bericht zu erstatten. Die Kommission beschloss unter anderm, die Vorlage nochmals ganz genau durch zuverlässige Techniker prüfen zu lassen. Allerdings lag schon ein technisches Gutachten der Herren Vögelin, Gerlich und Ganguillet vor, das von der Regierung eingeholt worden war und für das Projekt sehr günstig lautete. Ihre Kommission fand aber damals, dass nach allen Informationen der Devis von sieben Millionen oder von Fr. 6,450,000, wie der Forfait-Vertrag lautete, den Verhältnissen nicht angemessen und zu gross sei, weshalb die Kommission eine nochmalige Expertise mit ziemlich weitgehenden Aufträgen anordnete. Dieselbe wurde vorgenommen durch die Herren Dietler und Zürcher und zog sich sehr in die Länge, so dass der bezügliche Bericht, der Ihnen heute zur Verfügung steht, erst im Frühjahr 1884 ausgegeben wurde. Schuld an diesem verspäteten Erscheinen trugen die inzwischen im Oberland ausgebrochenen Katastrophen, die zur Folge hatten, dass der Finanzausweis für die Brünigbahn in sich selbst zerfiel. Immerhin aber glaubte die Kommission, sie solle den ziemlich ausgedehnten und detaillirten Expertenbericht im Interesse der Brünigbahn im Druck erscheinen lassen, und es darf heute konstatirt werden, dass erst dieser Expertenbericht der Sache auf die Füsse half. Der ausführliche, gründliche, objektive, von Anfang bis zu Ende durchsichtige Bericht interessirte nicht nur die an der Eisenbahn direkt Beteiligten, sondern hatte, wenigstens nach meiner Auffassung, zur Folge, dass sich Spekulanten an der Hand desselben von der Lebensfähigkeit des Unternehmens und der Möglichkeit, dasselbe auszuführen, ohne den Staat zu stark in Mitleidenschaft zu ziehen, überzeugen konnten.

Heute hatte Ihre Kommission eigentlich nur zwei Fragen zu untersuchen: Liegt die Brünigbahn im Interesse des Landes und, wenn ja, wer soll die Bahn bauen?

Ob die Brünigbahn im Interesse des Oberlandes sei oder nicht, darüber hat Ihnen der Herr Finanzdirektor ziemlich ausführlich Bescheid gegeben. Ich erlaube mir aber doch, noch Einiges beizufügen.

Seit 30 Jahren haben sich die Ansprüche des reisenden Publikums an die Verkehrsmittel enorm ver-

ändert. Diejenigen Grundsätze, die man in dieser Richtung noch vor 10 Jahren aufstellte, wurden über den Haufen geworfen und sanktionirt man heute andere. Wir sehen aus der Zunahme der Fremdenfrequenz nicht nur in Luzern, sondern am ganzen Vierwaldstättersee mit seinen grossartigen Etablissements auf allen Bergen, welchen Einfluss die leichten Zufahrten mittelst den Eisenbahnen auf den Fremdenverkehr ausüben. Die grossartigen Etablissements am Vierwaldstättersee sind seit dem Bau von Eisenbahnen vom Frühling bis zum Herbst gefüllt. Allerdings kann man einwenden, es gebe auch andere Fremdencentren, die keine Eisenbahnen besitzen und doch ganz gut prosperiren, und kann dabei aufmerksam machen auf St. Moritz, das Ober-Engadin, Pontresina, die Thäler im Kanton Wallis etc. Dahin führen allerdings keine Eisenbahnen und doch sind diese Orte im Sommer mit Fremden angefüllt. Allein bei einem Nachdenken findet man bald, dass solche Kurorte, die 1700 oder 1800 Meter über Meer liegen, mehr nur von Klubisten und solchen Personen, denen der Besuch eines hochgelegenen Kurortes ärztlich verordnet ist, besucht werden. Indessen konnte man gerade in den letzten Tagen die Beobachtung machen, dass auch solche Kurorte gerne Eisenbahnen besässen, indem das 1600 Meter über Meer gelegene Davos die grössten Anstrengungen macht, um eine Eisenbahn zu erhalten und auch wirklich Aussicht zu haben glaubt, dass sein Wunsch sich verwirkliche.

Das Oberland dagegen ist die Station der grossen Masse derjenigen Touristen, die möglichst rasch und bequem reisen wollen und sich da aufzuhalten, wo sie wohl sind und gut gehalten werden. Wenn man deshalb etwa sagt: die Brünigbahn führt dem Oberland die Leute weg, so ist das allerdings richtig, wenn man sie danach behandelt. Allein es wird dann am Oberland sein, die Fremden so zu behandeln, dass sie nicht wegreisen, sondern im Gegentheil noch Andere veranlassen, in's Oberland zu kommen.

Nun wird man vielleicht ferner einwenden, um in's Oberland zu gelangen besitze man ja bereits Eisenbahnen und Dampfschiffe. Meine Herren, ich habe schon manche Reise gemacht und bin nicht sehr anspruchsvoll und bequem, aber eine verquicktere Reise, als diejenige von hier in's Oberland, gibt es gar nicht. Ich will das beweisen! Von hier bis Thun sind es 31 Kilometer, die Sie in 50 bis 60 Minuten zurücklegen. Von Thun weg haben Sie bis Interlaken noch 26 Kilometer, und um diese zurückzulegen braucht es $2\frac{1}{2}$ bis 3 Stunden! Warum? In Scherzlichen muss man auf's Schiff, hat bis zur Abfahrt desselben $\frac{1}{2}$ oder $\frac{3}{4}$ Stunden zu warten und findet zudem noch kaum Platz. Hernach fährt das Schiff 2 bis 3 Stunden lang auf dem See hin und her — bei schönem Wetter ist das allerdings recht schön — und kommt man so endlich nach Därligen. Dort muss das Gepäck u. s. w. umgeladen werden, was zur Folge hat, dass man daselbst wieder etwa $\frac{1}{2}$ Stunde warten muss. Wäre es nicht möglich, diese Reise etwas bequemer einzurichten? Ich glaube, bei gutem Willen sei es möglich, sei es durch Einführung von Extraschiffen, die direkt nach Därligen fahren, sei es auf andere Weise. Ich habe das Gefühl, dass wenn die Brünigbahn gebaut wird, die erste Folge die sein wird, dass, falls die Reise von Thun nach Interlaken nicht

bequemer und rascher eingerichtet wird, dem Thunersee nach noch eine zweite Eisenbahn erstellt und der Dampfschiffgesellschaft dadurch Konkurrenz gemacht wird. Wirklich halte ich, wenn dem angeführten Uebelstand nicht abgeholfen wird, eine solche Thunersee-Bahn für ebenso nöthig, wie die Brünigbahn.

Wie wird sich eine Reise von Luzern nach Interlaken in Zukunft machen? Die Strecke Luzern-Gümligen-Interlaken hat 138 Kilometer, die Eisenbahnhfahrt dauert circa 6 Stunden und kostet 2. Klasse Fr. 11. 90. Die Strecke Luzern-Brünig-Interlaken jedoch wird, mit Einschluss der Dampfschiffe, circa 75 Kilometer, also beinahe die Hälfte weniger, ausmachen. Die Fahrt wird statt 6 Stunden bloss circa 4 Stunden dauern; die Fahrpreisersparniss dagegen wird, weil die Tarife 2. Klasse im Interesse der Bahn etwas höher sind, als bei der Luzern-Bern-Bahn, nur circa Fr. 2 ausmachen. Gegenwärtig, wenn man mit Dampfschiff und Post über den Brünig nach Interlaken reist, dauert die Reise 9 Stunden und kostet Fr. 13, oder Fr. 3 mehr, als wenn die Bahn erstellt ist. Rechnet man aber noch die verschiedenen Trinkgelder hinzu — der Herr Finanzdirektor hat dieses Unwesen sehr gut beschrieben — so kommt die Reise von Luzern nach Interlaken über den Brünig gegenwärtig auf vielleicht Fr. 15 zu stehen, oder Fr. 5 mehr, als wenn die Brünigbahn erstellt sein wird. Diese Ersparniss an Zeit und Geld wird unzweifelhaft von grossem Einfluss auf das Gedeihen der Brünigbahn sein.

Ich glaube mit diesen wenigen Worten nachgewiesen zu haben, dass eine Brünigbahn und eine bessere Zufahrt nach Interlaken ein Bedürfniss ist, zu dessen Befriedigung der Grossen Rath und der ganze Kanton Bern beitragen soll

Ueber die zweite Frage: Wer soll die Bahn bauen? kann ich kurz hinweggehen. Sie wissen, dass drei Offerten vorliegen. Nun hat Ihnen der Herr Finanzdirektor nachgewiesen, dass die eine der drei Gesellschaften Fr. 1,400,000 Profit, jedoch nur eine halbe Verantwortlichkeit will; die zweite Gesellschaft will vielleicht bloss halb soviel, bloss Fr. 700,000, profitieren, dafür aber sich jeder Verantwortlichkeit entschlagen. In beiden Fällen soll die Jurabahn die Hauptverantwortlichkeit tragen, so dass man den Schluss ziehen muss, es liege im Interesse des Kantons Bern, wenn die Jurabahn die Ausführung des ganzen Unternehmens übernehme. Ich gehe sogar noch weiter und glaube, man dürfe füglich die heute vorgeschlagene Lösung der Brünigbahnfrage als einen Triumph der bernischen Eisenbahnpolitik bezeichnen.

Die Vortheile, welche der Jurabahn aus der Uebernahme der Brünigbahn erwachsen, sind Ihnen bereits vom Herrn Finanzdirektor genügend auseinander gesetzt worden. Ich will nur noch einmal in Erinnerung bringen, dass eine Vergrösserung des Bahnnetzes sehr im Interesse der Jurabahn und ihres Einflusses liegt, und ich will Ihnen kurz mittheilen, wie sie sich in dieser Beziehung zu den andern schweizerischen Bahnen stellt. Die Jurabahn besitzt nach Ausführung der Brünigbahn ein Netz von circa 350 Kilometer, ohne die Brünigbahn dagegen ein solches von kaum 300 Kilometer. Die Centralbahn verfügt über 394 Kilometer und die Vereinigten Schweizerbahnen betreiben 303 Kilometer. Nur zwei Bahnen, die Nord-

ostbahn und die Suisse occidentale, sind der Jurabahn in Bezug auf die Kilometerlänge bedeutend überlegen. Die Influenz dieser zwei Bahnen wird aber dadurch geschwächt, dass sie finanziell ziemlich übel daran sind, so dass sie ihren Einfluss auf die schweizerische Eisenbahnpolitik nicht im Verhältniss zur Grösse ihrer Netze geltend machen können.

Was die einzelnen Punkte anbetrifft, in welchen zwischen der Kommission und der Regierung noch Differenzen bestehen, so will ich auf dieselben dann eintreten, wenn der Dekretsentwurf zur artikelweisen Berathung kommt. Nur an eines möchte ich Sie am Schlusse meines Vortrages noch erinnern, an den letzten Satz im Gutachten der Herren Dietler und Zürcher. Derselbe lautet: « Die von den Unternehmern Ott & Zschokke vorgenommenen Projekt ausarbeitungen haben uns das Material zu einer Lösung geliefert, nach welcher die Brünigbahn in die Reihe der billigst und rationellst konstruirten Eisenbahnen eintreten wird. » Ich glaube, ein beseres Zeugniß als das könnte dem Projekt nicht ausgestellt werden und will zum Schluss noch konstatiren, dass neuerdings Ersparnisse im Betrage von Fr. 320—350,000 konstatirt sind, ohne dadurch der Solidität des Baues irgendwie Eintrag zu thun.

Ich empfehle Ihnen, Namens der Kommission, auf den vorgelegten Beschlussesentwurf einzutreten.

Ballif, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich bin überzeugt, dass es manchem von Ihnen ähnlich ging wie mir und er sehr verwundert war, dass die Brünigbahnfrage so plötzlich und unerwartet vor den Grossen Rath trat. Nachdem man mehrere Jahre lang von der Angelegenheit nichts mehr hörte, war es gewiss vielen von uns, mir weni stens ging es so, etwas wider die Hand, diese Vorlage mit einer gewissen Eile vorzuberathen und dem Grossen Rathe zu unterbreiten. Ich musste mich aber überzeugen, dass die Gründe, welche dazu führten, dass man mit einer gewissen Eile vorgehen musste, durchaus begründet waren. Die Eile war begründet deshalb, weil die betreffenden Gesellschaften, welche Uebernahmofferten machten, bestimmte Fristen setzten, die man nicht vorbeigehen lassen durfte. Ich habe mich ferner überzeugt, dass wenn man auch in den letzten Jahren von der Brünigbahn nicht sehr viel hörte, doch fort und fort die Frage von verschiedenen Sachverständigen studirt wurde und zwar in sehr gründlicher Weise. Die Mitglieder der vorberathenden Behörden mussten sich überzeugen, dass sie es mit einer in jeder Beziehung gründlichen Vorlage zu thun haben und dass das Bedenken und das Misstrauen, das vielleicht anfänglich bei einzelnen Mitgliedern vorhanden war — wenigstens bei mir war es vorhanden — nicht berechtigt sei.

Wie Sie vernommen haben, hat die Staatswirtschaftskommission sich im Prinzip dem Antrag der Regierung und der Spezialkommission angeschlossen. Um diesen Antrag gehörig würdigen zu können, ist es nöthig, einen Rückblick auf die Vergangenheit zu werfen und zwar hauptsächlich auf den vom Volk angenommenen Subventionsbeschluss vom 28. Februar 1875. Sie werden alle wissen, dass damals unter anderm beschlossen wurde, an die Brünigbahn, falls

sie innerhalb 6 Jahren, also bis 1881, den nöthigen Finanzausweis leiste, eine Summe von $2\frac{1}{2}$ Millionen beizutragen. Ich erkläre ganz offen, dass ich noch heute jenen Volksbeschluss als einen höchst fatalen betrachte, der von unheilvollen Folgen hätte sein können. Glücklicherweise traten diese Folgen nicht ein; sie hätten aber ganz wohl entstehen können, wenn sich nicht plötzlich die allgemeinen Verhältnisse geändert haben würden. Man kann ganz kühn behaupten, dass wenn jene im Volksbeschluss von 1875 subventionirten Bahnen in der Mehrzahl erstellt worden wären, für den Kanton Bern, und vielleicht in noch höherem Masse für die beteiligten Landesgegenden, eine grosse Finanzkalamität eingetreten wäre. Es gilt dies auch von der Brünigbahn. Ich habe noch jetzt die volle Ueberzeugung, dass wenn es möglich geworden wäre, die Brünigbahn innert der im Subventionsbeschluss vorgesehenen Frist zu erstellen, nicht nur der Kanton Bern mit einer Summe, die seine Finanzen in gefährlichem Masse in Anspruch genommen hätte, ohne dass irgendwie Aussicht auf Rendite vorhanden gewesen wäre, engagirt worden wäre, sondern auch die betreffende Landesgegend den grössten Schaden erlitten hätte. Wenigstens wäre der Nutzen der Bahn in keinem Verhältniss zu den grossen Opfern gestanden, die vom Oberland hätten geleistet werden müssen. Ich glaube deshalb, man könnte sich glücklich schätzen, dass die Brünigbahn im Jahre 1881, wo sie ihrer Verwirklichung sehr nahe war, nicht zu stande kam. Dieses Damoklesschwert ist nun nicht mehr vorhanden, indem die Frist, innerhalb welcher der Staat verpflichtet gewesen wäre, an die Brünigbahn eine Subvention von $2\frac{1}{2}$ Millionen zu verabfolgen, seit 5 Jahren verstrichen und damit — darüber ist man jedenfalls einig — jede rechtliche Verpflichtung von Seite des Staates dahingefallen ist.

Eine andere Frage ist es aber, ob auch die moralische Pflicht des Staates dahingefallen sei. Ich glaube es nicht! Wenn schon keine rechtliche Verpflichtung mehr vorhanden ist, so ist dennoch, nachdem das Volk sich bereit erklärt hatte, $2\frac{1}{2}$ Millionen an eine Brünigbahn zu leisten, die moralische Pflicht seitens des Staates nicht beseitigt, sofern eine Brünigbahn erstellt werden kann, deren Kosten zu den Mitteln des Staates und der beteiligten Gegend in einem gesunden Verhältniss stehen. Wenn sich die Angelegenheit so gestaltet, dass mit geringen Opfern dem Oberland entgegengekommen werden kann, so ist es durchaus angezeigt, es zu thun.

Die Brünigbahnangelegenheit stellt sich nun heute in einer ganz anderen Weise dar, als früher, und auch die Ansicht, ob die Brünigbahn von Nutzen sei oder nicht, hat sich, wie ich glaube, seit einigen Jahren ziemlich geändert. Mir wenigstens ging es ganz gleich, wie dem Herrn Finanzdirektor. Ich war früher auch nicht überzeugt, dass die Brünigbahn im Interesse des Oberlandes liege, muss nun aber bekennen, dass ich infolge der Erfahrungen der letzten 5 bis 6 Jahre, hauptsächlich seit der Eröffnung der Gotthardbahn, meine Ansicht geändert habe. Ich glaube, es sei jedermann klar geworden, dass das Oberland infolge der Eröffnung der Gotthardbahn eine ganz bedeutende Einbusse erlitten hat, indem sich der Touristenverkehr seither mehr und mehr

um den Vierwaldstättersee konzentrierte, und zwar grössttentheils zu Ungunsten des Oberlandes. Es ist deshalb auch im Oberland, wo die Ansichten der Brünigbahn ebenfalls nicht allgemein günstig waren, die Einsicht allgemeiner geworden, dass die Brünigbahn für das Oberland beinahe eine Lebensfrage sei. Ich will nicht untersuchen, ob man diese Bahn als ein nothwendiges Uebel betrachtet; dass sie aber nothwendig ist, wird jeder gestehen müssen, der die Erfahrungen der letzten Jahre zu würdigen weiss.

Die Sachlage hat sich seit dem Subventionsbeschluss auch in der Beziehung geändert, dass man es nicht mehr mit dem Projekt einer theuren Normalspurbahn, die 12 bis 13 Millionen, bei einer Staatssubvention von $2\frac{1}{2}$ Millionen, kosten würde, zu thun hat. Man hat eingesehen, dass es viel verständiger sei, wenn man das Projekt einer grossen breitspurigen Bahn fallen lasse und sich mit einer den Bedürfnissen einer Touristenbahn genügenden Schmalspurbahn zufrieden gebe. Infolge dessen verminderten sich die Anlagekosten um wenigstens 60 %. Statt um 12 bis 13 Millionen handelt es sich heute nur noch um circa 5 Millionen und kann deshalb auch die Staatsbeteiligung, die früher auf $2\frac{1}{2}$ Millionen festgesetzt war auf circa $\frac{1}{5}$ dieser Summe reduziert werden. Selbstverständlich haben sich infolge der geringern Baukosten auch die Rentabilitätsaussichten ganz bedeutend günstiger gestaltet. So sehr man seinerzeit, ohne Pessimist zu sein, mit ziemlicher Sicherheit annehmen konnte, die Brünigbahn werde unrentabel sein, so günstig sind meiner Ansicht nach die gegenwärtigen Rentabilitätsaussichten.

Ich sage deshalb: die hauptsächlichsten Gründe, welche seinerzeit gegen eine Subventionirung der Brünigbahn sprachen, sind heute weggefallen. Die Staatswirtschaftskommission fand deshalb, dass die Bedenken, die früher jedenfalls auch in Ihrem Schooss gegen eine Staatsbeteiligung an der Brünigbahn vorhanden waren, dem heute vorliegenden Projekte gegenüber nicht mehr stark in die Waagschale fallen können.

In Bezug auf die Frage, welche der vorgeschlagenen Lösungen, diejenige der belgischen Gesellschaft oder diejenige der Jurabahn, Ihnen zu empfehlen sei, will ich mich nicht aussprechen. Die Sache wurde von Seite der beiden Herren Berichterstatter der Regierung und des Herrn Berichterstatters der Spezialkommission genügend erörtert. Ich kann mich deshalb darauf beschränken, meine Ansicht dahin auszusprechen, dass, um sich für die eine oder andere Lösung zu entscheiden, hauptsächlich die Frage der Rentabilität massgebend ist. Diejenigen, welche in dieser Beziehung noch Zweifel hegen, würden es vielleicht lieber sehen, wenn die Jurabahn die Brünigbahn nicht übernehmen würde, schon deshalb, weil der Staat in sehr bedeutendem Masse bei der Jurabahn engagirt ist und sich also ausser der direkten Subvention auch noch indirekt an der Brünigbahn beteiligt, falls deren Ausführung und Betrieb durch die Jurabahn übernommen wird. Wer dagegen in Bezug auf die Rentabilität eine bessere Ansicht hat und den bezüglichen Berechnungen, welche nach meiner Ansicht in sehr nüchterner Weise aufgestellt wurden, einiges Vertrauen schenkt, muss finden, dass die vorgeschlagene Lösung, wonach die

Jurabahn die ganze Ausführung übernimmt und den Gewinn, der sonst einer andern Gesellschaft zufallen würde, für sich in Anspruch nimmt und so dem Staate zuwendet, die beste ist.

Die Rentabilitätsberechnungen wurden von verschiedenen Experten aufgestellt. Es ist sicher sehr schwer in dieser Beziehung mit bestimmten Zahlen zu kommen, da sich alles mehr oder weniger auf Hypothesen stützt, die immer etwas fraglicher Natur sind. Ich glaube aber doch mit einigen Zahlen nachweisen zu können, dass die Herren Dietler und Zürcher, welche die Rentabilitätsfrage prüften, dieselbe in einer Weise behandeln, welche alles Vertrauen verdient, während man den bei andern Unternehmungen aufgestellten Berechnungen nicht immer das gleiche Lob ertheilen konnte. Im Gegentheil gingen diese Berechnungen oft aus sehr opportunistischen Anschauungen hervor und stellten Zahlen auf, von denen man auf den ersten Blick sehen musste, dass sie auf Täuschung beruhen. Bei den über die Rentabilität der Brünigbahn gemachten Berechnungen ist es nicht so. Die Herren Dietler und Zürcher nehmen eine Brutto-Einnahme von im Ganzen Fr. 431,933 an. Diese Summe setzt sich folgendermassen zusammen:

Personen: Im Lokalverkehr	Fr. 70,950
» Touristenverkehr	» 296,000
	—————
	Fr. 366,950
Gepäck	» 13,600
Viehverkehr	» 7,000
Güterverkehr: Im Lokalverkehr	Fr. 34,033
» Transitverkehr	» 10,350
	—————
	» 44,383

Summa Fr. 431,933

Sie sehen hieraus, dass das Hauptgewicht auf den Touristenverkehr — fast $\frac{3}{4}$ der ganzen Einnahme — gelegt wird, indem für denselben eine Einnahme von Fr. 296,000 in Aussicht genommen ist. Es scheint mir dies wirklich für eine Brünigbahn nicht viel zu sein, wenn man den grossen Verkehr, wie er in den Sommermonaten sich im Oberland gestaltet und den zu beobachten gewiss schon jeder von Ihnen Gelegenheit hatte, in's Auge fasst. Die Herren Dietler und Zürcher nehmen an, dass jährlich 40,000 Touristen die Bahn befahren werden. Damit diese Zahl einigermassen beurtheilt werden kann, ist es angezeigt, einen Blick auf die Zahl der Personen zu werfen, die andere Touristenbahnen befahren, die, wenn schon nicht in ganz ähnlichen Verhältnissen sich befindend, doch mehr oder weniger eine gewisse Aehnlichkeit mit der Brünigbahn besitzen. Es frequentiren alljährlich:

Die Bödelibahn	97,000 Personen.
» Wädenswil-Einsiedelnbahn	127,000 »
» Arth-Rigibahn	22,000 »
» Rigibahn	75,000 »
» Uetlibergbahn	58,000 »

Sie sehen, dass die für die Brünigbahn in Aussicht genommene Personenzahl unter allen diesen Zahlen bleibt, mit einziger Ausnahme der Arth-Rigibahn, und ich halte dafür, es sei wirklich nicht zu optimistisch, wenn man annimmt, die gemachten Voraussetzungen werden eintreten. Ich will aber den

ungünstigsten Fall setzen und annehmen, die Bruttoeinnahmen werden nur Fr. 400,000 betragen. Auch in diesem Fall würde der Jurabahn kein Schaden erwachsen, indem sie im Falle ist, mit einer Einnahme von Fr. 400,000 sowohl den Betrieb zu bestreiten, als das Obligationenkapital zu verzinsen. Was über Fr. 400,000 geht, ist Netto-Ertrag zu Gunsten des Aktienkapitals, resp. des Staates und der Aktionäre.

So wie die Sache somit gegenwärtig liegt, glaube ich, es sei durchaus angezeigt, die vorgeschlagene Lösung mit Freuden anzunehmen und sich dabei glücklich zu schätzen, dass man mit so geringen Opfern dem Oberland entgegenkommen kann.

Was die Höhe der Subventionssumme anbetrifft, so behalte ich mir vor, bei der artikelweisen Berathung hierüber die Ansicht der Staatswirthschaftskommission sowohl, als auch meine eigene auszusprechen.

Ich schliesse, indem ich die Hoffnung ausspreche, dass man sich auch von Seite der konservativen Richtung dieser Versammlung der vorliegenden Verlage anschliessen möchte. Es wirkt eine Opposition zwar sehr oft recht wohlthätig, und dass es wünschenswerth wäre, wenn sie hie und da etwas mehr angehört würde, zeigt der Subventionsbeschluss vom Jahr 1875. Damals hat sich die konservative Richtung lebhaft dagegen ausgesprochen; allein es nützte nichts. Es wurde aus der Sache eine Parteifrage gemacht, und das Volk sagte Ja, da es gerade guter Laune war. Heute würde es nicht mehr Ja sagen. Sie sehen hieraus, dass oft eine Opposition sehr gut ist. Umgekehrt aber glaube ich, es wäre ein Fehler, wenn man sich in einem Fall noch lange besinnen wollte, wo nicht bewiesen werden kann, dass für den Staat finanzielle Gefahr vorhanden ist, sondern wo man im Gegentheil sich überzeugen muss, dass mit geringen oder vielleicht gar keinen Opfern einem Landestheil entgegengekommen und ihm das gegeben werden kann, was er seit langen Jahren verlangt und wünscht. Ich empfehle Ihnen daher im Namen der Staatswirthschaftskommission aus vollster Ueberzeugung das Eintreten auf die Anträge der Regierung.

Liechti. Die vorliegende Frage ist heute nicht zum ersten male vor dem Grossen Rathe, und ich kann nicht verhehlen, dass ich jedesmal Bedenken trug, wenn man vom Bau der Brünigbahn sprach, namentlich im Jahr 1875, wo im Eisenbahndekret für die Brünigbahn eine Subvention von $2\frac{1}{2}$ Millionen beschlossen wurde. Auf den heutigen Tag nun stellt sich die Sache etwas anders, indem man zur Einsicht gekommen ist, es sei angezeigt, ein einfacheres und billigeres System zu wählen. Man braucht deshalb nicht mehr so viel Bedenken zu tragen wie früher, indem der Staat einen bedeutend geringern Beitrag als $2\frac{1}{2}$ Millionen zu leisten hat.

Eines dagegen ist mir nicht ganz recht. Ich habe gehört, die Brünigbahn werde, so wie sie jetzt projektiert ist, nur einzelnen Gasthofbesitzern von Nutzen sein; im grossen Ganzen aber verlange das Oberland eine Brünigbahn nicht, da man glaube, dieselbe werde dem ganzen Landestheil zum Nachtheil gereichen. Ich bin nicht im Falle, über diese Frage zu entscheiden, das aber muss ich sagen, dass ich es lieber gesehen

hätte, wenn die beteiligten Gemeinden durch Zeichnung von Subventionen vorangegangen wären und so das Verlangen nach einer Brünigbahn gezeigt hätten. Es wäre das ein Beweis gewesen, dass nicht nur einzelne Gasthofbesitzer die Bahn verlangen, wie man mir gesagt hat. Wenn der grosse Rath heute die Subventionierung der Brünigbahn beschliesst und dieselbe zur Ausführung gelangt, die Rentabilität aber den aufgestellten Berechnungen nicht entspricht und die Jurabahn ein schlechtes Geschäft macht, so kann das Oberland mit Recht sagen: Der grosse Rath hat uns die Bahn aufgezwungen; er hat unsern Wünschen vorgegriffen. Ich hoffe und erwarte deshalb, es werde auch noch darüber Auskunft gegeben, wie es um die Beteiligung der betreffenden oberländischen Gemeinden steht.

Ich habe indessen nicht das Wort ergriffen, um gegen die Brünigbahn zu sprechen, sondern erkläre, dass nachdem ich das Aktenmaterial und den Vortrag des Herrn Finanzdirektors gelesen hatte, ich für das Unternehmen war, und werde ich deshalb für den Bau der Bahn stimmen, namentlich da vom Staat keine grosse Subvention verlangt wird.

Was die Höhe dieser Subvention anbelangt, so ist dieser Punkt zwar erst bei der artikelweisen Berathung zu behandeln. Ich erlaube mir aber doch, schon bei der Eintretensfrage darauf aufmerksam zu machen, dass Herr Finanzdirektor Scheurer in seinem Vortrage sagt: «Betreffend das Mass der Staats-subvention finden wir die in Aussicht genommene Vertheilung des Aktienkapitals von Fr. 800,000, zur Hälfte auf den Staat Bern und zur Hälfte auf die beteiligte Landesgegend, den Verhältnissen ange-messen.» Wie man nun dazu kommt, eine andere Vorlage zu machen und die Staatssubvention um Fr. 50,000 zu erhöhen, ist mir nicht klar, und ich behalte mir vor, bei der artikelweisen Berathung meine Ansicht über die Vertheilung des Aktienkapitals geltend zu machen.

Was die Frage anbetrifft, wer die Brünigbahn bauen solle, so halte ich dafür, der Herr Finanzdirektor habe in seiner Berichterstattung ganz richtig nachgewiesen, dass die Jurabahngesellschaft die Brünigbahn am billigsten bauen und betreiben kann, und es ist jedenfalls am besten, wenn der Bau dieser Gesellschaft übertragen wird. Nun hätte ich aber geglaubt, man würde der Jurabahn etwas weniger zumuthen, und ich könnte ganz gut, um die Jurabahn zu entlasten, eine grössere Subvention bewilligen helfen, vorausgesetzt, dass die beteiligten Gemeinden, Privaten u. s. w. die gleiche Summe zu zeichnen hätten. Man sagt zwar, man wolle nicht höher gehen, weil eine Subvention von Fr. 500,000 dem Volksentscheid unterbreitet werden müsste. Man trug allerdings bis jetzt Bedenken, die Brünigbahn dem Volksentscheid zu unterstellen. Allein ich glaube, wenn die Sache dem Volke durch die Herren Grossräthe und die Zeitungen erklärt würde, so würde es sich gewiss für Annahme aussprechen. Natürlich hätte das Oberland gleich viel zu leisten, wie der Staat, und es soll ihm das um so eher möglich sein, da, wie Herr Scheurer mitteilte, die Dampfschiffgesellschaft eine Subvention von Fr. 175,000 beschlossen hat. Wenn die Brünigbahn eine Existenzfrage für das Oberland und die dortigen schönen

Gasthöfe ist, wie gesagt wurde, so sollen die Interessenten sich auch entsprechend beteiligen. Ich werde zwar nicht den Antrag stellen, die Staatssubvention auf Fr. 500,000 zu stellen, also mehr zu geben, als eigentlich verlangt wird, jedoch könnte ich zu einem solchen Antrag stimmen, wenn die beteiligten Gemeinden und Privaten etc. die gleiche Summe zu leisten hätten, was bei gutem Willen ganz wohl möglich wäre; denn wenn so viele Interessen in Frage sind, wie behauptet wird, gehört eine Subvention von Fr. 500,000 von Seite des Oberlandes nicht in den Bereich der Unmöglichkeit.

Ich will vorderhand nicht weitläufiger sein, sondern werde mir betreffend die Vertheilung des Aktienkapitals dann bei Behandlung von Art. 1 einen Antrag im Sinne des Vorschlages des Herrn Finanzdirektors zu stellen erlauben.

M. Boivin. Il est évident que la presque unanimité des membres du Grand Conseil sont en principe disposés à subventionner la ligne du Brunig. Et je me range parmi ces membres. M. Liechti craint que la majorité de nos concitoyens de l'Oberland ne voient de mauvais œil l'établissement d'un chemin de fer qui, tout en ruinant quelques industries des petits, ne profiterait qu'aux grands maîtres d'hôtel. Mais il est constant que la députation unanime de l'Oberland nous demande avec instance de lui accorder une subvention, qui selon elle est le seul moyen d'apporter quelque soulagement et quelque amélioration à la fâcheuse situation financière de cette partie de notre canton dont la seule industrie est celle des étrangers, qu'il faudrait absolument amener à Interlaken par un chemin de fer au travers du Brunig.

La subvention réclamée du canton n'est pas exagérée: nous devons donc entrer en matière, seulement je ne peux pas voter le projet du gouvernement.

Nous sommes en présence de deux projets: celui de la Société belge et celui du Jura-Berne-Lucerne. Le premier semble au premier abord le plus favorable. Les auteurs demandent au canton et à l'Oberland une subvention à fonds perdus de fr. 600,000, et ils s'engagent à exécuter la ligne à leurs risques et périls, soit au moyen d'actions soit au moyen d'un capital-obligations déjà garanti par plusieurs banques bernaises. Comme, malgré tous les rapports favorables des autorités préconsultatives, le rendement d'une ligne presque exclusivement consacrée aux touristes n'est rien moins que certain, je voterais pour ma part volontiers, en faveur de la Société belge, une subvention cantonale à fonds perdus de fr. 500,000 payable après l'autorisation donnée par la Confédération d'exploiter la ligne complètement achevée, s'il n'y avait pas dans le projet belge une condition que nous ne pouvons admettre. Cette condition, c'est l'obligation imposée à la compagnie du J.-B.-L. d'exploiter à forfait le chemin de fer du Brunig pour le compte des constructeurs moyennant le 50 % de toutes les recettes brutes directes et indirectes. Cette clause peut nous imposer, à charge de notre compagnie nationale, une charge indirecte dont nous ne pouvons calculer l'importance, attendu que, comme je le répète, les calculs sur le rendement probable de la ligne du Brunig sont hypothétiques et varie-

ront selon le nombre des touristes qui fréquenteront l'Oberland.

Nous devons donc écarter le projet belge.

Comme il est certain que la grande majorité de cette assemblée est résolue à adopter le projet qui vous est soumis par le gouvernement et les commissions unanimes, je ne vous en proposerai pas le rejet; je ne déposerai même pas les amendements concertés par quelques députés et moi, parce que l'annonce seule de ces amendements, qui tendraient à soumettre le décret projeté au vote du peuple, a jeté le plus vif émoi parmi les députés de l'Oberland, et que ceux-ci m'ont déclaré les considérer comme combinés exprès pour faire échouer le chemin de fer du Brunig.

Comme il n'en est rien, nous ne déposerons pas ces amendements, mais je crois de mon devoir de vous les faire connaître: vous verrez par là pourquoi, quoique partisan d'une subvention modérée, je ne puis voter le décret dans la forme où il nous est soumis.

Il semble au premier abord, Messieurs, que ce décret demande simplement au peuple bernois une subvention en actions de 450,000 francs; vraiment cette somme, nous pouvons l'accorder en toute conscience et sans encourir le moindre reproche de la part de nos électeurs: donner fr. 450,000 seulement à une contrée bernoise pour construire un chemin de fer de 46 kilomètres et chercher à ramener le bien-être dans cette contrée, vraiment c'est une bagatelle pour notre canton.

Mais le projet accorde implicitement, et par une voie détournée, une subvention beaucoup plus considérable et je ne crois pas que nous soyons compétents, nous Grand Conseil du canton, pour la voter sans la soumettre au vote du peuple. En effet ce projet attache, à la souscription d'actions de 450,000 francs par le canton, l'obligation par le J.-B.-L. de construire et d'exploiter la ligne à ses risques et périls. Le Jura-Berne, comme vous l'ont expressément déclaré il y a un instant MM. les conseillers d'Etat Scheurer et Stockmar, n'est autre chose que l'Etat: nous, peuple bernois, possédons 19,000,000 francs en actions de ce chemin, et ces actions nous assurent la majorité dans l'assemblée des actionnaires. Avant le vote de la loi fédérale sur la comptabilité des chemins de fer, l'Etat ne possédait pas d'une manière incontestée cette majorité, et pour l'obtenir le gouvernement était obligé d'envoyer une quarantaine de délégués à l'assemblée. Mais aujourd'hui, en vertu de la loi fédérale dont j'ai parlé et des nouveaux statuts de la Société des chemins de fer du J.-B.-L., M. le directeur des finances ou M. le directeur des chemins de fer dictent leurs volontés à l'assemblée; inutile maintenant de recourir au stratagème auquel j'ai fait allusion.

Mais il n'existe pas de loi qui formule la manière dont les actions de l'Etat doivent être représentées à l'assemblée des actionnaires; si le porteur des titres, soit le délégué du gouvernement, est légitimé envers les autres actionnaires, l'est-il de la part du peuple bernois?

Je ne le pense pas, et je ne pense surtout pas que nous ayons le droit de donner par une voie détournée le pouvoir au gouvernement d'aller voter

à l'assemblée des actionnaires des mesures qui engagent, d'une manière indirecte il est vrai, les finances de l'Etat dans une mesure où nous ne pouvons les engager dans cette salle sans réserver le référendum.

Je m'explique.

Le projet de décret prévoit pour la construction de la ligne du Brunig une dépense totale de 4,800,000 francs. Or, cette somme est fournie: 800,000 francs par actions souscrites par l'Etat, les communes de l'Oberland et d'autres intéressés, et 4,000,000 francs au moyen d'un emprunt contracté par la compagnie des chemins de fer du Jura-Bernois qui construirait et exploiterait le nouveau chemin à ses risques et périls. Dans ce nouvel emprunt de la Compagnie, nous avons, comme actionnaires de 19 millions d'actions, une part indirecte supérieure à 2 millions, puisque le capital social du Jura-Berne est de 35 millions. On l'a dit, la compagnie c'est l'Etat: c'est l'Etat parce que celui-ci en est le maître et aussi parce qu'il en est la caution, car vous savez que le peuple a cautionné solidairement l'emprunt de 33,000,000 fr. contracté par le Jura-Berne.

Le gouvernement a constitutionnellement une compétence de 5000 francs, le Grand Conseil de *cinq cent mille francs* seulement. Nous ne pourrions donc pas voter une dépense extra-budgétaire ou un emprunt supérieur à 500,000 francs, et implicitement nous viendrions charger le gouvernement d'aller voter à l'assemblée des actionnaires du J.-B.-L. un emprunt de 4,000,000 francs!

Je sais bien que l'emprunt dont il s'agit sera contracté par la compagnie, non par l'Etat; mais encore une fois la compagnie c'est presque l'Etat, et je ne vois pas comment un mandataire pourrait voter au nom de son mandant, qui serait le Grand Conseil, une mesure que celui-ci lui-même est incompté à prendre.

Il eût donc été, à mon avis, plus franc et plus honnête de faire du décret une loi et de la soumettre au peuple.

A cela, la députation de l'Oberland objecte que le peuple rejeterait infailliblement la loi, et qu'ainsi la construction de la ligne du Brunig deviendrait impossible. Je ne partage pas cette opinion; je crois que la subvention de fr. 450,000 et l'autorisation donnée à la compagnie du Jura d'emprunter 4,000,000 francs seraient votées par la majorité. On ne peut naturellement prophétiser et dire à l'avance ce que fera le peuple: pour moi je crois que dans le Jura la majorité dirait oui. D'ailleurs nous n'avons pas à examiner ce côté de la question; le peuple seul est souverain pour adopter le projet: nous devrions donc, si nous tenons à remplir consciencieusement le mandat qu'il nous a donné, soumettre ce projet au référendum.

Une autre raison, et une raison d'économie, devrait vous engager à prendre cette résolution. La voici:

Vous n'ignorez pas que les obligations 4 % de l'Etat de Berne sont actuellement recherchées au cours de 103 $\frac{1}{2}$, celles du Jura-Berne garanties par l'Etat au cours de 102 $\frac{7}{8}$. Toutes les bonnes obligations 4 % de villes et de cantons sont au-dessus du pair; la Confédération va convertir très prochainement sa

dette en $3\frac{1}{2}\%$; notre caisse hypothécaire convertit tous ses bons de caisse en $3\frac{3}{4}\%$.

Or, la direction des chemins de fer du Jura nous annonce dans son rapport qu'elle contractera l'emprunt de 4 millions à 4% d'intérêt au cours de 99.

Ceci constituerait pour l'emprunt entier une perte de cours de 160,000 francs, puisque l'emprunt, s'il était garanti par l'Etat, se placerait sans doute à 103 comme l'emprunt actuel.

Peut-être même le Jura trouverait-il, avec le cautionnement de l'Etat, la somme de 4 millions à $3\frac{3}{4}\%$ d'intérêt.

Si on avait eu le courage de soumettre le décret au peuple, on aurait pu lui demander la souscription d'un cautionnement solidaire, et dans l'état actuel des finances cantonales, une économie pareille, qui nous profiterait en grande partie, n'aurait pas été à dédaigner.

Si vous veniez avec une loi au lieu d'un décret, et que le Grand Conseil votât cette loi, il est certain que le peuple la voterait aussi. Vous seriez ainsi plus francs vis-à-vis du peuple et vous trouveriez les fonds nécessaires meilleur marché.

Je ne déposerai pas d'amendement tendant à soumettre le décret au vote populaire, parce que je ne voudrais pas que les députés de l'Oberland croient que par cette proposition je cherche à faire échouer le projet du Brunig.

C'est si peu mon intention que si un député nous propose de voter une subvention à fonds perdus, mais sans autre engagement de la part de la compagnie du J.-B.-L., je me déclare prêt à voter cette proposition; et même je ne craindrais pas d'user de mon droit constitutionnel pour accorder la subvention la plus élevée que le Grand Conseil puisse voter sans recourir au référendum, 500,000 francs si vous voulez.

Cette solution serait à tout bien considérer la meilleure; les communes et les maîtres d'hôtel de l'Oberland aidant, je ne doute pas qu'on trouverait, moyennant cette subvention de fr. 475,000 à fonds perdus, au vu des études approfondies faites jusqu'à ce jour, une société qui construirait et qui exploiterait.

En terminant, je ne puis cacher mes appréhensions sur l'exactitude des chiffres de rendement indiqués dans les divers rapports qui nous sont soumis.

MM. Dietler et Zürcher présentent (page 46 de leur rapport) un rendement brut de 432,000 francs; comme on estime les frais d'exploitation (rapport de M. Marti du 9 juillet 1886, page 11) à fr. 220,000, il resterait fr. 212,000 pour le fonds de réfection, pour l'intérêt du capital obligations et pour le dividende du capital actions. Mais je vois que ces 432,000 francs de recettes brutes sont, d'après le rapport de MM. Dietler et Zürcher, formés par:

Recettes provenant des touristes et de leurs bagages	fr. 304,700
Autres recettes	» 127,233

Somme égale fr. 431,9 3

Les billets de chemins de fer à vendre aux touristes devraient donc fournir bon an mal an 300,000 francs.

C'est une chose possible dans les années de grande affluence comme celle-ci, comme l'année dernière; mais en sera-t-il toujours ainsi?

Voilà ce que nous ne pouvons savoir et pourquoi il serait peut-être plus sage de limiter nos risques, tout en donnant satisfaction aux vœux des populations de l'Oberland. Voter à fonds perdus une subvention de fr. 475,000 serait selon moi la mesure la plus sage. Nous respecterions la Constitution et la loi sur le référendum. On semble nous prédire avec assurance que la ligne fournira non seulement les intérêts du capital obligations mis à la charge du Jura-Berne, mais encore un dividende pour les actions.

Mais que dirait le peuple de nous tous, ses mandataires, si ces suppositions ne se réalisent pas — et si non seulement les 475,000 francs d'actions nouvelles ne recevaient pas de dividende, mais que même la ligne ne produisît pas en tout ou en partie les intérêts du capital obligations de 4 millions?

Si vous tenez absolument à la construction et à l'exploitation par le Jura-Berne, eh bien! faites de votre décret une loi et soumettez cette loi au peuple.

J'ai dit.

Marti (Jurabahndirektor). Ich kann nicht wohl in dieser Angelegenheit schweigen, nachdem Sie den Akten entnommen haben, wie sehr ich bei der Sache betheiltigt bin. Ich hätte allerdings schweigen können, wenn nicht Herr Boivin soeben mit einer Proposition gekommen wäre, die wohl nicht ernst gemeint ist, aber ernst kritisirt zu werden verdient.

Es mag sich nun bei der Brünigbahn um viel oder wenig handeln, so sollte jedenfalls nicht ein Jurassier den traurigen Muth besitzen, einem andern Landestheil die Erlangung einer Eisenbahn unmöglich machen zu wollen, und sollte nicht ein Jurassier die Stirn' haben, Sachen zu behaupten, wie sie Herr Boivin soeben behauptet hat. Herr Boivin ist Ihnen in seinem Vorgehen gegenüber der Jurabahn bekannt. Er ist der ewige Querulant, der bei der Regierung und der Bundesversammlung alles aufbietet, um der Jurabahn Schwierigkeiten zu bereiten. Was wir ihm zu Leid gethan, weiss ich nicht. Es muss auch solche Käuze geben, und deshalb wollen wir den Herrn Boivin machen lassen.

Hingegen zwei Punkte muss ich doch noch hervorheben: einen, den Sie kennen, und einen, welchen Sie nicht kennen. Im Jahre 1867, als die Jurabahnen hier in diesem Saal gegründet wurden und sich der allgemeine Kampf darum drehte, ob das bezügliche Dekret dem Volke unterbreitet werden solle oder nicht, waren es die konservativen Jurassier, die sich mit Händen und Füßen dagegen stemmten, dass die Sache vor das Volk gebracht werde, weil sonst der Jura keine Eisenbahn erhalte. Wie reimt es sich nun, heute zu behaupten, die 19 Millionen für die Jurabahn haben nicht vor das Volk gehört, wohl aber müsse die Subvention von 475,000 Fr., die man dem Oberland geben will, dem Volk unterbreitet werden!

Nun noch etwas, das Sie nicht kennen! Ich will Ihnen sagen, wie die konservativen Jurassier in That und Wahrheit denken. Es ist gut — nachdem Herr

Boivin diesen Stein in's Rollen gebracht hat — dass man in der ganzen Angelegenheit vollständig klar sieht. Die *liberalen* Jurassier glauben, der Jura sei dem alten Kanton zu etwelchem Dank verpflichtet und es sei nicht nur eine Ehrenpflicht, sondern auch eine Sache der Schicklichkeit, den Wünschen des Oberlandes nicht entgegenzutreten. Wenn es nun schon Leute geben kann, welche Dankbarkeit nicht kennen, so sollte es doch nicht solche geben, welche dies cynisch an die grosse Glocke hängen.

Nun ist es ungefähr ein Jahr seit der Volksabstimmung über die neue Verfassung. Damals sagten die *liberalen* Jurassier dem Jura, er habe gegenüber dem alten Kanton eine Pflicht zu erfüllen und wenn schon das jurassische Armenwesen durch die neue Verfassung einigermassen benachtheiligt werde, so müsse es doch eine Ehrenpflicht des Jura sein, dem alten Kanton im Armenwesen entgegenzukommen. Was sagte dagegen das Organ der *konservativen* Jurassier? Der Redaktor desselben — ich spreche nicht von einem Abwesenden, sondern er sitzt mitten unter uns; es ist der Herr Grossrath Daucourt — veröffentlichte am 15. März 1885 einen Artikel, betitelt: « Die Schuld des Jura », der folgendermassen beginnt (ich habe ihn soeben rasch übersetzt): « Neuerdings haben wir durch die radikalen Jurassier anlässlich der Abstimmung über die neue Verfassung am 1. März mit grotesker Gemüthsbewegung die Schuld in Erinnerung bringen hören, welche der Jura gegenüber dem alten Kanton übernommen habe und dass er dafür zu einigen Konzessionen im Armenwesen sich herbeilassen müsse. Es ist wirklich Zeit, dass diese Fabel ein Ende nehme und man aufhöre, edle Gefühle der Dankbarkeit gegenüber einem Regiment anzurufen, welches ebensowenig Dank verdient in dieser Beziehung, als in jeder andern. » Und das Ende des Artikels lautet: « Hoffen wir, dass diese Fabel, welche den Jura als ein vom Bären gehätscheltes Kind darstellt, nun verschwinde und man damit im Jura niemand mehr täuschen werde! » Zwischen hinein stellt Herr Daucourt eine Rechnung auf, in welcher er zu dem Resultat kommt, dass es eine Lüge sei, zu behaupten, der alte Kanton habe dem neuen mehr als 7,100,000 Fr. zu Eisenbahnzwecken gegeben. Die Staatsbahn, welche man dem Jura gegeben, nimmt er nämlich nicht für den Jura in den Kauf, sondern schiebt die Fr. 10,800,000 hiefür dem Seeland zu; er spricht nicht davon, dass man diese Bahn dem Jura geschenkt, und dass sonst die Jurabahnen hätten vergeltstagen müssen. Herr Daucourt spricht von den Summen, welche man dem Emmenthal gegeben habe. Für Fr. 19,350,000 habe man die Bern-Luzernbahn gekauft. Allein diese gehe den Jura nichts an, dafür habe das Emmenthal aufzukommen; er sagt nicht, dass der Staat die Bern-Luzernbahn im Interesse der Jurabahnen zurückkaufte und diese den Vortheil daraus zogen, indem sonst der Kanton Bern am Ankauf der Bern-Luzernbahn wahrhaftig kein Interesse gehabt hätte.

Heute nun, nachdem es vor einem Jahre hiess, der Jura habe für Eisenbahnen vom Staat nur circa 7 Millionen erhalten, während er ein Anrecht auf einen Fünftel der Subventionen oder 8 Millionen gehabt hätte, kommt Herr Boivin und sagt, es stecken 19 Millionen Staatsgeld in der Jurabahn. — Und

was sagt die Volkspartei zu solchen Behauptungen, wie sie Herr Daucourt aufstellte? Während die konservativen Jurassier behaupten, der Jura habe vom Kanton Bern zu wenig erhalten, sagt die Volkspartei, die bernischen Staatsfinanzen seien durch die Jurabahn ruinirt worden!

Diese wenigen Bemerkungen mögen genügen, um Ihnen zu zeigen, wie von verschiedenen Seiten argumentirt wird.

Da ich nun gerade das Wort habe, so muss ich über die Sache selbst auch noch sprechen, namentlich über die konstitutionelle Frage, ob der Grosse Rath an die Brünigbahn eine Subvention von 450 oder 475,000 Fr. bewilligen dürfe, ohne das Volk anzufragen, oder ob er damit dem Gesetze eine Nase drehe. Es ist übrigens bekannt, dass man seit langem von einer Seite über Gesetz und Recht reden hört, die selbst schon zu oft mit Gesetz und Moral in Widerspruch war, so dass es keinen Eindruck mehr auf uns macht, wenn diese Leute die Ungesetzlichkeit dieser oder jener Massregel behaupten.

Doch was zunächst die Nothwendigkeit einer Brünigbahn aubetrifft, so brauche ich Ihnen über die Abnahme des Fremdenverkehrs und die Vortheile, die dem Oberland infolge der Eröffnung der Gottardbahn zugefügt wurden, keine lange Rede zu halten; die Sache ist Ihnen bekannt. Während die Saison in Luzern um 3 Monate verlängert wurde, wurde sie im Oberland, wo sie ohnehin kurz ist, noch um 1 Monat verkürzt. Die Brünigbahn hat nun in erster Linie den Zweck, die Saison im Oberlande zu verlängern, abgesehen davon, dass nach ihrer Erstellung wenigstens 20,000 Fremde mehr das Oberland besuchen werden.

Was wurde bis jetzt zur Hebung des Oberlandes gethan? Wenn man einen Blick auf die Subventionen für Strassenbauten im Oberland wirft, so kann man nicht sagen, dass in dieser Beziehung nichts geschehen sei. Seit dem Jahre 1855 bis 1885, d. h. seit im Kanton Bern Eisenbahnen gebaut, sind für Strassenbauten, laut einem Auszug der Baudirektion, Fr. 11,865,000 oder rund 12 Millionen ausgegeben worden. Von diesen 12 Millionen erhielt das Oberland seinen guten Theil, nämlich, einschliesslich das Simmental und Saanen, Fr. 3,950,000 oder rund 4 Millionen, also einen vollen Drittelpart, statt dass ihm im Verhältniss zur Bevölkerung nur ein Fünftel zugekommen wäre. Man hat überhaupt alles Mögliche gethan, um dem Oberland entgegenzukommen. Die Frutigen-Adelbodenstrasse z. B. kostete, wie Ihnen bereits der Herr Finanzdirektor bemerkte, Fr. 350,000. Sie war ursprünglich auf Fr. 500,000 devisirt, konnte dann aber billiger hergestellt werden, nur ging der Unternehmer dabei zu Grund. Alle diese Strassen kosten zudem, abgesehen davon, dass sie keinen Zins abwerfen, einen enormen Unterhalt, wie Ihnen dies Herr Finanzdirektor Scheurer weitläufig auseinandersetzt hat.

Es ist somit konstatirt, dass man alles thut, um dem Oberland aufzuhelfen. Allein nur mit Strassen ist dies nicht möglich. Auch die Merligenstrasse wird den Verkehr nicht vermehren. Einzelne Touristen etwa, die sonst das Dampfschiff benutzt hätten, werden allerdings diese Strasse per Fuhrwerk begehen.

Trotz dieser Strassenbauten bleibt also, wie ge-

sagt, das Oberland zurück und ich will Ihnen dies an Hand einer kleinen Statistik nachweisen. Vor kurzer Zeit hat nämlich eine der interessantesten Publikationen das eidgenössische statistische Bureau verlassen. Es ist eine Zusammenstellung über den Stand der Ersparnisskassen im Kanton Bern und der ganzen Schweiz. Man hat mit Recht gesagt, die Ersparnisskassen seien das Barometer, an dem man den Wohlstand eines Volkes messen könne. Nun ist man zu dem überraschenden Resultat gelangt, dass in der Schweiz von circa 500,000 Einlegern weit über 500 Millionen Franken bei den Ersparnisskassen deponirt wurden, und es haben verschiedene Blätter, namentlich die «Schweizerische Handelszeitung» daraus den Schluss gezogen, es sei das ein Beweis eines ganz bedeutenden Wohlstandes einzelner Klassen.

Für den Kanton Bern ist bei dieser Statistik das überraschende Resultat zu Tage getreten, dass er in Bezug auf die Zahl der Einleger und die Höhe der Einlagen weit obenau steht. Im Jahr 1882 gab es im Kanton Bern 133,000 Einleger mit einer Kapital-einlage von 141 Millionen, die sich in den letzten Jahren alljährlich um 4 bis 6 Millionen vermehrte, so dass man füglich annehmen kann, wir haben gegenwärtig im Kanton Bern 140—150,000 Einleger — weit mehr, als die Zahl der stimmfähigen Bürger beträgt — mit einem Guthaben von über 150 Millionen. Dieses Guthaben hat sich nun gerade in der sogenannten Eisenbahnschwindelzeit, d. h. seit 1855, um Fr. 88,612,000 vermehrt, beziehungsweise, wenn man den heutigen Zeitpunkt in's Auge fasst, um nahezu 100 Millionen. Was sind dagegen die Schulden, welche der Staat machen musste, wenn dafür das Volkswohl, der Sparsamkeitstrieb in diesem Masse zunahm? Ich habe auch eine kuze, aber ausserordentlich wichtige und überzeugende Zusammenstellung gemacht, welche Landestheile in Bezug auf die Einlagen voranstehen, und es beweist diese Zusammenstellung, dass gerade in den ärmern Landestheilen, denen wir Eisenbahnen bauten, im Seeland, Emmenthal und Jura, der Durchschnitt der Einleger ein ausgezeichnet günstiger ist, während er sich im Oberland sehr ungünstig gestaltet. Natürlich steht in dieser Zusammenstellung das Mittelland obenau mit rund 40,000 Einlegern und einem Guthaben von 45 Millionen. Es ist aber wohl zu berücksichtigen, dass dabei die grossen Kassen in Bern, die nicht nur dem Mittelland, sondern dem ganzen Kanton dienen, inbegriffen sind, so die Spar- und Leihkasse mit 18 Millionen, die Volksbank mit 7 Millionen, die Amtsersparnisskasse mit 5 Millionen und die Hypothekarkasse mit nahezu 9 Millionen Franken Einlagen. Nach dem Mittelland kommt der Oberaargau, der schon von jeher als der reichste Landestheil angesehen wurde und zuerst eine Eisenbahn erhielt, weil man glaubte, eine solche werde hier am rentabelsten werden. Der Oberaargau zählt indessen bloss

27,600 Einleger mit 25 Mill. Einlage.

Zieht man noch

Burgdorf ab mit 10,000 » und 8½ » »

so bleiben nur

noch übrig 17,600 Einleger mit 16½ Mill. Einlage. Wie steht es dagegen in denjenigen Landestheilen, welchen die Wohlthat des Staatsbaues von Eisen-

bahnen zu Theil wurde? Das Seeland hat rund 19,000 Einleger mit einer Summe von über 20 Millionen, das Emmenthal rund 21,000 Einleger mit nahezu einem Guthaben von 20 Millionen und der Jura, trotzdem er anlässlich der Jurabahn grosse Opfer brachte, weist 13,000 Einleger mit einer Einlage von über 18 Millionen auf. — Kommen wir nun zum Oberland, so haben wir da ein ganz anderes Bild. Das Oberland — Thun inbegriffen — hat, obwohl es einer der volksreichsten Landestheile ist, indem es rund 100,000 Einwohner zählt, nur

15,200 Einleger mit etwas über 12 Mill. Einlage.

Wenn man aber Thun und die Ersparnisskasse Steffisburg mit

zusammen	7,000	„	und	7	„
--------------------	-------	---	-----	---	---

abzieht, so bleibt für das ganze

Oberland nur noch ein Rest von 8,200 Einlegern und etwas über 5 Mill. Einlage.

Diese letztern Zahlen reden deutlich genug, um aus zur Untersuchung zu veranlassen, welches die Ursachen dieses Zustandes seien. Da kommt man denn darauf, dass das Oberland eben vom Verkehr abgeschnitten ist, während heute gute Verkehrsmittel durchaus nötig sind. Im engern Oberland ist der Verdienst klein und sind die Leute hauptsächlich auf die Fremdenindustrie angewiesen. Ich gebe zu, dass diese Industrie viel Nachtheiliges im Gefolge hat. Wenn aber ein ganzer Landestheil davon leben muss, so ist es Pflicht des Staates, diese Industrie zu erleichtern und so dafür zu sorgen, dass die Leute wirklich davon leben können.

Ich glaube, nach diesen ergänzenden Bemerkungen zu dem früher Angebrachten werden wir sagen müssen: Jawohl, das Oberland hat eine Eisenbahn nötig; eine solche wird ihm wieder aufhelfen und auch ihm diejenige Prosperität bringen, die alle andern Landestheile aus den Eisenbahnen zogen.

Nun komme ich zur Stellung der Jurabahn! Das also ist der Opposition der Dorn im Auge, dass die Jurabahn die Brünigbahn baut und so einen Zuwachs an Ansehen und Einfluss erhält! Das ist des Pudels Kern! Wenn man den Oberländern ohne Beziehung der Jurabahn eine Bahn gäbe, dann wäre es den Herren recht. Nun kommt aber die angeblich aus Vorsorge für die Jurabahn gemachte Behauptung, es sei nicht gut, wenn sich dieselbe bei der Brünigbahn betheilige, gerade von einer Seite, welche der Jurabahn stets feind war. Meine Herren, wenn Sie der Jurabahn die Uebernahme der Brünigbahn nicht anvertrauen wollen, so fasse ich dies durchaus nicht als ein Misstrauensvotum auf. Ich begreife, dass ängstliche Gemüther — Herr Boivin ist zwar kein ängstliches Gemüth (Heiterkeit) — sagen: es ist zweifelhaft, wie die Sache herauskommt; es könnte doch sein, dass der Jurabahn aus der Brünigbahn ein Schaden erwächst, und da doch Spekulanten da sind, welche die Brünigbahn bauen wollen, so wollen wir lieber eine etwas grössere Subvention geben und die Jurabahn dafür aus dem Spiele lassen. Falls die Mehrheit des Grossen Rethes diese Ansicht theilen sollte, was aber nicht anzunehmen ist, so wiederhole ich, dass die Jurabahn dies nicht als Misstrauens-votum betrachtet.

Allerdings aber fasse ich es als ein Zutrauens-votum auf, wenn der Große Rath die Angelegenheit

als reif erklärt und deren Ausführung der Jurabahn überträgt. Der Grosse Rath erlässt damit eine Kundgebung, dass die Jurabahn ihren Zweck erfüllt und dass sie angehört werden soll, wenn es sich um den Bau einer andern grössern bernischen Bahn handelt. Die Situation der Jurabahn ist eine ganz normale, und wenn sie in der Presse immer kritisirt und gesagt wird, was das für ein schlechtes Geschäft, was das für eine Finanzverschleuderung sei, so ist dies einfach nicht wahr! Die Jurabahnen werfen 3 % Zins ab und legen 1½ % in den Reserve- und Erneuerungsfonds, zusammen also ein Ertrag von 4½ %. Der Reservefonds gehört auch den Aktionären und wenn bis jetzt auch nicht mehr als 3 % Zins ausbezahlt werden konnten, so wird der Staat an den Jurabahnen doch keinen Rappen verlieren, und die erlittene Zins-einbusse hat sich reichlich wiedergefunden im zunehmenden Wohlstand der betreffenden Landestheile.

Da man immer behauptet, die Jurabahnen seien ein schlechtes Geschäft, so will ich Ihnen einmal sagen, wie viel sie dem Staate bis jetzt an Dividenden und Pachtzins für die Bern-Luzernbahn ab lieferten; es ist eine Summe von Fr. 3,661,742. Angesichts der ewigen Anfechtungen gegenüber der Jurabahn, möchte ich Sie ersuchen, diese Ziffer in Erinnerung zu behalten. Herr Finanzdirektor Scheurer hat dieselbe vielleicht auch nicht gekannt, das aber hat er anerkannt, dass, als die Kantonalbank-Noth eintrat, die Jurabahnen es waren, die das finanzielle Gleichgewicht herstellen halfen. Einzig an Dividenden bezahlte die Jurabahn dem Staate bis jetzt die Summe von Fr. 2,366,500, und circa Fr. 1,300 000, abzüglich einige tausend Franken für Neubauten, Pachtzins für die Bern-Luzernbahn.

Angesichts dessen brauchen wir keine Protektion von Seite unserer Gegner. Wir haben es nicht nöthig, dass sie für die Interessen der Jurabahn sorgen; das thun wir selbst. Es verursacht zwar viel Mühe; allein wir wollen nicht den Bock zum Gärtner machen (Bravo! Heiterkeit).

Nun frage ich: Welches ist die rechtliche Seite der Frage? Das Volk hat dem Oberlande seinerzeit eine Staatsbeteiligung von 2½ Millionen zugesagt; heute begnügt man sich mit 450 oder 475,000 Fr. Nun bringen es aber einige oppositionelle Herren nicht über's Herz, einen Anlass vorbeizulassen ohne Opposition zu machen, obschon eine Sache in Frage ist, wo alle Parteien sich die Hand geben und froh sein sollten, dass dieselbe eine solch' leichte und brillante Lösung findet. Die Jurabahnen sind keine radikale Anstalt. Wenn Sie die Liste ihres Beamtenpersonals nachsehen, so wird die Opposition darunter viele Persönlichkeiten finden, die ihr näher stehen, als uns. Man soll deshalb aus der ganzen Sache nicht eine politische Frage machen.

Was sodann die Frage anbetrifft, ob der vorliegende Dekretsentwurf nicht der Volksabstimmung zu unterbreiten sei, so ist es mir unerfindlich, wie dies geschehen könnte. Das Gesetz über Ausführung des § 6, Absatz 4, der Staatsverfassung, vom Jahr 1869, sagt ausdrücklich, dass Beschlüsse des Grossen Rethes bis auf Fr. 500,000 der Volksabstimmung nicht unterstellt werden sollen. Ich gehe noch weiter und sage: nicht unterstellt werden dürfen, während Ausgaben von über Fr. 500,000 dem Volk unterbreitet werden

müssen. Es fragt sich daher lediglich, ob vielleicht deshalb, weil die Jurabahn, an welcher der Staat beteiligt ist, für den Bau und Betrieb der Brünigbahn das Risiko übernimmt, der Staat berechtigt und verpflichtet sei, die Angelegenheit vor das Volk zu bringen. Meine Herren, warum deshalb eine Volksabstimmung anordnen, um alles drüber und drunter zu werfen? Sie können die Sache ja viel einfacher machen. Beschliessen Sie heute, Sie geben der Brünigbahn keine Subvention, und ich gebe Ihnen das Wort, dass die Jurabahn dies als Fingerzeig ansehen wird, die Brünigbahn nicht zu übernehmen; die Aktionärversammlung der Jurabahn wird morgen dann einfach vom Beschluss des Grossen Rethes Notiz nehmen und hernach ruhig wieder auseinandergehen. Sie können ferner auch die Regierung anweisen, in der Aktionärversammlung der Jurabahn gegen die Uebernahme der Brünigbahn zu stimmen, was ebenfalls völlig genügt. Der Staat besitzt ja 55 % der Aktien, und es braucht einfach Herr Eisenbahndirektor Stockmar mit seinen 38,000 Stimmen zu erklären: ich lege mein Veto ein; der Grosse Rath will nicht, dass die Jurabahn die Brünigbahn baut und betreibt. Ist dies nicht viel besser, als die ganze Angelegenheit vor's Volk zu bringen? Denn wer dieselbe dem Volk unterbreiten will, will dies ja doch nur thun, um das Ganze zu stürzen.

Man sagt ferner, die Kompetenz der Jurabahn sei hier in Frage. Meine Herren, im Jahr 1875 hat die Jurabahn den Jura industriel — ein schlechtes Geschäft — um die Summe von 4 Millionen gekauft und es kam niemand in den Sinn, sich weiter darum zu bekümmern. Die Delegirten erschienen an der Aktionärversammlung, die Regierung schickte ihre Abgeordneten, und die Aktionärversammlung von sich aus fasste den bezüglichen Beschluss. Der Jura industriel wurde nicht gekauft, um damit ein gutes Geschäft zu machen, sondern aus eisenbahnpolitischen Rücksichten, sowie namentlich wegen des Ellbogens in Convers und des dortigen gefährlichen Anschlusses. Nun wurde der Jura industriel für 5¼ Millionen wieder verkauft und es hat die Jurabahn dabei niemand anders angefragt. Was geht das auch das Bernervolk an. Die Jurabahn ist ja nicht Eigentum des Staates, sondern eine Aktiengesellschaft. Allerdings befiehlt der Staat bei derselben. Der Grosse Rath kann somit jedesmal, wenn es sich um ein ausserordentliches Geschäft handelt, der Regierung bezügliche Instruktionen geben. Bei Anlass der letzten Budgetberathung z. B., als gesagt wurde, man wolle eine direkte Verbindung zwischen Convers und Chaudé-fonds herstellen, bemühte sich Herr v. Büren, darüber näher Aufschluss zu erhalten. Dieser wurde ihm ertheilt und er sah sich dann nicht zu weitern Bemerkungen veranlasst. Wäre Herr v. Büren aber nicht befriedigt gewesen, so hätte er den Antrag stellen können, die Regierung sei einzuladen, in der Aktionärversammlung gegen jenen Bau Einspruch zu erheben, und sie sei dafür verantwortlich zu erklären, dass jener Bau nicht ausgeführt werde. Ich wiederhole deshalb, dass es viel einfacher ist, auf dem von mir angedeuteten Wege vorzugehen, als die Sache der Volksabstimmung zu unterstellen.

Um endlich auf das Brünigbahuprojekt selbst noch zu sprechen zu kommen, so werden Sie bei Durch-

sicht der Akten den Eindruck erhalten haben — wenigstens unsere loyalen Gegner haben das zugestanden — dass das Projekt vorzüglich studirt ist. Die Jurabahn geht nicht so leicht auf ein solches Geschäft ein, und es war nicht von vornherein angezeigt, dass die Jurabahn auch Alpenbahnen übernehme. Wenn schon Herr Schmid gesagt hat, die Ausführung der Brünigbahn durch die Jurabahn sei ein Triumph der bernischen Eisenbahnpolitik, so ist dies doch eine untergeordnete Frage gegenüber denjenigen, ob das Geschäft ein gutes oder schlechtes ist. In dieser Beziehung kann ich, gestützt auf die gründlichen Vorarbeiten und die Ansicht sachverständiger Kollegen, sowie auf Grund meiner eigenen vieljährigen Erfahrungen, dafür gutstehen, dass die Brünigbahn, sie mag unter Umständen noch so schlecht rentieren, auf die Jurabahn keinen massgebenden Einfluss haben kann. Es sollte dies nach meinem Dafürhalten genügen, um den Grossen Rath in dieser Frage durchaus zu beruhigen. Sicher ist ferner, dass die Bahn unter keinen Umständen mehr als Fr. 4,800,000 kosten wird. Es wurde diese Summe nicht bloss approximativ berechnet, sondern wir wissen genau, was für Erdbewegungen vorkommen werden, wir haben Offerten für die Felssprengungen und Erdarbeiten, sowie für Schienen, Lokomotiven, Wagen etc. Es ist auch nicht ein einziger Zweig, der nicht genau devisirt und schon bereits eventuell vergeben ist. Mehr kann man nicht wohl sagen, und ich glaube, dass noch nie ein Eisenbahngeschäft an die Hand genommen wurde, das so gründlich vorbereitet war, wie die Brünigbahn.

Auch vom Betrieb wissen wir, was derselbe kosten wird. Bereits vor 6 Jahren wurde diese Frage gründlich studirt und auch seither wieder. Dabei kamen wir immer wieder auf eine Einnahme von circa Fr. 500,000, während der Betrieb Fr. 230,000 kosten wird, so dass unter allen Umständen Fr. 200—250,000 übrig bleiben werden. Nun beabsichtigt die Jurabahn zum Baue der Brünigbahn für 4 Millionen Obligationen auszugeben, d. h. nachdem durch den Verkauf des Jura industriel das Gründungskapital auf 29 Millionen reduziert worden, dasselbe wieder entsprechend zu erhöhen, so dass es nach wie vor aus vierprozentigen Titeln im Gesamtbetragte von 33 Millionen besteht. Wenn Ihnen nun gesagt wird, dass der Minimalreinertrag der Brünigbahn Fr. 200,000 betragen und also noch so viel herausschauen werde, um die Aktien verzinsen zu können, so glaube ich, Sie dürfen uns auch in dieser Beziehung Glaubenschenken; denn — ich wiederhole es — was sollte die Jurabahnverwaltung für ein Interesse haben, ein schlechtes Geschäft zu übernehmen? Als die Jurabahn gebaut wurde, waren die guten Linien schon vergeben, und war die Jurabahn deshalb anfänglich kein gutes Geschäft. Wenn sie schliesslich doch noch, infolge des deutsch-französischen Krieges, internationale Anschlüsse erhalten und sich auf eine höhere Stufe erheben konnte, so ist dies dem Umstände zu verdanken, dass sie gute Beamte und Ingenieure hatte, redliche und sachverständige Leute, die billig bauen konnten und Mühe und Arbeit nicht scheut, um zu den Millionen des Staates Sorge zu tragen. Wenn man die Schwierigkeiten in's Auge fasst, welche Bau und Betrieb der Jurabahn der Verwaltung be-

reiteten, so muss jedermann sagen, dass sich die auf die Jurabahn gesetzten Erwartungen erfüllt haben, und wir gehen einer Zeit entgegen, wo sie sich in noch höherem Masse erfüllen werden, falls der Bund die Bahn um den Kostenpreis zurückkauf. Sie brauchen also auch in dieser Beziehung keine Befürchtungen zu hegen.

Für das Oberland hat schon der Bau der Brünigbahn an sich einen grossen Nutzen, indem man in einem verhältnissmässig armen Landestheil eine Summe von über 4 Millionen verbaut, wobei so viel hängen bleiben wird, dass die von den Beteiligten verlangte Aktiensumme nicht in Betracht fällt. Der Jurabahn aber wird ermöglicht, ihr Netz in richtiger Weise abzuschliessen, indem die beiden Linien — Bern-Luzern und Brünigbahn — früher oder später in Luzern zusammentreffen und einen richtigen gemeinschaftlichen Betrieb erlauben werden.

Die Brünigbahn wird übrigens nicht bloss für das Oberland, sondern namentlich auch für die Stadt Bern von grossem Einfluss sein. Der Fremdenverkehr lässt gegenwärtig in Bern sehr viel zu wünschen übrig, indem die Stadt durch die Gotthardbahn abgefahrene wurde, ähnlich wie Zürich. Zürich macht auch zur Erstellung der Brünigbahn scheele Augen und das Luzerner «Vaterland» sieht das Unternehmen ebenfalls sauer-süss an, da die Luzerner die Fremden lieber in Luzern behalten möchten. Für das Oberland und Bern wird die Brünigbahn eine Erhöhung und Belebung des Verkehrs zur Folge haben, die viel grösser sein wird, als Sie sich vorstellen. Auch von Bern nach dem Oberland wird dann für eine richtigere Verbindung gesorgt werden. Gegenwärtig ist es allerdings nicht angenehm, von Bern nach Interlaken zu reisen. Wir haben jedoch von der Dampfschiffgesellschaft bereits die Zusicherung, dass sie später direkte Schiffe einführen, Preisermässigungen eintreten lassen und überhaupt zu allen Kombinationen Hand bieten werde, die geeignet sind, den Verkehr zu vermehren.

Wenn man endlich bedenkt, dass in den oberländischen Fremdenetablissementen ein Kapital von circa 30 Millionen steckt und dass dabei viel Geld aus dem ganzen Kanton, sowie solches der Hypothekarkasse engagiert ist, so kann man nicht anders, als sagen: Die Brünigbahn ist nicht nur zum Heil des Oberlandes, sondern des ganzen Kantons. (Bravo!)

M. Folletête. Je ne peux pas laisser cette assemblée sous l'impression du discours que vous venez d'entendre. Si l'on devait prendre à la lettre les paroles de l'honorable préopinant, il semblerait que nous nous trouvions au milieu d'une lutte politique des plus vives, et qu'il existe au sein du Grand Conseil un parti pris de combattre quand même le projet. L'honorable Directeur de la Compagnie du Jura-Berne a même laissé croire qu'une fraction de la députation jurassienne — celle dont je fais partie — n'assiste à cette assemblée que pour faire échouer, par tous les moyens possibles, la demande en subvention du chemin de fer du Brünig. Je me hâte de dire que ni mes amis ni moi, nous ne nourrissons de prévention arrêtée contre le projet de décret, et que loin d'en combattre les conclusions, nous nous proposons au contraire de les voter. Je vais brièvement dire pourquoi.

Je regretterais infiniment de voir dans une question purement matérielle, s'il en fût jamais, la discussion s'égarter sur le terrain toujours brûlant des excitations politiques. Non, Messieurs, il ne s'agit pas ici d'une question politique, mais d'une question matérielle qui intéresse d'une manière toute spéciale l'avenir d'une contrée importante du canton. Il s'agit de trancher une question de droit, celle de savoir si l'Oberland a droit à l'appui de l'Etat dans la construction d'une voie ferrée, que tout le monde à peu près s'accorde à considérer comme indispensableness nécessaire à cette contrée. Ces questions-là, où la politique ne joue et ne doit jouer aucun rôle, nous devons les examiner sans parti pris, en prenant à cœur l'intérêt du canton, celui de l'Oberland, et l'engagement qui résulte pour le canton des décrets antérieurs, déclarant d'utilité publique la construction d'une voie ferrée à travers le Brunig.

Les questions de chemins de fer ont surgi dans notre canton en 1866 et 1867 par la question de la subvention de l'Etat aux chemins de fer du Jura. A cette époque (ceux de nos collègues qui siégaient déjà au Grand Conseil se le rappelleront sans doute) l'opinion publique quant à la participation de l'Etat à la construction des voies ferrées, était en général hostile à toute construction par l'Etat. D'autre part, l'entreprise de l'établissement d'un chemin de fer à travers les montagnes du Jura, semblait à beaucoup n'être qu'une coûteuse utopie. On craignait de voir l'Etat jeter des millions dans une entreprise trop hasardeuse. De là, la vive opposition que rencontrèrent au Grand Conseil les demandes de subvention émanant du Jura.

Si je rappelle cette situation rétrospective, ce n'est point pour récriminer contre qui que ce soit. Loin de là. Je reconnaiss volontiers que ceux qui se firent dans cette salle, les échos des craintes et des doutes exprimés par l'opinion publique, dans l'ancien canton surtout, étaient de bonne foi, et qu'ils n'étaient guidés que par le seul désir de ne pas engager autre mesure les finances de l'Etat dans une entreprise considérée généralement comme hasardeuse. Je reviens sur ces souvenirs afin de bien fixer la situation.

Si nous sommes parvenus à vaincre l'opposition très vive que rencontra au sein du Grand Conseil, le projet de décret sur les chemins de fer du Jura, si la demande de subvention a fini par avoir raison de préventions enracinées, nous le devons — il faut le dire ici, car ce souvenir a sa valeur dans la discussion actuelle — nous le devons tout d'abord à l'union indissoluble, inséparable des Jurassiens, et à l'attitude compacte de leur députation. La construction de la ligne du Jura n'est donc pas l'œuvre d'un parti: c'est au premier chef une œuvre nationale, à laquelle ont coopéré tous les citoyens de la nouvelle partie du canton, sans distinction de partis ni d'opinions. Cette union du Jura, si divisé cependant sur d'autres questions, a prouvé au canton entier, qu'il y avait là des besoins impérieux pour la satisfaction desquels l'Etat ne pourrait refuser sa coopération.

Je rappellerai à M. le Directeur du J.-B.-L., à M. le sous-Directeur, ici présents, combien de fois les conservateurs jurassiens, nous les ultramontains, tantôt avec vous, tantôt seuls, nous avons parcouru

le pays, faisant ici des conférences, là sollicitant des communes rurales leurs subsides en faveur de la réalisation de cette grande œuvre, d'où dépendait l'avenir économique du Jura.

La politique avait dû céder le pas à l'intérêt général, et au bien du pays. C'est encore ainsi qu'il doit en être aujourd'hui. Aussi peu que la construction des chemins de fer dans le Jura a été une œuvre politique, aussi peu l'établissement d'une ligne ferrée à travers le Brunig doit être une entreprise politique.

Cela dit, je reviens à l'Oberland. Nous nous souvenons avec reconnaissance, que lors de la mémorable discussion qui a abouti dans cette salle au décret du 2 février 1867, la députation oberlandaise au Grand Conseil a voté à une forte majorité, sinon même à l'unanimité, pour la subvention en faveur du Jura. Bien plus, la députation de l'Oberland s'est prononcée avec la même énergie contre l'appel au peuple. On sait qu'alors, il y avait un mouvement très accentué pour soumettre toute subvention à la ratification du peuple, et les adversaires du projet comptaient bien sur le *veto* du peuple bernois, pour avoir raison de ce qu'on appelait l'utopie des chemins de fer jurassiens. Et nous devrions oublier aujourd'hui l'appui que l'Oberland nous a unanimement, chaleureusement donné dans cette circonstance solennelle? Aujourd'hui, qu'on nous demande quelque chose en faveur de l'Oberland, je serais le dernier à me soustraire à l'exécution de cette obligation morale que nous, Jurassiens, avons contracté vis-à-vis de l'Oberland. (*Approbation.*)

Pour en revenir même au fond de la question actuelle, il me semble que dans cette discussion, deux questions se posent. La première: faut-il subventionner la construction d'un chemin de fer par le Brunig? et la seconde: qui doit exécuter cette construction?

Quant à la première de ces questions, la solution ne peut guère être douteuse à mes yeux. Deux décrets, cités tout à l'heure dans le débat, déclarent que l'Etat s'oblige à subventionner un chemin de fer à travers le Brunig, reconnu être d'utilité publique. Le projet actuel n'est que l'exécution de ces décrets. Il y a donc une obligation de droit, à laquelle l'Etat ne peut se soustraire.

Mais, à côté de cette question de droit, celle de l'intérêt de l'Oberland n'est pas moins déterminante pour moi. Je reviens de Lucerne, et j'ai pu m'assurer par moi-même de la réalité de ce fait désormais indéniable, c'est que Lucerne est devenu depuis la construction de la ligne internationale du St-Gothard, le centre de l'affluence des étrangers. J'ai pu voir à chaque nouvelle arrivée des trains, des bateaux à vapeur, le flot ininterrompu des touristes de toutes les parties du monde, attirés par les souvenirs historiques et les charmes d'une nature splendide, qui font des rives de ce beau lac un séjour enchanteur.

Ce n'est pas seulement à raison des beautés naturelles et des souvenirs historiques qui donnent à la Suisse primitive un cachet spécial, que les étrangers tendent à s'y concentrer. L'Oberland bernois avec ses glaciers et ses neiges éternelles, a une nature bien plus grandiose. Mais il faut aujourd'hui compter avec les exigences du confort de la vie

moderne. Les étrangers veulent voyager commodément et avec rapidité, et sous ce rapport il est incontestable que l'Oberland privé de voies ferrées, se trouve dans des conditions évidentes d'infériorité. Voilà pourquoi le chemin de fer par le Brünig est devenu une nécessité. Si l'Oberland veut maintenir son industrie, s'il veut améliorer et assurer ses futures conditions matérielles, s'il veut attirer et garder les voyageurs et touristes, il est nécessaire, indispensable, qu'il ait son chemin de fer.

Par qui cette ligne doit-elle être construite? — Cette seconde question ne me paraît pas moins claire que la première. M. le directeur de la compagnie du J.-B.-L., dans le discours peut-être un peu trop vif, qu'il vient de prononcer, me paraît partir d'une base fort contestable, et contre laquelle je dois m'élever hautement. M. Marti semble supposer qu'un complot se serait formé parmi les députés de la fraction à laquelle j'appartiens, dans le dessein bien arrêté d'enlever à la compagnie qu'il dirige toute participation dans la construction de la ligne du Brunig. Nous serions décidés d'avance à exclure la compagnie du J.-B.-L., de l'entreprise. Nous serions d'ailleurs les adversaires systématiques et irréconciliables de la compagnie, et nous n'aurions d'autre politique que de contester quand même les services que cette compagnie a pu rendre et peut rendre encore au Jura.

Je ne comprends pas bien sur quoi M. Marti peut s'appuyer pour justifier ces suspicions et l'attitude qu'il nous prête gratuitement. Je proteste pour mon compte contre ces imputations, et je suis d'autant plus à mon aise en le faisant, que je suis d'accord avec le gouvernement et la commission pour confier au Jura-Berne, aux conditions du décret, l'exécution de la ligne du Brunig.

Non, il n'existe point parmi nous de fraction systématiquement hostile à la compagnie du J.-B. Non, il n'existe point parmi nous de complot, pour lui enlever le bénéfice d'une entreprise qui doit servir à augmenter la considération légitime à laquelle elle a droit, et que nous ne songeons point à amoindrir.

Le Jura-Berne fait incontestablement les meilleures conditions pour l'établissement de la nouvelle ligne. C'est reconnu par tout le monde. A ce titre déjà, il faudrait lui confier l'exécution de la ligne du Brunig. Mais je vais plus loin, et je pense n'étonner personne ici, quand j'ajouterais qu'à prix égal, il faudrait encore se prononcer pour la construction par le Jura-Berne.

Pourquoi? — Par la raison très simple que le Jura-Berne est une compagnie indigène, ou mieux une compagnie nationale. Son nom déjà heureusement choisi, indique qu'elle sert de lien entre l'ancienne et la nouvelle partie du canton. Je comprends très bien l'intérêt que peut avoir le canton d'exécuter par lui-même, c'est-à-dire par une compagnie du pays une entreprise considérable. Je dirais volontiers que pour lui, c'est une affaire d'honneur.

Je réponds donc à cette deuxième question aussi affirmativement qu'à la première, parce que la compagnie J.-B.-L. est une compagnie nationale, dans le canton de Berne; que d'ailleurs elle est placée, pour se charger de la construction de la nouvelle

ligne, dans des conditions plus avantageuses et plus favorables, ayant déjà son administration créée et complète, et qu'enfin, la construction peut être exécutée plus facilement par la compagnie du J.-B.-L. que par des étrangers.

Nous Jurassiens, nous ferons ce que nous pourrons pour que l'Oberland ait son chemin de fer par le Brunig, et en favorisant une compagnie indigène, qui d'ailleurs présente toutes garanties pour conduire à bonne fin l'entreprise, nous croyons non seulement satisfaire à un sentiment que tout le monde comprend, mais en augmentant l'importance de la compagnie, et partant sa considération dans le canton et hors du canton, nous restons conséquents avec ce que le sentiment public et les intérêts jurassiens demandent de nous.

Voilà donc qui est clair, Monsieur le directeur du Jura-Berne, et j'ose espérer qu'en présence de ces déclarations sincères, vous ne persisterez pas à évoquer ici des fantômes ridicules, et à nous considérer comme des ennemis faisant bon marché de l'équité et de la justice. (M. Marti. Je suis satisfait.) Ce débat aura servi à dissiper d'autres équivoques. Ainsi j'ai entendu l'honorable M. Marti déclarer positivement que la compagnie du Jura-Berne n'était point une compagnie politique.

Nous sommes d'accord sur ce principe.

La compagnie du Jura-Berne réunissant les intérêts du canton tout entier, ne peut être une entreprise politique. Celà est évident, et je prends volontiers acte des déclarations qui viennent d'être faites ici par M. le directeur Marti. J'ai tout lieu de croire que ces assurances seront dorénavant prises au sérieux, et qu'on aura à cœur de les confirmer à l'avenir, non seulement par des paroles, mais surtout par des faits.

Je ne veux pas en dire d'avantage; il me semble que j'ai suffisamment déblayé la discussion pour ramener la question sur le seul terrain qui lui convienne dans un débat de ce genre. La fraction à laquelle j'appartiens, ne veut pas endosser la lourde responsabilité de s'être opposée au projet en question. Je viens d'en déduire les raisons. Je l'ai fait en ne m'inspirant que des considérations d'équité qui pour nous Jurassiens, me paraissent déterminantes.

Je ne voterai pas non plus l'appel au peuple, d'abord parce que le Referendum n'est légalement pas applicable à une subvention cantonale qui ne doit pas atteindre un demi million, et que dès lors ce serait aller au delà des intentions du législateur — ensuite, par des motifs de convenance et de délicatesse envers une partie du canton qui nous a appuyés très sincèrement, lorsqu'en 1867 nous luttions pour la réalisation de nos voies ferrées. Je supplie mes collègues du Jura de ne pas s'associer à ce mouvement d'opposition dans une circonstance aussi solennelle, où nous pouvons et devons faire preuve des sentiments de solidarité qui nous obligent sans aucun doute, envers la partie du canton qui réclame l'exécution des engagements de l'Etat. Ce serait un mauvais procédé. L'Oberland nous dit: nous avons besoin de la ligne du Brunig pour conserver la clientèle des étrangers et des touristes. C'est pour nous

une question vitale. L'Etat s'est engagé à nous aider, dans la réalisation de cette œuvre. Voici le moment de dégager sa parole. Je ne voudrais pas surtout, que l'on pût nous dire là bas: vous Jurassiens, qui avez bénéficié d'une subvention de 6 millions 700 mille francs, que le Grand Conseil vous a accordée dans des moments critiques, et malgré une très vive opposition, vous laissez dans l'embarras, maintenant que vous êtes satisfaits, une contrée qui a le même droit que vous à faire subventionner sa ligne par l'Etat, et qui a unanimement voté la subvention en votre faveur, en s'opposant même à ce que la subvention votée soit soumise au *Veto* du peuple! Est-ce ainsi que vous comprenez la valeur des engagements?

Non, Messieurs, cette attitude ne saurait être la nôtre. Ce n'est pas ainsi que nous entendons rendre les services que nous avons reçus. C'est dans l'intérêt national et matériel de toutes les parties du pays que je me souviens de la solidarité qui, dans cette question, existe réellement entre l'Oberland et le Jura. Nous voulons dans cette question d'intérêt public, oublier nos querelles de parti et nous voterons avec conviction la construction par la compagnie du Jura-Berne, de la ligne Brienz-Alpnach par le Brunig. Et puisse cette œuvre nationale être pour le canton de Berne, d'un succès heureux, et pour l'Oberland le point de départ d'une nouvelle ère de prospérité. (*Bravos.*)

Präsident. Herr Boivin erklärt soeben, er stelle keinen Antrag auf Nichteintreten, sondern werde bei der Spezialberathung einen bezüglichen Antrag einbringen.

Das Eintreten auf den Dekretsentwurf ist nicht bestritten und somit zum Beschluss erhoben.

Dürrenmatt. Ich stelle den Antrag, hier eine Unterbrechung eintreten zu lassen und die artikelweise Berathung in einer Nachmittagssitzung vorzunehmen.

Aus der Mitte des Rethes wird Fortsetzung der Sitzung gewünscht.

Abstimmung.

Für Abbrechen Minderheit.

Der Grosse Rath geht nun zur artikelweisen Berathung des von der Regierung vorgelegten Beschlussesentwurfes (Beilagen zum Tagblatt Nr. 27) über.

Art. 1.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Brünigbahn soll in Brienz beginnen und über Meiringen an den Vierwaldstättersee gehen, eventuell bis Luzern. Es ist dies ungefähr die gleiche Linie, wie sie im Volksbeschluss vom Jahr 1875 vorgesehen war.

Die bereits viel und oft aufgeworfene Frage, wo die Bahn bei Brienz beginnen solle, ob in Kienholz oder in Brienz (Tracht), ist im vorliegenden Dekret nicht definitiv entschieden und zwar deshalb nicht, weil man sich den Entscheid über diese Frage noch vorbehalten und abhängig machen wollte von der Stellung, welche die Ortschaft Brienz gegenüber der ausführenden Gesellschaft einnehmen wird, wenn es sich darum handelt, das Terrain zwischen Brienz und Kienholz zu erwerben. Seitens der Regierung und der Jurabahngesellschaft ist der gute Wille vorhanden, die Station nach Brienz (Tracht) zu verlegen, da dies die natürliche und richtigste Lage ist, und es ist denn auch den Brienzern diese Zuschreibung gegeben worden. Es wäre indess doch unklug, wenn man schon jetzt einen bestimmten Ort als Platz der Station bezeichnete, da man dadurch in Bezug auf die Expropriationen den Brienzern das Messer völlig in die Hand geben würde. Die Leute könnten es in Brienz wahrscheinlich auch so haben wie anderswo, so dass sie, wenn ihnen die Station bestimmt für Tracht zugesichert wäre, für das Terrain von Tracht nach Kienholz möglichst hohe Preise fordern würden. Es fand übrigens bereits vor einigen Tagen eine Konferenz zwischen Abgeordneten von Brienz und der Jurabahndirektion statt, und ich denke, es werde dabei wohl eine Verständigung erzielt worden sein. Rathsam ist es aber auf jeden Fall, den Brienzern nicht das Heft und die Klinge in die Hand zu geben, sondern sich einen sicheren Boden vorzubehalten. Dabei wird man immerhin dem billigen Verlangen der Brienzern nachkommen, falls das, was für das Terrain von Tracht nach Kienholz verlangt wird, nicht über eine vernünftige Summe hinausgeht.

Was den Endpunkt der Linie anbetrifft, so wird vorläufig bis Alpnachstad gebaut. Später wird voraussichtlich die Bahn bis Luzern fortgesetzt werden, doch haben wir uns heute damit noch nicht zu befassen.

Ueber die Höhe der Subventionssumme will ich kein Wort mehr verlieren. Ich habe Ihnen bereits eingangs mitgetheilt, dass die Regierung an der Summe von Fr. 450,000 festhält, und wird es am Grossen Rathe sein, hierüber zu entscheiden.

Es wird ferner in Art. 1 verlangt, dass der übrige Theil des Aktienkapitals im Betrage von Fr. 350,000 von den Gemeinden der beteiligten Landesgegend oder andern soliden Interessenten übernommen werde. Im ursprünglichen Entwurf war noch beigefügt, dass die Aktienzeichnungen von Privatpersonen durch die Gemeinden zu garantiren seien. Auf ein Gesuch von Vertretern der Gemeinden und des Brünigbahncorates hat man nun von dieser Bestimmung abstrahirt, indem dargethan werden konnte, dass dadurch die Aktienzeichnungen bedeutend erschwert würden. Man verlangt daher nur, dass die Aktienzeichner solide Leute seien, welche die gezeichneten Beiträge dann auch

wirklich einzahlen können. Die Gesellschaft wird somit an Hand dieser Vorschrift in der Lage sein, sich vor Verlusten bewahren zu können.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Spezialkommission. Die Kommission ist bezüglich der Höhe der Subventionssumme nicht ganz der gleichen Ansicht, wie die Regierung. Der Unterschied in der Grösse der beantragten Summe ist aber so klein, dass es sich fast nicht der Mühe lohnt, sich bei der Sache lange aufzuhalten.

Was vorerst die Frage anbetrifft, ob hier genauer bestimmt werden sollte, dass die Bahn nicht in Kienholz, sondern in Brienz (Tracht) zu beginnen habe, so ist die Kommission einverstanden, dass wenn eine inländische Bahngesellschaft, welche die Interessen des Kantons Bern und seiner Glieder wahren soll, die Bahn baut, kein Zweifel bestehen kann, dass die Bahn in Tracht ausmünden muss. Ohnedies wird sich wohl auch die Dampfschiffgesellschaft in diesem Sinne verwenden. Die Kommission fand aber, die in Art. 1 enthaltene Beschreibung der Linie sei diejenige, wie sie die Konzession vorsieht und es sei nicht nöthig, von vornherein eine bestimmtere Definition zu geben und allfällige Unterhandlungen abzuschneiden, obwohl man die Ueberzeugung hat, die Bahn könne nirgend anders beginnen als in Brienz selbst.

Was nun die Differenz bezüglich der Subventionssumme anbetrifft, so ist Ihnen bekannt, dass nach einem früheren Beschluss die Geneigtheit ausgesprochen wurde, für die Brünigbahn von Seite des Staates $2\frac{1}{2}$ Millionen zu leisten. Heute sind wir nun in der glücklichen Lage, statt der $2\frac{1}{2}$ Millionen nicht einmal eine halbe Million opfern zu müssen, gleichwohl aber die Sache in rechten Händen zu wissen. Ferner hat die Kommission gefunden, es seien während der Zeit, wo die Brünigbahnfrage geruht hat, Katastrophen über das Oberland hereingebrochen, welche wohl etwas berücksichtigt werden dürfen. Wenn die Kommission nun eine um 25,000 Fr. höhere Subvention beantragt, als die Regierung, so geschieht es übrigens nicht nur wegen dieser 25,000 Fr., sondern die Kommission möchte damit dem Oberland zeigen, dass es dem Grossen Rathe daran gelegen ist, dasselbe zu unterstützen, soweit es möglich ist, und dass man alles thut, um ihm das geben zu können, was es schon längst verlangt. Bereits im Rapport des Herrn Finanzdirektors wurde Ihnen gesagt, dass die grösste beteiligte Gemeinde, Aarmühle, ihren Sparhafen, der speziell zur Subventionirung der Brünigbahn bestimmt war, eingebüsst hat. Ist das nicht ein Moment mehr, um hier einige Rücksicht zu tragen und die höhere Subventionssumme zu beschliessen, wie es die Mehrheit der Kommission beantragt? Ich empfehle Ihnen daher deren Antrag bestens zur Annahme.

Ballif, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Wie Sie bereits wissen werden, hat sich die Staatswirtschaftskommission mit grosser Mehrheit dem Antrag der Spezialkommission, die Subventionssumme auf Fr. 475,000 zu stellen, angeschlossen. Die Gründe hiefür sind Ihnen bereits vom Herrn Berichterstatter der Kommission auseinandergesetzt worden und ich beschränke mich darauf, Ihnen diesen Antrag im Namen der Staatswirtschaftskommission zu empfehlen,

indem ich dabei ausdrücklich bemerke, dass dieser Antrag meiner persönlichen Ansicht nicht entspricht, sondern dass ich in beiden Kommissionen — sowohl in der Staatswirtschaftskommission, als in der Spezialkommission — denjenigen Anträgen beistimmte, die auf eine niedrigere Staatsbeteiligung hinzielten. In der Spezialkommission wurde, im Einklang mit dem ursprünglichen Antrag der Finanz- und der Eisenbahndirektion, der Antrag gestellt, die Beteiligung des Staates auf Fr. 400,000 zu beschränken, von der Ansicht ausgehend, es wäre das Richtigste, wenn die Aktiensumme halbiert würde, und in der Voraussetzung, es sollte dem Oberland ganz gut möglich sein, eine Aktiensumme von Fr. 400,000 übernehmen zu können. Es blieb dieser Antrag indessen in Minderheit. Ich erkläre jedoch zum voraus, dass wenn allfällig aus dem Schoosse der Versammlung ein Antrag auf Ermässigung der Subventionssumme gestellt werden sollte, ich mich persönlich diesem Antrage anschliessen würde. Zu gleicher Zeit erkläre ich aber auch, dass ich der Differenz zwischen den beantragten Subventionen keine sehr grosse Bedeutung beilege, da es sich um eine Aktienbeteiligung, nicht um eine Hingabe à fonds perdu handelt, und man annehmen darf, die Bahn werde rentabel sein.

Liechti. Ich habe bereits bei der Eintretensfrage darauf aufmerksam gemacht, dass nach meinen Begriffen die Aktienbeteiligung halbiert werden sollte. Es wurde auch von Seite der Finanzdirektion in erster Linie vorgeschlagen, vom Staat aus Fr. 400,000 zu leisten und die andern Fr. 400,000 den Gemeinden und Privaten zu überlassen. Nachdem nun aber die beiden Kommissionen — die Spezialkommission und die Staatswirtschaftskommission — von diesem Antrag abgingen, so bin ich so frei, denselben wieder aufzunehmen und Ihnen vorzuschlagen, die 800,000 Franken Aktienbeteiligung zu gleichen Theilen auf Staat und Oberland zu vertheilen.

Ich habe bereits bemerkt, dass es dem Oberland ganz gut möglich sein sollte, Fr. 400,000 aufzubringen; denn wie Herr Scheurer bemerkte, wird ja die Dampfschiffgesellschaft Fr. 175,000 beitragen. Den Rest aufzubringen, ist für das Oberland, sofern dasselbe so viel Interesse an der Erstellung der Brünigbahn hat, wie behauptet wird, doch gewiss möglich, um so mehr, da Herr Marti, der in Eisenbahnsachen eine sehr gewiegte Persönlichkeit ist und dem wir in dieser Beziehung alle Anerkennung zollen müssen, der Ansicht ist, die geleisteten Subventionen werden in kurzer Zeit verzinst werden können.

Ich glaube aus diesen Gründen, es sei billig, wenn das Oberland gleich viel leistet, wie der Staat. Es wird das auch zur Beruhigung der Bevölkerung dienen, die andernfalls vielleicht finden wird, man sollte solche Beschlüsse der Volksabstimmung unterbreiten.

Ich empfehle Ihnen meinen Antrag zur Annahme.

Hess. Nachdem der Antrag gestellt worden ist, das Oberland mit Fr. 400,000 zu belasten, erkläre ich, dass ich zu diesem Antrag stimmen werde. Ich hatte schon in der Sitzung der Staatswirtschaftskommission den festen Vorsatz, nicht über Fr. 400,000 zu gehen, liess mich dann aber herbei, zum Antrag der Regierung zu stimmen. Dabei habe ich jedoch

ausdrücklich erklärt, wenn im Grossen Rathe selbst ein Antrag auf Fr. 400,000 gestellt werde, so werde ich diesem den Vorzug geben.

Ich bin vollständig einverstanden, dass man dem Oberland helfen soll, die Brünigbahn zu bauen. Nach meinem Dafürhalten hat aber das Oberland *einzig* einen Nutzen von dieser Bahn, während die Stadt Bern und die Bern-Luzernbahn eine Einbusse erleiden werden; denn nach Erbauung der Brünigbahn können die Touristen nicht bloss rasch in's Oberland gelangen, sondern sie können auch rasch wieder in die Heimat zurückkehren. Wir haben ferner dem Oberland schon so viele und grosse Opfer gebracht, wie keinem andern Landestheil, und haben die Herren Vordner bereits ausgeführt, wie das Oberland in Bezug auf Strassenbauten begünstigt wurde. Nun will es mir scheinen, als wolle man ihm auch noch eine Eisenbahn auf dem Teller bringen und überdies noch Geld dazu geben.

Es scheint mir das Richtige, die Aktiensumme von Fr. 800,000 zu gleichen Theilen dem Staat und dem Oberland aufzulegen. Die Dampfschiffgesellschaft hat erklärt, die Hälfte der dem Oberland zufallenden Subvention zu übernehmen, in diesem Falle also Fr. 200,000, so dass den beteiligten Gemeinden und Privaten nur noch Fr. 200,000 auffallen würden, die aufzubringen für sie nicht unmöglich ist. Sie haben ja aus dem Bericht des Herrn Marti gehört, dass die Oberländer immerhin noch ziemlich Geld am Zins haben.

Es kommt mir fast so vor, als wolle man den Kanton Bern dem Oberland aufopfern. Sie finden z. B. im Oberland die schönsten Strassen. Ich habe immer zu diesen Strassenbauten gestimmt und werde es auch ferner thun; allein man soll nun im vorliegenden Falle das Oberland auch einmal in einem billigen Mass zur Beteiligung herbeiziehen. Wenn Sie nachsehen, wie sich andere Landestheile bei Eisenbahnbauten beteiligen mussten, so werden Sie finden, dass z. B. bei der Burgdorf-Langnaubahn der beteiligten Gegend $\frac{2}{3}$ der Kosten aufgelegt wurden. Das Gleiche war der Fall bei der Dachsenfelderbahn. Bei'r Langenthal-Huttwylbahn hat man der beteiligten Gegend die Hälfte zugemuthet und die Vertreter des Oberlandes haben nicht dazu gestimmt, einen Rappen mehr zu bewilligen, als im Volksbeschluss vorgesehen war. Dem Oberland nun muthet man — den Beitrag der Dampfschiffgesellschaft abgezogen — den vierundzwanzigsten Theil zu. Das ist doch wahrhaftig nicht viel und etwas noch nie Dagewesenes. Zudem ist es, wie bereits bemerkt, eine unumstössliche Thatsache — man wird mich zwar vielleicht bekämpfen — dass das Oberland *einzig* einen Nutzen von der Brünigbahn hat, während die Jurabahn den allfälligen Schaden tragen muss. Für den Schaden garantirt das Oberland nicht, und dass ein solcher auch wirklich eintreten kann, ist nicht ausgeschlossen. Ich habe ziemliches Zutrauen zu den aufgestellten Berechnungen — mehr als seinerzeit zu denjenigen der Bern-Luzernbahn, wo es mir ging, wie dem Herrn Finanzdirektor, der auch kein Zutrauen zu denselben fassen konnte — allein es können Kriegszeiten kommen oder epidemische Krankheiten auftreten, so dass die Touristen ausbleiben. Dann muss der Betrieb der Bahn gleichwohl bezahlt sein und hat die Jurabahn dann den Schaden. Man kann also nicht

bloss von einem Nutzen der Brünigbahn reden. Trotzdem aber bin ich für die Erstellung derselben; dabei soll jedoch das Oberland in richtiger Weise beteiligt werden und die Hälfte des Aktienbetrages, nämlich Fr. 400,000, übernehmen.

Ich unterstütze aus diesen Gründen den Antrag des Herrn Liechti und empfehle Ihnen denselben zur Annahme.

Michel. Ich bin so frei, mit einigen kurzen Worten den Antrag der Staatswirthschafts- und der Spezialkommission, die Subvention des Staates auf Fr. 475,000 zu stellen, zu unterstützen und mit einigen Gründen, die zwar theilweise bereits angeführt worden sind, zu begründen.

Vor allem aus bemerke ich, dass die Frage der Erstellung der Brünigbahn nicht bloss eine Frage für das engere Oberland ist; die Brünigbahn kommt auch andern Landestheilen zu gut, namentlich werden die Städte Thun und Bern Nutzen daraus ziehen. Die Stadt Bern wurde in der letzten Zeit von den Eisenbahnen völlig abgefahrene, so dass sich der Fremdenverkehr in der meisten Zeit des Jahres beinahe auf Null reduziert. Der «Conducteur», das sogenannte «rothe Büchlein», enthält z. B. nicht einmal eine besondere Seite für die Verbindungen von Basel nach der Bundesstadt. Ich glaube nun, dass mit der Errichtung der Brünigbahn der Bundesstadt wieder der ihr zukommende Rang eingeräumt werden wird. Die Frage ist somit nicht bloss eine oberländische, sondern berührt auch die Hauptstadt und überhaupt den ganzen Kanton.

Ich mache übrigens darauf aufmerksam, dass von Seite des Bernervolkes seinerzeit eine Brünigbahnsubvention von $2\frac{1}{2}$ Millionen beschlossen wurde. Wenn sich nun der Grosser Rath mit Fr. 475,000 der Verpflichtungen erledigen kann, so soll es sich dazu Glück wünschen und froh sein und nicht wegen 25,000 Franken noch lange nörgeln.

Ich mache ferner darauf aufmerksam, dass im Oberland Ausnahmszustände herrschen. Es werden nur diejenigen Klassen Aktien zeichnen können, welche vom Fremdenverkehr Nutzen ziehen. Von den Gemeinden werden hauptsächlich nur zwei Beiträge zu leisten im Falle sein, Aarmühle-Interlaken und Meiringen. Was die Privaten anbetrifft, so werden sich vorzugsweise die Fremdenetablissements in Interlaken stellen müssen. Nun leiden diese aber an den Folgen des niedergehenden Fremdenverkehrs der letzten 10 Jahre. Ich glaube es hier aussprechen zu dürfen, dass alle diese Etablissements unter der Macht der Verhältnisse sehr leiden und sich alle ohne Ausnahme in gedrückten Verhältnissen befinden. Die Angestellten der Hotels müssen schon im Frühjahr engagirt werden, die Zinsen laufen das ganze Jahr, die Fremden aber kommen nur während 14 Tagen oder 3 Wochen. Die ganze übrige Zeit aber haben die Leute in den Hotels wenig zu thun, nur dass der Hotelhalter etwa dafür sorgen muss, dass die Angestellten Zahntochter erhalten, um sich nach dem Essen die Zähne zu reinigen; denn weiter haben diese, wie bemerkt, nicht viel zu thun. — Im weitern ist zu berücksichtigen, dass in diesen Fremdenetablissements ein Kapital von circa 30 Millionen steckt. Wenn man nun bedenkt, welchen Zins dieses

Kapital erfordert und dass sich nur während 14 Tagen oder drei Wochen eine eigentliche Rendite ergibt, so wird man begreifen, dass es für die Hotelhalter schwer ist, grosse Aktiensummen zu zeichnen.

Die Gemeinden befinden sich in einer ähnlichen Lage. Das Oberhasli, bezw. die Gemeinde Meiringen, leidet unter den Folgen der Nervenfieberzeit, den Kosten der Entsumpfung und andern schweren Lasten. In Aarmühle liegt die Sache so, dass wenn die Gemeinde eine grosse Subvention übernimmt, dieselbe wieder auf die Hotelbesitzer zurückfällt. Sodann ist zu berücksichtigen, dass diese Gemeinde bei der Katastrophe der Spar- und Diskontokasse Fr. 125,000 eingebüsst hat, die hauptsächlich zur Subvention der Brünigbahn bestimmt waren.

Endlich wollen Sie in letzter Linie in Berücksichtigung ziehen, dass der Ausdruck «Subvention» nicht ganz der richtige ist; denn es handelt sich eigentlich nicht um eine Subvention, sondern um eine einfache Geldanlage. Von den Herren Berichterstattern des Regierungsrathes und der Kommissionen wurde zugegeben, dass die Brünigbahnaktien in kurzer Zeit eine schöne Rendite abwerfen werden. Es ist somit für den Staat kein Opfer, wenn er auch Fr. 475,000 gibt.

Wenn all' das Angeführte berücksichtigt wird, so glaube ich nur an die Billigkeit der Anwesenden appelliren zu müssen, um Sie zu bewegen, die grössere Subventionssumme zu erkennen.

Zum Schlusse kann ich nicht umhin, Ihnen für die noble Art und Weise, wie in der ganzen Diskussion das Oberland behandelt wurde, meine Befriedigung auszusprechen. Namentlich kann ich nicht unterlassen, Herrn Folletête und seinen Freunden für seine schönen Worte zu danken, sowie auch gegenüber der Jurabahn den tiefgefühltesten Dank des Oberlandes auszusprechen. Ich glaube wirklich, man sollte von gewisser Seite mit den Nörgeleien gegenüber der Jurabahn einmal aufhören. Der Kanton Bern darf auf dieses Etablissement stolz sein, das, nachdem man ihm bereits den Geltstag prophezeit hatte, es dazu brachte, dass seine Obligationen heute ein gesuchter Artikel auf dem Geldmarkte sind und die Jurabahn nicht nur unter den Eisenbahnen der Schweiz, sondern denjenigen von ganz Europa, eine ehrenvolle Stellung einnimmt.

Ich wiederhole: ich bin der Ansicht, der Grosser Rath solle sich auf den Standpunkt stellen, dass er sagt: Wir wollen dem Oberland nicht nur theilweise, sondern ganz helfen; wir wollen ihm zur Erstellung der Brünigbahn eine solche Subvention verabfolgen, dass der nötige Rest dann vom Oberland beigebracht werden kann, ohne dass die Privaten in übermässiger Weise in Anspruch genommen werden müssen.

Marti (Jurabahndirektor). Was die Frage anbetrifft, ob die Brünigbahn in Brienz oder in Kienholz beginnen solle, so möchte ich denn doch nicht so weit gehen wie Herr Schmid, der gesagt hat, die Bahn müsse auf alle Fälle in Brienz beginnen. Die Generalversammlung der Jurabahn wird über diesen Punkt morgen Beschluss fassen, und es wird ihr allerdings der Antrag gestellt werden, in Tracht zu beginnen, jedoch unter der Bedingung, dass Brienz dafür sorgt, dass das Land für die Strecke Tracht-

Tagblatt des Grossen Rethes. — Bulletin du Grand Conseil.

Kienholz der Jurabahn unentgeltlich zur Verfügung gestellt wird. Devisirt ist dasselbe zwar nur auf Fr. 15,000; ich habe aber das Gefühl, dass wenn die Jurabahngesellschaft es kaufen müsste, es auf vielleicht Fr. 50,000 zu stehen käme. Ich glaube übrigens, man sei auf Seite der Brienzer einig, und es werde sich mit ihnen schon eine Verständigung erzielen lassen.

Was die Höhe der Subventionssumme anbetrifft, so halte ich dafür, es wäre nicht richtig, wenn man auf Fr. 400,000 hinabginge. Man muss eben die sehr schwierige Lage des Landes in Berücksichtigung ziehen; auch mache ich auf die Art und Weise aufmerksam, wie der Staat bis jetzt bei Strassenbauten vorging. Bei diesen ist es eher angezeigt, die Gemeinden zu grossen Beiträgen zu veranlassen; bei einer Eisenbahn aber, die in manche Gemeinden keine grossen Vortheile hineinbringt, können viele Gemeinden nicht in starke Mitleidenschaft gezogen werden. Nun mache ich aber darauf aufmerksam, dass z. B. bei der Merligenstrasse, die eine Summe von Fr. 502,000 kostete, die Gemeinden nur für Fr. 81,500 belastet wurden, also für einen ganz minimen Betrag. Von den Kosten der Adelbodenstrasse im Betrage von Fr. 338,000 mussten die Gemeinden Fr. 200,000 übernehmen, wurden aber dadurch in eine sehr gedrückte Lage versetzt. Für die Strasse Hof-Guttannen hat der Staat Fr. 300,000 ausgeworfen; die Gemeinden jedoch haben nichts beigetragen. Die Strasse ist bloss 10 Fuss breit, und wenn die Grimselstrasse gebaut werden sollte, so kostet einzig das Stück bis Guttannen $\frac{1}{2}$ Million, falls nicht der Bund mit einer ganz bedeutenden Subvention beitritt.

Ich will mit diesen Beispielen zeigen, dass man jeweilen bei Bauunternehmungen nach Gutfinden gehandelt hat. Im vorliegenden Falle nun ist darauf Rücksicht zu nehmen, dass die schönen Etablissements im Oberland nicht den Hoteliers, sondern ihren Gläubigern gehören, und soll der Grosser Rath deshalb auch eine etwas höhere Subventionssumme erkennen, seien es 450 oder Fr. 475,000. Der Unterschied zwischen diesen beiden Summen ist ein so geringer, dass ich darüber kein Wort verlieren will, nur davor aber möchte ich warnen, unter Fr. 450,000 hinterzugehen. Die Subvention bildet für den Kanton Bern ja kein Opfer; denn ich glaube, die Brünigbahnaktien werden ein rentables Papier werden. Die Bemerkung des Herrn Hess, dass in Fällen, wo Krieg, Cholera oder etwas Aehnliches ausbricht, die Brünigbahn wenig oder nichts abtragen werde, ist zwar ganz richtig, allein man wird in guten Jahren etwas für solche Eventualitäten zurücklegen.

Ich stimme aus diesen Gründen in erster Linie für eine Subventionssumme von Fr. 475,000. Unter allen Umständen aber möchte ich die Versammlung bitten, nicht unter Fr. 450,000 hinunterzugehen.

Dürrenmatt. Die Regierung hat im vorliegenden Entwurf gegenüber dem ursprünglich vorgesehenen eine nicht unerhebliche Änderung getroffen, die jedoch keine Verbesserung ist. Es war nämlich im ersten Entwurf bestimmt, dass die Gemeinden für die Aktienzeichnungen der Privaten Garantie übernehmen sollen. Diese Bestimmung wurde im abgeänderten Entwurf fallen gelassen; ich begreife jedoch

nicht recht weshalb. Es heisst gegenwärtig in Art. 1 blos noch: «unter der Bedingung, dass von den Gemeinden der beteiligten Landesgegend oder von andern *soliden* Interessenten Aktien im Betrage von mindestens Fr. 350,000 übernommen werden.» Es könnte nun eine etwas kitzliche Sache sein, die Solidität der Aktienzeichner gehörig zu prüfen. Ich habe zwar das vollste Zutrauen zum Herrn Finanzdirektor, dass er dies gewissenhaft thun würde, wie er es schon vor 5 Jahren bewiesen hat, wo er den Finanzausweis der Brünigbahn mit ausserordentlicher Gewissenhaftigkeit prüfte, weit besser, als es seinerzeit mit dem Aktienregister der Ost-Westbahn der Fall war. Indessen sollte man doch im vorliegenden Fall, wo das Projekt im Begriff steht, Gestalt und Leben anzunehmen, die Aktienzeichnung für den kleinen Rest der nöthigen Summe mit etwas besseren Garantieen umgeben. Es wurden mir seinerzeit verschiedene Beispiele bekannt, wie die Leute zur Zeichnung von Aktien gedrängt wurden. Wenn nun im vorliegenden Fall eine Anzahl Zeichnungen, vielleicht für 30 oder 50,000 Fr., sich als unsolid herausstellen würden, wer müsste dann den Ausfall decken? Der Staat müsste voraussichtlich diese Aktien übernehmen und würde dadurch die festgesetzte Aktienbeteiligung überschritten.

Ich möchte deshalb den Antrag stellen, die Bestimmung des ursprünglichen regierungsräthlichen Antrags, dass die Gemeinden die Aktienzeichnungen der Privaten zu garantiren haben, stehen zu lassen.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich habe bereits in meinem Rapport über Art. 1 mitgetheilt, weshalb diese Abänderung des ursprünglichen Antrags der Regierung vorgenommen wurde. Ich bin mit Herrn Dürrenmatt vollständig einverstanden — und auch die Regierung ist es — dass eine Garantie dafür bestehen muss, dass die Privatzeichnungen auch von Werth seien; denn früher gemachte Erfahrungen, namentlich diejenigen bezüglich der seinerzeit im Oberland gemachten Zeichnungen, liefern den Beweis, dass es Leute gibt, die unbedenklich einige Aktien zeichnen, ohne sich Rechenschaft zu geben, ob sie dieselben auch werden einzahlen können. Gerade im seinerzeitigen Finanzausweis der Brünigbahn standen Summen, von welchen man sich nicht einmal zu zweifeln gestraute, dass sie je nicht erhältlich sein könnten, und doch waren kurz nachher infolge des Krachs viele dieser Zeichnungen werthlos. Es wurde deshalb vorgeschlagen, dass die Gemeinden für die privaten Aktienzeichnungen garantiren sollen, indem man glaubte, darin die beste Garantie dafür zu haben, dass nur von ganz soliden Leuten Aktien gezeichnet werden.

Allein gegen diesen Vorschlag langten Vorstellungen der beteiligten Gemeinden ein; es fanden dieselben bei den vorberathenden Kommissionen geneigtes Gehör, und es hat dann nachträglich die Regierung dem abgeänderten Antrag ebenfalls beigestimmt. Es wurde nämlich betont, dass diese Bestimmung in einzelnen Gemeinden Schwierigkeiten verursachen könnte, indem allfällige Renitenzen gegen die Garantirung stimmen und in dieser Beziehung weit mehr Macht haben würden, als wenn es sich um eine einfache Subven-

tion handle. Eine Subvention von 1—10,000 Fr. kann von einer Gemeinde durch einfache Mehrheit beschlossen werden, sofern sie nicht ein Anleihe aufnehmen will. Sobald aber eine Gemeinde eine Bürgschaft übernehmen will, muss eine Zweidrittelmehrheit vorhanden sein, was im vorliegenden Fall zu Schwierigkeiten führen könnte.

Wenn man nun auch blos sagt, dass nur die Aktienzeichnungen *solider* Interessenten angenommen werden, so haben es Staat und Jurabahnverwaltung dennoch in der Hand, unsolide Aktienzeichner zurückzuweisen. Uebrigens wird man nach kurzer Frist die Einzahlung der Aktien verlangen, und hat man das Geld einmal in der Tasche, so ist das dann die beste Garantie. Dass irgend eine Garantie vorgesehen werden muss, ist schon mit Rücksicht darauf nothwendig, damit nicht andere Unternehmungen werthlose Papiere präsentieren können, sondern dass man auch da verlangen kann, dass jemand hinter dem Namen steht, der dann auch wirklich bezahlen kann.

Dies sind die Gründe, weshalb sich die Regierung der Fassung, wie sie im abgeänderten Entwurf enthalten ist, anschloss, und empfehle ich Ihnen dieselbe zur Annahme.

Abstimmung.

1. Für eine Aktienbeteiligung von Fr. 475,000
110 Stimmen.

Für eine geringere Summe, sei es Fr. 450,000 (Antrag der Regierung) oder Fr. 400,000 (Antrag Liechti) 73 »

2. Für Art. 1 nach dem Entwurf der Regierung mit dem Unterschied, dass statt Fr. 450,000 Fr. 475,000 gesetzt wird (gegenüber dem Antrag Dürrenmatt) Mehrheit.

Art. 2.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Sinn des Art. 2 wurde bereits in allgemeinen Rapport auseinandersetzt. Die Aktien des Staates werden danach zu Lasten der laufenden Verwaltung einbezahlt und fallen dem jährlichen Budget zur Last. Im ersten Entwurf war ferner noch gesagt: «Die Einzahlung erfolgt nach gehöriger Vollendung der Bahn und Eröffnung des Betriebes bis nach Alpnach-Stad.» Diese Vorschrift kam mehr nur per Abschrift in den Artikel hinein. Sie steht nämlich im Eisenbahndekret vom Jahr 1875, sowie ähnlich auch im Dekret über die Subventionirung der Dachsenfelderbahn, hat aber im vorliegenden Falle keine Berechtigung, da man es mit einer bekannten, Zutrauen einflössenden Unternehmung zu thun hat. Im Jahr 1875 dagegen wusste man noch nicht, wer die Bahn ausführen werde.

Was die Einzahlung selbst anbetrifft, so wird sich hierüber die Regierung mit der Jarabahn verständigen.

Mit diesem Art. 2 steht auch in Zusammenhang der Art. 3 des ursprünglichen Entwurfs. Es betraf

derselbe die Verzinsung der Aktienbeteiligung, ist jedoch überflüssig, indem die Einzahlung zur richtigen Zeit — bei Beginn oder im Laufe des Baues — erfolgen und also kein Zins zu entrichten sein wird.

Ich empfehle Ihnen den Art. 2 zur Annahme.

Angenommen.

Art. 3.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Art. 3 reglirt die Stellung, die den neu zu emittirenden Aktien anzuweisen ist. Die Regierung fand, die richtigste Behandlung sei die, dass die Brünigbahn vorerst auf ihren eigenen Ertrag angewiesen werde, damit, falls sie keinen Ertrag, oder wenigstens keinen so grossen wie die Jurabahn, abwerfen sollte, die Aktionäre der Jurabahn nicht geschädigt werden. Vom Moment an aber, wo die Brünigbahnaktien eine eben so grosse Dividende abwerfen, wie die Jurabahnaktien, ist kein Grund mehr vorhanden, diese Doppelstellung beizubehalten, sondern es ist dann ein Gebot der Vereinfachung und Vereinheitlichung der Verwaltung, dass die Brünigbahnaktien denjenigen der Jurabahn gleichgestellt werden. Die Besitzer alter Jurabahnaktien werden somit keinen Grund zu Einwendungen haben; höchstens könnten sich von dem Moment an, wo die Brünigbahn mehr abwerfen würde, als die Jurabahn, die Brünigbahnaktionäre beklagen. Indessen haben sich bis jetzt in dieser Beziehung keine Stimmen erhoben. Man nimmt an, die Leute seien zufrieden, wenn die Brünigbahnaktien den gleichen Ertrag bieten, wie die Aktien der Jurabahn, und seien einverstanden, dass ein allfälliger Mehrertrag der Brünigbahn auch den Jurabahnaktionären zukommen solle mit Rücksicht auf den grossen Dienst, den die Jurabahn dem Brünigbahnunternehmen erweist.

Schmid (Burgdorf), Berichterstatter der Spezialkommission. Die Kommission ist von der in Art. 3 vorgeschlagenen Lösung der etwas schwierigen Frage der Stellung der neuen Aktien sehr befriedigt. Waren die neuen Aktien von Anfang an den alten Jurabahnaktien gleichgestellt worden, so hätte dies wahrscheinlich in der Generalversammlung der Jurabahn Opposition hervorgerufen. So wie der Art. 3 nun aber lautet, riskiren die bisherigen Aktionäre der Jurabahn durchaus nichts, indem so lange der Ertrag der Brünigbahn hinter demjenigen der Jurabahn zurückbleibt, getrennte Rechnung geführt wird. Erst wenn die Dividende der Brünigbahnaktien derjenigen der alten Jurabahnaktien gleichkommt, werden die neuen Aktien vollberechtigte Jurabahnaktien.

Die Kommission hält, wie gesagt, die vorliegende Lösung für eine sehr glückliche und empfiehlt Ihnen den Art. 3 zur Annahme.

Ballif, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die Staatswirtschaftskommission ist mit der Fassung des Art. 3 ebenfalls einverstan-

den und empfiehlt denselben zur Annahme. Auch im Schoosse der Staatswirtschaftskommission hatte man den Eindruck, die vorgeschlagene Stellung der neuen Aktien gegenüber den alten sei eine ganz glückliche Lösung der Frage. Allerdings habe ich nun seither Stimmen gehört, die sich dahin aussprachen, es sei dieser Art. 3 eigentlich etwas unlogisch; denn es habe keinen rechten Sinn, dass der Staat der Jurabahn, also einer selbständigen Gesellschaft, sage, wie die Aktienstellung zu regliren sei; es sei einzig Sache der Jurabahn, hierüber zu entscheiden. Ich will mich indessen über diese Auffassung nicht aussprechen, vielleicht dass derselben morgen in der Aktionärversammlung der Jurabahn Ausdruck gegeben wird. Ich beschränke mich darauf, Ihnen den Antrag der Regierung zur Annahme zu empfehlen.

v. *Wattenwyl* (alt-Regierungsrath). Ich stelle den Antrag, den ganzen Art. 3 zu streichen. Zur Begründung desselben muss ich kurz auf den Standpunkt zurückkommen, den ich überhaupt in der vorliegenden Frage einnahm und noch heute einnehme.

Herr Jurabahndirektor Marti ist über die Frage, ob der vorliegende Dekretsentwurf der Volksabstimmung zu unterbreiten sei, sehr rasch hinweggegangen. Er bemerkte, dass man seinerzeit bei'r Subventionierung der Jurabahn nicht an das Volk appellirt habe und es wäre unbillig, wenn man nun wegen einer verhältnissmässig so kleinen Summe das Volk anfragen wollte. Anderseits berief sich Herr Marti darauf, dass der Grosser Rath kompetent sei, eine Subvention bis auf Fr. 500,000 zu beschliessen. Ich denke, es habe sich jeder von Ihnen die Frage überlegt, ob es eigentlich erlaubt sei, ohne das Volk anzufragen, in der Weise vorzugehen, wie es heute beantragt wird. Ich stellte mir diese Frage namentlich deshalb, weil sich meiner Ansicht nach seit 1881 das Verhältniss der Jurabahn zum Staat geändert hat. Im Jahr 1881 wurde nämlich für die richtige Verzinsung und Rückzahlung der Anleihen der Jurabahn Garantie geleistet und das Volk hat diese Garantieverpflichtung gutgeheissen. Ich erinnere mich noch ganz gut an die Diskussion, die über diese Frage im Regierungsrath herrschte. Wir gingen nicht leichtfertig über dieselbe weg, sondern gaben uns Rechenschaft, zu was für schweren Folgen und Verlegenheiten diese Garantieverpflichtung vielleicht später führen könnte.

Heute haben wir es nun allerdings mit einer kleinen Subventionssumme zu thun, und es ist sehr wahrscheinlich, dass der Staat dabei nichts zu riskiren hat. Trotzdem aber kann ich es ganz gut begreifen, wenn man sich auf den Standpunkt stellt, dass man sagt: Jede neue Verpflichtung, welche die Jurabahn eingeht, ist für den Staat eine neue Last und kann nicht durch einfachen Grossrathsbeschluss beschlossen, sondern muss der Volksabstimmung unterstellt werden.

Auf diesen Standpunkt kann man sich, wie gesagt, stellen. Ich stimmte indessen doch für Eintreten auf den Beschlussesentwurf, und warum? Ich fand, man könne auch den Standpunkt einnehmen, dass man sagt: Wenn die Jurabahn über die Verpflichtungen, für welche der Staat Garantie leistete, hinausgeht, so bildet dies eine *neue Thätigkeit* der Gesellschaft,

die den Staat als solchen nichts angeht. Herr Marti hat diese Ansicht auch berührt, indem er sagte, wenn man nicht wünsche, dass die Jurabahn den Bau der Brünigbahn ausführe, so brauche man bloss der Regierung Weisung zu geben, wie sie sich morgen in der Aktionärversammlung zu verhalten habe; denn die Aktionärversammlung habe morgen bezüglich der Brünigbahn immer noch freie Hand. Ich wiederhole, dass ich auch für das Eintreten auf den Beschlusseentwurf stimmte, weil ich annehme, wir haben es heute mit einer *neuen Thätigkeit* der Jurabahn zu thun.

Ich gehe nun weiter und sage: die Jurabahn ist bei dieser neuen Thätigkeit vollständig frei und der Staat kann sich durch eine Vertretung nur insoweit einmischen, als es durch Gesetz und Reglemente vorgeschrieben ist, und in dem Sinn natürlich, dass wenn gewisse Opfer verlangt werden, dies vor den Grossen Rath und eventuell vor das Volk gebracht werden muss.

Nun finde ich aber, dass in diesem Fall der vorliegende Art. 3 durchaus inkonsistent ist. Er sagt: «Die von der Jura-Bern-Luzern-Bahngesellschaft für den Bau der Brünigbahn zu emittirenden neuen Aktien werden bezüglich ihrer Dividende vorläufig auf den Reinertrag dieser Bahn angewiesen, und ist zu dem Ende über die Einnahmen und Ausgaben derselben gesonderte Rechnung zu führen.» Mit diesem Passus bin ich vollständig einverstanden. Wenn es dann aber weiter heisst: «Sobald die Dividende der Brünigbahnaktien derjenigen der alten Jurabahnaktien gleichkommt, hört diese Sonderstellung auf und stehen die für die Brünigbahn emittirten Aktien den übrigen Aktien der Jura-Bern-Luzern-Bahn gleich,» so glaube ich, der Grosse Rath ginge mit einer solchen Bestimmung viel zu weit. Er hat nicht das Recht, sich in dieser Weise auszusprechen. Der Grosse Rath oder der Regierungsrath kann allfällige der Vertretung in der Aktionärversammlung eine dahingehende Weisung ertheilen und da ja der Staat die Mehrheit der Aktien auf sich vereinigt, so wird es nicht schwer halten, eine ähnliche Bestimmung wie die in Art. 3 enthaltene in der Aktionärversammlung beschliessen zu lassen. Der Grosse Rath jedoch kann nach meinem Dafürhalten keine solche Detailbestimmung aufstellen.

Sodann aber halte ich die Bestimmung für unlogisch, dass vom Tage an, wo die Brünigbahnaktien *zufällig* den gleichen Ertrag abwerfen, wie die Jurabahnaktien, eine völlige Verschmelzung der Rechnungsführung eintreten soll, so dass man nicht mehr weiss, was die unter Staatsgarantie stehenden Theile abwerfen und was die Brünigbahn. Es sollte diese Frage der Verschmelzung heute noch eine offene bleiben.

Der Grund zur Aufnahme dieses Art. 3 in den Beschlusseentwurf besteht darin, dass er eine Beruhigung für die gegenwärtigen Aktionäre der Jurabahn bilden soll. Allein ich glaube, es werde dieser Artikel mehr zur Beunruhigung dienen, indem die Aktionäre darin eine Einmischung des Staates in die Geschäfte der Gesellschaft erblicken werden, die sie sich nicht gerne gefallen lassen, und ich würde mich nicht wundern, wenn in der Aktionärversammlung gegen diesen Artikel protestirt würde als ein Beschluss, der dem Grossen Rathe nicht zukomme. Natürlich steht es dem Grossen Rathe frei, seine Beteiligung an die

von ihm für nöthig erachteten Bedingungen zu knüpfen, es sollen aber nicht Bedingungen sein, die unpraktisch sind und vielleicht nur zu Verwicklungen führen, auch für den Kanton Bern absolut keinen Werth haben.

Ich hätte noch einiges anderes anzubringen, namentlich hätte ich gegenüber Herrn Jurabahndirektor Marti noch einige Bemerkungen zu machen. Da aber die Zeit bereits sehr vorgeschritten ist, so will ich Sie nicht länger aufhalten. Ich beantrage, den Art. 3 zu streichen; eventuell stelle ich den Antrag, es sei wenigstens der letzte Satz des Artikels wegzulassen. Ich will mit diesem Antrag durchaus nicht dem Unternehmen entgegentreten. Ich habe vorhin zum höhern Beitrag gestimmt und hätte mich unter Umständen auch dazu verstehen können, noch höher zu gehen. Allein ich möchte nicht etwas beschliessen helfen, wozu wir nicht berechtigt sind und das durchaus nicht angezeigt ist. Ich gehe dabei von dem Grundsatz aus, dass seit dem Jahre 1881 das Verhältniss zwischen Staat und Jurabahn ein ganz anderes ist, als früher, indem, wenn wir heute beschliessen, vorzugehen ohne das Volk anzufragen, damit die Staatsgarantie für die Brünigbahn dahinfällt; es sollten deshalb auch die beiden Linien so weit möglich auseinander gehalten werden.

Marti (Jurabahndirektor). Nur eine kurze Bemerkung! Ich habe mich vorhin betreffs der Volksabstimmung klar ausgesprochen. Ich halte dafür, der vorliegende Beschlusseentwurf könne gar nicht vor das Volk gebracht werden. Die Verfassung sagt in § 6: «Die politischen Versammlungen stimmen ab: 4) über diejenigen Gegenstände, welche ihnen durch Gesetze zur Entscheidung übertragen werden.» Nun sagt das Ausführungsgesetz vom Jahr 1869 in § 2 ausdrücklich: «Ebenso sind dem Volksentscheid zu unterstellen diejenigen Beschlüsse des Grossen Rethes, welche eine Gesammtausgabe für den gleichen Gegenstand von *wenigstens* Fr. 500,000 zur Folge haben.» Wenn ich nun etwas von Logik verstehe, so geht aus dieser Bestimmung hervor, dass wenn es sich um Ausgaben unter Fr. 500,000 handelt, diese dem Volksentscheid nicht unterstellt werden dürfen, dieselben aber vor das Referendum gebracht werden müssen, wenn sie die Summe von Fr. 500,000 übersteigen. Was gäbe das für eine Wirthschaft, wenn es einer beliebigen Fraktion im Grossen Rathe freistehen würde, jede Kleinigkeit vor das Volk zu bringen! Der Grosse Rath könnte ja für keine Strasse mehr von sich aus 10 oder 100,000 Fr. ausgeben! Wo die Kompetenzen ausgeschieden sind, besteht meiner Ansicht nach nicht nur das Recht, sondern die Pflicht, sich demgemäß zu verhalten.

Es wird sodann stets geltend gemacht, dass der Staat als grösster Aktionär der Jurabahn sich außer mit der direkten Subvention auch noch indirekt an der Brünigbahn beteilige. Ich wiederhole, dass die Jurabahn von der Staatsverwaltung absolut unabhängig ist. Der Staat wählt die Verwaltung der Jurabahn nicht; er hat nur das Recht zur Wahl einiger Mitglieder und hat die Mehrheit in der Aktionärversammlung. In formeller Beziehung aber ist die Jurabahn eine völlig selbständige Anstalt. Allein selbst Staatsanstalten kann man nicht so behandeln, wie

man heute die Jurabahngesellschaft behandeln möchte. Die Kantonalbank und die Hypothekarkasse machen auch Geschäfte, welche die Summe von Fr. 500,000 übersteigen. Die Kantonalbank betheiligt sich z. B. an der Emission eines Eisenbahnanleihens — man hat sie früher deswegen getadelt; jetzt wünscht man es vielleicht, dass sie es thue — so übernahm sie vom Jurabahnanleihen 22 Millionen. Allein keinem Menschen kommt es in den Sinn, wenn die Kantonalbank ein Geschäft im Betrage von ein oder zwei Millionen machen will, zu verlangen, dass das Berner Volk zuerst darüber abstimmen müsse.

Entweder Sie betrauen die Jurabahn mit der Ausführung der Brünigbahn, oder aber Sie beauftragen die Regierung, morgen in der Aktionärversammlung gegen die Uebernahme des Baues zu stimmen: auders kommen Sie aus dem Dilemma nicht heraus.

Der Art. 3 hat zwei Seiten. In formeller Beziehung hat Herr v. Wattenwyl zugestanden, dass der Grosse Rath das Recht habe, Bedingungen festzusetzen, unter welchen er seine Subvention verabfolge, und z. B. zu sagen, dass die neuen Aktien vorläufig auf den Ertrag der Brünigbahn angewiesen seien und dass gesonderte Rechnung zu führen sei. Allein ebenso gut kann er noch die weitere Bedingung aufstellen, dass die Sonderstellung aufhöre, sobald der Ertrag der Brünigbahn denjenigen der Jurabahn erreiche. Wenn die Jurabahn diese Bedingung dann nicht annehmen will, so fällt das Projekt eben in's Wasser. Der Staat kann morgen in der Aktionärversammlung immer noch thun, was er will; ich denke aber, er werde nichts anderes wollen, als was wir heute hier beschliessen.

In materieller Beziehung möchte ich Ihnen noch sagen, weshalb hauptsächlich man den Art. 3 aufnahm. Ohne die hier vorgeschlagene Lösung müsste der morgigen Aktionärversammlung beantragt werden, den Brünigbahnaktien einen zweiten Rang zu geben, so dass sie erst an die Reihe kämen, wenn die alten Jurabahnaktien ihre 3½ % bezogen hätten. Sie wären also Nachgangsaktien und hätten infolge dessen einen geringern Kurswerth. Wir meinten es aber mit dem Staat gut und sagten: wir wollen die Brünigbahnaktien nicht in den zweiten Rang stellen, sondern in den gleichen Rang, wie die alten Jurabahnaktien; damit sich aber die Aktionäre einverstanden erklären und sich nicht in der Generalversammlung allfällig eine unerquickliche Diskussion entwickelt, wollen wir die Brünigbahnaktien zunächst auf den Ertrag der Brünigbahn anweisen. Sollte aber mit der Zeit die Brünigbahn mehr abwerfen, als die Jurabahn, so hören wir dann mit der Sonderstellung auf; denn es ist nicht mehr als billig, dass die Jurabahn auch einen Genuss vom höhern Ertrag der Brünigbahn hat.

Es waren also ausschliesslich praktische Gründe, welche hier massgebend waren, und muss man hinter diesem Artikel nicht etwas suchen, was gar nicht dahinter ist. Die Frage wurde so gelöst, wie es im Interesse des Staates liegt. Wollen Sie nach dem Vorschlag des Herrn v. Wattenwyl den Art. 3 streichen, so ist dies natürlich der Jurabahn ganz gleich; sie wird dann morgen handeln, wie sie es für gut findet. Indessen ist Gefahr vorhanden, dass sie dann nicht das thut, was Sie wünschen, währenddem wenn Sie

sagen: wir erlauben der Jurabahn den Bau der Brünigbahn nur unter den und den Bedingungen, so müssen die Aktionäre darauf eintreten und werden morgen wie Schafe Ja sagen und den Bedingungen des Staates sich fügen.

v. Wattenwyl (alt-Regierungsrath) zieht seinen Antrag zurück.

Art. 3 wird unverändert angenommen.

Art. 4.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Der festgesetzte Endtermin der Betheiligungszusage (Ende 1886) ist kein sehr langer, um alles das in Ordnung zu bringen, was in Ordnung gebracht werden muss — Konzessionsfrage, Aktienzeichnungen, Beschlussfassung der Aktionärversammlung der Jurabahn — indessen ist er doch genügend. Es kann bis Ende dieses Jahres alles Nötige geschehen, namentlich können noch in der Bundesversammlung im November oder Dezember die nötigen Beschlussfassungen betreffend Uebertragung der Konzession erfolgen. Auf der andern Seite muss die Jurabahn wissen woran sie ist, damit sie ihre Vorbereitungen zu treffen vermag und weiss, ob sie mit der Ausführung auf 1. Januar 1887 beginnen und die gegenwärtig günstigen Konjunkturen benutzen kann. Es ist also von Vortheil, die Angelegenheit bald zu Ende zu bringen; auf der andern Seite aber ist die Frist lang genug, um alle nötigen Vorkehren treffen zu können.

Angenommen.

Art. 5.

Dürrenmatt. Es ist zwar etwas gefährlich — es hat vorhin bereits etwas gedonnert — aber gleichwohl erlaube ich mir, den Antrag zu stellen, es sei der Art. 5 zu streichen und an dessen Stelle zu sagen, der vorliegende Beschlusseentwurf sei dem Referendum zu unterstellen und trete nach seiner Annahme durch das Volk in Kraft.

Man hat allerdings vorläufig nur eine kleine direkte Betheiligung des Staates beschlossen, nämlich Fr. 475,000. Es gemahnt mich diese Ziffer beinahe an einen Kniff, wie er bei den Hebräern hie und da vorkommt in ihren Bazars. Sie schreiben an ihre Waaren nicht einen Preis von 1, 2, 3 oder 5 Fr. an, sondern da steht immer: Preis, 95 Rp. oder 1 Fr. 95 Rp., oder 2 Fr. 95 Rp. u. s. w., nur damit es nicht heisst, der Preis betrage rund 1, 2 oder 3 Fr. u. s. w. Etwas Aehnliches haben wir heute gethan. Es macht wie ich glaube allgemein den Eindruck,

man sei mit der Subvention von Fr. 475,000 etwas zu nah an die grossräthliche Kompetenz hinangegangen. Wenn man noch alle Kosten hinzurechnen würde, welche die Brünigbahn bis heute dem Staate verursacht hat — die Kosten der heutigen Grossratsversammlung (Heiterkeit), die Expertenkosten u. s. w. — so käme man vielleicht über Fr. 500,000. Man ist also in dieser Sache gegenüber dem Bernervolk nicht ganz aufrechtig. Es scheint mir, man habe vor demselben eine ganz unbegründete Furcht. Allein was wollen Sie das Bernervolk fürchten? Es hat ja bis jetzt in Eisenbahnfragen so brav gestimmt; dürfen Sie es diesmal nicht auch noch wagen, ihm den vorliegenden Beschluss zu unterbreiten?

Neben der Aktienbeteiligung des Staates fällt bei der vorliegenden Frage übrigens noch etwas anderes in's Gewicht. Wir sehen heute erst den Kopf des Wesens, das wir geschaffen; den grossen Schwanz aber sehen wir noch nicht. Wir wissen noch nicht, was alles an dem Anleihen von 4 Millionen hängen wird, das die Jurabahn, welcher der Kanton Bern für den Betrag von 33 Millionen Bürgen ist, aufnehmen wird. Wir wissen trotz aller Berechnungen und trotz aller der angerufenen Autoritäten — die sich übrigens mitunter auch etwa gegenseitig anrufen — nicht, was das Schlussresultat sein wird und ob später nicht noch andere Verpflichtungen eingegangen werden müssen. Ich erinnere daran, dass der Grosse Rath am 2. Hornung 1867 im Jurabahndekret beschloss: «Ausser der in Art. 2 festgesetzten Subvention von Fr. 6,950,000 gibt der Staat keine weiteren Leistungen an Geld oder Geldeswerth für die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes, auch soll der Staat an Baugesellschaften oder Aktiengesellschaften, als solchen, keine Vorschüsse machen und keine Zinsengarantie für dieselben übernehmen.» Das war auch so ein Kopf eines Beschlusses, auf welchen nachher der Schwanz kam in Form der Vorschussmillion und der Zinsengarantie für das 33-Millionenanleihen, trotzdem der Grosse Rath beschlossen hatte, es solle nie eine Zinsengarantie ausgesprochen werden. Aehnlich kann es auch diesmal gehen und finde ich angesichts dieser finanziellen Tragweite wirklich nicht den Muth, zu dem vorliegenden Beschlussesentwurf zu stimmen, ohne dass er dem Volk zur Genehmigung vorgelegt wird.

Ich bin übrigens ganz erstaunt, dass man sogar die verfassungsmässige Berechtigung bestreiten will, den vorliegenden Beschluss dem Referendum zu unterstellen. Wenn das die grösste Verfassungs- und Gesetzesüberschreitung ist, die der Grosse Rath sich erlaubt, dass er dem Volke einmal zu viel Kompetenz einräumt, dann können wir mit ruhigem Gewissen heimkehren. Ich glaube aber, die gesetzliche Berechtigung, den heutigen Beschluss dem Referendum zu unterstellen, sei gar nicht zu bestreiten. Es ist im Finanzgesetz bestimmt, dass keine Verminderung des Stammvermögens in seinem Gesamtkapital vorgenommen werden darf ohne Zustimmung des Volkes. Wenn mir nun jemand beweisen kann — aber ganz unantastbar, nicht bloss mit Autoritäten und algebraischen Formeln — dass der heutige Beschluss niemals eine Verminderung des Staatsvermögens zur Folge haben wird, dann gebe ich mich geschlagen. Allein dieser Beweis ist zur Stunde nicht zu leisten! Ich

frage: Hat man nicht anno 1878, als Herr Ott die Majorationen für die Luzernbahn aufstellte, gesagt, das sei die grösste Autorität und es sei unmöglich, dass die aufgestellten Berechnungen nicht richtig seien? Hat man nicht noch bei jeder Rentabilitätsberechnung behauptet, das sei das Genaueste, Ge-wissenhafteste und Pünktlichste, was man machen könne? Diese Behauptung ist noch jedesmal aufgestellt worden, und wenn das Volk endlich misstrauisch geworden ist, so sind die nachherigen Misserfolge daran Schuld.

Sie haben vorhin den Antrag, für die Aktienzeichnungen Privater Gemeindegarantie zu verlangen, zurückgewiesen, und man hat dies damit begründet, es könnte wiederhaarige Gemeinden geben, welche die Aktiengarantie nicht übernehmen wollten, da sich die nötige $\frac{2}{3}$ -Mehrheit nicht finden würde. Es ist möglich, dass dem so ist. Allein es ist mir diese Befürchtung ein Beweis, dass die Brünigbahn für das Oberland kein so allgemein gefühltes Bedürfniss ist, wie behauptet wird. Ich kenne das Oberland auch etwas und habe viele Bekannte dort, Schmiede, Sattler, Krämer u. s. w., und diese sagen: Behüt' uns Gott vor der Brünigbahn; das ist etwas für einzelne grosse Besitzer, wir kleineren Leute wollen nichts von derselben wissen. Es würde sich sogar fragen, wenn es zu einer Abstimmung käme, ob das Oberland die Subvention beschliessen würde.

Da die Zeit schon sehr vorgerückt ist, so will ich Sie nicht länger aufhalten, erkläre aber, dass ich, wenn der heutige Beschluss dem Volke nicht unterbreitet wird, nicht zu demselben stimmen kann. Ich stelle deshalb den Antrag, es möchte für den vorliegenden Beschlussesentwurf das Referendum beschlossen werden.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Trotz der vorgerückten Zeit sehe ich mich doch veranlasst, namens des Regierungsrathes über die Frage der Zulässigkeit einer Volksabstimmung einige Worte zu verlieren; denn es ist diese Frage sehr wichtig und soll nicht durch hierseitiges Stillschweigen Veranlassung zu dem Glauben gegeben werden, als habe sich die Regierung mit derselben nicht befasst. Es ist dies geschehen und sie kam zum Schluss, es sei gesetzlich nicht zulässig, den vorliegenden Beschluss der Volksabstimmung zu unterwerfen. Ich will dies kurz begründen.

Vor allem will ich gerne zugeben, dass der Umstand, dass die Subvention von Fr. 475,000 so nah an die grossräthliche Kompetenz streift, den Eindruck hervorrufen kann, als habe man eine Künstelei beabsichtigt und es gehe da ähnlich wie bei den Bazarbuden. (Herr Dürrenmatt hätte noch weiter gehen und sagen können, es erinnere der Beschluss an die Rechtsagentennoten. Diese weisen bekanntlich auch immer ungerade Zahlen auf — 29 Rp., 43 Rp., 1 Fr. 09 Rp. — um den Eindruck zu machen, wie gewissenhaft die ganze Rechnung aufgestellt sei; schliesslich bringen sie aber doch eine runde Summe heraus.)

Was aber die Sache selbst betrifft, so kann nicht massgebend sein, ob es dem einzelnen Grossrath oder Bürger bequemer erscheint, seine Verantwortlichkeit durch das Mittel einer Volksabstimmung von sich

abzuwälzen. Man kann aus Gewissenhaftigkeit und Verantwortlichkeitsgefühl oder als überzeugungstreuer Demokrat eine Volksabstimmung wünschen; allein solche Liebhabereien entscheiden nicht, sondern Gesetz und Verfassung, und es fragt sich, was wir in dieser Beziehung für Vorschriften haben.

Nun wissen Sie, dass bis zur Annahme des Referendumsgesetzes vom Jahr 1869 der Grosser Rath die oberste, einzig entscheidende Behörde war. Der Grosser Rath beschloss alles, und deshalb konnte er auch die vielen Millionen für die Jurabahn beschliessen, ohne dass die Sache vor das Volk kam. Ein bezügliches Dekret fällt sogar noch in's Jahr 1873, und man hätte damals mit viel grösserem Recht als heute eine Volksabstimmung verlangen können.

Im Jahr 1869 kam dann das Referendumsgesetz und in demselben ist genau bestimmt, was der Volksabstimmung unterstellt werden solle und könne. Wir sind kein Plebiscitstaat, wo man nach Gutdünken jede beliebige Frage dem Volke vorlegen kann. Wir fragen nicht das Volk an, was es wolle, sondern legen ihm Beschlüsse zur Annahme oder Verwerfung vor; die Volksanfrage oder das Plebiscit aber kennen wir, wie gesagt, nicht, sondern sind ein Referendumstaat.

Nun sollen dem Volke in erster Linie vorgelegt werden alle Gesetze. Dass es sich im vorliegenden Falle aber nicht um ein Gesetz handelt, darüber wird wohl kein Zweifel existiren. Ferner sollen der Volksabstimmung unterliegen alle Beschlüsse des Grossen Rethes, die eine Gesammtausgabe für den gleichen Gegenstand von wenigstens Fr. 500,000 zur Folge haben. Dass wir es im vorliegenden Falle mit einer geringern Summe zu thun haben, die Sache also ans diesem Grunde dem Volke nicht vorgelegt werden soll, damit wird wiederum jedermann einverstanden sein. Dem Volke sollte ferner vorgelegt werden der vierjährige Voranschlag, sowie jedes Anleihen im Betrage von 500,000 und mehr Franken. Diese letztere Bestimmung wurde dann dahin abgeändert, dass dem Volke überhaupt jedes feste Anleihen vorgelegt werden soll. Um ein Anleihen handelt es sich nun aber im vorliegenden Falle wiederum nicht, indem die Subventionssumme aus der laufenden Verwaltung bestritten und eine Vermehrung der Staatsschuld vermieden werden soll.

Nun sagt zwar Herr Dürrenmatt, man solle ihm beweisen, dass der vorliegende Beschluss keine Verminderung des Staatsvermögens zur Folge habe. Das beweisen kann niemand. Es ist überhaupt schwierig, etwas Negatives zu beweisen, zu beweisen, dass das und das nicht eintreten werde. Die Aufgabe wird also richtiger umgekehrt gestellt: man beweise, dass durch den vorliegenden Beschluss eine Verminderung des Staatsvermögens eintritt! Allein auch das kann man nicht beweisen; vielmehr kann durch den Art. 2 der Gegenbeweis geleistet werden, indem dort gesagt ist, dass die Subventionssumme aus der laufenden Verwaltung entnommen wird, dieselbe also nicht zu einer Vermögensverminderung führen kann.

Sie sehen also, dass kein Grund vorhanden ist, der uns erlauben würde, die Angelegenheit vor das Volk zu bringen. Man kann allerdings sagen, der Staat übernehme dadurch, dass er die Jurabahn ermächtigt, den Bau und Betrieb der Brünigbahn zu

übernehmen, eine neue Verpflichtung. Herr Boivin bemerkte, die Jurabahn sei identisch mit einer Staatsbahn. In gewissem Sinn ist dies allerdings richtig; denn materiell fallen die Interessen von Staat und Jurabahn zusammen, indem der Staat an derselben mit 19 Millionen betheiligt und für ein Obligationenkapital von 33 Millionen Bürge ist. Die materiellen Interessen von Staat und Jurabahn sind daher allerdings zu einem guten Theil identisch. Allein dies entscheidet die vorliegende Frage nicht. Der Kanton Bern bildet mit seiner Subvention einfach einen Theil der Aktionäre der Jura-Bern-Luzern-Bahn, die auf Grund ihrer Statuten als Aktiengesellschaft organisiert ist. Allerdings kann in derselben der Staat durch seine zuständigen Organe das entscheidende Wort sprechen, da er über mehr als die Hälfte der Aktien verfügt. Wäre es bei den Vorschriften des Gesetzes über die Aktiengesellschaften verblieben, so wäre die Situation die, dass der Kanton Bern nicht über die Mehrheit verfügen würde, sondern sich von den andern Aktionären dominieren lassen müsste, während er jetzt die dominirende Stellung einnimmt, dank dem Umstand, dass nach dem eidgenössischen Eisenbahngesetz vom Jahr 1883 die Bestimmung des Gesetzes über die Aktiengesellschaften, wonach ein Aktionär höchstens $\frac{1}{5}$ sämmtlicher Stimmen zur Geltung bringen darf, gegenüber staatlichen Institutionen nicht Geltung hat. Es hat übrigens zu dieser Vorschrift gerade der Kanton Bern und seine Jurabahn Veranlassung gegeben. Dank dieser Bestimmung also haben wir in der Aktionärversammlung der Jurabahn die Mehrheit, nicht aber infolge von Beschlüssen des Grossen Rethes oder des Volkes. Der Grosser Rath kann der Regierung Weisungen ertheilen, wie sie sich in der Aktionärversammlung zu verhalten habe, aber bestimmte Beschlüsse, die dann auch für die Aktionärversammlung verbindlich wären, kann er nicht fassen. Der Staat Bern und die Aktiengesellschaft Jura-Bern-Luzern-Bahn sind in dieser Beziehung zwei ganz verschiedene Rechtssubjekte, die auseinandergehalten werden müssen. Die Verpflichtungen bezüglich Bau und Betrieb der Brünigbahn nun werden von der Aktiengesellschaft Jura-Bern-Luzern-Bahn übernommen und nicht vom Staat, und es kann deshalb bezüglich derselben auch nicht an eine Volksabstimmung rekurriert werden.

Herr Dürrenmatt spricht ferner von den 33 Millionen, für welche der Staat Bürge sei und zu welchen nun noch 4 neue Millionen hinzukommen. In dieser Beziehung ist vorerst zu bemerken, dass der Staat für diese neu hinzutretenden 4 Millionen nicht Bürge ist. Es müsste zu dem Ende erst ein besonderer Beschluss gefasst und vom Volk genehmigt werden. Ferner ist zu bemerken, dass jene 33 Millionen infolge des Verkaufs des Jura industriel um 4 Millionen reduziert wurden; es soll nun einfach das Gründungskapital wieder auf seine frühere Höhe gebracht werden. Das Obligationenkapital wird also nicht vergrössert, so dass auch in dieser Beziehung jeder Grund zu Befürchtungen dahinfällt.

Dies ist die Situation, wie sie von Seite der Regierung aufgefasst wird! Sie hält dafür, es sei im vorliegenden Fall eine Volksabstimmung gesetzlich nicht zulässig, indem nur das vor das Volk gebracht werden darf, was laut Gesetz vor dasselbe gehört.

(24. August 1886.)

Laut der Verfassung darf der Grossen Rath seine Kompetenzen nicht an jemand anders abtreten; er darf also nicht in der Weise seine Stellung ändern, dass er auch solche Dinge vor das Volk bringt, über welche das Referendumsgesetz eine Volksabstimmung nicht verlangt.

Ich wiederhole: die Regierung ist der Ansicht, es sei weder gefordert noch konstitutionell zulässig, dass eine Frage, wie die heute vorliegende, vor das Volk gebracht werde.

Abstimmung.

Für den Antrag Dürrenmatt	4 Stimmen.
Dagegen	137 »

Beiträgen der Gemeinden. (Laut § 9 des Gesetzes der K.-B.-V. vom 30. Weinmonat 1881; Art. 16 und 19 des Dekrets vom 31. Januar 1884; § 1 Nr. 5 des Regulativs vom 18. Dezember 1884.)

Bern, den 24. August 1886.

F. Roth.
Dr. Reber.
D. Flückiger.
Aug. Weber.

Dieser Anzug wird aufgelegt und in einer späteren Session zur Behandlung gelangen.

Präsident. Ich frage an, ob man auf einzelne Artikel zurückkommen will.

Das Zurückkommen wird von keiner Seite verlangt.

Das *Präsidium* wird ermächtigt, das Protokoll der heutigen Sitzung zu genehmigen.

Es folgt nun noch über den Beschlusseentwurf als Ganzes die

Generalabstimmung.

Für Annahme	Grosse Mehrheit.
-----------------------	------------------

Präsident. Meine Herren Grossräthe! Die Geschäfte, deren Erledigung uns obgelegen hatte, sind erledigt. Unsere Sitzung war kurz, aber doch inhaltsreich.

Sie haben den *Gesetzesentwurf über die Pensionierung der Volksschullehrer und Lehrerinnen*, der einem schon lange gefühlten dringenden Bedürfniss abhelfen soll, zu Ende berathen. Er geht nun zur endgültigen Prüfung an das Volk. Möge ihm dieselbe günstig sein und er durch einen bejahenden Entscheid Gesetzeskraft erhalten.

Sie haben im weitern die seit 15 Jahren bei den Behörden hängige *Brünigbahfrage* erledigt. Die von Ihnen getroffene Lösung derselben ist eine hoherfreudliche. Sie ist hoherfreudlich, weil die langgehegten Wünsche und berechtigten Forderungen des Oberlandes auf eine Schienenverbindung mit dem Vierwaldstättersee, dem klassischen Centralpunkt des schweizerischen Fremdenverkehrs damit erfüllt worden sind und zwar so, dass der unter mancherlei Ungunst der letzten zehn Jahre leidenden beteiligten Landesgegend nur mässige Opfer auffallen.

Sie ist hoherfreudlich, weil sie stattgefunden hat in Innehaltung und Fortentwicklung unserer bernischen Eisenbahnpolitik, jener Auffassung, welche dem Staate in Sachen des mächtigen, viele gesellschaftliche und staatliche Verhältnisse wesentlich beeinflussten Verkehrsmittels der Eisenbahnen eine maßgebende eine *gebietende*, statt *gehorchende* Stellung anweist. Erleuchtete Eidgenossen wollten schon im Anfange der Fünfzigerjahre dieser Auffassung für das schweizerische Staatswesen Geltung verschaffen, leider vergeblich. Der auf eidgenössischem Boden verleugnete Gedanke hat aber auf bernischem Boden Heimstätte, Pflege, Entfaltung gefunden, Dank dem Muthe und der Weitsichtigkeit bernischer Staatsmänner, welche dem Volke in dieser Sache den rechten Weg zeigten

Präsident. Wie Sie wissen, wurde gestern von den Herren Reichel und Genossen eine Interpellation betreffend die Einführung von Gewerbegerichten eingereicht. Im Einverständniß mit den Herren Interpellanten beantrage ich Ihnen, die Behandlung dieser Interpellation auf die nächste Session zu verschieben.

Der Grossen Rath ist mit diesem Antrag einverstanden.

Es ist eingelangt folgende

Motion

Der Tit. Regierungsrath wird eingeladen, darüber Bericht zu erstatten und Anträge zu stellen, ob die Unterstützung im Feuerwehrdienste verunglückter oder infolge dessen krank gewordener Feuerwehrmänner nicht der kantonalen Brandversicherungsanstalt überbunden werden könnte, eventuell mit entsprechenden

und Dank dem Muthe und der Weitsichtigkeit des Volkes, welches den gezeigten rechten Weg in mühevollm Ringen, unter schweren Kämpfen und unter Auferlegung schwerer Opfer mit ihnen wandelte. Was eidgenössischer Staatsgedanke nicht zu werden vermochte, wurde bernischer Staatsgedanke, der Stein, den die eidgenössischen Bauleute verworfen, ist zu einem Eckstein des bernischen Staatsgebäudes geworden. Wir haben soeben beinahe mühelos eine Frucht von dem Felde geerntet, auf dem die Aussaat so mühevoll stattgefunden hat. Herr Grossrath Andreas Schmid hat Ihnen mit Recht gesagt, der heutige Beschluss sei ein Triumph der vom Staate Bern verfolgten Politik.

Die von Ihnen getroffene Lösung ist hoherfreudlich, weil sie erfolgt ist durch das einträchtige, einsichtige und wohlwollende Zusammenwirken der verschiedenen politischen Parteien und endlich ist sie hoherfreudlich, weil durch sie das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter den bernischen Staatsbürgern und den verschiedenen Landestheilen neuerdings be-thätiert und gekräftigt worden ist. Es durchdringt uns das beseligende Gefühl, dass die verschiedenen Theile unseres Landes Kinder *einer* Familie sind, in

der keines vergessen ist, sondern in der allen die gleiche helfende Liebe zu theil wird.

Ich erkläre Ihre Sitzung als geschlossen und wünsche Ihnen glückliche Heimreise.

Schluss der Sitzung und der Session

um 3 Uhr.

Für die Redaktion:

Rud. Schwarz.

