

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1906)

Rubrik: Ausserordentliche Session : Juni

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: 14.04.2026

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

Tagblatt

des

Grossen Rates des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Grossen Rates.

Bern, den 12. Juni 1906.

Herr Grossrat!

Der Unterzeichnete hat im Einverständnis mit dem Regierungsrat den Zusammentritt des Grossen Rates zu einer ausserordentlichen Session auf **Montag den 25. Juni 1906** angeordnet. Sie werden daher eingeladen, sich am genannten Tag, nachmittags 2 Uhr, auf dem Rathaus in Bern einzufinden.

Die zur Behandlung kommenden Geschäfte sind folgende:

Gesetzesentwürfe

zur ersten Beratung:

1. Streikgesetz. Bestellung einer Kommission.
2. Gesetz betreffend die gewerbliche und industrielle Ausnützung der Wasserkräfte im Kanton Bern. Bestellung einer Kommission.

3. Gesetz betreffend das Notariat. Bestellung einer Kommission.

Dekretsentwürfe:

Ausführungsdekret zum kantonalen Polizeigesetz.
Bestellung einer Kommission.

Vorträge:

Des Regierungspräsidiums:

1. Grossrats-Ersatzwahlen.
2. Volksabstimmung vom 10. Juni 1906.

Der Direktion der Justiz:

1. Expropriationen.
2. Beschwerde der Käsereigesellschaft Brügg gegen den Appellations- und Kassationshof.

Der Direktion der Polizei und der Sanität:

1. Naturalisationen.
2. Strafnachlassgesuche.

Der Direktion der Finanzen und der Domänen:

Käufe und Verkäufe von Domänen.

Der Direktion des Unterrichtswesens:

Botanisches Institut; innere Ausstattung.

Der Direktion der Bauten und der Eisenbahnen:

1. Strassen- und andere Bauten.
2. Lötschbergbahn; Genehmigung von Projekt, Finanzausweis und Statuten.

Der Direktion der Forsten:

Waldkäufe und -Verkäufe.

Der Direktion des Militärs:

Wahl von Offizieren.

Wahlen:

Des Hypothekarkassaverwalters.

Für den ersten Tag werden die Vorträge des Regierungspräsidiums und der Direktionen auf die Tagesordnung gesetzt.

Die Wahl findet Mittwoch den 27. Juni statt.

Mit Hochschätzung!

Der Grossratspräsident
Steiger.

Erste Sitzung.

Montag den 25. Juni 1906,

nachmittags 2 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Steiger.*

Der Namensaufruf verzeigt 201 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 33 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Bratschi, David, Iseli (Jegenstorf), Jacot, Marschall, Morgenthaler (Burgdorf), Mürset, Rufener, Stucki (Worb), Thöni, Trachsel (Bern), Wächli, Wysshaar; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Blanchard, Chalverat, Cithernet, Cortat, Crettez, Cueni, Elsässer, Flückiger, Girardin, Gurtner (Uetendorf), Haas, Hamberger, Henzelin, Hügli, Kisling, Ledermann, Meyer, Mosimann, Mouche, Rossé.

Tagesordnung:

Ersatzwahl in den Grossen Rat.

Zur Verlesung gelangt ein Protokollauszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates, wonach am 10. Juni 1906 im Wahlkreis St. Immer Fabrikant Fritz Mœri in St. Immer zum Mitglied des Grossen Rates gewählt worden ist.

Gegen diese Wahl ist keine Einsprache eingelangt und der Regierungsrat beantragt daher deren Validierung.

Die beantragte Validierung wird stillschweigend ausgesprochen. Darauf legen Herr Grossrat Mœri, sowie die in der letzten Session abwesenden Herren Beutler und Eckert den verfassungsmässigen Eid ab.

Ergebnis der Volksabstimmung vom 10. Juni 1906.

Zur Verlesung gelangt ein Protokollauszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates, wonach der letztere, nach Zusammenstellung der Protokolle über die Volksabstimmung vom 10. Juni 1906, beurkundet:

Das Gesetz betreffend die Strassenpolizei ist mit 37,975 gegen 15,450, also mit einem Mehr von 22,525 Stimmen angenommen worden. Die Zahl der ungültigen und leeren Stimmzettel betrug 2896. Die Zahl der am 10. Juni 1906 in kantonalen Angelegenheiten Stimmberechtigten betrug 133,528.

* * *

Nach der diesem Protokollauszug beigegebenen Zusammenstellung gestaltet sich das Abstimmungsergebnis in den einzelnen Amtsbezirken wie folgt:

Amtsbezirke.	Stimm- berechtigte.	An- nehmende.	Ver- werfende.	Leer und ungültig.
Aarberg . . .	3,748	1,212	281	68
Aarwangen . . .	5,835	1,372	969	112
Bern	22,201	5,740	1,402	183
Biel	4,993	2,084	220	37
Büren	2,417	890	216	69
Burgdorf	6,773	1,920	820	170
Courtelary . . .	5,558	1,685	705	112
Delsberg	3,807	1,002	568	115
Erlach	1,502	528	98	26
Fraubrunnen . .	3,104	941	322	101
Freibergen . . .	2,315	295	449	42
Frutigen	2,648	668	227	112
Interlaken . . .	6,679	1,495	401	145
Konolfingen . .	6,458	2,282	829	177
Uebertrag	78,038	22,114	7,507	1,469

Amtsbezirke.	Stimm- berechtigte.	An- nehmende.	Ver- werfende.	Leer und ungültig.
Uebertrag	78,038	22,114	7,507	1,469
Laufen . . .	1,793	1,050	217	94
Laupen . . .	2,074	728	210	50
Münster . . .	4,372	1,887	1,082	230
Neuenstadt . .	899	229	214	14
Nidau . . .	3,601	1,583	381	71
Oberhasli . . .	1,732	409	188	48
Pruntrut . . .	5,794	1,160	1,681	200
Saanen . . .	1,277	262	62	32
Schwarzenburg .	2,297	451	213	18
Seftigen . . .	4,323	984	480	39
Signau . . .	5,630	1,011	544	130
Ob.-Simmenthal	1,804	360	120	21
Nd.-Simmenthal	2,485	620	322	72
Thun . . .	7,953	2,198	878	125
Trachselwald .	5,618	1,616	791	151
Wangen . . .	3,838	1,210	529	126
Militär . . .	—	103	31	6
Zusammen	133,528	37,975	15,450	2,896

Bereinigung des Traktandenverzeichnisses.

Streikgesetz.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Wir beantragen Ihnen, Sie möchten zur Vorberatung des Entwurfs Streikgesetz eine Kommission von 7 Mitgliedern ernennen.

Das Bureau wird mit der Wahl einer Kommission von 7 Mitgliedern beauftragt.

Böhme. Einige 20 Mitglieder des Grossen Rates haben in der letzten Session eine Interpellation bezüglich des Erlasses eines Streikgesetzes eingereicht. Sie wurden dazu veranlasst, weil dieses Traktandum auf der Liste der ausstehenden Geschäfte nicht figurirt hatte. Nachdem die Regierung dem Rat einen bezüglichen Entwurf einbringt und heute die Ernennung einer Kommission beschlossen wurde, ist die Interpellation gegenstandslos geworden und ich ziehe, soweit ich mit den betreffenden Herren Rücksprache nehmen konnte, dieselbe zurück.

Präsident. Wird die Interpellation von einem andern Unterzeichner aufrecht erhalten? — Es ist nicht der Fall. Die Interpellation ist daher zurückgezogen und wird von dem Traktandenverzeichnis abgesetzt.

Gesetz betreffend die gewerbliche und industrielle Ausnützung der Wasserkräfte im Kanton Bern.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Auch über diese Materie ist ein Gesetzesentwurf ausgearbeitet. Zwar konnte er im Regierungsrat noch nicht zur Behandlung kommen, weil er in seinen letzten Sitzungen durch das Traktandum Lötschberg vollauf in Anspruch genommen war; doch wird die Beratung im Laufe der nächsten Zeit stattfinden können. Da der Grosse Rat erst im Herbst wieder zusammentreten wird, beantragen wir Ihnen, jetzt schon eine Kommission zu bestellen, damit sie das Geschäft rechtzeitig vorberaten und dann, wenn möglich, im Winter die erste Lesung im Grossen Rat stattfinden kann. Was die Zahl der Mitglieder anbelangt, ist es vielleicht zweckmässig, mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Traktandums eine grössere Kommission zu ernennen.

Das Bureau wird beauftragt, eine Kommission von 15 Mitgliedern zu bestellen.

Gesetz betreffend das Notariat.

M. Simonin, directeur de la justice, rapporteur du Conseil-exécutif. La Direction de la justice a préparé un projet de loi concernant le notariat.

Ce projet a été soumis dans le courant de l'année dernière à une commission d'experts, qui l'a examiné dans plusieurs séances. Une sous-commission fut chargée d'éliminer du projet les dispositions de détail dont la place était plutôt dans un décret d'exécution que dans la loi même.

Après ce travail de sélection, le projet de loi réduit à la portion congrue fut approuvé par la grande commission d'experts, puis déposé par la Direction de la justice sur le bureau du Conseil-exécutif.

Jusqu'à maintenant, le gouvernement n'a pas encore eu le temps de discuter ce projet, mais il est probable qu'il pourra le faire d'ici à l'automne prochain.

Or, comme il est à supposer que le projet subira peu de retouches de la part du Conseil-exécutif, il serait utile pour gagner du temps, que le Grand Conseil désignât déjà aujourd'hui la commission chargée de préavis sur le projet.

Les membres de cette commission en effet pourraient dès maintenant l'étudier et seraient prêts à le discuter en séance lorsqu'il serait sorti des délibérations du Conseil-exécutif.

Je vous propose en conséquence, messieurs, de faire nommer par le bureau du Grand Conseil une commission de neuf membres ou plus, suivant que vous le jugerez à propos, pour préavis sur le projet de loi concernant le notariat.

M. Weber (Porrentruy). En présence des déclarations qui viennent de nous être faites par M. le directeur de la Justice je crois qu'il serait bon de porter au moins à 11 le nombre des membres de la commission. Le canton de Berne possède deux

législations sur la matière. Ne serait-il pas nécessaire que le Jura fût représenté dans la commission d'une manière suffisante.

M. **Simonin**, directeur de la justice, rapporteur du Conseil-exécutif. Je me range à cet avis.

Das Bureau wird mit der Wahl einer Kommission von 11 Mitgliedern beauftragt.

A u s f ü h r u n g s d e k r e t z u m k a n t o n a l e n
P o l i z e i g e s e t z .

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Wie Ihnen bekannt ist, wurde das Gesetz betreffend das bernische Polizeikorps in der Volksabstimmung vom 6. Mai 1906 angenommen. Damit ist die Materie allerdings noch nicht endgültig geordnet, sondern es handelt sich nun darum, die im Gesetz niedergelegten grundsätzlichen Bestimmungen näher auszuführen. Dasselbe sieht drei Erlasse vor: Ein Ausführungsdekret des Grossen Rates, eine Verordnung des Regierungsrates und ein Dienstreglement der Polizeidirektion. Dieselben müssen bis Ende dieses Jahres von der zuständigen Behörde durchberaten und angenommen sein, da das neue Gesetz auf 1. Januar 1907 in Kraft tritt. Zuerst muss das Ausführungsdekret des Grossen Rates erlassen werden. Der bezügliche Entwurf ist von der Polizeidirektion ausgearbeitet und der Grosse Rat wird ersucht, zur Vorberatung desselben eine siebengliedrige Kommission zu bestellen.

Das Bureau wird mit der Ernennung einer Kommission von 7 Mitgliedern beauftragt.

E x p r o p r i a t i o n e n .

Auf Mittwoch angesetzt.

Beschwerde der Käserei-Gesellschaft
Brügg gegen den Appellations- und
Kassationshof.

Auf Mittwoch angesetzt.

Naturalisationen und Strafnachlass-
gesuche.

Auf Mittwoch angesetzt.

Botanischer Garten; innere Ausstattung.

Auf Mittwoch angesetzt.

S t r a s s e n - u n d a n d e r e B a u t e n .

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die in der Ihnen ausgeteilten gedruckten Vorlage enthaltenen Geschäfte können in dieser Session nicht behandelt werden. Die Staatswirtschaftskommission beabsichtigt, in einzelnen Fällen noch einen Augenschein vorzunehmen. Ueberdies machte die Aktenzirkulation sich sehr langsam, indem nach dem Beschluss der zuständigen Bundesbehörde die Akten nicht mehr von einem Mitglied dem andern zugesandt werden konnten, sondern jedesmal wieder an die Staatskanzlei zurückgelangen mussten. In neuerer Zeit können sie wieder von Mitglied zu Mitglied amtlich speidiert werden.

Dagegen wünschen wir, dass als neues Geschäft aufgenommen werde: Küchenerweiterung in der landwirtschaftlichen Schule Rüti. Dieses Geschäft ist dringlicher Natur und sollte in dieser Session behandelt werden.

Auf Mittwoch angesetzt.

Demme. Dem Grossen Rat, der 36 neue Mitglieder zählt, wurde bei Beginn der neuen Verwaltungsperiode das Verzeichnis der erheblich erklärten, aber noch unerledigten Motionen zugestellt. Nun vermisse ich auf demselben drei von mir gestellte und erheblich erklärte, aber noch nicht erledigte Motionen. Die eine ist bei der Direktion des Innern hängig und betrifft den Erlass eines Gesetzes über den unlauteren Wettbewerb. Sie wurde bereits vor sieben Jahren eingebracht und Sie wissen, wie sehr der Gewerbestand darauf dringt, dass diese Materie gesetzlich geordnet werde. Die beiden andern wurden im November 1901 gestellt und betreffen einerseits die Revision des Armenpolizeigesetzes und andererseits die Errichtung einer Anstalt für beschränkt oder gar nicht arbeitsfähige Personen, welche sich zur Aufnahme in Verpflegungsanstalten nicht eignen. Ich möchte anfragen, aus welchem Grunde diese drei Motionen, deren Erledigung mir sehr am Herzen liegt, in dem erwähnten Verzeichnis nicht aufgeführt werden.

Kunz, Regierungspräsident, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Regierungsrat hat die gegenwärtige Session als eine ausserordentliche einberufen zur Behandlung der Lötschbergbahnfrage und einiger anderer dringlicher Geschäfte. Alle Traktanden, die verschoben werden können, wurden auf die Seite gesetzt. Die Motionen des Herrn Demme haben keine Ausnahme erfahren, sondern wurden behandelt wie andere Geschäfte.

v. Steiger, Direktor des Innern. Ich betrachte die Motion des Herrn Demme betreffend das Gesetz über

den unlautern Wettbewerb als hinfällig, da der Entwurf eines Handelsgesetzes vorliegt, in welchem diese Materie behandelt wird. Der bezügliche Entwurf der Handels- und Gewerbekammer ist festgestellt und mein Nachfolger wird in der Lage sein, denselben in nicht sehr langer Zeit dem Grossen Rat vorzulegen.

Demme. Ich bin nicht ganz befriedigt. Ich reklamiere bloss wegen des Verzeichnisses der Motionen, das den Mitgliedern des Grossen Rates zugesandt worden ist; ich verlange nicht, dass die Motionen heute behandelt werden. Ich möchte nur anfragen, warum die genannten erheblich erklärten, aber nicht erledigten Motionen im Verzeichnis nicht angeführt sind. Sie sollten so gut wie die andern darin enthalten sein.

v. Steiger, Direktor des Innern. Das habe ich gerade in der Antwort gesagt. Man hat die Motion weggelassen, weil ihr bereits durch einen Gesetzesentwurf Folge gegeben ist. Wir wollen eine Motion doch nicht immer nachschleppen.

Ritschard, Direktor des Armenwesens. Gestatten Sie mir einige Bemerkungen bezüglich der beiden Motionen, welche die Armendirektion betreffen. Die Direktion des Armenwesens hat den Entwurf eines neuen Armenpolizeigesetzes eingereicht und in demselben sind die beiden Motionen des Herrn Demme berücksichtigt. Es ist ihnen also Folge gegeben und darum figurieren sie nicht mehr auf dem Verzeichnis. Im übrigen glaube ich, dass eine Motion, wenn sie eingebracht wird und der Regierungsrat erklärt, dass er mit derselben einverstanden sei, damit als solche erledigt ist und wir dann zu gewärtigen haben, ob dieser erledigten Motion Folge gegeben wird oder nicht. Doch brauchen wir hier diese Frage nicht aufzuwerfen, da, wie gesagt, den drei Motionen des Herrn Demme bereits Folge gegeben ist.

Demme. Ich bin nicht ganz befriedigt. Entweder stellt man den Mitgliedern des Grossen Rates das Verzeichnis sämtlicher erheblich erklärten, aber noch nicht erledigten Motionen zu oder dann gar keines.

Burren. Ich möchte die Mitteilungen des Herrn Demme ergänzen. Es sind noch andere Mitglieder des Rates im gleichen Fall wie er. Im vergangenen Frühjahr wurde die Motion betreffend den Staatsbeitrag an Sekundarschulbauten hier erheblich erklärt. Auch diese figuriert nicht auf dem Verzeichnis. Sie sollte aber ebenfalls aufgeführt sein und nicht etwa stillschweigend in der Versenkung verschwinden.

Nun noch eine Bemerkung zur Tagesordnung. Ich möchte Sie bitten, noch das kleine Geschäft: Staatsbeitrag an das Hallerdenkmal aufzunehmen. Dasselbe figurierte bereits auf der Traktandenliste der letzten Novembersession, konnte aber damals nicht behandelt werden, obwohl ein Antrag der Regierung vorlag. In dem Traktandenverzeichnis der spätern Sessionen war es merkwürdigerweise nicht mehr aufgeführt. Nun hat aber die Sache einige Eile, indem die Finanzierung des Denkmals bis auf den Beitrag des Staates fertig ist. Wenn das Denkmal im Jahre 1908 anlässlich des 200sten Geburtstages Hallers eingeweiht werden soll, so wäre es dem Komitee ausserordentlich erwünscht, wenn die Finanzierung definitiv abgeschlossen wer-

den könnte. Der Antrag des Regierungsrates bewegt sich in sehr bescheidenen Grenzen und wird deshalb wohl keiner Opposition begegnen und wenig zu reden geben. Ich beantrage daher, es möchte diese Angelegenheit in der gegenwärtigen Session erledigt und nicht auf die Herbstsession verschoben werden.

Präsident. Ich nehme an, der Regierungsrat werde von den Wünschen der Herren Demme und Burren Kenntnis nehmen und denselben Rechnung tragen.

Kunz, Regierungspräsident, Berichterstatter des Regierungsrates. Das Geschäft ist vom Regierungsrat behandelt und liegt bei der Staatswirtschaftskommission. Dieselbe hat es seinerzeit zurückgelegt, weil sie vorgängig erfahren wollte, ob und welchen Beitrag der Bund bewilligen werde. Nun steht nichts entgegen, dass die Staatswirtschaftskommission das Geschäft morgen behandle und dasselbe auf die Tagesordnung von Mittwoch gesetzt werde.

Freiburghaus, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Ich muss bemerken, dass das Geschäft in der gegenwärtigen Session nicht behandelt werden kann, weil es bei der Staatswirtschaftskommission noch nicht auszirkuliert hat. Die Staatswirtschaftskommission zählt zurzeit sechs neue Mitglieder und diesen muss doch Gelegenheit gegeben werden, die Akten zu studieren, bevor die Angelegenheit vor den Rat gebracht werden kann. Das Traktandum muss daher auf die Herbstsession verschoben werden.

Präsident. Beharrt Herr Burren auf seinem Antrage?

Burren. Nein.

Berner-Alpendurchstich; Genehmigung des Projektes für eine Lötschbergbahn, des Bauvertrages und des Finanzvertrages, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises,

(Siehe Nr. 12 der Beilagen.)

Präsident. Das Wort hat Herr Dürrenmatt zur Begründung eines Ordnungsantrages.

Dürrenmatt. In der letzten Session wurde beschlossen, auf den 25. Juni eine ausserordentliche Session zur Behandlung der Lötschbergbahnfrage einzuberufen. Man stellte sich damals jedenfalls vor, dass die Aktenstücke den Mitgliedern rechtzeitig zugestellt würden, so dass sie sie bis zum 25. Juni erdauern könnten. Das ist nun leider nicht der Fall gewesen. Als Mitglied der Kommission muss ich sagen, dass ich zu einem gründlichen Studium die nötige Zeit nicht hatte, und von verschiedenen Mitgliedern des Rates wurde mir erklärt, dass es ihnen nicht möglich gewesen sei, die Angelegenheit, die von enormer Wichtigkeit ist, so zu studieren, wie sie es wünschten. Ein wichtiges Aktenstück, das in französischer

Sprache abgefasst ist, gelangte erst jetzt während der Sitzung zur Austeilung. Es betrifft die Konvention bezüglich des Finanzvertrages. Ich möchte daher in elfter Stunde noch den Vorschlag machen, das hochwichtige Geschäft in einer in 14 Tagen oder drei Wochen abzuhaltenden Extrasession zu behandeln, um den Mitgliedern des Rates zu ermöglichen, die Angelegenheit zu studieren, damit sie nicht von vornherein entweder eine abweichende Haltung einnehmen oder auf die selbständige Prüfung verzichten müssen. Wie aus der soeben ausgeteilten Konvention hervorgeht, wird der definitive Bericht von Bern bis Ende Juli erwartet. Wenn wir uns also auch noch zwei bis drei Wochen Zeit nehmen, wird dadurch nichts versäumt, sondern der Bericht kann dann immer noch rechtzeitig abgegeben werden. Aus diesem Grunde erlaube ich mir zu beantragen, das vorliegende Traktandum von der Tagesordnung der gegenwärtigen Session abzusetzen und uns auf die übrigen Geschäfte zu beschränken.

Kunz, Regierungspräsident, Berichterstatter des Regierungsrates. Im Gegensatz zu Herrn Dürrenmatt möchte ich beantragen, heute auf das Traktandum einzutreten und wenigstens die Eintretensfrage zu behandeln. Herr Dürrenmatt greift derselben mit seinem Antrag etwas vor. Wenn Sie die verschiedenen Voten zur Eintretensfrage gehört haben, werden Sie sich darüber schlüssig machen können, ob das Geschäft spruchreif sei oder nicht. Jedenfalls sollten zunächst die Vertreter der vorberatenden Behörden angehört werden und erst nachher mögen Sie entscheiden, ob Sie auf die Sache eintreten wollen oder nicht.

M. Péquignot. Quoi qu'on en pense et quoi qu'on en dise, nous autres Jurassiens, que nous siégeons à droite ou à gauche, nous avons tous le patriotique souci de l'avenir économique de notre pays, le canton de Berne. Et je crois que tous nous sommes des partisans convaincus, en théorie du moins, du percement des Alpes bernoises.

Ce néanmoins, messieurs, ou plutôt précisément en raison de ce fait, je me permets de recommander la proposition de renvoi formulée par M. le député Dürrenmatt.

Messieurs, l'article 2 du règlement du Grand Conseil dispose ce qui suit:

«Le Grand Conseil est convoqué:

- a) par le Conseil-exécutif, au début d'une nouvelle législature pour la session qui suit un renouvellement intégral extraordinaire du Grand Conseil;
- b) par le président du Grand Conseil, dans tous les autres cas. Les lettres de convocation seront envoyées, le cas d'urgence réservé, dix jours au moins avant celui qui a été fixé pour l'ouverture de la session. Elles contiendront l'énumération des objets à traiter et, pour les sessions ordinaires, le tableau des autres affaires encore pendantes devant le Grand Conseil. Elles seront accompagnées de tous les projets imprimés dont le Grand Conseil doit s'occuper.»

Or, M. le président et messieurs, je crois que mes honorables collègues du Jura se trouvent dans le même cas que moi: nous n'avons reçu tous les projets à discuter que vendredi dans la soirée. Dès lors non seulement on ne s'est pas conformé au règle-

ment du Grand Conseil, mais encore on a mis les membres jurassiens de la députation dans l'impossibilité matérielle d'examiner et d'étudier un peu de près et un peu consciencieusement les propositions qui sont faites dans les projets soumis au Grand Conseil.

On me dira peut-être qu'il y a urgence, attendu que le 31 juillet prochain, comme le projet de convention l'indique, l'affaire doit être liquidée avec le consortium financier de Paris. Pour le moment, nous n'avons pas à nous occuper de ce consortium financier et nous n'avons pas à nous laisser dicter des conditions de sa part. D'ailleurs il n'y a pas péril en la demeure. D'ici au 31 juillet, nous pouvons encore nous réunir en session extraordinaire et traiter ce tractandum, après qu'on aura donné aux membres du Grand Conseil le loisir et le temps nécessaire d'examiner de près cette importante question. C'est ce qui n'a pu avoir lieu.

C'est pourquoi je me permets de vous recommander la proposition de M. Dürrenmatt.

Kindlimann, Président der Kommission. Namens der Kommission möchte ich Ihnen ebenfalls empfehlen, den Antrag des Herrn Dürrenmatt abzulehnen. Es ist allerdings richtig, dass, nachdem der Lötschberg jahrelang in Diskussion gestanden, der Gegenstand auf einmal ins akute Stadium getreten ist. Allein wir befinden uns in einer Zwangslage. Wenn die Antwort des Grossen Rates nicht bis Ende Juni erfolgt, so fallen die provisorischen Verträge dahin und wir müssen eventuell wieder von vorne anfangen. Es mag für manchen unter uns etwas rasch gehen, aber wir müssen uns eben jetzt so oder anders entscheiden. Nach unserm Dafürhalten würde auch eine Verschiebung um zwei oder drei Wochen nicht viel ausmachen. Denn im grossen und ganzen sind wir alle in der Sache doch nur Laien und auf das Urteil der Sachverständigen angewiesen. Es handelt sich um eine Zutrauenssache. Sie haben Leute beauftragt, sich mit dem Gegenstand zu befassen, die unser volles Zutrauen besitzen, und auf diese müssen wir hören. Die Regierung, das engere Initiativkomitee, alle Techniker und Sachverständigen raten uns, das Geschäft auszuführen, und ich möchte Sie daher ersuchen, heute darauf einzutreten, wenn auch nicht jedes Mitglied in alle Details eingeweiht ist.

Küenzi (Madretsch). Ich bin kein Gegner des Lötschberges, sondern ich vermag die grosse wirtschaftliche Bedeutung eines bernischen Alpendurchstichs wohl zu erkennen. Allein gerade deshalb bin ich der Ansicht, dass in etwas zu raschem Tempo vorgegangen werde. Die Mitglieder der Kommission haben das weitschichtige Aktenmaterial erst vergangenen Montag zugestellt erhalten und bis am Donnerstag sollten sie es bewältigen. Das war rein unmöglich. Meines Erachtens sollte ein Mitglied sich aber doch ein eigenes Urteil bilden können, sonst gebe ich auf die Kommissionsvorberatung nicht viel. Ich halte daher den Antrag auf Verschiebung für begründet. Die Konvention betreffend die Finanzierung der Lötschbergbahn wurde der Kommission erst heute morgen 11¹/₂ Uhr zugestellt, nachdem wir um 10¹/₂ Uhr zusammengetreten waren, und wir mussten sofort ohne weitere Prüfung unsere Meinung darüber abgeben, ob die Finanzvor-

lage dem Rat zur Annahme empfohlen werden könne oder nicht. Das ist wirklich im Galopp vorgegangen und ich glaube daher, es sei am Platze, wenn die ganze Angelegenheit verschoben werde, damit sie eingehend geprüft und wirklich etwas Gutes geschaffen werden kann.

Abstimmung.

Für den Verschiebungsantrag Dürrenmatt Minderheit.

Eintretensfrage.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Wir haben uns im Regierungsrat dahin geeinigt, dass der Sprechende in der vorwürgigen Frage die Berichterstattung über die technische und der Herr Finanzdirektor diejenige über die kommerzielle und finanzielle Seite übernimmt.

Es wird der Vorwurf erhoben, das Projekt sei unüberlegt und verfrüht. Ich will versuchen, Ihnen die Unbegründetheit dieses Vorwurfes nachzuweisen.

Bereits im Jahre 1866 wurde von einem bernischen Alpendurchstich gesprochen, indem man der Gotthardbahn das Projekt einer Grimselbahn gegenüberstellte. Einige Jahre später tauchte die Idee auf, die Berneralpen mittels eines Tunnels durch die Gemmi zu durchbohren. Im Jahre 1889 bewarb sich alt-Regierungsrat Teuscher um die Konzession des Lötschbergs und veröffentlichte eine Broschüre, in welcher er den Bau einer Lötschbergbahn befürwortete. Diese Broschüre erregte ziemliches Aufsehen, so dass die Lötschbergbahn endlich im Subventionsbeschluss von 1897 Aufnahme fand mit einer Extrasubvention von einer Million Franken. Daraufhin schloss der Regierungsrat mit Herrn Teuscher einen Vertrag bezüglich Abtretung seiner Konzession ab und beauftragte die Ingenieure Hittmann & Greulich, das Projekt einer Lötschbergbahn näher zu studieren. Diese Studien waren im Jahre 1901 beendet und dem Regierungsrat wurde ein Projekt mit einem sehr eingehenden Bericht eingereicht. Gestützt darauf wurde der Lötschbergbahn im Subventionsgesetz von 1902 eine grössere Bedeutung beigemessen, als es im Beschluss von 1897 geschehen war, und ihr eine Subvention von $17\frac{1}{2}$ Millionen zugesichert. Nach Annahme des Subventionsgesetzes bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von 100,000 Fr. für die Vorarbeiten zur Finanzierung der Lötschbergbahn. Vom Regierungsrat wurde das sogenannte grosse Initiativkomitee ernannt, das von sich aus wieder einen engern Ausschuss bezeichnete, der dem Komitee und der Regierung die nötigen Vorlagen vorbereiten sollte. Im Jahre 1903 wurden der Regierung folgende Projekte eines Alpendurchstichs eingereicht: Hittmann & Greulich, Lötschbergbahn mit $27,5\%$ Maximalsteigung und einem Tunnel von 13,520 m Länge, Emch, Lötschbergbahn mit 15% Maximalsteigung und einem Basistunnel von 21,040 m Länge, und Beyeler, Stockhorn-Wildstrubel-Bahn mit 13% Maximalsteigung und einem Tunnel von 13,500 m Länge. Ferner wurde Ingenieur Stockalper ersucht, sein Projekt einzureichen, das eine Wildstrubelbahn mit 25% Ma-

ximalsteigung und einem Tunnel von bloss 12,120 m vorsah. Diese Projekte wurden einer internationalen Expertenkommission, bestehend aus den Herren Colombo, Garnir & Pontzen, zur Prüfung und Begutachtung zugestellt. Das Gutachten liegt in Ihren Händen, so dass ich mich nicht über dasselbe zu verbreiten brauche. Diese erklärten das Projekt Beyeler als das in technischer und kommerzieller Hinsicht empfehlenswerteste. Sie fanden allerdings, dass es nicht genügend studiert sei, hielten es aber doch nach ihrer Ansicht für das richtigste. Die Herren haben einfach eine schöne gerade Linie auf der Karte von Calais bis Genua gezogen und sind dabei zu diesem Resultat gekommen, aber sie nahmen keine Rücksicht auf die wirtschaftliche Bedeutung des Projektes Beyeler für den Kanton Bern. Gestützt auf diese Vorarbeiten und das vorerwähnte Gutachten schloss im Jahre 1904 der leitende Ausschuss des Initiativkomitees mit dem Bankhaus Loste & Cie. in Paris einen Vertrag ab, wonach dieses sich verpflichtete, die Frage des bernischen Alpendurchstichs zu studieren und zu finanzieren, sowie drei Projekte einzureichen 1. für eine Lötschbergbahn mit Steilrampe, 2. eine solche mit Basistunnel und 3. eine Wildstrubelbahn nach Projekt Beyeler. Im Jahre 1905 machte ein vom genannten Bankhaus engagiertes Unternehmerkonsortium die nötigen Terrainaufnahmen nach dem bei uns wenig gebräuchlichen tachymetrischen Verfahren. Ich bemerke nebenbei, dass wir dieses Verfahren bei unsern neuern Vermessungen ebenfalls angewandt haben und dass es sich sehr gut bewährte. Zur Prüfung der einzureichenden Projekte wurde Herr Zollinger, Oberingenieur am Simplon, ernannt. Die Projekte der Firma Loste & Cie. sollten im September 1905 eingereicht werden, langten aber erst im November und Dezember ein. Dieselben betrafen, wie bereits bemerkt, eine Lötschbergbahn mit $15,1\%$ Maximalsteigung und eine solche mit 33% Maximalsteigung, sowie eine Wildstrubelbahn mit 15% Maximalsteigung; bei der Ausarbeitung des letzten Projektes stellte sich heraus, dass mit den 13% des Herrn Beyeler nicht auszukommen sei. Herr Zollinger unterzog diese Projekte einer nähern Prüfung und stellte für dieselben folgende Kostenvoranschläge auf: Lötschberg 33% 86,513,600 Fr., Lötschberg 15% 114,714,600 Fr., Wildstrubel 15% 130,742,500 Fr. Beyeler hatte die Ausführung seines Projektes auf 70,000,000 Fr. veranschlagt, Emch hatte diese Summe auf 90,000,000 Fr. erhöht, und Zollinger kommt zu dem genannten Betrag, der eine Mehrausgabe von 40, beziehungsweise 60 Millionen Franken bedeuten würde. Herr Zollinger hat auch die Kosten des Wildstrubelprojektes Stockalper mit 25% Maximalsteigung berechnet und kommt auf 77 Millionen Franken. Gestützt auf diese Untersuchungen schlug uns Herr Zollinger vor, das Lötschbergprojekt 33% mit elektrischem Betrieb auszuführen, eventuell die Maximalsteigung auf 30% zu reduzieren, um auch noch Dampfbetrieb zu ermöglichen. Dabei ist er der Ansicht, dass das Projekt 30% für 83,000 Fr. ausgeführt werden könnte, indem ihm die Ansätze des Konsortiums zu hoch erscheinen.

Der leitende Ausschuss einigte sich, das französische Konsortium zu ersuchen, einen Forfaitpreis für das Lötschbergprojekt mit Steilrampe einzureichen. Dabei wurde von der Baudirektion der Wunsch ausgedrückt, die Maximalsteigung möchte unbedingt auf 27% herabgesetzt werden, damit die Bahn

der Gotthardbahn ebenbürtig sei. Der Ausschuss erklärte sich damit einverstanden und das Konsortium reichte darauf folgende definitiven Berechnungen und Offerten ein: 33 $\frac{0}{100}$ rund 75 Millionen, 29,5 $\frac{0}{100}$ 76 $\frac{1}{2}$ Millionen und 27 $\frac{0}{100}$ 78 Millionen. Die Regierung beschloss, diese Offerten und Projekte durch die Herren Hennings, Professor am Polytechnikum in Zürich, Thormann, Ingenieur und Sekretär der Kommission für elektrischen Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen in Bern, und Arbenz, ehemaliger Betriebsdirektor der Nordostbahn in Zürich prüfen zu lassen. Ich will noch nachholen, dass das Komitee (bevor die Regierung die Projekte den Experten zustellte) Herrn Ingenieur Thomann in Zürich ersuchte, er möchte sich über den elektrischen Betrieb einer Lötschberg- oder Wildstrubelbahn aussprechen sowohl in bezug auf die Leistungsfähigkeit als auf die Kosten dieses Betriebes. Herr Thomann empfiehlt Steilrampen bis zu 35 $\frac{0}{100}$ Steigung als das Rationellste. In einer Protokollsitzung, da er keine Zeit fand, einen schriftlichen Bericht einzusenden, schlägt er für den Betrieb kleinere Züge von höchstens 120 Tonnen oder Doppelzüge bis zu 240 Tonnen vor, so dass bei voller Ausnutzung der Sitzplätze 237 Personen oder bei gewöhnlicher Ausnutzung von 35 $\frac{0}{100}$ 100 Personen spediert werden könnten. Die Kosten variieren, je nach dem Preis der Kraft, von 35 bis 65 Cts. per Zugskilometer. Herr Thomann nimmt einen Kraftverbrauch von 1200 PS. an.

Demgegenüber gelangt Herr Ingenieur Thormann in Bern zu andern Schlüssen. Er hält dafür, dass auf der Lötschbergbahn so schwere Zugkompositionen verwendet werden müssen wie auf den andern Bahnen. Er erachtet es als ein unbedingtes Erfordernis für eine Transitbahn, dass sie die an ihren Endpunkten anlangenden Fernzüge in gleicher Zusammensetzung weiterbefördern könne. Die Traktion sei durch Lokomotiven zu bewerkstelligen. Er gelangt daher für einen Schnellzug zu einer Belastung von 310 Tonnen und für einen Güterzug zu einer solchen von 312 Tonnen, zu deren Beförderung 2600, beziehungsweise 1370 Pferdekräfte nötig sind. Wir müssen infolgedessen für den elektrischen Betrieb 4000 Pferdekräfte zur Verfügung haben. Diese Kraft kann auf der einen Seite aus der Kander, auf der andern aus der Lonza gewonnen werden. Uebrigens hat der Kanton Bern noch so viele Wasserkräfte, die ausgebeutet werden können, dass er die Lonza gar nicht in Anspruch zu nehmen braucht. Aus den angegebenen Gründen rechnet Thormann grössere Betriebskosten aus als Zollinger, welcher sich auf den Bericht Thomann stützte, und sieht bloss einen Betriebseinnahmenüberschuss von 1,450,000 Fr. voraus gegenüber 3 Millionen nach Zollinger. Nach den angestellten Berechnungen würde der elektrische Betrieb 60 Cts. per Zugskilometer kosten und also 30 $\frac{0}{100}$ billiger sein als der Dampfbetrieb. Diese Berechnungen stimmen mit denjenigen überein, die seinerzeit von den Bundesbahnen für den Simplontunnel aufgestellt wurden.

Es wird eingewendet, der elektrische Betrieb werde mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen haben wegen der ungünstigen Schneesverhältnisse in den hohen Lagen, welche die Bahn zu durchfahren habe. Der Kulminationspunkt im Tunnel beträgt 1246 m, bei der Montreux-Oberland-Bahn dagegen 1278 m auf offener Strecke. Sie wissen, dass letztere Bahn im vergangenen Winter ununterbrochen betrieben wurde und mit keinen besondern Schwierigkeiten zu kämpfen hatte.

Thormann gelangt zum Schluss, es sei vom volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt aus das Richtige, das Projekt Lötschberg 27 $\frac{0}{100}$ auszuführen, es sei denn, dass das Projekt Wildstrubel Konsortium nur 21 und das Lötschberg Basistunnel nur 17 Millionen mehr kosten würde. In diesem Falle könnten wirtschaftlich alle drei auf die gleiche Linie gestellt werden. Das Projekt Stockalper wäre noch konkurrenzfähig, wenn die Differenz der Baukosten nicht mehr als 7—8 Millionen betragen würde.

Hennings hat aber ausgerechnet, dass der Unterbau allein bei Lötschberg Basistunnel 20 Millionen und bei Wildstrubel 25,8 Millionen mehr kosten würde als bei Lötschberg 27 $\frac{0}{100}$. Beim Projekt Stockalper kommt er zu einer Differenz von 12, zuerst 7 Millionen. Es wäre also dieses Projekt dem Lötschberg 27 $\frac{0}{100}$ ebenbürtig.

Nachdem Herr Thormann von seinem Bericht auch den übrigen Experten Kenntnis gegeben hatte, wurde Herr Hennings ersucht, uns seine Ansicht zur Kenntnis zu bringen. Er kam zu diesem Zweck nach Bern; da es ihm nicht möglich sei, seinen Bericht rechtzeitig schriftlich einzureichen, so erklärte er sich bereit, in einer Protokollsitzung uns mündlich Auskunft zu geben. In dieser Sitzung, welcher ausser dem Sprechenden die Herren Regierungsrat Kunz, Nationalrat Hirter, Oberingenieur Zollinger und Ingenieur Durheim beiwohnten, erklärte er uns, dass die vom Konsortium eingereichten Pläne genügen, um sich über die Wahl des Tracés und die Baukosten der Zufahrtsrampen ein richtiges Bild zu machen; es seien aber bloss generelle Projekte; auch fehlten die nötigen Querprofile, welche seither in Menge von Paris eingetroffen sind. Er könne einem Forfaitvertrag, der auf Grund dieser Projekte abgeschlossen würde, nicht beistimmen, weil alles sehr stark gerechnet und zu wenig studiert sei; hauptsächlich seien die Massangaben viel zu stark gehalten und seines Erachtens müsse hier eine bedeutende Reduktion stattfinden können. Er habe eigene Berechnungen gemacht, die er einschicken werde. Nach denselben würde der Unterbau 12—14 Millionen billiger zu stehen kommen. Herr Hennings hat seine Berechnungen eingesandt und Sie finden sie auf der letzten Seite seines gedruckten Berichtes angeführt, in welchem er über verschiedene Punkte sich verbreitete, über die man ihn eigentlich gar nicht angefragt hatte. Es ist fast anzuerkennen, dass das Sprachrohr des Herrn Ingenieur Moser zu sehr mitwirkt, welcher der Verfasser des Projektes Stockalper ist. Ich erlaube mir, auf diese Berechnungen mit einigen Worten näher einzutreten und die nötigen Korrekturen anzubringen.

Professor Hennings hat für Verwaltung und Bauleitung 1,500,000 Fr. eingestellt. Dieser Posten entspricht dem von uns eingesetzten Betrag, allein die 1 $\frac{1}{2}$ Millionen beziehen sich bei uns nur auf die Oberleitung, die Kosten für die Aufstellung sämtlicher für die Ausführung notwendigen Pläne sind in den Baupreisen des Konsortiums enthalten. Jedermann weiss, dass man mit 2 oder 2 $\frac{1}{2}$ $\frac{0}{100}$ für die Bauleitung nicht auskommen kann (wir haben bereits bis jetzt über 100,000 Fr. ausgegeben), sondern dass mindestens 5—6 $\frac{0}{100}$ in Anrechnung gebracht werden müssen. Ich erlaube mir daher, diesen Posten im Kostenvorschlag des Herrn Hennings um 2 Millionen zu erhöhen und statt 1 $\frac{1}{2}$ Millionen 3 $\frac{1}{2}$ einzusetzen. Für Bauzinse stellt er 4 Millionen ein. Dieser Betrag reicht

nicht aus, nachdem man die Gesamtkosten überhaupt höher annehmen muss; ich setze daher $4\frac{1}{2}$ Millionen ein. Für Grunderwerb nimmt er unsern ursprünglichen Posten an. Allein das Komitee hat beschlossen, gleich von Anfang an das für eine doppelspurige Anlage nötige Land zu erwerben und hat dieses seinen Berechnungen zugrunde gelegt. Aus diesem Grunde haben wir diesen Posten um 1 Million auf 2,600,000 Fr. erhöht. Die Kosten des Unterbaus veranschlagt Herr Hennings auf 58,554,000 Fr. Dabei hat er für den Tunnel bloss 2400 Fr. per Laufmeter in Anrechnung gebracht, während er in der vorletzten Bauzeitung (pag. 293) den Laufmeter zu 2250 Fr. berechnet und dazu noch für Installationen je nach Wasserzudrang etc. 300—400 Fr. einsetzt. Das gäbe per Laufmeter eine Gesamtausgabe von 2650 Fr., die wir hier ebenfalls in Anschlag bringen müssen. Dadurch würde die Ausgabe für den Tunnel um 3,400,000 Fr. höher. Den Oberbau berechnet er auf 2,650,000 Fr. Dabei nimmt er aber nur ein Schienenprofil von 42 kg per Laufmeter, während wir das nämliche Schienenmaterial verwenden müssen, das bei den Bundesbahnen üblich ist und ein Gewicht von 45,9 kg per Laufmeter hat. Die daherige Ausgabe berechnen wir auf 3,100,000 Fr. gegenüber den 3,500,000 Fr. des Konsortiums und den 2,650,000 Fr. des Herrn Hennings. Für Telegraph und Signale stellt er 250,000 Fr. ein, das Konsortium 350,000 Fr. und wir berechnen die daherigen Kosten auf 300,000 Fr. Für Rollmaterial und Mobiliar berechnet er 1,900,000 Fr. Wir haben diesen Betrag lediglich für das Rollmaterial eingesetzt und fügen für Mobiliar und Gerätschaften noch 220,000 Fr. besonders hinzu. Dazu kommen noch 3,625,000 Fr. für die elektrischen Anlagen mit Lokomotiven. Auf Grund dieser Berichtigungen erreicht der Voranschlag des Herrn Hennings rund $81\frac{1}{2}$ Millionen, während wir 83 Millionen veranschlagt haben; es ergibt sich somit eine Differenz von $1\frac{1}{2}$ Millionen.

Zugleich hat Herr Hennings einen Kostenvoranschlag aufgestellt für Lötschberg $15\frac{0}{100}$, Wildstrubel $15\frac{0}{100}$ und Wildstrubel Stockalper $25\frac{0}{100}$. Ich will auf die beiden erstern Projekte nicht eintreten, sondern beschränke meine Ausführungen auf das letztere. Herr Hennings hat hier für die Bauleitung und Verwaltung nur $3\frac{1}{2}\frac{0}{100}$ statt $5-6\frac{0}{100}$ angenommen und wir müssen daher den bezüglichen Betrag von 1,750,000 Fr. auf 2,800,000 Fr. erhöhen. Für Bauzinse müssen statt 3,470,000 Fr. 3,700,000 Fr. eingesetzt werden. Der Posten für Grunderwerb ist von 1,560,000 Fr. auf 2,600,000 Fr. zu bringen, wenn von Anfang an die doppelspurige Anlage berücksichtigt werden soll. Den Unterbau berechnet er auf 46,100,000 Fr. Dazu käme der Zuschlag von 250 Fr. per Laufmeter Tunnel, so dass er im ganzen um 3 Millionen erhöht werden müsste. Dabei ist zu bemerken, dass der Wildstrubel sehr ungünstige geologische Verhältnisse aufweist. Dem Oberbau legt er wieder ein Schienenprofil von 42 kg per Laufmeter zu Grunde; der daherige Posten muss daher von 3,150,000 Fr. auf 3,800,000 Fr. erhöht werden. Den Hochbau lassen wir mit 1,050,000 Fr. unverändert, ebenso Telegraph und Signale mit 280,000 Fr., Rollmaterial mit 2,100,000 Fr. Dazu kämen noch für Mobiliar und Gerätschaften 230,000 Fr. und elektrische Anlagen mit Lokomotiven 3,625,000 Fr. Die Ausführung des Stockalperschen Projektes käme also nach diesen Berechnungen auf rund 69 Millionen zu stehen statt auf 59 Millionen und würde

also etwa $11\frac{1}{2}$ Millionen weniger kosten als Lötschberg $27\frac{0}{100}$ nach den berichtigten Angaben des Herrn Hennings. Allein das Wildstrubelprojekt geht von Erlenbach bis Gampel und auf der Strecke Erlenbach-Zweisimmen besteht bereits eine Bahn, deren Erstellung 5,400,000 Fr. gekostet hat. Wir müssten hier also für untergegangene Werte mindestens 4 Millionen in Anrechnung bringen. Ferner müsste die Bahn Spiez-Erlenbach umgebaut oder eine neue Linie Thun-Erlenbach erstellt werden. Das Resultat würde sich infolgedessen wenigstens noch um 2 Millionen verschlechtern, so dass die Differenz nicht mehr 11, sondern bloss noch 3—4 Millionen betragen würde.

Herr Professor Hennings führt in seinem Berichte weiter aus, wenn man den Lötschberg ausführen wolle, was er für das richtige halte, so solle der Tunnel doppelartig ausgeführt werden. Herr Hennings glaubt zwar, dass das Projekt Stockalper ebensogut wäre, wenn die geologischen Verhältnisse am Wildstrubel sich günstiger gestalteten. Er habe sich an Herrn Professor Schardt in Neuenburg gewendet, einer der Simplon Experten, mit der Anfrage, ob sich gestützt auf die Erfahrungen am Simplon ein günstigeres Resultat am Wildstrubel erwarten lasse. Herr Schardt antwortete ihm jedoch, es sei nicht möglich, eine andere Auskunft zu geben, der Simplon habe nichts anderes bewiesen, als dass der Wildstrubel infolge seiner ebenen Lagerungen auf lange Strecken eine Hitze von 40 bis 50 Grad ergeben werde. Allerdings habe der Simplon Neuerungen geschaffen, die gestatten, die Hitze in grösserem Masse herabzumindern als es bisher möglich war.

Herr Hennings schlägt ferner vor, nicht unter einen Minimalradius von 300 m herunterzugehen und von diesem Gesichtspunkte aus die Zufahrtsrampen neu zu studieren. Im weitern spricht er sich gegen einen Pauschalvertrag aus, wenigstens für die Rampen. Diese Auffassung ist auch die meine und Sie werden vernehmen, was wir in dieser Beziehung erreicht haben.

Herr Professor Hennings gelangt in seinem Bericht wie Herr Zollinger und die andern mit einigen Vorbehalten zum Schluss, das Projekt Lötschberg $27\frac{0}{100}$ zu empfehlen, den Tunnel doppelartig auszubauen, auf offener Strecke noch einige Ausweichungen einzuschalten und es werde die Bahn dem internationalen Verkehr vollauf genügen. Aus unserm Beschlussesentwurf können Sie entnehmen, dass wir dahin tendieren, allen diesen Anregungen nachzukommen.

Wir empfehlen Ihnen daher die Ausführung des Lötschbergprojektes $27\frac{0}{100}$.

Das erste Stück der neuen Linie bildet die Spiez-Frutigen-Bahn, die natürlich als ein Teil der Lötschbergbahn erklärt werden muss, beziehungsweise es muss ein bezügliches Abkommen getroffen werden. Die Linie Spiez-Frutigen hat eine Betriebslänge von 13,433 m, eine Maximalsteigung von $15,5\frac{0}{100}$ und einen Minimalradius von 300 m. Das Baukapital betrug 3,430,530 Fr. Die Linie wurde als internationale Linie gebaut, bedarf aber noch einiger Verbesserungen, deren Kosten wir auf 1—2 Millionen veranschlagen. Namentlich muss die Station Frutigen vergrössert und der Oberbau verstärkt werden, indem zurzeit das Schienengewicht bloss 36 kg per Laufmeter beträgt.

Von Frutigen führt die Bahn bei Kanderbrück auf einem längern Viadukt über die Kander nach Kander-

grund, ersteigt durch eine Doppelschleife bei Mittholz den Bühlstutz und gelangt dann nach Kandersteg. Das Nordportal des Tunnels befindet sich in der Nähe der Klus neben dem Hotel Gemmi bei Kandersteg. Der Tunnel hat eine Länge von 13,735 m. Das Südportal befindet sich bei Hasenleh im Lötschental. Die Bahn übersetzt die Lonza, durchfährt auf ihrem linken Ufer das Lötschental und gewinnt oberhalb Hohstenn den Nordabhang des Rhonetals, von wo sie in gleichem Gefäll nach Brig hinuntersteigt.

Die Baulänge Frutigen-Brig beträgt 58,775 m, die mittlere Steigung auf der Nordrampe 20,9‰, auf der Südrampe 21,4‰. Der Tunnel hat ein Maximalgefälle von 7‰. Stationen sind vorgesehen in Kandergrund, Mittholz, Kandersteg, Goppenstein, Giesch und Lalden, Haltestellen bei Felsenburg, in St. German und Brigerbad, sowie eine Ausweichstelle im grossen Tunnel, sofern derselbe nicht doppelspurig wird. Die grösste Stationsentfernung Kandersteg-Ausweiche im Tunnel beträgt 8760 m, die kleinste Frutigen-Kandergrund 3860 m. Auf den Stationen ist eine Horizontale von 450 m vorgesehen. Die Länge der Ausweichgeleise war ursprünglich auf 250 m zwischen den Weichenspitzen angesetzt, wir haben nun aber verlangt, dass sie mindestens 350 m betrage. Die Stationsgebäude sollen im Oberländer-Chaletstyl gebaut werden. Die beiden Tunnelkopfstationen Kandersteg und Goppenstein werden mit fünf Hauptgeleisen und grössern Aufnahmegebäuden versehen, so dass diese einem gesteigerten Verkehr genügen.

Ueber die Fahrzeiten auf dieser Bahn werden alle möglichen und unmöglichen Behauptungen aufgestellt. Wir haben einen tüchtigen Fachmann, Herrn Direktor Auer, um die Berechnung ersucht. Die Fahrzeit Thun-Brig berechnet Herr Direktor Auer bei der Steilrampe auf 2 Stunden 19 Minuten, beim Basis-tunnel auf 2 Stunden 08 Minuten, zurück auf 2 Stunden 16 Minuten, beziehungsweise 2 Stunden 20 Minuten. Sie sehen daraus, dass die Differenz in der Fahrzeit keine so grosse ist, wie gelegentlich in der Presse behauptet wurde.

Die Baukosten werden nach den Preisen des französischen Konsortiums auf 78,137,300 Fr. veranschlagt. Das Syndikat reichte für die Ausführung der baulichen Anlagen eine Offerte von 76 Millionen ein und ging dann später auf 74 Millionen zurück. Wir erklärten, dass wir auf diese Offerte nicht eingehen können und überhaupt gestützt auf das Gutachten Hennings einen Forfaitvertrag ablehnen.

Wir haben unsere Stellungnahme näher präzisiert und erklärten uns nur bereit zu einem Abschluss à forfait für den grossen Tunnel und auf Einheitspreise für die Rampen. Es ist dem Komitee gelungen, wie wir später sehen, einen solchen Vertrag abzuschliessen. Zu den Baukosten sind noch Verwaltungs-, Leitungs-, Geldbeschaffungs-, Landerwerbs- und Rollmaterialkosten etc. zu schlagen. Wir haben die vom Komitee angegebenen Summen mit andern Unternehmungen verglichen. So betragen zum Beispiel die Organisations- und Verwaltungskosten beim Gotthard 78,000 Fr., beim Simplon 100,000 Fr. und beim Lötschberg 24,400 Fr. per Kilometer. Der letzte Posten ist so tief, weil die Studien, Berechnungen und Pläne auf den Unternehmerpreisen zugeschlagen sind und von ihnen unter Staatsaufsicht durchgeführt werden sollen.

Die Geldbeschaffung betrug beim Gotthard 16‰ der Anlagekosten, beim Simplon 12‰ und beim Lötschberg 10‰. Wir können also nicht sagen, dass wir teurer als andere dastehen.

Der eingesetzte Posten von 1,900,000 Fr. für das Rollmaterial scheint auf den ersten Eindruck zu gering; hiebei sind aber die elektrischen Lokomotiven mit 1,625,000 Fr. nicht inbegriffen, dieselben sind bei den elektrischen Anlagen verrechnet. Der als Rollmaterial aufgeführte Posten bezieht sich nur auf Personen-, Gepäck- und Güterwagen.

An Lokomotiven sind für genannte Summe 12 elektrische und 2 Ersatzlokomotiven vorgesehen.

Es wird der Wagen- und Maschinenpark bis zur grössern Entwicklung vollauf genügen.

Was den Oberbau anbelangt, so sind die Berechnungen so stark, dass derjenige der schweizerischen Bundesbahnen zur Verwendung kommen kann, insofern der angenommene englische sich nicht als besser erweist.

Ich will nun noch einige Worte zum Bauvertrag selbst verlieren.

Der Bauvertrag sieht vor, dass das Unternehmer-syndikat die Ausführung der gesamten Tunnelanlage zu der festen Summe von 37 Millionen übernimmt. Alles Unvorhergesehene muss dabei von der Unternehmung in Kauf genommen werden, insofern die Hitze nicht über 40 Grad steigt. In bezug auf den Bau der Rampen sind Einheitspreise vereinbart. Wir erklärten uns betreffend das Mauerwerk, die Erdarbeiten und so weiter einverstanden, dagegen können wir die Preise sämtlicher Kunst- und Hochbauten nicht akzeptieren, bevor die definitiven Pläne hiefür vorliegen. Die Unternehmer hätten also nach Annahme des vorliegenden Beschlussesentwurfes die sämtlichen Zufahrtslinien näher zu studieren und die bezüglichen Pläne vorzulegen. Auch müssen die Pläne vor ihrer Ausführung vom Grossen Rat und vom eidgenössischen Departement genehmigt sein. Das kann unter Umständen zu grossen Mehrkosten führen und das Banksyndikat verlangte daher, dass der Kanton Bern dafür aufkomme, wenn die Kosten über 74 Millionen nach Finanzprogramm kommen würden. Wir konnten darauf nicht eingehen und schliesslich verstand sich das Baukonsortium dazu, die Mehrkosten zu bestreiten, die über 74 Millionen hinausgehen. Dagegen beanspruchen sie 25‰ allfälliger Ersparnisse auf der Erstellung der Zufahrtslinien, sofern die bezüglichen Ausgaben unter 37 Millionen bleiben. Es wurde uns eingewendet, man hätte schweizerische Unternehmer beiziehen sollen. Das ist schön und gut, allein es würde sich in der Schweiz wohl kein Unternehmer gefunden haben, der uns die nämliche Garantie geleistet hätte wie das französische Syndikat, das, wie gesagt, sich verpflichtet, allfällige Mehrkosten über 74 Millionen zu tragen. Auch hätte kein Finanzkonsortium das Unternehmen finanzieren wollen, wenn nicht eine tüchtige Baugruppe ihm zur Seite gestanden wäre. Beim Simplon war auch eine ausländische Unternehmung die Hauptperson und die Schweizer kamen nur als Nebenpersonen dazu. Der Bau des Rickentunnels wurde von den Bundesbahnen ebenfalls einer französischen Firma übertragen.

Zum Schluss empfehle ich Ihnen den Antrag des Regierungsrates, indem ich die volle Ueberzeugung habe, dass es zurzeit das einzig Mögliche ist, das Projekt eines Alpendurchstichs zur Ausführung zu brin-

gen und dadurch dem Kanton Bern auf dem Weltmarkt die ihm gebührende Stellung zu verschaffen. (Beifall.)

Kunz, Finanzdirektor, zweiter Berichterstatter des Regierungsrates. Die Wichtigkeit der Vorlage rechtfertigt, dass auch der Finanzdirektor einige Momente Ihre Aufmerksamkeit in Anspruch nehme.

Der Lötschberg ist namentlich seit dem Subventionengesetz von 1902 im Kanton Bern ein populärer Name geworden. Seine Geschichte reicht freilich viel weiter zurück und die erste Idee eines bernischen Alpendurchstichs rührt von dem hochverdienten Staatsmann Stämpfli her, der denselben im Jahre 1866 anlässlich der Debatte im Grossen Rat über die Subvention an die Gotthardbahn aufgriff und lebhaft verfocht. Allein es verging eine Reihe von Jahren, bevor jemand es wagte, diesen Gedanken weiter zu verfolgen. In den 80er Jahren hat dann der frühere Regierungsrat und nachmalige Obergerichtspräsident Teuscher die bezüglichen Studien begonnen und mit unermüdlichem Eifer fortgesetzt. Dabei kam er zum Schluss, dass nicht die Gemmibahn, die Stämpfli als bernischer Alpendurchstich vorgeschwebt hatte, sondern die Lötschbergbahn dasjenige Projekt sei, auf dessen Realisierung der Kanton Bern seine Bestrebungen zu richten habe. Der Wildstrubel, der heute mit dem Lötschberg in Konkurrenz tritt, ist ungleich jüngeren Datums. Das bezügliche Projekt Stockalper stammt aus dem Jahre 1897 und erschien also erst geraume Zeit nachdem die Studien Teuschers bekannt geworden waren. Es verdankte seinen Ursprung dem Umstande, dass der Kanton Wallis befürchtete, in seinem untern Teil durch den Lötschberg in verkehrspolitischer Beziehung geschädigt zu werden.

Ich erlaube mir, mit wenigen Worten auch auf die Vorgeschichte des Simplon zu sprechen zu kommen. Die Ausführung des Simplon wurde erst durch die Fusion der Jura-Bern-Luzern-Bahn mit der Westbahn ermöglicht. Der Kanton Bern aber war es, der durch seinen gewaltigen Aktienbesitz, den er sich unter grosser Verantwortlichkeit erworben hatte, diese Fusion ermöglichte und damit die Grundlage schuf für eine grosse, starke Eisenbahngesellschaft, die einzig imstande war, den Simplon zu bauen. Und als der kritische Moment für den Simplon kam, als die haute finance der Schweiz sich von ihm abwandte, da ergriff die bernische Kantonalbank unter Mitwirkung des Berner Banksyndikats die Initiative, um mit den Kantonalbanken von Neuenburg und Waadt das für die Weiterführung des Simplon nötige Kapital zu beschaffen. Diese Vorgeschichte beweist, dass der Kanton Bern am Simplon grossen Anteil genommen und an seinem Zustandekommen ein grosses Verdienst hat, so dass es nur natürlich ist, wenn er die Früchte jahrelanger Arbeit durch Erstellung einer Zufahrtslinie zum Simplon einzuheimsen sucht.

Nach dieser kleinen Abschweifung komme ich auf die Rentabilität und die finanziellen Grundlagen des heutigen Projektes zu sprechen.

Sie haben der Vorlage der Eisenbahndirektion entnommen, dass zehn verschiedene Projekte eines bernischen Alpendurchstichs studiert worden sind. Als es sich um die Tracéwahl und die Finanzierung handelte, fielen in der Hauptsache nur noch vier Projekte in Betracht: Lötschberg Konsortium 27 ‰, Lötschberg 15 ‰, Wildstrubel Konsortium 15 ‰ und

Wildstrubel Stockalper 25 ‰. Alle Experten erklärten, dass beide Projekte mit Basistunnel ausser Betracht fallen müssen, weil die Rentabilitätsberechnungen ungünstig ausfielen. Die Mehrkosten betragen für die Lötschbergbahn Basistunnel nach Thormann 21,6 Millionen, nach Hennings 20,1 Millionen und für den Wildstrubel 15 ‰ nach Thormann 17 und nach Hennings sogar 25,8 Millionen. Diese gewaltigen Differenzen lassen es begreiflich erscheinen, warum das Komitee und die Regierung von einem Basistunnel abstrahieren mussten, obwohl im Gutachten der internationalen Experten grosses Gewicht darauf gelegt wurde, dass nur ein Basistunnel geschaffen werde, weil der im internationalen Verkehr einzig konkurrenzfähig sei. Es wurde schon im Komitee darauf hingewiesen, dass einer der drei internationalen Experten, Colombo, der in Italien ein massgebendes Wort in Eisenbahnangelegenheiten hat, auf der Linie Brig-Iselle Steigungen von 25 ‰ zugelassen hat, während er uns erklärte, wir dürfen nur eine Bahn mit 15 ‰ Steigung bauen. Wir nehmen an, was die Simplonbahn mit 25 ‰ Steigung zu führen imstande ist, das werden wir auch über den Lötschberg führen können, abgesehen davon, dass ein erheblicher Teil dieses Verkehrs von Brig durch das Wallis dirigiert wird. Wir müssen eben auch auf die Rentabilität Rücksicht nehmen und in dieser Beziehung waren alle Experten einstimmig der Ansicht, dass die Mehrkosten für eine Bahn mit Basistunnel so gross seien, dass sie durch Betriebsersparnisse nicht kompensiert werden. Diese beiden Projekte mussten daher ausgeschaltet werden.

Dafür sprachen auch noch andere Gründe. So hätte das Projekt Beyeler, das heute noch von gewisser Seite mit Hartnäckigkeit verteidigt wird, einen Teil der bernischen Dekretsbahnen stark konkurrenziert. Die Gürbetalbahn wäre in ihrer Existenz geradezu bedroht gewesen, wenn der grosse Verkehr aus dem Oberland, mit Ausnahme des engern Oberlandes, durch das Stockhorn nach Bern geführt worden wäre. Aber auch andere Dekretsbahnen wären geschädigt worden, so die Burgdorf-Thun-Bahn, die Thunerseebahn und die Spiez-Frutigen-Bahn. Dann musste das Projekt Beyeler namentlich auch mit Rücksicht auf die Fremdenindustrie ausgeschaltet werden. Ein bernischer Alpendurchstich, der direkt vom Wallis nach Bern geführt hätte, würde die Fremdenindustrie des Oberlandes und seiner Zentrale Interlaken schwer geschädigt haben. Die Fremdenindustrie ist aber im Kanton Bern die wichtigste oder wenigstens zweitwichtigste Industrie, mit ihr muss in hohem Masse gerechnet und alles abgewendet werden, was sie zu schädigen geeignet sein könnte.

So blieben also nur noch die beiden Projekte Lötschberg 27 ‰ und Wildstrubel Stockalper in der Wahl. Die Experten haben sich alle für den Lötschberg ausgesprochen. Neben dem Umstand, dass für den Wildstrubel noch gar keine Konzession besteht, gaben namentlich Rentabilitätsgründe den Ausschlag. Sie erinneren sich, welche grossen Schwierigkeiten wir begegneten, als wir eine Aenderung der Lötschbergkonzession nachsuchten. Es wurde bei diesem Anlass die Frage aufgeworfen, ob der Bund überhaupt noch derartige Bahnen konzessionieren soll, und die Vermutung liegt nahe, dass bei einer neuen Konzession für den Wildstrubel die Schwierigkeiten sich vermehrt hätten und wir auf Jahre hinaus nicht hätten vorwärts machen können. Allein noch wichtiger als dieses Mo-

ment — ich glaube denn doch, dass die Bundesversammlung die Konzession für die Wildstrubelbahn hätte erteilen müssen — ist der Umstand, dass die Bahn durch das Simmental eine Mehrlänge von 32 km aufweist, was zur Folge hätte, dass der bernischen Alpenbahn im internationalen Transitverkehr grosse Einzugsgebiete verloren gingen, die beim Lötschbergprojekt für die Rentabilität ausschlaggebend sind. So würde zugunsten des Simplon der Transitverkehr Paris-Mailand-Genua und zugunsten des Gotthard der Transitverkehr Basel und hinterliegende Einzugsgebiete-Gotthard-Mailand-Genua ausgeschaltet. Herr Zollinger hat den daherigen Betriebsausfall auf 22,250 Fr. per Bahnkilometer berechnet.

Was die Verkehrsziffern anbelangt, die hier zu Grunde gelegt wurden, so haben wir zunächst die Berechnungen des Herrn alt-Regierungsrat Teuscher. Ich will die betreffenden Zahlen nicht alle wiederholen, Sie finden sie im gedruckten Vortrag des Regierungsrates. Ich möchte nur bemerken, dass die internationalen Experten die Berechnungen des Herrn Teuscher als sehr sorgfältige erklärt und sie in der Hauptsache bestätigt haben. Herr Teuscher hat für das Jahr 1898 eine kilometrische Betriebseinnahme von 49,500 Fr. angenommen, die internationalen Experten rechneten auf den nämlichen Grundlagen basierend eine solche von 54,000 Fr. aus und Herr Zollinger, der sich in der Hauptsache auf die gleichen Verkehrsmengen stützte, gelangte zu einem kilometrischen Ertrag von 75,300 Fr. für das Jahr 1910. Die durchschnittliche Verkehrszunahme im Personenverkehr beträgt bei den schweizerischen Bundesbahnen jährlich 3⁰/₁₀, bei der Gotthardbahn für die Jahre 1883—1904 4,7⁰/₁₀. Zollinger nahm für den Lötschberg einen jährlichen Zuschlag von 4,5⁰/₁₀ beim Personen- und von 3⁰/₁₀ beim Güterverkehr an. Wenn er damit die durchschnittliche Verkehrszunahme bei den Bundesbahnen übersteigt, so ist nicht zu vergessen, dass letztere eine Reihe von Linien haben, deren Ertrag demjenigen des bernischen Alpendurchstichs nicht zurseite gesetzt werden kann, und für diesen eine grössere Verkehrszunahme in Anrechnung gebracht werden darf. Die kilometrische Einnahme der Gotthardbahn betrug im Jahre 1904 85,000 Fr. Diese Einnahme ist in Tat und Wahrheit noch wesentlich grösser, wie Herr v. Erlach in der Kommission trefflich nachgewiesen hat und wie er Ihnen auch hier auseinandersetzen wird. Ich will seinen Ausführungen nicht vorgreifen, sondern begnüge mich damit, darauf hingewiesen zu haben zum Beweis dafür, dass wir uns keiner Uebertreibung schuldig machen, wenn wir beim Lötschberg für die ersten Betriebsjahre auf eine kilometrische Einnahme von 75,000 Fr. abstellen.

Bezüglich der Betriebsausgaben verweise ich ebenfalls auf die in der gedruckten Vorlage enthaltenen eingehenden Berechnungen für die verschiedenen Projekte. Die Baudirektion hat in einer Tabelle die verschiedenen Ergebnisse der Experten zusammengestellt und es geht daraus hervor, dass der Ueberschuss der Betriebseinnahmen für die Linie Spiez-Frutigen-Brig 3,081,200 Fr. beträgt. Wenn Sie für die 72 km lange Linie per Kilometer 2000 Fr. Einlage in den Erneuerungsfonds in Anrechnung bringen, so bleibt ein Betriebsüberschuss von 2,937,200 Fr. Für die Linie Thun-Frutigen-Brig, also mit Einschluss der Strecke Thun-Spiez der Thunerseebahn, beträgt derselbe Fr. 3,319,900 oder nach Abzug der Einlage in den Erneue-

rungsfonds für die 83 km lange Linie 3,153,900 Fr. Wir haben also nach diesen beiden sorgfältigen Berechnungen einen Ueberschuss von 3 Millionen im Minimum. Ich füge hier gerade bei, dass die Thunerseebahn, die eigentlich dem Staat Bern gehört, indem er ⁹/₁₀ der Aktien besitzt, nicht in den Besitz der Lötschbergbahn übergehen soll, dagegen wird für die Strecke Thun-Spiez ein Mitbenützungsvertrag auf dem Boden der Meistbegünstigung abgeschlossen werden, wonach wir für die Mitbenützung einen angemessenen Kapitalbeitrag zahlen und an die Betriebskosten im Verhältnis der Fahrleistungen beitragen. Wir dürfen daher füglich das günstigere Resultat für die Linie Thun-Frutigen-Brig in Anschlag bringen. Nun will ich Ihnen aber nachweisen, dass auch die geringere Summe genügt.

Sie haben gehört, dass die Anlagekosten auf 83 Millionen veranschlagt sind. Dazu kommen für Emissionskosten, Kursdifferenzen und Zinsausfall 5,500,000 Fr. und im weitem ist ein Betriebskapital von 500,000 Fr. vorgesehen. Wir müssen also ein Kapital von total 89 Millionen beschaffen. Dasselbe zerfällt in ein Obligationenkapital von 44 Millionen und ein Aktienkapital von 45 Millionen. Das Obligationenkapital ist eingeteilt in 29 Millionen Obligationen ersten Rangs und 15 Millionen zweiten Rangs, und das Aktienkapital besteht ebenfalls aus 24 Millionen Prioritätsaktien und 21 Millionen Subventionsaktien oder Aktien zweiten Rangs. Wenn wir für die Beschaffung des nötigen Kapitals die Staatsgarantie hätten aussprechen und den bernischen Staatskredit in unbeschränkter Weise engagieren wollen, hätten wir das Geld allerdings billiger beschaffen und es bei einer Kategorie des Obligationenkapitals bewenden lassen können. Allein wir sind vor diesem Engagement zurückgeschreckt, nicht deshalb, weil wir geglaubt hätten, dass die nötige Begeisterung zum Beschluss der Staatsgarantie fehlen würde, auch nicht deshalb, weil wir das Geschäft als ein unrentables angesehen hätten, sondern weil wir es für unvorsichtig hielten, den Staatskredit in dieser Weise zu engagieren. Bei Beratung des Subventionsgesetzes von 1902 kam diese Frage auch zur Sprache und in einer grossen ausserparlamentarischen Zusammenkunft diskutierte man darüber, wie weit man gehen soll im Engagement des Staates Bern. Das Volk hat dann mit Begeisterung eine Staatssubvention von 17¹/₂ Millionen beschlossen. Diese Manifestation haben wir respektiert. Wir sagten: wir wollen uns an diese Summe halten und sehen, ob nicht auf diesem Boden eine Finanzierung möglich ist. Dies ist uns gelungen, allerdings mit etwelchen Opfern. Das Geld kommt uns teurer zu stehen, als wenn der Kanton Bern für die ganze Summe Garantie geleistet hätte. Allein ich wiederhole, wir halten es für unmöglich, dass der Staat Bern sich für eine Summe von 89 Millionen hätte engagieren können. Mit den 17¹/₂ Millionen des Subventionsgesetzes ist unser Engagement auf eine bestimmte Summe beschränkt. Die Verzinsung derselben à 4⁰/₁₀ macht 700,000 Fr. aus und dieses Opfer kann der Kanton Bern ohne irgendwelche Beeinträchtigung bringen. Ein Weiteres möchten wir ihm aber nicht zumuten. Wir mussten daher suchen, die fehlenden Mittel ohne Staatsgarantie zu beschaffen. Sobald wir nicht mehr von Staatsgarantie sprachen, wurden die Bedingungen natürlich sofort ungünstiger und statt 3¹/₂⁰/₁₀ wurden 4¹/₂⁰/₁₀ verlangt. Erst nach langen Unterhandlungen brachten wir es dahin, dass

wenigstens für einen Teil der Obligationen ein geringerer Zinsfuss in Anrechnung gebracht wurde. Den Rest des Obligationenkapitals erklärten wir selbst aufbringen zu wollen. So sind wir zu der Teilung des Obligationenkapitals in Obligationen ersten Rangs à 4⁰/₁₀ und in solche zweiten Rangs à 4¹/₂⁰/₁₀ gekommen.

Was das Aktienkapital anbelangt, so muss natürlich ein Unterschied gemacht werden zwischen dem Geld, das wir selbst beschaffen, und demjenigen, das wir im Ausland suchen, das am Bau des bernischen Alpendurchstichs kein weiteres Interesse hat, sondern das Geld nur hergibt, wenn es sich um eine günstige Kapitalanlage handelt. Deshalb wurde zwischen Prioritätsaktien und Subventionsaktien unterschieden. Von den 21 Millionen Subventionsaktien übernimmt der Staat Bern nach dem Gesetz von 1902 17¹/₂ Millionen. Es bleiben also noch 3¹/₂ Millionen zu beschaffen. Wir haben einen bezüglichen Verteilungsplan ausgearbeitet, nach dem diese Summe von den beteiligten Transportanstalten: Dekretsbahnen, Emmentalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn, Thunerseebahn, Beatenbergbahn, Berner Oberland-Bahnen, Wengernalpbahn, Jungfraubahn, Mürrenbahn und so weiter, sodann von den Gemeinden wie Bern, Thun, Spiez, Interlaken, Biel etc. und drittens von bernischen Bankinstituten zu übernehmen wäre. Wir hoffen, dass das Wort Teuschers zur Wahrheit werde, dass fast der letzte Besitzer eines Sparbüchleins im Kanton Bern seinen Beitrag auf den Altar der bernischen Alpenbahn legen möchte. Auf diese Weise werden die fehlenden 3¹/₂ Millionen Subventionsaktien aufgebracht werden können.

Ueber die Finanzierung des Unternehmens wurde eine Konvention abgeschlossen, die Ihnen gedruckt ausgeteilt wurde. Dieselbe wurde erst letzter Tage perfekt, so dass es leider nicht möglich war, sie ins Deutsche zu übersetzen. Scheinbar datiert sie vom 6. Juni, allein die Unterzeichnung fand erst letzten Freitag statt. Nach diesem Vertrag werden die 24 Millionen Prioritätsaktien, die 29 Millionen Obligationen I. Hypothek und die 15 Millionen II. Hypothek wie folgt übernommen: Schweizerische Eisenbahnbank in Basel und A. Sarasin in Basel 1 Million Prioritätsaktien und 4 Millionen Obligationen I. Hypothek, J. Lose & Cie. in Paris 11 Millionen Prioritätsaktien und 6 Millionen Obligationen I. Hypothek, Société Centrale du Syndicat des Banques de Province in Paris 7 Millionen Prioritätsaktien und 15 Millionen Obligationen I. Hypothek, Kantonbank von Bern 5 Millionen Prioritätsaktien, 4 Millionen Obligationen I. Hypothek und 15 Millionen II. Hypothek. Für die 8 Millionen Obligationen I. Hypothek, welche die Schweizerische Eisenbahnbank und A. Sarasin & Cie. in Basel und die Kantonbank von Bern übernehmen müssen, liegen bereits Unterbeteiligungen für 6,800,000 Fr. vor, so dass nur noch 1,200,000 Fr. aufzubringen sind. Ich kann hierüber keine Detailsangaben machen in einem Moment, wo die Angelegenheit in den verschiedenen Banken noch zur Verhandlung gelangt. Ich kann nur mitteilen, dass die Schweizerische Kreditanstalt, der Basler Bankverein und die Union financière de Genève daran beteiligt sind. Noch nicht ausgesprochen haben sich die Eidgenössische Bank, die Basler Handelsbank und das Berner Banksyndikat, aber es unterliegt keinem Zweifel, dass diese Kapitalien in den nächsten Tagen voll placiert sein werden, so dass für uns nur noch die 5 Millionen Prioritätsaktien und die 15 Millionen Obligationen II. Hypothek der Kan-

tonalbank in Betracht fallen. Bezüglich der 5 Millionen Prioritätsaktien kann gesagt werden, dass ein französisches Bankhaus eine Unterbeteiligung von 2 Millionen schriftlich gezeichnet hat, so dass die Kantonbank nur noch für 3 Millionen engagiert ist. Ferner gebe ich Ihnen von folgendem Schreiben der Kantonbank Kenntnis: «Wir können hinzufügen, dass nach den uns vorgelegten Nachweisen die Firma Lose & Cie. für den weitaus grössten Teil ihrer Verpflichtungen durch Syndikats-Unterbeteiligungen gedeckt ist. Ferner hat uns der Direktor der Société Centrale du Syndicat des Banques de Province die Originalverpflichtungen der einzelnen Mitglieder des Syndikats vorgelegt, welche bezüglich der Prioritätsaktien sogar einen um mehrere Millionen höhern Betrag ausmachen als die übernommenen 7 Millionen Franken. Rücksichtlich der Verpflichtung der Kantonbank von Bern für 4 Millionen Franken Obligationen I. Hypothek ist zu bemerken, dass dieses Institut für diese Verpflichtung, soweit sie nicht durch Unterbeteiligung gedeckt werden kann, durch eine gleich hohe Beteiligung eines andern Mitgliedes des Finanzkonsortiums an der Anleihe I. Hypothek entlastet wird.»

Ich muss Ihnen noch mit einigen Worten über das Syndikat der französischen Provinzbanken Auskunft geben. Dasselbe ist eine Vereinigung französischer Bankinstitute ausserhalb Paris, die sich zusammengetan haben, um gemeinsam Geldgeschäfte zu machen. Es gehören ihm etwa 200 Bankinstitute an, darunter alle grössern Institute der Provinz. Die Vereinigung stellt sich in Gegensatz zu der Pariser Bankgruppe. Wir haben die vollste Ueberzeugung, dass das Syndikat das Kapital placieren kann, indem die betreffenden Banken ihre Unterbeteiligungen haben, so dass die Beteiligung des einzelnen Bankinstitutes nicht mehr als eine Viertelmillion ausmacht.

Das Obligationenkapital I. Hypothek ist zu 4⁰/₁₀ verzinslich. Es ist von der andern Seite nicht kündbar, sondern im Verlauf von 60 Jahren zu amortisieren; dagegen kann die Lötschbergbahngesellschaft das Anleihen nach Ablauf von 10 Jahren kündigen. Wenn die Verhältnisse sich günstig entwickeln und die Verzinsung des Obligationenkapitals ausser aller Frage steht, wird es möglich sein, nach 10 Jahren das Obligationenanleihen zu konvertieren, und wir haben daher mit dem Zinsfuss von 4⁰/₁₀ anfänglich nur für 10 Jahre zu rechnen.

Bezüglich des Obligationenkapitals II. Hypothek, das wir zu beschaffen haben, ist zu bemerken, dass es erst in der letzten Hälfte der Bauzeit eingezahlt werden soll, damit nicht eine grosse Zinsbelastung eintritt. Das Aktienkapital dagegen muss früher einbezahlt werden. Den Zinsfuss für die Obligationen II. Hypothek haben wir auf 4¹/₂⁰/₁₀ festsetzen müssen, um den Titeln einen gewissen Kaufswert zu verschaffen und ihren Umsatz zu ermöglichen.

Den Prioritätsaktien wird eine Vorzugsdividende von 4¹/₂⁰/₁₀ eingeräumt. Die französische Finanz hatte 5⁰/₁₀ verlangt und nach vieler Mühe ist es uns gelungen, die Reduktion auf 4¹/₂⁰/₁₀ durchzusetzen. Wir erreichten es dadurch, dass wir den Bauzins von 4⁰/₁₀ nicht nur während der eigentlichen Bauzeit, sondern auch während der beiden ersten Betriebsjahre garantierten. Ich bemerke, dass nach dem Obligationenrecht Bauzinse für Aktien nur während der eigentlichen Bauzeit bezahlt werden dürfen und es daher denkbar wäre, dass diese Klausel vom Bund beanstandet würde.

Allein wir können auch für die Subventionsaktien einen Bauzins beanspruchen und es steht nichts entgegen, auf diese Bauzinse zugunsten der Prioritätsaktien während der zwei ersten Betriebsjahre zu verzichten, wobei die Unternehmung immer noch wesentlich geringer belastet wird, als wenn sie für die Subventionsaktien Bauzinse auszurichten hätte. Die bewilligte Vorzugsdividende halten wir für eine mässige. Bei der Gotthardbahn beträgt sie zum Beispiel 7⁰/₁₀. Darin liegt auch der Grund, dass dort die Subventionsaktien bis heute nichts oder nicht viel erhalten haben, während sie bei einer Vorzugsdividende von bloss 4¹/₂⁰/₁₀ längst eine Dividende erhalten hätten.

Die Opposition wird einwenden, der Staat Bern sei nicht berechtigt, die Modalitäten der Kapitalbeteiligung beliebig festzustellen. Das Subventionsgesetz von 1902 bestimmt in Art. 10, zweiter Absatz: «Wenn bevorrechtete Aktien geschaffen werden, so sind die Aktien des Staates in jede Klasse in gleichem Verhältnisse zu verteilen wie diejenigen der beteiligten Gemeinden und Privaten, und wenigstens zur Hälfte der bevorrechteten Klasse zuzuteilen.» Wir haben von dieser Finanzierung Umgang genommen und dem Staat lauter Subventionsaktien, das heisst Aktien zweiten Rangs zugeteilt. Ich habe bereits bemerkt, warum wir mit Rücksicht auf das fremde Kapital so vorgehen müssen. Das ausländische Kapital hat an dem Zustandekommen des bernischen Alpendurchstichs kein weiteres Interesse, der Kanton Bern dagegen ist daran in hohem Masse interessiert und darum darf er und ebenso die Gemeinden und Transportanstalten mit Fug und Recht zurücktreten. Auch vom rechtlichen Standpunkt aus steht dieser Ordnung der Dinge kein Hindernis im Wege. Das Subventionsgesetz von 1902 sagt unter I. Beteiligung des Staates am Bau von Eisenbahnen: «Der Staat beteiligt sich am Bau der nachgenannten Eisenbahnen . . . : 1. Lötschbergbahn (Frutigen-Brig); 2. Interlaken-Brien;» etc. Ferner wird beigelegt, dass der Grosse Rat innerhalb seiner Kompetenz weitere Bahnen subventionieren kann und endlich ist bestimmt, dass die im Gesetz zugesicherte Staatsbeteiligung für diejenigen Strecken dahinfällt, für welche nicht innerhalb 10 Jahren der vorgeschriebene Finanzausweis geleistet wird. Diese Bestimmungen finden auf alle genannten Bahnen Anwendung, dann aber fährt das Gesetz fort: «1. Die Lötschbergbahn. Art. 4: Der Staat beteiligt sich am Bau durch Uebernahme von Aktien im Betrage von 25⁰/₁₀ des gesamten Anlagekapitals der Linie Frutigen-Brig, jedoch höchstens mit 17,500,000 Fr. Der Grosse Rat wird ermächtigt, die Bedingungen für diese Beteiligung festzusetzen und alle für die Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Massregeln zu treffen.» Dann heisst es weiter: «2. Die andern Eisenbahnen. Art. 5: Die Beteiligung des Staates geschieht durch Uebernahme von Aktien. Dieselbe darf betragen: a. Bei den normalspurigen Bahnen 40⁰/₁₀ des Anlagekapitals» und so weiter; dann folgen die Modalitäten. Daraus geht hervor, dass der Gesetzgeber der Lötschbergbahn eine besondere Stellung einräumen wollte. Er sah voraus, dass die Finanzierung Schwierigkeiten bieten werde und man darum nicht nach dem für die übrigen Bahnen aufgestellten Schema verfahren könne. Darum hat er für die Lötschbergbahn diese Ausnahme geschaffen. Dabei fixierte er aber von vornherein die Staatsbeteiligung auf 25⁰/₁₀ oder Fr. 17,500,000 im Maximum, damit man von vornher-

ein wisse, wie weit die staatliche Verpflichtung gehe. In Voraussetzung der Kompliziertheit der Geldbeschaffung für dieses Unternehmen hat er jedoch, wie gesagt, in Art. 4 den zweiten Absatz aufgenommen: «Der Grosse Rat wird ermächtigt, die Bedingungen für diese Beteiligung festzusetzen und alle für die Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Massregeln zu treffen.» Damit hat der Gesetzgeber dem Grossen Rat die Kompetenz gegeben, die Finanzierung in der Weise zu beschliessen, wie sie möglich ist, um das Unternehmen zu realisieren. Das hat uns dazu geführt, zu erklären, die ausnahmsweise Stellung der Lötschbergbahn rechtfertigt es durchaus, dass der Kanton Bern mit 17¹/₂ Millionen Subventionsaktien in den zweiten Rang trete, indem er weniger auf die Erträgnisse dieser 17¹/₂ Millionen in den nächsten Jahren rechnet als auf einen grossen wirtschaftlichen Aufschwung, den der Alpendurchstich für ihn zur Folge haben wird.

Wir haben in der vorwüflichen Angelegenheit auch die Generaldirektion der Bundesbahnen um ein Gutachten ersucht. Der bezügliche Bericht ist bereits in der Presse publiziert worden und heute wurde Ihnen auch noch ein gedruckter Auszug aus diesem Gutachten ausgeteilt. Ich habe schon gesagt, dass unsere Experten die zu erwartenden Verkehrsmengen geschätzt haben. Glücklicherweise differieren ihre Angaben nicht wesentlich mit denjenigen der Bundesbahnen und ihre prozentualen Ansätze sind ungefähr die nämlichen, auf die auch unsere Experten und namentlich Herr Zollinger abgestellt haben. Die Berechnungen der Bundesbahnen ergeben im Personenverkehr ein Plus und im Güterverkehr eine wesentliche Differenz zuungunsten der Lötschbergbahn. Die letztere Differenz rührt daher, weil die Bundesbahnen Basel und die hinterliegenden Einzugsgebiete nicht als Alimentationsgebiet für die Lötschbergbahn anerkennen, sondern dieselben ausschliesslich dem Gotthard zuweisen. Wir sind freilich gegenteiliger Ansicht und mit uns viele andere Leute, welche diese Frage objektiv beurteilt haben. Ich konstatiere namentlich, dass der Platz Basel mit zu denjenigen gehört, die erkannt haben, dass der Simplon nur dann für sie von Bedeutung ist, wenn sie durch einen bernischen Alpendurchstich demselben näher gerückt werden. Die Beteiligung der Finanzkreise Basels beweist, dass man die Vorteile des bernischen Alpendurchstichs für den Platz Basel zu würdigen weiss. Es geht daher nicht an, dass man Basel und die hinterliegenden Gebiete einfach ausschalte; die Zukunft wird lehren, dass die Lötschbergbahn auch auf diesen Güterverkehr Anspruch hat. Die Generaldirektion kommt dann zu folgendem, in dem heute ausgeteilten Schriftstück gesperrt gedruckten Schluss — ich weiss nicht, wer dieses Schriftstück ausgeteilt hat, wir haben den Mitgliedern des Grossen Rates den Bericht der Generaldirektion in extenso zugestellt—: «Wir hoffen, bei objektiver Erwägung werden Sie sich der Einsicht nicht verschliessen können, dass eine derzeitige Inangriffnahme der Lötschbergbahn so wenig im finanziellen Interesse des Kantons Bern als in demjenigen der Schweiz liegt.»

Ich muss bei diesem Punkt noch einen Augenblick verweilen, so leid es mir tut, Ihre Zeit so lange in Anspruch zu nehmen. Die Bundesbahnen berufen sich in ihrem Bericht auf Art. 21 des Bundesgesetzes betreffend das Tarifwesen der schweizerischen Bundesbahnen vom 27. Juni 1901. Dort heisst es:

«Die Taxen sind jeweilen nach der billigsten und die Lieferfristen nach der kürzesten Route zu berechnen, und zwar auch dann, wenn die billigste, beziehungsweise kürzeste Route nicht ausschliesslich über das Netz der Bundesbahnen führt.

Unter dieser Voraussetzung ist die Verwaltung der Bundesbahnen befugt, den einzuhaltenden Transportweg, soweit es ihr Netz betrifft, nach freier Entschliessung zu bestimmen, vorbehaltlich einer entgegenstehenden Routenvorschrift des Absenders im Frachtbriefe gemäss den Vorschriften des Bundesgesetzes betreffend den Transport auf Eisenbahnen und Dampfschiffen vom 29. März 1893.

Wenn für Transporte von oder nach den Bundesbahnen die kürzeste Route ganz oder teilweise über eine nicht zu den Bundesbahnen gehörende schweizerische Bahnstrecke führt, so kann, wenn diese geeignete Betriebsverhältnisse und ein gleichartiges Tarifsysteem hat, über dieselbe die Bildung direkter Tarife und eine billige Teilung des Verkehrs beansprucht werden, letztere soweit dadurch wichtige Interessen der Bundesbahnen nicht verletzt werden.»

Auf diese Bestimmung stützten sich die Bundesbahnen und erklärten, dass Art. 21 auf die Lötschbergbahn keine Anwendung finde. Sie werden begreifen, dass wir im ersten Augenblick stutzig wurden. Allein wir erinnerten uns des Nachsatzes von Art. 21: «Kann über die Teilung des Verkehrs im einzelnen Falle eine Verständigung nicht erzielt werden, so entscheidet der Bundesrat unter Vorbehalt des Rekurses an die Bundesversammlung.» Meine Herren! Es soll hier laut und deutlich gesagt werden, dass wir über diesen Nachsatz froh sind und wir uns damit nicht begnügen könnten, wenn die Bundesbahnen den Art. 21 auf die Lötschbergbahn nicht anwenden und sie durch ihre Konkurrenz geradezu verunmöglichen wollten. Der grosse Kanton Bern darf denn doch verlangen, dass man sich daran erinnere, dass er seinerzeit mitgeholfen hat, die Bahnen zu verstaatlichen, dass ohne die bernischen Stimmen die Verstaatlichung nicht so leicht durchgeführt worden wäre, und dass wir dies nicht getan haben, damit nachher die Bundesbahnen den bernischen Dekretsbahnen die Existenz verunmöglichen. Wir hoffen, dass, wenn einmal der Lötschberg Tatsache geworden ist, man zu der Einsicht gelangen werde, dass der Kanton Bern und seine eisenbahnpolitischen Interessen nicht in dieser Weise unberücksichtigt gelassen werden dürfen, sondern dass im Interesse eines guten Einvernehmens zwischen Bern und dem Bund denselben Rechnung getragen werden muss. Ich füge noch bei, dass die Lötschbergbahn ein wohl erworbenes Recht der Berner ist. Der Lötschberg hat bestanden, bevor der Bund die Eisenbahnen verstaatlicht hat und auf dieses gute Recht stützen wir uns, wenn wir sagen: der Lötschberg hat im schweizerischen Eisenbahnverkehr seine Existenzberechtigung und wir lassen uns dieses Unternehmen nicht streitig machen.

Ich muss noch kurz auf die Stellung zum Bund zu sprechen kommen. Es wurde gesagt, wir hätten dem Bund eine Subvention zusichern und ihn ersuchen sollen, er solle die Lötschbergbahn bauen. Meine Herren! Wenn wir warten wollten, bis der Bund die Bahn bauen würde, dann wäre wohl mancher im Saale, der die Eröffnung der Lötschbergbahn nicht mehr erleben würde. Das liegt in der Natur der Sache. Der Bund muss ein Gesetz

erlassen und diesem vorgängig muss er die Frage durch seine Organe studieren lassen. Er kann nicht die Vorarbeiten, die wir haben machen lassen, unbeschden den eidgenössischen Räten vorlegen, sondern er muss dieselben prüfen und ein Projekt ausarbeiten lassen. Das Gesetz muss sodann von der Bundesversammlung durchberaten und vom Volk genehmigt werden und erst nachher könnte an die Ausführung der Lötschbergbahn geschritten werden. Es wäre also viel Arbeit notwendig und es würde eine lange Zeit verstreichen, bis die Bahn erstellt werden könnte.

Dann sprechen auch noch andere Gründe gegen ein solches Vorgehen. Wenn der Bund ein derartiges Gesetz erlassen wollte, würde er wahrscheinlich gleich verfahren müssen wie der Kanton Bern im Jahre 1902, wo er im Eisenbahnsubventionsgesetz die Lötschbergbahn in den Vordergrund stellte, daneben aber noch eine Reihe anderer Projekte mit in Kauf nehmen musste. Wenn der Bund heute erklären würde, er wolle den bernischen Alpendurchstich bauen, dann würde man im Osten mit gutem Recht sagen: wir stimmen bei, aber nur unter der Bedingung, dass auch der Ostalpendurchstich in das Gesetz aufgenommen werde. In den übrigen Teilen der Schweiz würden sich Stimmen im gleichen Sinne hören lassen und es würden zahlreiche Schwierigkeiten dem Lötschberg sich entgegenstellen. Sie werden nun sagen: Also ist es nicht wahr, dass die Lötschbergbahn einmal an den Bund übergehen soll. Doch, meine Herren, und ich glaube, die Meisten unter Ihnen werden diesen Uebergang noch erleben. Aber in diesem Fall liegen die Verhältnisse eben anders. Wenn die Lötschbergbahn einmal gebaut sein wird, kann der Bund mit Fug und Recht erklären, sie ist eine grosse Transitlinie und nützt nur dann dem ganzen Land, wenn sie in unserm Dienste ist. Und allen andern, die heute mit ihren Verlangen an den Bund gelangen würden, wenn er für den Lötschberg ein Gesetz erlassen wollte, könnte er entgegenhalten: faites autant que le canton de Berne, baut die Bahn und wenn ihr sie gebaut habt, dann wollen wir sehen, ob wir sie auch übernehmen können. Ich kann noch mitteilen, dass man im Bundesrat dem Berner Alpendurchstich durchaus sympathisch gegenübersteht und mehrere massgebende Mitglieder desselben der Ansicht sind, dass die Lötschbergbahn einmal in den Besitz des Bundes übergehen werde. Wir haben dafür auch Vorsorge getroffen, indem durch die Aktienbesitzer nach den Statuten dem Uebergang an den Bund keine Schwierigkeiten gemacht werden können. Wir haben alle den Willen, dass in dem Zeitpunkte, wo der Bund es wünscht, die Lötschbergbahn zu angemessenen Bedingungen an den Bund übergehe, und wir wollen uns keineswegs zu den schweizerischen Eisenbahninteressen in Gegensatz setzen.

Es sind eine Reihe von Einwendungen erhoben worden, auf die ich noch kurz antworten muss. Man hat gefragt, warum Ihnen der Bericht der Bundesbahnen nicht mitgeteilt worden sei. Sobald dieser Bericht uns zukam, wurde er dem Oberingenieur und unsern technischen Organen übermittelt und dann kam er auch Ihnen zu. Es bestand nie die Absicht, denselben irgend jemand vorzuenthalten. Allerdings konnten die Zahlenangaben dieses Berichtes in den Zeitungen gelesen werden, bevor er erschienen war; allein er ist nicht durch uns in die Hände der Presse gelangt, sondern von einer andern Seite her; ich will

nicht untersuchen, auf welchem Wege dies geschehen ist.

Es wurde auch gefragt, warum wir Ihnen den Bericht des Herrn Oberingenieur Moser nicht zugestellt haben. Dieser Bericht war gar nicht in unserm Besitze, nicht wir, sondern die Stadt Bern hat ihn abgeben lassen und Herr Gustav Müller hat uns lediglich einige Stellen aus demselben vorgelesen. Wir haben übrigens gar nichts dagegen, wenn Ihnen dieser Bericht zur Verfügung gestellt wird, wir fürchten ihn nicht, denn er spricht für unsere Ansicht, dass es für die Stadt Bern, welche wegen des Wildstrubels einige Schwierigkeiten zu machen schien, auf das gleiche hinauskomme, ob der Lötschberg oder der Wildstrubel gebaut werde.

Ich könnte noch eine Reihe von Einwendungen widerlegen. So wurde noch heute morgen in einer bernischen Zeitung gesagt, wir verheimlichen den Bericht der Generaldirektion. Diese Behauptung wurde offenbar etwas leichtfertig und vielleicht gegen besseres Wissen aufgestellt, wenigstens ist sie nicht begründlich, wenn man weiss, dass dieser Bericht schon vor mehreren Tagen in der Presse veröffentlicht wurde.

Ich schliesse meine Ausführungen mit dem Hinweis auf das grosse Interesse, das der Kanton Bern an einem bernischen Alpendurchstich hat. Wenn man sieht, wie die Ostschweiz gewaltige Anstrengungen für einen Alpenübergang nach Italien macht, wenn man bedenkt, wie in der Westschweiz Genf und Waadt um die Priorität für einen weitem Durchstich des Jura als Zufahrtslinie zum Simplon ringen, wenn man sich der gewaltigen Anstrengungen für den Durchstich des Simplon erinnert, wird man begreifen, dass das Berner Volk ebenfalls an den internationalen Verkehr herankommen und dessen Vorteile geniessen will. Angesichts der gewaltigen Opfer, die der Kanton Bern seinerzeit für den Gotthard und den Simplon gebracht hat, deren Vorteile ihm nicht in dem erwarteten Masse zugekommen sind, ist es selbstverständlich, dass wir auch Anschluss an den internationalen Verkehr suchen und dafür grosse Opfer zu bringen bereit sind. Man hat freilich diese Opfer kritisiert und erklärt, sie übersteigen das erlaubte Mass. Da mache ich darauf aufmerksam, dass nicht nur das alte Bern gross gewesen ist und grosse Aufgaben gelöst hat, sondern dass auch das neue Bern für volkswirtschaftliche Zwecke grosse Opfer gebracht hat. Ich erinnere daran, dass der Kanton Bern für die Jurabahn 19 Millionen Aktien und für ein Anleihen von 33 Millionen die Staatsgarantie übernommen hat, offenbar eine grössere Leistung, als ihm jetzt für den Lötschberg zugemutet wird. Ich erinnere daran, dass er gleichzeitig für 19 Millionen in der Staatsbahn Bern-Luzern engagiert war. Bei einem reinen Staatsvermögen von 49 Millionen Franken hatte er sich für über 40 Millionen engagiert und die Verzinsung und Amortisation der eingegangenen ertragslosen Eisenbahnengagements nahm jährlich 2 Millionen Franken in Anspruch. Der Kanton Uri hat an die Gotthardbahn eine Subvention à fonds perdu von einer Million gegeben. Wenn der Kanton Bern den Lötschberg im gleichen Verhältnis subventionieren wollte, so müsste er 35 Millionen hergeben. Aehnlich ist das Verhältnis bezüglich der vom Kanton Tessin geleisteten Gotthardsubvention. Der Kanton Graubünden hat an die Splügenbahn 4 Millionen à fonds perdu bewilligt. Im gleichen Verhältnis müsste der Kanton Bern an die Lötschbergbahn 23 Millionen

beitragen. Dabei ist der Kanton Graubünden mit 9 Millionen am Anlagekapital der Rhätischen Bahnen beteiligt; im gleichen Verhältnis würde es den Kanton Bern 53 Millionen treffen. Der Kanton Freiburg hatte sich an der Bahn Lausanne-Freiburg-Bern mit 28,4 Millionen Obligationen und 16,6 Millionen Aktien beteiligt; die Aktienbeteiligung allein würde im gleichen Verhältnis dem Kanton Bern ein Opfer von 75 Millionen auferlegen. Man könnte diese Beispiele noch vermehren. Sie sehen daraus, dass man auch andersorts für grosse Unternehmungen grosse Opfer zu bringen wagt. Die wirtschaftlichen Vorteile, die der Kanton Bern aus der Lötschbergbahn ziehen wird, sind die zugemuteten Opfer wohl wert. Ich könnte Ihnen zum Beweis hiefür mit Zahlen aufwarten, doch will ich Sie nicht länger hinhalten. Ich verweise bloss auf die Entwicklung, die andere Städte genommen haben, die im Einzugsgebiet des Gotthard liegen. Bern hatte im Jahre 1870 35,000 Einwohner, 1880 43,000, 1888 46,000, 1900 64,000. Zürich: 1870 58,000, 1880 80,000, 1888 91,000, 1900 150,000, allerdings mit Inbegriff der Aussengemeinden. Basel: 1870 44,000, 1880 61,000, 1888 71,000, 1900 101,000. Luzern: 1870 14,400, 1880 17,300, 1888 dagegen bereits 22,300 und 1900 29,300. Diese Zahlen zeigen Ihnen, wie im Einzugsgebiet der Gotthardbahn die Bevölkerung zugenommen hat, und wir dürfen daraus den Schluss ziehen, dass auch im Kanton Bern nach der Erstellung der Lötschbergbahn sich eine derartige Entwicklung machen wird.

Ich schliesse wie Herr Hirter im Initiativkomitee mit einem Wort von Pierre Jolissaint, der anlässlich der Debatte im Grossen Rat, als es sich um das Projekt einer Gotthard- oder Grimselbahn handelte, den Mitgliedern des Rates zurief: «Ne l'oubliez pas: La providence donne une heure à chaque peuple pour décider de son sort et de ses destinées futures. Puissent ses représentants la comprendre et la mettre à son profit.»

Auch für den Kanton Bern ist heute diese Schicksalsstunde gekommen, wo Sie über dessen Zukunft zu entscheiden haben. Ich empfehle Ihnen die Anträge der Regierung, welche die Realisierung der Lötschbergbahn ermöglichen und hoffe, dass Sie mit uns in dem Wunsche einiggehen, dass Bern heute nicht minder gross dastehen möge als in frühern Zeiten und dass man einst auch von der heutigen Zeit sagen möge, sie habe den Mut gehabt, ein grosses Werk an die Hand zu nehmen und damit dem ganzen Kanton eine gedeihliche Entwicklung zu sichern. (Lebhafter Beifall.)

Rufe: Abbrechen!

A b s t i m m u n g.

Für Schluss der Sitzung Minderheit.

Kindlimann, Präsident der Kommission. Es hat gewiss jeder das Gefühl, dass der Kanton Bern vor eine ernste Entscheidung gestellt ist. Man kann zwar auch sagen, im Jahre 1902 sei vielleicht der grössere Moment gewesen, als der Grosse Rat mit dem neuen Subventionsgesetz vor das Volk trat und das Volk die Vorlage, die 40 Millionen für neue Eisenbahnen verlangte, mit grossem Mehr annahm. In dieser Vorlage war auch die Lötschbergbahn enthalten. Nach derselben

beträgt die Staatsbeteiligung an diesem Unternehmen 17 $\frac{1}{2}$ Millionen und das Volk übertrug zutrauensvoll dem Grossen Rat die Ausführung des grossen Werkes. Am Grossen Rat ist es nun, dieses Zutrauen zu rechtfertigen und einen Entscheid zu treffen, der dem Volkswillen entspricht und den Interessen des Kantons Bern am besten dient.

Meine Herren! Die Geschichte lehrt uns, dass die Alpen niemals ein eigentliches Verkehrshindernis bildeten. Im grauen Altertum zogen Kriegsvölker von beiden Seiten über die Alpen. Nach und nach entwickelte sich auch ein friedlicher Verkehr über die Alpen, der immer mehr zunahm. Die bestehenden Uebergänge und die schlechten Pässe wurden allmählig verbessert; an ihre Stelle traten gute und bequeme Strassen. Aber auch diese genügten auf die Dauer nicht, sie wurden als unzulänglich und zu beschwerlich befunden und sobald Eisenbahnen entstanden, tauchte auch der Gedanke auf, die Alpen zu überschreiten oder zu durchbrechen. So datiert das erste Projekt einer Lukmanierbahn schon aus dem Jahre 1846 und 1852/53 trat das Projekt einer Grimsel-Nufenen-Bahn auf. Die erste Vereinigung von Freunden der Gotthardbahn fand im Jahre 1853 statt und im Jahre 1865 erschien das erste Gutachten von Ingenieur Lommel zugunsten einer Simplonbahn. Der Gedanke, eine Alpenbahn zu erstellen, bestand also schon zu einer Zeit, wo im Kanton Bern noch keine Eisenbahn fuhr, denn die Linie Olten-Bern wurde erst im Jahre 1857 eröffnet. Allein die Schweizer waren wohl rasch mit dem Gedanken, aber weniger rasch mit dem Geldbeutel. Man muss sich daher nicht wundern, dass andere, die später aufgestanden, doch früher zu einem Resultat gekommen sind. So wurde im Jahre 1867 die Bahn über den Brenner erstellt und 1870 die Linie durch den Mont Cenis eröffnet. Durch diese beiden Eisenbahnen wurde die Schweiz links und rechts in aller Form abgefahren. Das Bedürfnis eines schweizerischen Alpendurchstichs wurde infolgedessen absolut dringend und schliesslich konnte anfangs der 80er Jahre die Gotthardbahn, wenn auch nach grossen Schwierigkeiten eröffnet werden. Vor wenigen Tagen wurde ein zweiter schweizerischer Alpendurchstich, die Simplonbahn, dem Betriebe übergeben. Infolge der Erstellung dieser beiden Linien befindet sich der Kanton Bern zurzeit in der gleichen Lage wie die Schweiz anfangs der 70er Jahre, das heisst, wir sind im Osten durch die Gotthardbahn und im Westen durch die Simplonbahn abgefahren. Auch für uns ist es daher ein dringendes Bedürfnis, durch einen eigenen Alpendurchstich Anschluss nach dem Süden durch den Simplon zu gewinnen. Das ist die heutige Situation des Kantons Bern und es handelt sich für uns darum, ob wir diese Situation noch weiter andauern lassen oder ob wir die uns gebotene Gelegenheit ergreifen und den Lötschberg bauen wollen, der lange den Gegenstand der Diskussion gebildet hat.

Wenn wir heute auf diesen Gegenstand eintreten, geziemt es sich, der Männer zu gedenken, die seit Jahrzehnten den Gedanken des bernischen Alpendurchstichs hochgehalten haben. Vor allem erinnere ich an Stämpfli, den Vater des Gedankens, und an alt-Regierungsrat Teuscher, den unermüdlichen Vorkämpfer des Lötschberges, dem kein besseres Zeugnis ausgestellt werden kann als die Experten Colombo, Garnir und Pontzen ihm ausgestellt haben, indem sie

sich wiederholt auf seine Ausführungen beriefen und erklärten, seine Voraussetzungen seien frei von Uebertreibung und seine Berechnungen haben zur Stunde noch Gültigkeit. Ich muss aber auch derjenigen Männer gedenken, welche nun das Werk vorbereitet haben, dass es zum Abschluss gebracht werden kann. Als Mitglied der Kommission konnte ich konstatieren, dass im Initiativkomitee intensiv und gründlich gearbeitet worden ist und dass die Vorlage, über die wir abzustimmen haben, eine grosse Arbeit bedeutet und gut vorbereitet ist. Wenn auch der Einzelne nicht in alle Details eindringen konnte, so verdient die Vorlage dennoch, von uns angenommen zu werden. Ich muss auch all der hervorragenden Techniker und Gelehrten gedenken, die teils als Verfasser genialer Projekte, teils als Experten ihre Dienste dem Kanton Bern zur Verfügung gestellt und dazu beigetragen haben, dass die Frage des bernischen Alpendurchstichs nach allen Seiten gründlich erörtert worden ist, so dass der Gegenstand heute in der Tat spruchreif ist und wir darüber entscheiden können.

Meine Herren! Die Kommissionsberatung ergab unzweideutig, dass die Kommission in ihrer grossen Mehrheit, 11 von 16 Mitgliedern, auf dem Boden der heutigen Vorlage steht. Es ist in der vorwürfigen Angelegenheit nur ein Entscheid denkbar: entweder ja oder nein dazu zu sagen. Die Kommission schlägt Ihnen mit grosser Mehrheit vor, die Vorlage gutzuheissen. Es wäre nach unserer Auffassung ein verhängnisvoller Irrtum, wenn man glauben würde, wir haben die Wahl zwischen der Lötschbergbahn und der Wildstrubelbahn. Unseres Erachtens ist eine Wildstrubelbahn im heutigen Stadium der Angelegenheit gar nicht denkbar. Sie haben bereits gehört, dass zurzeit für eine Wildstrubelbahn, weder für Bern-Stockhorn-Wildstrubel noch für Thun-Wildstrubel, gar keine Konzession besteht und es ist zu befürchten, dass eine derartige Konzession mit Rücksicht auf die Stimmung, die in den Kreisen der Bundesbehörden, speziell der Bundesbahnen in bezug auf die Erteilung neuer Konzessionen an Hauptbahnen herrscht, gar nicht zu erlangen wäre. Aber wenn auch eine solche Konzession erteilt würde, so muss jede Wildstrubelbahn daran scheitern, dass sie im bernischen Subventionsgesetz nicht enthalten ist. Wenn wir sie aufnehmen wollten, müssten wir vorerst ein neues Gesetz machen und es müsste eine neue Volksabstimmung stattfinden. Ob das Bernervolk dafür zu haben wäre, auch für die Wildstrubelbahn 17 $\frac{1}{2}$ oder mehr Millionen zu bewilligen, darüber will ich mich nicht aussprechen, aber die Gefahr besteht doch, dass die Subvention vielleicht nicht gesprochen würde. Allein auch vorausgesetzt, das Volk bewillige die Subvention, so ist eine Wildstrubelbahn von Bern aus der enorm hohen Kosten wegen nicht denkbar. Auch eine Wildstrubelbahn von Thun aus würde nach dem Urteil der Sachverständigen nicht rentieren, da ihr gewisse Verkehrs-Relationen abgehen und dadurch die Einnahmen geschmälert würden. Wenn aber eine Bahn nicht rentiert, so findet man auch das Geld zu ihrem Bau nicht. Wenn man uns sagt, eine Wildstrubelbahn von Thun aus könne eventuell billiger gebaut werden, so muss dazu ein Fragezeichen gemacht werden, denn die geologischen Gutachten der Herren von Fellenberg, Kissling und Schardt lauten für den Wildstrubel sehr ungünstig. Infolge der flachen Gesteinslagerung ist ein sehr hoher Gebirgsdruck vorhanden, was zur Folge hat, dass der Tunnel mit sehr starken Profilen

ausgemauert werden müsste, wodurch die Kosten enorm gesteigert würden. Ferner ist nach dem Urteil der Geologen zu erwarten, dass die Temperatur im Tunnel auf 50 Grad, also fast so hoch wie im Simplon, ansteigen werde. Bekanntlich war diese hohe Temperatur nebst der Wasserkalamität der Grund, dass beim Simplon in letzter Stunde die Arbeit fast eingestellt werden musste. So etwas dürfen wir nicht riskieren. Gestützt auf diese Erwägungen halten wir zurzeit die Ausführung einer Wildstrubelbahn für nicht denkbar und wir sind daher darauf angewiesen, das andere Projekt auszuführen, das uns die Sachverständigen fast ausnahmslos anraten, nämlich die Lötschbergbahn.

Für die Lötschbergbahn liegt, wie Sie gehört haben, ein vollständiges generelles Projekt vor. Wir wissen, wie diese Bahn technisch beschaffen sein soll, was sie kostet, 74 Millionen und nicht mehr, wir wissen, wer die Ausführung übernimmt und dass diese Unternehmer nach den eingezogenen Erkundigungen alle Garantie bieten, so dass wir nicht in Verlegenheit kommen können. Ferner wissen wir, wie das Geld zu beschaffen ist, und wir wissen auch mit ziemlicher Sicherheit, wie weit die Bahn rentabel sein wird. Das sind Gründe genug, um das Lötschbergprojekt zur Annahme zu empfehlen.

Es hätte keinen Zweck, meinerseits auf die technischen Details einzutreten, Sie sind darüber zur Genüge orientiert worden. Ich möchte nur betonen, dass eine Bahn erstellt werden soll, die so beschaffen ist, dass sie den zu erwartenden gewaltigen Verkehr unter allen Umständen bewältigen kann. Auch wird dem wachsenden Verkehr dadurch Rechnung getragen, dass die Landerwerbungen zum vornherein für eine doppelspurige Anlage gemacht werden sollen. Der Tunnel kann ebenfalls, wie uns angeraten wurde, von Anfang an doppelspurig erstellt werden, es braucht dazu nur die nötigen Mehrkapitalien. Wenn diese zusammengebracht werden können, wenn der Bund uns mit einem Beitrag an die Hand geht, dann wird der Tunnel selbstverständlich gleich doppelspurig gebaut. Wenn dieser Beitrag nicht fliesst, beschränkt man sich auf die einspurige Anlage mit einer 500 m langen Ausweichstelle in der Mitte.

Es war offenbar ein guter Gedanke der vorberatenden Behörden, von einem 21 km langen Basis-tunnel Umgang zu nehmen. Ein so langer Tunnel ist bis dahin noch gar nicht erstellt worden und man weiss nicht, welche Gefahren und Ueberraschungen der Bau eines solchen mit sich gebracht hätte. Es ist entschieden besser, mit einem höher gelegenen Tunnel vorlieb zu nehmen. Derselbe wird allerdings auch grössere Rampen bedingen, allein diese können bei elektrischer Traktion anstandslos überwunden werden. Und wenn die Bahn anfänglich auch noch mit Dampf betrieben werden müsste, so sind die Steigungen immerhin nicht grösser als bei der Gotthardbahn. Ich halte übrigens dafür, dass das Problem der elektrischen Bahnen genügend gelöst ist. Ausser der Burgdorf-Thun-Bahn wird die Montreux-Oberland-Bahn, die freilich nur eine Schmalspurbahn ist, aber grössere Steigungen aufweist, elektrisch betrieben. Auch in Italien haben wir verschiedene elektrische Bahnen. Ich sage also, dieses Problem ist gelöst, es ist nur schon Bahnen genügend gelöst ist. Die Montreux-dafür zu sorgen, dass stets genügend Kraft zur Verfügung steht. In dieser Beziehung befindet sich die Lötschbergbahn in den günstigsten Verhältnissen.

Es existieren auf der Walliserseite grosse Elektrizitätswerke und auf unserer Seite haben wir das Kanderwerk. Diese Werke sind bereit, uns sowohl für den Bau als für den Betrieb der Lötschbergbahn die notwendige Kraft zu billigem Preise zur Verfügung zu stellen.

Die Baukosten sind allerdings höher, als 1902 angenommen wurde. Das hat seinen Grund darin, dass gegenüber früher wesentliche Verbesserungen an der Linie vorgenommen wurden. Ferner sind die Preise des Rohmaterials und die Arbeitslöhne nicht unerheblich gestiegen und im weitern musste einigermassen auf die Erfahrungen beim Simplon abgestellt werden. Alle diese Gründe haben die Mehrkosten bedingt. Allein es hat sich doch ein Konsortium tüchtiger Unternehmer gefunden, das die Bahn nach den vorgelegten Plänen für die Gesamtsumme von 74 Millionen ausführen will. Zunächst ist nur die Hälfte, nämlich die Erstellung des Tunnels, durch einen Pauschalvertrag gebunden. Es ist offenbar zweckmässig, dass man für den Tunnel diesen Weg eingeschlagen hat, denn der Bau eines Tunnels, wenn er auch nur 13—14 km lang ist, bietet doch grosse Gefahren und bringt oft unangenehme Ueberraschungen. Die übrigen Arbeiten für den Bau der Zufahrtsrampen sind nur bedingt für den Rest der Bausumme von 37 Millionen vergeben und die Abrechnung soll hier nach Ausmass, nach festgestellten Einheitspreisen erfolgen. Wenn die Anlagekosten die 37 Millionen nicht erreichen, fällt der Gewinn zu $\frac{3}{4}$ der Bahngesellschaft und zu $\frac{1}{4}$ den Unternehmern zu. Wir hoffen, dass bei den zu Grunde gelegten Einheitspreisen und Arbeitsquantitäten ein Gewinn erzielt werden könne.

Der Experte Hennings behauptete, die Arbeiten werden um 10 Millionen zu teuer vergeben. Es ist Ihnen vom Herrn Baudirektor schlagend nachgewiesen worden, worauf diese Differenz zurückzuführen ist. Es ist auch daran zu erinnern, dass Herr Hennings sein Urteil bereits modifiziert und zugestanden hat, dass die Differenz nicht so gross sein kann. Diese Angelegenheit wurde in der Kommission ebenfalls erörtert und Herr Gustav Müller hat unumwunden zugegeben, dass die Differenz nicht so gross sei. Ich bin daher verwundert, dass in einem schweizerischen Blatte neuerdings die Sache so dargestellt wird, als ob die Arbeiten um 10 Millionen zu teuer hingegeben werden. Das ist nicht richtig. Uebrigens ist jeder Arbeiter seines Lohnes wert und wenn man bedenkt, welch grosses Risiko die Unternehmer tragen, kann man ihnen nicht verargen, wenn sie auch etwas verdienen.

Es wurde uns auch die Frage vorgelegt, warum die Arbeit nicht Schweizer Firmen übergeben werde. Das hätte man gewiss getan, wenn man die Leute gefunden hätte. Aber diejenigen, welche leistungsfähig genug gewesen wären, um sich an ein solches Werk heranzuwagen, wollten nichts davon wissen. Wenn das Geschäft so glänzend wäre, würden sie sich wohl herbeigelassen haben, aber das ist eben nicht der Fall.

Ich komme nun auf die Finanzierung zu sprechen. Wir benötigen die riesige Summe von 89 Millionen. Denn mit der Bausumme von 74 Millionen ist es nicht gemacht, es kommen noch die Verwaltungskosten, die Projektspesen, die Verzinsung während der Bauzeit, die Emissionskosten, die Kursverluste, die Kosten für die Anschaffung des Rollmaterials und so weiter

dazu, so dass im ganzen eine Summe von 89 Millionen nötig ist. Jedermann wird zugeben, dass der Kanton Bern für sich allein nicht imstande gewesen wäre, die Bahn zu bauen. Wo wollte man dieses Geld auftreiben, wenn das Subventionsgesetz nur eine Staatsbeteiligung von $17\frac{1}{2}$ Millionen vorsieht? Man hätte vielleicht zum Mittel der Staatsgarantie greifen können, aber man wollte diesen Ausweg nicht betreten. Man konnte sich auch nicht auf andere Kantone verlassen. Andere Kantone sind freilich an dem Zustandekommen der Lötschbergbahn ebenfalls interessiert, aber sie sind nicht in der Lage, uns mit so grossen Mitteln beizuspringen. Es bliebe noch der Bund übrig und es wurde auch gesagt, man hätte ihn die Bahn bauen lassen sollen. Wir hätten es sehr gerne gesehen, wenn er diese Last auf sich genommen hätte, aber er hat mit andern Arbeiten, die er gegenwärtig auszuführen hat, genug zu tun und ist ebensowenig wie andere in der Lage, den Bau der Lötschbergbahn zu übernehmen, ganz abgesehen davon, dass es nicht im Interesse der Bundesbahnen ist, wenn sie sich diese Konkurrenz auf den Hals laden würden. Wenn übrigens der Bund hätte dazu gebracht werden können, die Bahn zu bauen, so wären bis dahin viele Jahre vergangen und unterdessen hätte der Staat Bern eine grosse Einbusse an volkswirtschaftlichen Interessen erlitten. Allein auch wenn der Bund die Bahn gebaut hätte, glauben Sie, dass der Kanton Bern die $17\frac{1}{2}$ Millionen nicht voll und ganz daran hätte leisten müssen? Man wäre sogar Gefahr gelaufen, dass die $17\frac{1}{2}$ Millionen à fonds perdu hätten geleistet werden müssen, während wir jetzt doch Subventionsaktien dafür erhalten, die mit der Zeit doch noch etwas abtragen können.

Wenn der Bund uns nicht helfen kann und wir selbst das Geld nicht aufbringen können, so sind wir auf das fremde Kapital angewiesen, und wir dürfen uns glücklich schätzen, dass es uns gelungen ist, das französische Kapital herbeizuziehen, das uns annehmbare Offerten macht. Sie haben gehört, dass das Anlagekapital aus 44 Millionen Obligationen, 29 Millionen I. Hypothek und 15 Millionen II. Hypothek, und 45 Millionen Aktien, 24 Millionen Prioritäten und 21 Millionen Subventionsaktien, besteht. Sie wissen auch, wie weit diese Kapitalien bereits vergeben sind. Auch die Kantonalbank ist Mitglied des Konsortiums, das sich an dieser Finanzierung beteiligt. Es wurde daran Anstand genommen, dass die Kantonalbank als staatliches Institut sich an diesem Unternehmen derart beteilige. Allein es ist darauf hinzuweisen, dass schon viele derartige Geschäfte von der Kantonalbank abgeschlossen wurden; es ist ein Finanzgeschäft wie ein anderes und die Kantonalbank wird dabei wohl ihre Rechnung finden. Ein grosser Teil der von der Kantonalbank übernommenen Summe ist übrigens bereits anderweitig plaziert, so dass ihr Risiko nicht mehr so gross ist, wie es den Anschein haben konnte.

Einzig unerledigt ist noch die Frage, wo der Rest des Subventionskapitals hergenommen werden soll. Das Subventionskapital beträgt im ganzen 21 Millionen. Davon übernimmt der Kanton Bern nach Gesetz $17\frac{1}{2}$ Millionen. Es fehlen also noch $3\frac{1}{2}$ Millionen. Man glaubt, diese von den interessierten Gemeinden, den Transportanstalten und andern Instituten erhalten zu können und es ist gewiss Aussicht vorhanden, dass diese verhältnismässig kleine Summe beigebracht werde. Es wurde bemerkt, solange diese $3\frac{1}{2}$ Millionen

noch ausstehen, sei der Finanzausweis nicht erbracht. Das ist buchstäblich genommen durchaus richtig, aber wir dürfen uns daran nicht stossen. Der Grossteil der Kapitalien ist vorhanden und diese $3\frac{1}{2}$ Millionen werden sicher beigebracht werden. Bis dahin ist natürlich alles nur Provisorium, der Beschluss wird erst perfekt, wenn die $3\frac{1}{2}$ Millionen da sind. Wir riskieren also nichts, wenn wir heute den Bauvertrag, Finanzvertrag und so weiter genehmigen und der Regierung die definitive Genehmigung des Finanzausweises überlassen, wenn auch die $3\frac{1}{2}$ Millionen beigebracht sind. Die Kommission glaubt, dass für den Bau und die Finanzierung der Lötschbergbahn genügende Garantien vorhanden sind, und nimmt deshalb keinen Anstand, Ihnen die Vorlage zur Genehmigung zu empfehlen.

Ich komme noch kurz auf die voraussichtliche Rentabilität des Unternehmens zu sprechen. Es liegen darüber verschiedene Gutachten vor und ich habe deren Resultate tabellarisch zusammengestellt. Es ist interessant, zu welcher verschiedenen Summen diese Gutachten kommen, aber es ist auch interessant und beruhigend zugleich, dass die Einnahmen nicht wesentlich verschieden taxiert werden, auch von denjenigen nicht, welche weniger optimistisch rechnen als andere. So rechnen zum Beispiel die Bundesbahnen sehr pessimistisch, kommen aber doch annähernd zu der gleichen Einnahmensumme wie die andern. Der Unterschied zwischen dem Minimum und dem Maximum der Betriebseinnahmen beträgt nicht einmal 500,000 Fr., denn die niedrigste Schätzung (Arbenz) lautet auf 4,955,800 Fr., die höchste (Zollinger) auf 5,447,850 Fr. Grösser dagegen ist der Unterschied bei den Ausgaben. An der Spitze steht die Generaldirektion der Bundesbahnen, welche die Ausgaben auf 3,698,400 eventuell auf 3,484,000 Fr. berechnet. Sie gelangt damit zu einem Betriebskoeffizienten von $72,7\%$, ein ganz unerhörter Prozentsatz. Unter Betriebskoeffizient ist das Verhältnis zwischen Einnahmen und Ausgaben zu verstehen. Nach der Berechnung der Bundesbahnen kämen also auf 100 Fr. Einnahmen 72 Fr. 70 Ausgaben. Thormann rechnet einen Betriebskoeffizienten aus von 70,7, Arbenz von 54,7, Zollinger von 53,7 und die kantonale Baudirektion von 46% . Wir gehen mit der Baudirektion durchaus einig, dass die Generaldirektion offenbar nicht richtig rechnet. Sie geht von unrichtigen Voraussetzungen aus und kommt zu Ausgabeposten, die für die einspurige Lötschbergbahn nicht zutreffen werden. Sie stellt auch auf den Dampfbetrieb ab, während der elektrische Betrieb eingeführt werden soll, der die Ausgaben wesentlich reduziert. Bezüglich der Einnahmen muss ich noch beifügen, was der Herr Finanzdirektor bereits bemerkt hat, dass je nach der Interpretation des Tarifgesetzes die Einnahmen grösser sein werden, als die Bundesbahnen angenommen haben.

Was die Einlage in den Erneuerungsfonds anbelangt, so stimmen alle Experten überein, dass dafür 2000 Fr. per km anzusetzen seien. Vier Experten kommen auf diesen Betrag, während Herr Thormann 2500 Fr. ansetzt.

Nach den Berechnungen der Generaldirektion der Bundesbahnen ergibt sich ein Betriebsüberschuss von 1,387,600 Fr. Dieser Betrag reicht hin zur Verzinsung des Obligationenkapitals I. Hypothek zu dem vorgesehenen Zinsfuss von 4% und es verbleiben zur Ver-

zinsung des Obligationenkapitals II. Hypothek 227,600 Fr. = $1\frac{1}{2}\%$. Thormann berechnet den Einnahmenüberschuss auf 1,459,000 Fr., die zur vollen Verzinsung des Obligationenkapitals I. Hypothek und zu einer 2-prozentigen Verzinsung der Obligationen II. Hypothek hinreichen. Nach Arbenz beträgt der Betriebsüberschuss 2,172,600 Fr., so dass die Obligationen I. und II. Hypothek voll verzinst werden können und für die Prioritätsaktien noch 337,600 Fr. zur Verfügung stehen. Noch günstiger gestaltet sich das Resultat nach Zollinger, wonach für die Prioritätsaktien 687,000 Fr. übrig bleiben, was nahezu einer Verzinsung derselben zu 3% gleichkommt. Die kantonale Baudirektion rechnet einen Betriebsüberschuss aus, der zur vollen Verzinsung des gesamten Obligationenkapitals und der Prioritätsaktien hinreicht und überdies noch einen Rest von 22,000 Fr. für die Subventionsaktien ergibt. Wir wollen nicht mit extremen Zahlen rechnen und ich will auch nicht untersuchen, welche Bewandnis es mit Artikel 21 des Tarifgesetzes hat. Ich hoffe, dieser Artikel werde so interpretiert werden, wie der Herr Finanzdirektor ausgeführt hat. Ich stelle vorläufig nur auf die Zahlen ab, die uns durch die Gutachten gegeben wurden. Der Durchschnitt der Einnahmen beträgt nach den fünf Gutachten 5,187,000 Fr. Als mittlern Betriebskoeffizient bringe ich 60% in Anrechnung. Derselbe kommt den tatsächlichen Verhältnissen wohl nahe. Er betrug für die Gotthardbahn im Jahre 1904 $58,6\%$ und 1905 56% . Wenn wir für die neue, gut angelegte einspurige Lötschbergbahn 60% annehmen, so dürfte das entschieden genügen. Damit gelangen wir zu einem Betriebsüberschuss von 2,074,800 Fr. Nach Verzinsung der Obligationen I. und II. Hypothek würden somit rund 240,000 Fr. für die Inhaber der Prioritätsaktien übrigbleiben. Ich bin in der Auffassung, damit ungefähr das Richtige getroffen zu haben, von einem hervorragenden Sachverständigen bestärkt worden. Allerdings muss ich bemerken, dass aus dieser Zusammenstellung mit aller Gewissheit hervorgeht, dass die Subventionsaktien vorläufig keine Dividende erhalten werden und mehrere Jahre vergehen werden, bis sie zu einem Zinsgenuss gelangen. Allein das haben wir zum voraus gewusst und die Erfahrung lehrt, dass dem immer und überall so ist. Dabei ist jedoch nicht ausgeschlossen, dass die Subventionsaktien der Lötschbergbahn mit der Zeit ein besseres Papier werden. Eine Besserung der Verhältnisse liegt in der Natur der Sache. Ich erinnere nur daran, wie sich bei der Gotthardbahn die Dinge gestaltet haben. In der Rückkaufbotschaft des Bundesrates ist ausgerechnet, dass der durchschnittliche kilometrische Ertrag der Gotthardbahn in den Jahren 1886 bis 1895 51,119 Fr. betrug; im Jahre 1904 weist die Gotthardbahn bereits einen kilometrischen Ertrag von 81,886 Fr. und 1905 einen solchen von 87,666 Fr. auf. In der Kommission hat Herr v. Erlach eine andere Berechnung für die Gotthardbahn aufgestellt, die er Ihnen selbst vortragen wird, und nach derselben ist der kilometrische Ertrag noch wesentlich höher. In den Jahren 1912 und 1913, das heisst im Zeitpunkt der Eröffnung der Lötschbergbahn wird dieser Betrag noch viel grösser sein und wir gehen daher nicht zu weit, wenn wir behaupten, dass der von der Generaldirektion der Bundesbahnen auf 63,575 Fr. berechnete kilometrische Ertrag der Lötschbergbahn und auch Herr Zollinger mit seinen 75,350 Fr. zu niedrig

ist. Wenn die Lötschbergbahn einige Jahre im Betrieb ist, wird sich die Situation ganz anders gestalten und eine leidliche Verzinsung der Subventionsaktien ist nicht ausgeschlossen. Jedenfalls ist sicher, dass das französische Finanzkonsortium die Sache viel günstiger beurteilt als wir, denn es würde nicht 24 Millionen in ein Unternehmen werfen, wenn es nicht glaubte, dass das Geld eine dem landläufigen Zins entsprechende oder doch nahekommende Verzinsung abwerfen würde. Also dürfen auch wir Zutrauen haben.

Für uns sind jedoch im Grunde ganz andere Gesichtspunkte massgebend. Der Staat Bern gibt jährlich 1,600,000 Fr. für den Unterhalt von Strassen und Wasserbauten aus; das macht in 10 Jahren 16 Millionen. Sie wissen auch, welch enorme Summen er im Laufe weniger Jahre in die Dekretsbahnen gesteckt hat, aber niemals wurde die Frage aufgeworfen, ob und wie dieses Geld rentiere. Das Bernervolk hat auch nicht gefragt, ob die Million, die es zur Konstituierung der Gotthardbahn beitrug und ob die 450,000 Fr., die es später für das nämliche Unternehmen, als es in der Tinte steckte, bewilligte, gut angelegt seien. Auch bei der Subventionsbewilligung an den Simplon wurde nicht nach der Rentabilität gefragt und doch fielen jene Summen beim damaligen Stand der bernischen Finanzen wesentlich mehr ins Gewicht, als dies heute der Fall ist. Angesichts des grossen Werkes der Lötschbergbahn dürfen wir die Frage der Rentabilität noch viel weniger aufwerfen, denn da stehen vitale Interessen des ganzen Kantons auf dem Spiel, die Interessen der Talschaften vom hintersten Jura bis ins Oberland, die Interessen der bernischen Transport- und Verkehrsanstalten, die Interessen unserer Hauptstadt, die Interessen der grossen Verkehrszentren, die Interessen der Fremdenindustrie in Interlaken, Thun und zahlreichen andern Ortschaften, ganz abgesehen von den grossen Privatinteressen, die nicht abzuschätzen sind. Angesichts dieser Sachlage ist es nicht am Platz, dass wir hier ausnahmsweise die Frage der Rentabilität aufwerfen.

Damit bin ich am Schlusse meiner Ausführungen angelangt und erlaube mir nur noch daran zu erinnern, dass der Grosse Rat das bahnbrechende Subventionsgesetz von 1902, in dem die Lötschbergbahn im Prinzip anerkannt und für dieselbe eine Staatsbeteiligung von $17\frac{1}{2}$ Millionen beschlossen wurde, mit der gewaltigen Mehrheit von 178 gegen 3 Stimmen, bei 3 Enthaltungen, angenommen hat. Es wäre zu wünschen, dass der heutige Beschluss mit der nämlichen Begeisterung zustande käme. Angesichts des grossen Werkes, um das es sich handelt, sollten engherzige und kleinliche Rücksichten in den Hintergrund treten, es sollte auch hier einigermaßen die Stimmung obwalten, die aus dem alten Bernermarsch herausklingt: kräftiges Selbstvertrauen und unwiderstehliche Entschlossenheit. Der Grosse Rat sollte heute einen wichtigen Entscheid fällen, damit unsere Miteidgenossen und alle Welt, die sich um die bernische Eisenbahnpolitik interessiert, sehen, dass es dem Kanton Bern ernst ist mit seinem Alpendurchstich und dass er entschlossen ist, an das grosse Werk heranzutreten und dasselbe durchzuführen. (Lebhafter Beifall.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Schluss der Sitzung um 5³/₄ Uhr.

Tagesordnung:

Berner Alpendurchstich; Genehmigung des Projektes für eine Lötschbergbahn, des Bauvertrages und des Finanzvertrages, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Fortsetzung.

(Siehe Seite 283 hievor.)

Zweite Sitzung.

Dienstag den 26. Juni 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Steiger*.

Der Namensaufruf verzeigt 204 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 30 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Amrein, Bigler, Bratschi, Bürki, David, Jacot, Küenzi (Madretsch), Laubscher, Marschall, Michel (Bern), Morgenthaler (Burgdorf), Mürset, Rufener, Stucki (Worb), Trachsel (Bern), Wächli, Wysshaar; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Aebersold, Albrecht, Berger (Linden), Cueni, Fankhauser, Girardin, Grosjean, Hadorn, Haslebacher, Hügli, Kuster, Rossé, Zaugg.

Eingelangt ist folgende

Interpellation:

Der Regierungsrat wird eingeladen, darüber Auskunft zu erteilen, welche Vorkehren er zu treffen gedenkt, damit künftighin die Grimselstrasse im Sinne des Bundesbeschlusses vom 12. Dezember 1889 am 15. Juni für den Wagenverkehr geöffnet ist.

Mühlemann,
Tännler, Egli, Gurtner (Lauterbrunnen), Boss, Seiler, Michel (Interlaken), Frutiger, Reichenbach, Wyder, Lohner.

An den Regierungsrat.

Müller (Gustav). Es ist schwer, sich einer derartigen suggestiven Stimmung zu entziehen, wie sie gestern hier geherrscht hat, und gegenüber den patriotischen Reden der Herren Kunz und Kindlimann ist es selbstverständlich auch nicht leicht, den Oppositionsstandpunkt zu vertreten. Es ist der Patriotismus heraufbeschworen worden und man hat auf die Vergangenheit des alten und neuen Bern hingewiesen, auf die Tatkraft, welche die Berner wiederholt in Eisenbahnfragen bewiesen, und die Opfer, die sie dafür gebracht haben und die im Verhältnis zu der damaligen Leistungsfähigkeit viel grösser waren als das Opfer, das heute vom Bernervolk verlangt wird. Man hat auch an das Selbstvertrauen und die Tatkraft des heutigen Geschlechts appelliert und daran erinnert, dass ein grosser Moment gekommen sei, wo wir gross dastehen müssen und alle Bedenken, die sonst erhoben werden könnten, verschwinden sollen. Herr Kindlimann, unser nüchterner, sorgfältig abwägender langjähriger Präsident der Staatswirtschaftskommission hat sich in einen Optimismus hineingeredet, der alles in das rosige Licht stellt und schon von Anfang an die Verzinsung der Prioritätsaktien in Aussicht nimmt, ein Optimismus, an den Herr Kindlimann voraussichtlich später nicht mehr gerne erinnert werden wird. So würde mit den stärksten Mitteln gearbeitet, um diejenige Stimmung zu erzeugen, die notwendig ist, um diesen Beschluss zu fassen. Dabei hat man zu einer Zuhörerschaft gesprochen, die ohne ihre Schuld nicht in der Lage war, sich ein eigenes Urteil zu bilden, sondern die im grossen und ganzen darauf abstellen muss, was hier gesagt wird. Ich war in der Lage, mir ein persönliches Urteil zu bilden und ich lasse mich weder durch den Appell an das Gemüt noch dadurch beeinflussen, dass gewissermassen eine neue Heroenzeit anbrechen soll und alle, die der Vorlage zustimmen, als grosse Männer dastehen. Ich treibe keinen Heroenkultus, weil ich weiss, dass auch den sogenannten Helden in der Geschichte das allzu Menschliche nicht fremd ist. Es ist auch noch nicht so lange her, dass viele von den Herren, die jetzt so sicher mit den Millionen spielen und so vertrauensvoll in die Zukunft schauen, in einer geringfügigen Eisenbahnfrage sehr kleinmütig und verzagt waren. Da ich mir ein eigenes Urteil gebildet habe, lasse ich mich weder durch das Stirnerunzeln des Herrn Ritschard noch durch den Umstand, dass alle die, welche der Regierung zustimmen als grosszügig und umgekehrt die andern als kleinlich und engherzig hingestellt werden, noch dadurch, dass man sagte, in meiner Brust wohnen zwei Seelen und ich sei nicht fähig, hier für meine Sache einzustehen, beeinflussen, sondern fühle mich verpflichtet, die Gründe darzulegen, die mich zu meinem Urteil ge-

führt haben, das, wie ich sehr wohl weiss, mit demjenigen der grossen Mehrheit in diesem Saale nicht übereinstimmt.

Ich bin daher genötigt, ebenfalls kurz auf die Entstehungsgeschichte der Lötschbergbahnfrage einzutreten. Dabei werde ich nicht alle Momente hervorheben, die in den allgemeinen Reden von gestern bereits angeführt wurden, sondern nur diejenigen, die geeignet sind, mir zu dienen. Mit Recht wurden die grossen Verdienste von alt-Regierungsrat Teuscher betont, der mit unermüdlichem Fleiss, bewundernswürdiger Ausdauer und grosser Sachkenntnis, die nachher wiederholt durch die verschiedensten Experten bestätigt wurde, die Frage des Lötschbergs erörterte und auf dieses Ziel hinarbeitete, so dass für Bern der Lötschberg eine Zeitlang als etwas dastand, woran nicht gerüttelt werden durfte, und es als sichere Tatsache galt, dass der Berner Alpendurchstich nur durch den Lötschberg führen könne. Dieses Urteil wurde durch die Herren Hittmann & Greulich bestätigt, die ebenfalls sich dahin aussprachen, dass der Lötschberg dem Wildstrubel technisch überlegen und es deshalb richtiger sei, die Lötschbergbahn auszuführen. Unter dem Eindruck dieses Gutachtens entstand die Subventionsvorlage von 1902, die vom Volk mit grossem Mehr angenommen wurde und in der nur vom Lötschberg die Rede war und diesem eine Subvention von 17 $\frac{1}{2}$ Millionen zugesichert wurde. Zur weiteren Förderung der Angelegenheit hatte sich anfangs des Jahres 1902 ein sogenanntes Initiativkomitee gebildet. Aus demselben ist nicht etwa der leitende Ausschuss, der die weiteren Arbeiten zu besorgen hatte, entstanden, sondern derselbe wurde ebenfalls bestellt und tat nun an Stelle der Regierungsorgane diejenigen Schritte, die notwendig waren, um eine weitere Abklärung der Frage herbeizuführen. Zunächst musste das, was bisher nur technisch erörtert worden war, vom allgemeinen kommerziellen, finanziellen und internationalen Standpunkt aus geprüft und es musste untersucht werden, ob eine derartige Alpenbahn überhaupt lebensfähig sei und die Opfer rechtfertige, die dafür zu bringen sind. Daher wurden die internationalen Experten Colombo, Garnir und Pontzen bestellt und die erste Frage, die ihnen vorgelegt wurde, lautete: «Hat ein Durchstich der Berner Alpen, behufs Erstellung einer neuen Zufahrtlinie zum Simplontunnel, eine internationale Bedeutung, welche hinreicht, um die für diese neue Zufahrtlinie zu bringenden Opfer zu rechtfertigen und die Lebensfähigkeit derselben zu sichern?» Die Antwort wurde in einem gründlichen, umfassenden und ausserordentlich interessanten Gutachten erstattet und nach gewissenhafter Untersuchung, wobei die Experten auf alt-Regierungsrat Teuscher abstellten, in unzweideutiger Weise bejaht. Die Experten kamen zum Schluss, dass nach einer gewissen Betriebsperiode eine kilometerische Einnahme von 54,000 Fr. zu erwarten sei, womit das Unternehmen als lebensfähig gelten könne. Es ist aber wohl zu beachten, dass sie vorsichtigerweise, vorsichtiger als jetzt die offiziellen Berater des Grossen Rates, es als ganz selbstverständlich hinstellten, dass dies erst nach einer gewissen Betriebsperiode der Fall sein werde und man nicht von Anfang an mit solchen Ziffern rechnen könne. Das fällt umso mehr in Betracht, weil diese Ziffern seither ganz bedeutend höher angesetzt wurden, als es in jenem Gut-

achten der Fall war. Die Antwort der Experten war auch an die ganz bestimmten Voraussetzungen geknüpft, dass die Bahn in ihrem Bau und Betrieb dem grossen internationalen Verkehr angepasst werde, eine erstklassige Linie sei, dass die Maximalsteigung 15 ‰ nicht übersteige und der Kulminationspunkt nicht zu hoch in das Gebirge verlegt werde. Von diesen Gesichtspunkten aus haben sie das Projekt Hittmann & Greulich 27 ‰, also annähernd das nämliche, wie es jetzt vorliegt, und das Wildstrubelprojekt Stockalper verworfen und erklärt, es könne sich nur um einen Basistunnel handeln, wie im Projekt Emch für den Lötschberg und im Projekt Beyeler für den Wildstrubel vorgesehen sei. Im weitern führten sie aus, dass von allen Gesichtspunkten aus die Wildstrubelbahn der Lötschbergbahn vorzuziehen sei und also das Projekt Beyeler den Vorzug vor dem Projekt Emch verdiene. Nach diesem bestimmten Schluss der internationalen Expertise hätten die Studien in dieser Richtung weitergeführt werden und zwar hätte man sie selbst vornehmen sollen. Allein inzwischen waren mit einem französischen Konsortium, das sich für den Alpendurchstich interessierte und mit dem wir uns nun als Vertragskontrahenten zu befassen haben, Unterhandlungen angeknüpft worden und dasselbe erklärte sich bereit, die verschiedenen Tracés auf eigenes Risiko zu studieren und uns dann definitive Offerten zur Auswahl zu unterbreiten. Man nahm dieses Anerbieten an. Das war der erste grosse Fehler, den man gemacht hat, und zwar nicht unbewusst. Denn im Juli 1904 war von Herrn Direktor Auer, demjenigen Mitgliede des leitenden Ausschusses, das einzig über eisenbahntechnische Fachkenntnisse verfügte, beantragt worden, in anderer Weise vorzugehen. Da Herr Auer, obwohl sich die Situation seit 1904 nicht geändert hat, seither anderer Meinung geworden ist und nun unbedingt zum Lötschberg steht, ist es interessant und halte ich es für richtig, seine Ansicht von 1904 hier auszugsweise wiederzugeben. Nach Anbringung allgemeiner Erwägungen, die ich übergehe, äusserte sich Herr Auer damals wie folgt:

«Nach diesen allgemeinen Erwägungen drängt sich mir die Ueberzeugung auf, dass es wohl das Richtigste wäre, wenn die Lösung der uns noch harrenden Aufgaben mit eigenen, das heisst inländischen Kräften angestrebt würde. Es darf hier betont werden, dass ausländische Fachleute nicht derart in alle Details und Bedürfnisse eingeweiht sind und sein können, wie dies bei den Landesansässigen vorausgesetzt werden darf und somit eine grössere Gewähr dafür vorhanden ist, dass die Frage in viel eingehenderer Weise studiert werde, als dies durch Landesfremde je der Fall sein dürfte.

Um die Angelegenheit nun endlich einmal auf den Boden eines gründlichen und allseitigen Studiums zu bringen, halte ich dafür, dass noch während der Sommermonate dieses Jahres die Terrain-Aufnahmen, soweit solche fehlen, angeordnet werden sollten, damit den Winter durch anhand von Schichtenplänen weitere Studien gepflogen werden könnten.

Diese Aufnahmen hätten im Massstabe 1:5000 zu geschehen und sollten sich auf zirka $\frac{1}{2}$ Kilometer Breite der Wildstrubel- wie der Lötschbergroute erstrecken. Die Kosten dieser Aufnahmen schätze ich auf zirka 30,000 bis 40,000 Fr. Es müsste hiefür ein Akkord mit einem grossen Geometerbureau, das gleichzeitig mit 50 Messstischen arbeitet, abgeschlossen wer-

den und namentlich zur Verarbeitung des Materials ein ganz tüchtiger, in der Vollkraft seiner Jahre stehender Chef-Ingenieur mit dem nötigen Hülfspersonal engagiert werden. Ueber die vorzunehmenden Arbeiten selbst würde ein Programm aufgestellt, ähnlich wie dies bei den von der Thunerseebahn durchgeführten Studien für eine rechtsufrige Brienerseebahn und die Sanierung der Verkehrsverhältnisse im Bördeli (eine ganz umfangreiche und ziemlich komplizierte Materie) der Fall war, so dass wir in der möglichst kürzesten Zeit zum wünschbaren Resultate kommen würden, die genauen Baukosten der beiden Projekte Lötschberg und Wildstrubel zu kennen, was bis jetzt in keiner Weise der Fall ist. Parallel mit diesen Studien könnte dann auch die ebenso wichtige Betriebsfrage eingehend untersucht und Berechnungen aufgestellt werden, anhand deren es leicht wäre, die letzte Schlussfolgerung zu ziehen und einem in Eisenbahnsachen so opferwilligen Volke den einzig richtigen Weg zu zeigen.

Wenn alles energisch an die Hand genommen wird, so dürften wir ungefähr Mitte 1905 vor einer abgeklärten Situation stehen, das heisst es würden die nötigen parallelen Projekte und Berechnungen vorliegen, anhand deren dann definitive Beschlüsse über das weitere Vorgehen gefasst und eventuell Unterhandlungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen über die Ausführung des Alpendurchstiches aufgenommen werden könnten. Nur durch Selbsthilfe glaube ich, ist Aussicht vorhanden, in absehbarer Zeit dem Volkswillen in jeder Hinsicht gerecht werden zu können und ich halte auch dafür, dass in unserm Lande geeignete Kräfte gefunden werden dürften, um dieses grösste und wichtigste aller bernischen Eisenbahnunternehmen zu einem glücklichen Ende führen zu helfen. Vertrauen wir daher auf die eigene Kraft und legen wir selbst Hand ans Werk, damit nicht weitere kostbare Zeit nutzlos verstreicht.»

In einem fernern Schreiben hat Herr Auer noch näher präzisiert, wie die Sache auch mit bezug auf eine sichere Rentabilitätsberechnung geprüft werden müsse, und man kann jetzt sagen, dass das unzweifelhaft der richtige Weg gewesen wäre, um zu einem objektiven Resultate zu gelangen. Der leitende Ausschuss hat damals mit meiner Zustimmung ein solches Vorgehen abgelehnt, weil die Firma Loste & Cie. offeriert hatte, diese Studien auf eigene Kosten zu machen, und man glaubte, dass dieser Weg ebenfalls zur nötigen Abklärung führen werde. Man sah sich darin aber schwer getäuscht, wie jeder, dem es um eine richtige Abklärung der Situation zu tun war, beim Eintreffen der Eingaben der Firma Loste & Cie. einsehen musste. Denn ihre Vorlagen betrafen ein Hochprojekt, das sie selbst ausgemittelt hatte und das zuerst eine Steigung von 35, dann von 33, dann von 30⁰/₀₀ vorsah, die nachher wegen der Konkurrenzfähigkeit mit der Gotthardbahn auf 27⁰/₀₀ herabgemindert wurde. Loste & Cie. wagten es also, uns ein Alpendurchstichprojekt mit einer Maximalsteigung von 35⁰/₀₀ vorzuschlagen, das bei 30⁰/₀₀ noch um 4,350,000 Fr. höher veranschlagt war als das Projekt Hittmann & Greulich. Ihre Kostenvoranschläge für das Projekt Emch, für das eine verbindliche Schweizer Offerte vorlag, waren um 23 Millionen und diejenigen für das Stockhorn-Wildstrubelprojekt Beyeler um 38¹/₂ Millionen höher als die Berechnungen der internationalen Experten. Bezüglich des Projektes Beyeler konnte man sagen, dass es nur ein Vorprojekt war und nicht auf

genauen Studien beruhte und dass sich darum grosse Differenzen ergeben mussten. Beim Projekt Emch dagegen war das nicht der Fall. Das Projekt Stockalper wurde gar nicht in Betracht gezogen, obwohl es, wenn man von einer 15⁰/₀₀ Anlage abgehen muss, doch in erster Linie zu berücksichtigen gewesen wäre.

Das war das Resultat. Wir wussten im Grunde so viel als zwei Jahre vorher, das heisst nichts, weil wir vor Offerten standen, die in keiner Weise ohne eigene Nachprüfung akzeptiert werden konnten, da derartige Differenzen ganz undenkbar sind; die eine oder andere Angabe muss notwendig falsch sein. Trotzdem hat man im leitenden Ausschuss von der Sache offiziell nichts mehr gehört. Es wurde für das 30⁰/₀₀ Projekt, jetzt 27⁰/₀₀, ein Finanzprogramm durchgearbeitet, vorbehaltlich der definitiven Entscheidung über die Tracéwahl. Der entscheidende Antrag des leitenden Ausschusses an das grosse Komitee betreffend die Tracéwahl gelangte am 5. März dieses Jahres zur Annahme. In jener Sitzung, an der ich leider abwesend war, wurde gestützt auf den Bericht des Herrn Zollinger, der nicht vollständig, sondern nur in seinen Schlussfolgerungen in der Sitzung selbst zur Ausfertigung gelangte und selbstverständlich nicht geprüft werden konnte, der folgenschwere Beschluss gefasst, das 27⁰/₀₀ Projekt zur Ausführung zu empfehlen. Damit war der Weg gewiesen, auf dem man sich nur mehr fortbewegen konnte. Es wurde der Versuch gemacht, die Diskussion über die Tracéwahl in der Öffentlichkeit in Gang zu bringen. Ich habe es in einer Artikelserie in der «Tagwacht» getan. Auch öffentliche Versammlungen bemächtigten sich der Frage, aber dort hiess es immer, jetzt darf die Angelegenheit noch nicht erörtert werden, sondern wir müssen zuerst den definitiven Bericht Zollingers abwarten, der uns die nötigen technischen Unterlagen geben wird. Ein Vorentwurf dieses Berichtes erschien im März und kam definitiv im April dieses Jahres heraus. Darauf fand eine Sitzung des leitenden Ausschusses statt, in der die Mitglieder ihre Bemerkungen zu diesem Bericht anzubringen hatten, wofür ihnen acht Tage Zeit zur Verfügung stand. Ich habe solche Bemerkungen angebracht, wenn ich nicht irre, geschah es auch von Herrn Auer. Ich wies darauf hin, dass es vollständig falsch sei, wenn der Bericht Zollinger bei der Vergleichung zwischen der Lötschbergbahn und der Wildstrubelbahn Spiez als Ausgangspunkt beider Linien annehme; ein derartiges technisch unsinniges Projekt wie die Wildstrubelbahn via Spiez könne nicht zum Vergleich herangezogen werden, sondern Thun müsse als Ausgangspunkt angenommen werden. Doch diese Bemerkungen gingen spurlos vorüber. In einem Brief an den Präsidenten des leitenden Ausschusses wünschte ich, dass mein Schreiben Herrn Zollinger und den regierungsrätlichen Experten zugestellt werde. Doch ging es an ihnen ebenfalls spurlos vorüber, es war offenbar nicht der Mühe wert, darüber ein Wort zu verlieren; auch die regierungsrätlichen Experten haben fröhlich von Spiez aus verglichen. Inzwischen erschienen die Gutachten der regierungsrätlichen Experten Hennings, Arbenz und Thormann. Als wir neuerdings im leitenden Ausschuss zusammenkamen, bekamen wir sie jedoch nicht zu Gesichte, sondern man sagte uns nur, sie stimmen Zollinger bei. Diese Mitteilung genügte dem Ausschuss, um das Finanzprogramm durchzubekommen. Am 4. Juni trat in diesem Saale das Initiativkomitee zusammen; es war auf 10 Uhr morgens

einberufen und nachmittags 2 Uhr begann die Sitzung des Grossen Rates. Das Komitee hat, man kann sich vorstellen, mit welcher Sachkenntnis, mit 53 gegen 4 Stimmen im Sinne des leitenden Ausschusses entschieden.

Inzwischen erschien — es ist das etwas, was meine persönliche Verantwortlichkeit betrifft — über diese Frage, die für die Stadt Bern wichtig genug ist, um sich neben dem Kanton noch speziell zu orientieren, das von ihr verlangte Gutachten Moser. Dasselbe ging uns leider zu spät zu, um dem Grossen Rat rechtzeitig gedruckt ausgeteilt werden zu können. Es wird in Druck gelegt werden, um die stadtbernerische Bevölkerung zu orientieren, nicht um die Sache zu verhindern, aber um vor allem aus Aufklärung zu schaffen und nebenbei auch meine Stellungnahme zu rechtfertigen. Es wurde mit Unrecht kritisiert, dass dieses Gutachten von der Stadt und nicht vom Kanton verlangt und Ihnen nicht vorgelegt wurde. Ich fühle mich verpflichtet, hier, wie im Initiativkomitee, wenigstens die Schlusssätze des Herrn Moser mitzuteilen, damit Sie die Ansicht dieses neben Herrn Hennings zurzeit wohl bedeutendsten Technikers in der Schweiz kennen lernen. Herr Moser resümiert seine Ausführungen wie folgt:

«Die bessere Verbindung mit Italien und insbesondere dem Hafen von Genua, sowie dem Kanton Wallis werden der Stadt Bern nicht nur sofort nach Erstellung der Bahn infolge Herabsetzung der Fahr- und Frachttaxen einen sehr erheblichen Gewinn bringen, der zum Beispiel im Jahre 1904 bei Annahme einer gleichmässigen Verteilung des schweizerisch-italienischen Transitverkehrs auf die nordschweizerische Bevölkerung für die Stadt Bern 67,000 Fr. betragen haben würde, sondern es werden erfahrungsgemäss infolge dieser bessern Verbindung und der Zuweisung eines bedeutenden Durchgangsverkehrs auch Handel und Gewerbe kräftig angeregt und zu neuem Aufschwung gebracht werden.

Die Wahl des Projektes ist von grosser Wichtigkeit und es werden hiebei neben den technischen namentlich auch die wirtschaftlichen Verhältnisse in Betracht zu ziehen sein. Denn entspricht das Gedeihen des Unternehmens nicht den vielfach gehegten hohen Erwartungen, wie nach Ansicht des Unterzeichneten und den vorstehenden Darlegungen sicher zu erwarten ist, oder sollte, mit andern Worten, ein finanzieller Misserfolg und infolgedessen eine Krisis über das Unternehmen hereinbrechen, so würde zwar in erster Linie der Kanton Bern, der Hauptbeteiligte am Unternehmen, geschädigt werden, aber damit auch die Stadt Bern die ganz unabsehbaren Folgen zu tragen haben.

In Erwägung daher, dass in wirtschaftlicher und finanzieller Beziehung das Wildstrubelprojekt nach vorstehenden Untersuchungen allen Lötschbergprojekten weit überlegen ist, und dass auch dessen technische Beschaffenheit dem hauptsächlich in Frage kommenden Lötschbergprojekt mit hochgelegem Tunnel zum mindesten gleichkommt und bei weiterem Ausbau sogar bedeutend überlegen sein wird, muss demselben unbedingt der Vorzug gegeben werden. Die Erstellungskosten sind am geringsten, der Bau ist am schnellsten durchzuführen; andererseits kann, wenn es sein muss, die Ausführung nur nach und nach vorgenommen und den Verhältnissen in jeder Beziehung Rechnung getragen werden. Schon mit Erstellung der Verbindung Zweisimmen-Raron lassen sich mit verhält-

nismässig bescheidenen Mitteln recht grosse Vorteile in kürzester Zeit erringen, während durch die bereits früher angedeuteten Verbesserungen der leider ohne Rücksicht auf eine solche Bahn erstellten Zufahrtslinien durchs Simmental ohne erhebliche Schwierigkeiten und Kosten bei vollem Ausbau eine erstklassige Verkehrslinie entstehen würde. Ja selbst die Abkürzung durch die Stockhornkette wäre, wenn sie sich in der Folge entgegen der heutigen Annahme als vorteilhaft erweisen sollte, später nicht ausgeschlossen. Bei einer Lötschbergbahn mit starken Steigungen und hochgelegem Tunnel würde dagegen irgendwelche Verbesserung für alle Zukunft geradezu ausgeschlossen sein.

Die Stadt Bern sollte aus den angeführten Gründen und namentlich mit Rücksicht auf die Möglichkeit späterer Verbesserungen unbedingt dem Wildstrubel den Vorzug geben. Irgend ein Grund, dies nicht zu tun, ist nicht vorhanden!

Im allgemeinen ist die Stellung der Stadt eine gegebene, ihre Interessen sind identisch mit denjenigen der Gesellschaft und darf sie daher ohne Bedenken allem zustimmen, was dieser zum Vorteil gereicht. Die Gesellschaft aber wird bei näherer und objektiver Prüfung aller Verhältnisse, an der es vielleicht bis jetzt etwas gefehlt hat, wie namentlich des zu erwartenden Verkehrs, der Baukosten und so weiter, sich dann auch für die Linie durch das Simmental und den Wildstrubel entschliessen müssen:

1. Weil einzig bei dieser eine bescheidene Rentabilität und damit die Zukunft des Unternehmens gesichert scheint, beim Lötschberg dagegen die wirtschaftlichen und finanziellen Verhältnisse voraussichtlich zum Ruin führen würden.
2. Weil auch in technischer Beziehung die Wildstrubellinie der anderen überlegen ist, denn wenn auch die effektive Länge um 22 km grösser ist, so wird diese Differenz durch einen um 138 m tieferen Kulminationspunkt und weit günstigere Steigungsverhältnisse mehr als aufgewogen; denn der Maximalsteigung des Lötschbergs von 27,5 ‰, mit welcher ein Höhenunterschied von 940,5 m überwunden werden muss, steht beim Wildstrubel eine solche von höchstens 25 ‰ gegenüber mit nur 541,87 m Höhe. Es besteht im weiteren noch die Möglichkeit, diese Maximalsteigung bei der südlichen Rampe auf 20 und bei der nördlichen sogar auf nur 12—15 ‰ herabzumindern.

Nach Ansicht des Unterzeichneten ist es dieses Projekt, dessen Ausführung in erster Linie angestrebt werden sollte und da ernstliche Studien hierfür bis jetzt noch nicht gemacht sind, so wäre das Versäumte nachzuholen; jedoch unter sachkundiger Leitung und nicht von einer Unternehmung, welche die spätere Ausführung übernehmen will, aus Gründen, die bereits an anderer Stelle angeführt wurden» — und die ich hier wohl nicht näher zu erörtern brauche.

Dieses Gutachten kam mir vor allen andern Gutachten zu Gesichte, indem über die übrigen nur mündlich referiert wurde. Ich war erst am 18. Juni im Falle, die ganze Aktenlage zu übersehen und die Gutachten der regierungsrätlichen Experten mitzubeurteilen. Drei Tage später, das heisst am 21. Juni, trat die grossrätliche Kommission zusammen und erledigte am gleichen Tage die Sache. Nur wenige waren wie ich in der Lage, sich in der ganzen Angelegenheit ein eigenes Urteil zu bilden, nämlich nur die Mitglieder

des leitenden Ausschusses, für die übrigen Kommissionsmitglieder wie übrigens auch für die Mitglieder des Rates, welche das Aktenmaterial erst letzten Freitag zugestellt erhielten, war dies ein Ding der Unmöglichkeit.

Die Gutachten der regierungsrätlichen Experten wurden nicht vergeblich erstattet. Sie haben namentlich in einem wichtigen Punkt Abklärung gebracht, der so entscheidend ist, dass man ihm entgegen der Meinung der internationalen Experten ohne weiteres beipflichten muss. Sie haben überzeugend nachgewiesen, sowohl Hennings für den Bau als Thormann für den Betrieb, dass die Kostendifferenz zwischen Basisprojekt und Hochprojekt so gross ist, dass die Verzinsung der Mehrkapitalien durch die vermehrte Leistungsfähigkeit und die grösseren Betriebsüberschüsse nicht ausgeglichen wird und dass daher sowohl das Lötschbergprojekt Emch wie das Stockhorn-Wildstrubelprojekt Beyeler aus Abschied und Traktanden fallen. Diese Ansicht wird auch vom dritten Experten, Herrn Arbenz, vertreten. Dadurch wird die Situation vereinfacht und es kann sich also nur noch um die beiden Projekte Lötschberg 27⁰/₀₀ und Stockalper Wildstrubel 25⁰/₀₀ handeln.

Hier kann ich eine Bemerkung bezüglich des Berichts der Baudirektion nicht unterdrücken. Es kann diesem Bericht zwar im allgemeinen das Zeugnis nicht versagt werden, dass er in durchaus objektiver Weise die Angaben der verschiedenen Gutachten vergleichend zusammengestellt und alles Wesentliche derselben, auch wenn es nicht für den von der Baudirektion und der Regierung eingenommenen Standpunkt spricht, aufgenommen hat. In einem Punkt freilich trifft das nicht zu und darauf möchte ich kurz zu sprechen kommen. Es heisst im Bericht der Baudirektion:

«Bezüglich der von Prof. Hennings an den generellen Projekten des französischen Konsortiums geübten Kritik gestatten wir uns der Kürze halber, einfach auf seinen Bericht zu verweisen und bemerken nur, dass derselbe in seiner am 26. Mai abhin stattgefundenen vorläufigen mündlichen Berichterstattung erklärt hat, dass diese Projekte genügen, um sich über die Wahl des Tracés (Lötschberg oder Wildstrubel) und die Baukosten ein annähernd richtiges Bild zu machen.»

Im Protokoll über diese Berichterstattung hat Herr Hennings eine Aenderung angebracht, indem er in dem Satz: «Die Aufnahmen genügen doch, um sich über die Wahl des Tracés und die Baukosten der Zufahrtsrampen ein richtiges Bild machen zu können» das Wort «doch» strich und durch «nicht» ersetzte, womit er also gerade das Gegenteil sagt. Ich habe das bereits in der Kommission erwähnt und der Herr Baudirektor hat mitgeteilt, dass hier zwischen dem Fragenden und Antwortenden ein Missverständnis vorliege. Herr Hennings habe geglaubt, er müsse sich über den Forfaitvertrag aussprechen und deshalb habe er gesagt, die generellen Projekte genügen nicht. Dieses Missverständnis hätte hier sichtbar zum Ausdruck gelangen sollen und ich wollte doch diese Protokollkorrektur des Herrn Hennings erwähnen, damit Sie sehen, dass die Bemerkung, wie sie im Bericht der Baudirektion steht, nicht richtig ist.

Ferner heisst es im vorliegenden Bericht: «Experte macht geltend, dass das Projekt Stockalper mit dem Lötschbergprojekt 27⁰/₀₀ konkurrenzfähig sei, dass aber die Unsicherheit in der geologischen Be-

schaffenheit des Wildstrubeltunnels zu einem Verzicht auf die Ausführung dieses Projektes führe.» Darnach wäre nach der Ansicht Hennings das Projekt Stockalper definitiv beseitigt und es bliebe nur noch das Lötschbergprojekt 27⁰/₀₀ übrig. Nun hören Sie aber, was Hennings in seinem Gutachten sagt:

«Etwas anders steht es mit dem Stockalpischen Projekt Erlenbach-Gampel, welches nach meinem, auf gleicher Basis mit den andern Projekten berechneten Ueberschlag zirka 11 Millionen billiger wird als das Lötschberg-Projekt mit 27⁰/₀₀ und daher nach Thormann konkurrenzfähig und einer nähern Prüfung wert erscheint. Insbesondere wäre dazu nötig, die umstrittene geologische Beschaffenheit des Stockalpischen Tunnels anhand der Simplonerfahrungen (zugleich mit derjenigen des ebenfalls noch zu prüfenden Lötschberg-Projektes) einer Expertise zu unterstellen, um über die Schichtenlage, Wasserverhältnisse und Temperaturen der Wahrheit möglichst nahe zu kommen.»

Das ist etwas ganz anderes. Er sagt nicht, das Stockalpische Projekt müsse ausser Betracht fallen, sondern es sei konkurrenzfähig und soll weiter studiert werden. Ich werde dann anhand meiner Berechnungen, die sich allerdings an Sachkunde mit denjenigen der Baudirektion nicht messen können, nachweisen, dass es finanziell durchführbar ist.

Herr Hennings äussert sich noch weiter über das Lötschbergprojekt. Dabei redet er nicht als Theoretiker, sondern als ein theoretisch und praktisch ungleich erfahrener Mann, der unter den schwierigsten Verhältnissen das Albulatunnelunternehmen, als es stecken blieb, zu Ende führte und dabei mit Schwierigkeiten der Gebirgsverhältnisse zu kämpfen hatte, die sich mit denen am Lötschberg und Wildstrubel unbedingt messen können. Er erklärt: «Die gegenwärtigen Angebote des Konsortiums sind meines Erachtens für Unterbau allein mindestens um zehn Millionen zu hoch.» Herr Kindlimann hat bemerkt, dass ich in der Kommission unumwunden zugestanden habe, dass das unrichtig sei, allein ich habe in der Kommission bloss zugegeben, dass sich diese Summe auf 8 Millionen reduziere, weil Hennings den Vergleich mit den ursprünglichen und nicht mit den abgestrichenen Posten gezogen hat. Der Herr Baudirektor ist zu andern Zahle gekommen; er hat im Kostenvoranschlag Hennings Posten um Posten hinaufgeschraubt, bis nur noch ein kleiner Unterschied bestehen blieb. Wir können diese Angaben hier nicht nachrechnen. Es ist möglich, dass die Baudirektion recht hat und Hennings sich verrechnete, aber ich möchte doch auf einige Punkte zu sprechen kommen, um zu zeigen, wie Hennings mit Maximalzahlen gerechnet hat, so dass wir jedenfalls gewaltige Abgebote erhalten könnten, was jetzt nicht der Fall ist, weil wir einen Forfaitvertrag abschliessen.

Herr Hennings führt in seinem Gutachten aus, dass zur vollen Klärung der Sachlage noch weitere Studien erforderlich seien. Die Vorlagen des Konsortiums geben äusserst wenig Gelegenheit zur Beurteilung der Bauverhältnisse und reichen nicht entfernt an das heran, was in der Schweiz von derartigen Elaboraten erwartet werde. Das im Längenprofil dargestellte Tracé könne unmöglich richtig ausgemittelt sein. Im Kapitel der Erdarbeiten und Mauern sei das Konsortium zu ganz enorm hohen Ansätzen gelangt. Eine Vergleichung mit den betreffenden Kosten einer 6 km langen Strecke des schwierigsten Lehenbaus der Albulabahn,

welche zuzüglich der Lehnenviadukte daselbst per Kilometer auf 140,000 Fr. zu stehen kam, führe für eine Normalspur mit grossen Halbmessern höchstens auf den Preis von 250,000 Fr. per Kilometer, während Hittmann & Greulich für die Südrampe 319,300 Fr. einsetzen. Er habe einen ähnlichen Betrag nur deshalb beibehalten, weil die Zeit zu eigenem Linienstudium fehlte, die notwendige Rücksichtnahme auf die künftige zweite Spur der Tracierung gewisse Erschwernisse auferlege und er überhaupt bei seinen Kostenberechnungen Beträge geben wollte, welche als Maximum gelten können. Für die kleinern Tunnel verlange das Konsortium einen Durchschnittspreis von 1180 Fr. per Meter, während nach seinen Berechnungen sich ein solcher von 900 Fr. ergebe. Was die Nachteile der gestiegenen Löhne und der hohen Lage betreffe, so habe er selbst vor wenigen Jahren und in Höhenlagen bis zu 1800 m zirka 10,000 Meter kleinerer Tunnel hergestellt, deren Preis auf Normalspur umgerechnet sich auf 650 Fr. per Meter stelle. Er finde deshalb die gesteigerten Preisforderungen des Konsortiums für die kleinen Tunnel gänzlich unbegründet und halte die von ihm in Rechnung gezogenen Ansätze für überaus reichlich bemessen. Die grossen Brücken habe er anhand der von dem Konsortium eingereichten Pläne mit erfahrungsmässig guten Preisen berechnet und für die kleinern Objekte 15,000 Fr. per Kilometer hinzugefügt, doch trete auch hier dieselbe übertriebene Preisbestimmung zutage, welche das Konsortium überall walten lasse.

Das sind so einige Belege für die Behauptung, dass übersetzt worden ist und dass man mit einem enormen Unternehmergeinn rechnen muss. Ich gebe freilich ohne weiteres zu, dass derselbe, soweit es sich um die Zufahrtsrampen handelt, durch den definitiven Bauvertrag herabgemindert wurde, indem man nur mehr einen bedingten Forfaitvertrag abschliesst, auf einen Maximalpreis abstellt und Einheitspreise aufstellt, wobei die Ersparnisse nur zu 25 % den Unternehmern und zu 75 % der Gesellschaft zufallen. Aber die Tatsache bleibt doch bestehen, dass wir mit den Unternehmern ohne Konkurrenz abgeschlossen haben und dass daran nichts mehr zu ändern ist.

Prof. Hennings kommt also zum Schluss, dass die Angebote des Konsortiums mindestens um 10, oder sagen wir 8 Millionen zu hoch sind. Gestützt auf die gleichen Ansätze rechnet er aus, dass das Wildstrubelprojekt weitere 11 Millionen billiger ist, so dass wir im Falle der Ausführung desselben ruhig mit einem Minderbetrag von 20 Millionen rechnen könnten, eine Summe, die es entschieden rechtfertigen würde, die Sache noch etwas näher anzusehen.

Ueber die Betriebskosten liegen verschiedene Gutachten von Zollinger, Arbenz, Thormann und den schweizerischen Bundesbahnen vor. Diese gehen so weit auseinander, dass auch hier Vorsicht am Platze ist. Zollinger rechnet einen Betriebsüberschuss von 2,890,000 Fr. für die Linie Spiez-Brig oder von 3,250,000 Fr. für Thun-Brig aus; Arbenz kommt bei der Lötschbergbahn Spiez-Brig auf 2,172,600 Fr. und bei der Wildstrubelbahn Spiez-Brig auf 1,836,000 Fr.; die Bundesbahnen auf 1,602,000 Fr. An dem Gutachten der Bundesbahnen ist bereits genügend Kritik geübt worden. Sie sehen aus Privatinteressen den bernischen Alpendurchstich nicht gern und wenn man auf sie warten wollte, würden jedenfalls noch Jahrzehnte vergehen, bis dieser zustande käme. Es empfiehlt sich daher

durchaus, dass der Kanton Bern selbst Hand ans Werk lege und vorangehe; nur fragt es sich, wie er vorangeht, ob die Ausföhrung sich auch in Zukunft sehen lassen darf. Andererseits macht das Gutachten der Bundesbahnen keineswegs den Eindruck eines Tendenzgutachtens. Sie machen von ihrem Interessenstandpunkt aus gewisse Vorbehalte und es wird sich zeigen, ob die Bundesversammlung diesen Standpunkt teilt oder ob sie dem Kanton Bern recht gibt. Ein Tendenzgutachten ist es aber, wie gesagt, nicht, sondern es macht den Eindruck einer sorgfältig ausgearbeiteten Studie. Nach demselben beträgt der Ueberschuss für die Lötschbergbahn 30 ‰ 1,387,600 Fr. oder nach Abzug der Mehreinlage in den Erneuerungsfonds 1,365,600 Fr. Für das 27 ‰ Projekt rechnet es für Expeditions- und Zugsdienst und Fahrdienst eine Ersparnis von zusammen 236,400 Fr. aus, so dass der Ueberschuss 1,602,000 Fr. betragen würde. Die Baudirektion bemerkt, die Bundesbahnen unterlassen es, die Betriebseinnahmen für die Mehrlänge von 2 km beim letztern Projekte zu erhöhen. Ich halte das für falsch, da sie diese durch Distanzzuschlag für die 30 ‰ gegenüber den 27 ‰ berechnet haben. Dazu kommt noch die Ersparnis beim elektrischen Betrieb. Die Bundesbahnen haben dieselbe ebenfalls ausgerechnet und warnen vor der Einführung des elektrischen Betriebes. Ohne Zweifel ist die Frage des elektrischen Betriebes zurzeit noch nicht genügend abgeklärt, aber ich habe die vollendete Ueberzeugung, dass bis zum Zeitpunkt der Betriebsübergabe der Lötschbergbahn die Lösung gefunden sein wird. Ueber die Höhe der daherigen Ersparnis haben wir Angaben im Gutachten des Herrn Thormann, eines anerkannten Fachmannes auf diesem Gebiet. Er berechnet dieselbe für das Projekt 27 ‰ auf 121,390 Fr. Wir können also nicht einfach so und so viel hunderttausend Franken gegenüber dem Dampfbetrieb abstreichen. Dass diese Ersparnis nicht höher ist, geht daraus hervor, dass Thormann die Annahmen Zollingers und seines Vertrauensmannes Thormann desavouiert. Er sagt, es könne sich bei der Lötschbergbahn nicht darum handeln, kleine Züge in rascher Aufeinanderfolge zu führen, sondern sie müsse in Brig und Spiez die schwersten Zugskompositionen übernehmen, wodurch der Vorteil des elektrischen Betriebes gewaltig herabgemindert werde. So kommen wir auf einen Betriebsüberschuss von insgesamt Fr. 1,723,390. Ich stelle also auf das Gutachten der Bundesbahnen ab, obgleich ich mit Ihnen gegen ihre Tendenzen und Auffassung ein gewisses Misstrauen habe. Allein ich kann dieses Misstrauen ihren Zahlen gegenüber nicht mehr festhalten, wenn ich mir die Berechnungen unseres eigenen Vertrauens- und Fachmannes Thormann vor Augen halte. Thormann kommt im gewaltigen Gegensatz zu dem Optimismus des Herrn Kindlimann für die Lötschbergbahn 27 ‰ auf einen Betriebsüberschuss von 1,459,000 Fr. für das Jahr 1914 und von bloss 946,000 Fr. für das Jahr 1902. Dabei fügt er hinzu, dass, wenn der Verkehr unter der Annahme von 1902 bleibt, was für die ersten Jahre zu erwarten sei, das Resultat noch ungünstiger ausfalle.

Es ist daher begreiflich, wenn man nicht optimistisch ist, auch wenn man ein überzeugter Anhänger der Alpenbahn ist und die Ueberzeugung hat, dass die Bahn vom Kanton Bern gebaut werden muss und die Bundesbahnen erst nachher bereit sein werden, sie zu übernehmen. Angesichts der vorgeführten Zah-

len lohnt es sich jedenfalls, Vorsicht walten zu lassen und die 20 Millionen, welche die Wildstrubelbahn nach meinen Berechnungen, die auf den Angaben Hennings basieren, weniger kostet, sollten ins Gewicht fallen. Nach dem vorliegenden Entwurf erfordert die Verzinsung des Obligationenkapitals eine Summe von 1,835,000 Fr. Nach den Bundesbahnen hätten wir somit einen Ausfall von über 100,000 Fr., nach Hennings einen solchen von 300,000 bis 400,000 Fr., eventuell noch mehr. Ich habe, wie bereits gesagt, vergeblich versucht, den leitenden Ausschuss oder die regierungsrätlichen Experten oder den Regierungsrat zu bewegen, die vergleichenden Berechnungen via Thun zu machen. Um mir ein Bild zu machen, habe ich es dann selbst getan und dabei auf das Gutachten Hittmann & Greulich zurückgegriffen, dem sowohl von Hennings wie von den internationalen Experten das Zeugnis einer ganz seriösen Arbeit gegeben worden ist. Dort habe ich die Daten gefunden, um auf Grund der Zahlen Hennings und Hittmann & Greulich die Baukosten für eine Bahn von Thun über Zweisimmen nach Brig und Thun-Frutigen-Brig zu berechnen. Dabei kam ich auf eine reine Bausumme von 65,460,000 Fr. für Thun-Zweisimmen-Brig und von 76,500,000 Fr. für Thun-Frutigen-Brig, unter Einrechnung der kapitalisierten Mitbenützungquote für die verschiedenen Bahnen, die in Anspruch genommen werden müssen. Es ergibt sich also eine Differenz von 11 Millionen zwischen beiden Projekten. Wenn wir zu den Baukosten der Linie Thun-Zweisimmen-Brig noch die Kosten für die Finanzierung hinzuschlagen, kommen wir auf ein Gesamtanlagekapital von etwa 70 Millionen, was gegenüber der hier vorgesehenen Ausgabe eine Ersparnis von 19 oder rund 20 Millionen ausmacht. Die 70 Millionen würden zerfallen in 35 Millionen Obligationen, 14 Millionen Prioritätsaktien und 21 Millionen Subventionsaktien. Wenn wir das Obligationenkapital mit Staatsgarantie beschaffen würden, so wäre es zu $3\frac{1}{2}\%$ erhältlich und der daherige Zinsaufwand würde 1,225,000 Fr. betragen. Den Betriebsüberschuss berechne ich auf Grund des Gutachtens der Bundesbahnen, indem ich 20% abziehe, da die Wildstrubelbahn länger ist und ihr eine gewisse Quote des internationalen Verkehrs abgeht. So komme ich auf einen Ueberschuss von 1,378,000 Fr. Diese Summe würde zur Verzinsung des Obligationenkapitals hinreichen und ausserdem könnte vom ersten Jahr an für die Prioritätsaktien mit Sicherheit ein Betrag von 150,000 Fr. erwartet werden.

Das sind die Ausführungen, die ich zu machen hatte. Ich war ursprünglich vollständig neutral in der Tracéfrage und wurde erst stutzig und misstrauisch, als man sich weigerte, mir diejenigen Unterlagen zu geben und die objektiven und unparteiischen Untersuchungen vorzunehmen, die mir unerlässlich schienen, um zu einem sichern Resultat zu gelangen. Von diesem Moment an trat ich in Opposition und gelangte zu der Ueberzeugung, dass der Wildstrubel dem Löttschberg technisch gleichwertig und finanziell überlegen ist. Nun stehe ich mit meiner Ueberzeugung hier im Grossen Rat vor einer vollendeten Tatsache. Wir haben ein nach allen Richtungen fertiges Projekt; alles ist vereinbart. Der Bauvertrag und der Finanzvertrag sind unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossen und wenn die Verträge genehmigt werden, so ist der Löttschberg gesichert und es kann nächstes Jahr mit dem Bau begonnen

werden, da die fehlenden Subventionen noch dieses Jahr beigebracht werden können. Ich bemerke bei dieser Gelegenheit, dass, nachdem das Stockhorn-Wildstrubelprojekt aus Abschied und Traktanden gefallen ist, es für die Stadt Bern wirtschaftlich vollständig gleichgültig ist, ob der Löttschberg oder der Wildstrubel gebaut wird, und dass sie voraussichtlich nicht zögern wird, die ihr zugemutete Subvention zu bewilligen, weil sie sich wirtschaftlich rechtfertigt, wie sich auch für den Kanton Bern, ob Löttschberg oder Wildstrubel, die Beteiligung mit $17\frac{1}{2}$ Millionen wirtschaftlich rechtfertigt, die wir aber ruhig als à fonds perdu hingegeben betrachten dürfen.

Dem fix und fertigen Projekt gegenüber liegt das Meer der Unsicherheit. Wir haben für den Wildstrubel keine Konzession und keinen Volksbeschluss. Sobald aber von einer Volksabstimmung gesprochen wird, macht sich merkwürdigerweise bei all den Herren, die jetzt so siegeszuversichtlich sind für ihr Projekt und so sehr im Namen des Volkes auftreten, Kleinmut und Verzagttheit geltend. Ich glaube aber, der Gedanke der wirtschaftlichen Notwendigkeit eines bernischen Alpendurchstichs lebt im Bernervolk, und ich würde mich daher keinen Augenblick besinnen, mit einem bessern Projekt und mit der Aussicht auf eine wesentlich günstigere Finanzierung vor das Volk zu treten, das auch ohne die Wurst, mit der man in der Subventionsvorlage von 1902 nach der Speckseite geworfen hat, in seiner grossen Mehrheit nicht nur für die $17\frac{1}{2}$ Millionen, sondern auch für die Zinsengarantie der 35 Millionen Obligationen zu gewinnen wäre. Herr Finanzdirektor Kunz hat mit Recht daran erinnert, dass man seinerzeit für die Jurabahn ganz anders vorgegangen ist, in einem Zeitpunkt, wo das Staatsvermögen um mehr als 10 Millionen geringer war als heute. Ich habe dieses Vertrauen zum Volk und das unterscheidet mich eben von den Herren, die uns mit allen Mitteln plausibel machen wollen, dass, wenn wir gegen dieses Projekt Stellung nehmen, wir den Alpendurchstich überhaupt verunmöglichen. Sie rufen uns zu: Vogel friss oder stirb, entweder habt ihr den Löttschberg oder ihr habt gar nichts. Ich dagegen sage: entweder der Löttschberg oder ein rationelleres und finanziell besseres Projekt. Die Opposition lehnt jede Verantwortung für eine derartige Zwangslage ab. Dieselbe hätte noch vor zwei Jahren vermieden werden können. Wenn man uns Rechnung getragen hätte und die beiden Linien Thun-Wildstrubel und Thun-Löttschberg durch Techniker miteinander hätte vergleichen lassen und der Vergleich zugunsten des Löttschberg ausgefallen wäre, so stündet Ihr heute vor einem einmütigen Rate. Ihr habt das versäumt, Ihr habt uns als Luft behandelt. Ich rede nicht aus persönlicher Empfindlichkeit heraus, sondern kämpfe für etwas, das mir noch wichtiger ist als ein einstimmiger Beschluss in der Löttschbergfrage, nämlich dass man Leute, die man in eine Kommission beruft, nicht als Figuranten und alle die massgebenden Instanzen nicht einfach als Jasager-Maschinen behandle, dass man ihnen nicht verunmögliche, sich ein eigenes Urteil zu bilden und dass man in den vorberatenden Behörden nicht so vorgehe, wie es hier im Komitee und in der Kommission geschehen ist, wo gestern noch ein mündliches Referat uns veranlassen sollte, den Finanzvertrag zu genehmigen und uns 10 Minuten Zeit gegeben wurden, um noch schnell diesen Vertrag durchzulesen und

dann ja und amen dazu zu sagen. Meine Herren, das ist keine Kommissionsberatung mehr, sondern da haben wir es mit einem kleinen Komitee von leitenden Köpfen zu tun, das sagt, was es will, und alle andern sind nur dazu da, um den demokratischen Schein zu wahren. Wenn ich daher nicht für Eintreten stimme, tue ich es in Verteidigung eines guten demokratischen Rechts und der demokratischen Entwicklung des Kantons Bern. (Beifall.)

Will. Gestatten Sie einem Mitglied der vorberatenden Behörden, das von Anfang an an der Lösung der Frage eines bernischen Alpendurchstichs mitzuwirken berufen war, seine Stellungnahme kurz zu rechtfertigen. Dabei gehe ich, wie übrigens auch meine Herren Kollegen, nicht von der Auffassung aus, als ob wir heute eine Heroenrolle spielen, wenn wir dem Bernervolke den vorliegenden Entwurf unterbreiten. Derselbe ist nichts anderes als das Resultat oft sehr unangenehmer und verantwortungsvoller Studien und Arbeiten, die lediglich das eine Ziel verfolgten, die grösste wirtschaftliche Frage, vor die jemals der Kanton Bern sich gestellt sah, in einer befriedigenden Weise und zu einer Zeit zu lösen, wo sie nicht durch andere Konkurrenzprojekte zum vornherein verunmöglich wird.

Schon in den Kommissionsberatungen und bei der gestrigen Beratung hier im Rate war es mir unverstündlich, dass dem Grossen Rat schon seit Jahren angehörende Mitglieder, die zudem dem Initiativkomitee angehört und bei jeder Gelegenheit im öffentlichen Leben mitgewirkt und mitgeraten haben, sich beklagen konnten, die Lösung der bernischen Alpenbahnfrage erfolge im Galopp, man drücke den Grossen Rat plötzlich an die Wand und stelle ihn vor einen Entscheid, von dem man noch vor kurzer Zeit keine Ahnung gehabt habe. Demgegenüber erlaube ich mir, an die tatsächlichen Vorgänge zu erinnern, um Ihnen nachzuweisen, dass, wenn einmal im Kanton Bern nicht gesprengt wurde, es gerade hier der Fall war, wo mit aller Bedächtigkeit, Ueberlegung und Vorsicht vorgegangen worden ist.

An der Spitze der Bewegung zugunsten eines bernischen Alpendurchstichs in unserer Zeit steht alt-Regierungsrat und Oberrichter Teuscher, der sich zur Lebensaufgabe gemacht hatte, diese Frage in Fluss zu bringen und ihre grosse wirtschaftliche Bedeutung für den Kanton Bern dem Volk klarzumachen. Noch vor wenigen Jahren wurde der «Jurist» Teuscher in diesem Saale lächerlich gemacht, weil er sich auf das technische Gebiet begeben hatte. Und doch haben die eingehenden Studien hervorragender Fachmänner dargetan, mit welcher gewaltigen Sachkunde gerade Oberrichter Teuscher bei seiner Arbeit zu Werke gegangen ist. Alle Experten anerkennen, dass die von ihm geschaffenen Grundlagen von ausserordentlicher Zuverlässigkeit und Sachkenntnis zeugen. Unter dem Eindruck seiner im Jahre 1889 erschienenen Schrift über die Lötschbergbahn und unter dem Eindruck seiner Tätigkeit kam der Subventionsbeschluss von 1897 zustande und auch der Beschluss des Grossen Rates über die Beschaffung eines vergleichenden Gutachtens über den bernischen Alpendurchstich. Dem letztern entsprang das Projekt Hittmann & Greulich, das soeben von Herrn Gustav Müller und von einer grossen Zahl Experten als eine Arbeit von ausserordentlicher Zuverlässigkeit und grösster Objektivität bezeichnet

wurde. Dieses Projekt mit einem ausführlichen Berichte, mit Kosten- und Rentabilitätsberechnungen, mit Karten und Plänen gelangte schon vor fünf Jahren in die Hände der Mitglieder des Grossen Rates. Das Projekt, das Ihnen heute zur Ausführung empfohlen wird, ist im grossen und ganzen nichts anderes als das Projekt Hittmann & Greulich, das uns bereits seit Jahren vorliegt und es ist mir daher, wie gesagt, unbegreiflich, wie man behaupten kann, die Angelegenheit sei überstürzt und die Frage nicht gründlich geprüft worden. Herrn Müller gegenüber möchte ich erwähnen, dass das Gutachten Hittmann & Greulich zwei Wildstrubelprojekte sehr eingehend behandelt und sich über sie gerade nach der Richtung ausspricht, wie er es verlangt. Herr Müller bezeichnet es als grobe Unterlassung, dass die vergleichenden Berechnungen stets von der Station Spiez statt von Thun aus angestellt wurden; in dem Bericht Hittmann & Greulich finden Sie aber die von ihm verlangte Begutachtung. Damit ist der in allen Tonarten erhobene Vorwurf, dass die Studien nach dieser Richtung unzulänglich seien, widerlegt. Der Grund, warum man sich nicht schon im Jahre 1901 zur Ausführung des Projektes Hittmann & Greulich entschloss, liegt darin, dass damals eine wesentliche Unterlage, nämlich die Finanzierung, fehlte. Wir hatten wohl ein vorzügliches Projekt, aber wir wussten nicht, woher das Geld zu dessen Ausführung nehmen. Heute befinden wir uns in einer andern Lage, jetzt ist auch dieser Teil perfekt.

Zur Rechtfertigung der Massnahmen des Komitees muss ich noch einiges aus dem Gang der Studien rekapitulieren. Nachdem die Arbeit der Herren Hittmann & Greulich eingegangen war, trat ein Stillstand ein, weil eben das Geld zur Ausführung fehlte. Mit den 17½ Millionen, die das Volk bewilligt hatte, konnte weder der Lötschberg noch der Wildstrubel gebaut werden, sondern es bedurfte dazu ganz anderer Mittel. Unter dem Eindruck des erwähnten Gutachtens kam das Subventionsgesetz von 1902 zustande und es wurde ein Komitee bestellt, um für das Projekt eines bernischen Alpendurchstichs im In- und Ausland die nötigen Vorarbeiten zu besorgen. Gegenüber der nörgelnden Kritik durch Konkurrenzprojekte und der Kritik aus Kreisen derjenigen, die ein Interesse daran hatten, den bernischen Alpendurchstich überhaupt unmöglich zu machen, wurde im Einverständnis mit der Regierung vom leitenden Ausschuss im Jahre 1903 die internationale Expertenkommission, bestehend aus den Herren Colombo, Garnir und Pontzen, bestellt, um sich über die Lebensfähigkeit und wirtschaftliche Notwendigkeit eines bernischen Alpendurchstichs auszusprechen. Diese Frage wurde von den drei Experten in so bestimmter Weise beantwortet, dass im Kanton Bern auch der letzte Zweifel an der Lebensfähigkeit einer bernischen Alpenbahn schwinden musste. Die drei Herren sind allerdings bezüglich sekundärer Fragen, die man ihnen eigentlich gar nicht hätte vorlegen sollen, zu einer andern Ansicht gelangt und bezeichneten das inzwischen entstandene Projekt Beyeler als zur Ausführung am besten geeignet. Ich will mich hierüber nicht weiter verbreiten. Das Projekt Beyeler ist von dem Komitee, den kompetentesten Fachmännern und den Eisenbahnbehörden geprüft, aber von allen Seiten fallen gelassen worden, da sich herausstellte, dass es weder den verkehrspolitischen Interessen des Kantons Bern entspricht noch in betriebstechnischer Beziehung sich zur Ausführung empfiehlt. Verkehrspolitische

Gründe sprechen durchaus dagegen, dass eine dritte Linie durch das Aaretal geführt werde, die das ganze Oberland und unsere bernischen Lokalbahnen vollständig abschneidet. Das Projekt wurde daher von allen ernsthaften Seiten verlassen und ist nun auch von Herrn Müller preisgegeben worden. Die internationalen Experten, die unsere innern, lokalen Verhältnisse weniger gut beurteilen können als wir selbst, waren in diesem Punkte übel berichtet und das hat im Kanton Bern die Verwirrung angerichtet, mit der wir heute noch zu schaffen haben. Immerhin kann beiläufig erwähnt werden, dass einer der drei Experten, Herr Garnir, ohne weiteres Veranlassung genommen hat, in den letzten Tagen zu erklären, dass er das von den vorberatenden Behörden zur Ausführung empfohlene Projekt ebenfalls als die beste Lösung betrachte und ihm ohne Vorbehalt zustimme.

Nachdem infolge des Gutachtens der internationalen Experten der Wildstrubel wieder in Diskussion gekommen war, schossen die Projekte fast wie Pilze aus dem Boden, so dass wir schliesslich nicht weniger als zwölf Projekten gegenüberstanden. Es galt nun, sich für eines derselben zu entscheiden und man kam dabei rein zufällig auf dasjenige der Herren Hittmann & Greulich, weil alle zur Begutachtung herbeigezogenen Fachleute, die eine moralische oder finanzielle Verantwortlichkeit übernehmen mussten, sich gegen den Wildstrubel und für den Lötschberg aussprachen. Dazu gehört vor allem auch das französische Baukonsortium, das allerdings nicht hierher kommt, um dem Kanton Bern einen Liebesdienst zu erweisen, sondern um seinen Beruf auszuüben und dabei auch etwas zu verdienen, das aber doch für den Lötschberg und für den Wildstrubel gleichwertige Studien durchführen liess und auf Grund derselben sich für den Lötschberg entschied. Herr Müller und andere erklären mit Prof. Hennings, die Studien, welche das Konsortium gemacht habe, seien unvollständig und erlauben keine richtige Beurteilung der Projekte. Allein beide Projekte wurden von dem Konsortium vollständig gleichwertig bearbeitet und lassen daher eine objektive Vergleichung zu. Die französischen Bauunternehmer empfahlen wegen der ausserordentlich schwierigen geologischen Verhältnisse beim Wildstrubel und aus bau- und betriebstechnischen Rücksichten ohne weiteres den Lötschberg. Es konnte ihnen ja durchaus gleichgültig sein, ob der Wildstrubel oder Lötschberg ausgeführt werde, aber sie entschieden sich für den letztern, weil er in bautechnischer Beziehung weniger Ueber-raschungen bietet und weil er auch in betriebstechnischer Richtung bessere Resultate aufweist. Es ist nicht zu vergessen, dass das Konsortium bei der Finanzierung engagiert ist und einen grossen Teil des Baukapitals übernimmt; es ist also an der Prosperität der Bahn im höchsten Grade interessiert und daher dürfen seine Studien auch auf die grösste Objektivität Anspruch erheben. Auch Herr Oberingenieur Zollinger, der Vertrauensmann des Komitees und der bernischen Regierung, hat durchaus keinen Anlass, eines der Projekte zu bevorzugen, es sei denn, dass rein technische Gründe ihn bestimmen, dem einen oder andern Projekt den Vorzug zu geben. Herr Zollinger, der als bauleitender Ingenieur am Simplon mit unsäglichen Schwierigkeiten zu kämpfen hatte und unmittelbar unter dem Eindruck dieses ausserordentlich schwierigen Baus zu uns kommt, verdient in dieser Richtung unser vollstes Vertrauen.

Herr Müller hat gegen den vorliegenden Beschlus-sesentwurf namentlich das Gutachten Hennings ins Feld gerufen und sich dabei insbesondere auf dessen Schlusssatz gestützt, worin behauptet wird, die Offerte der französischen Unternehmer sei um zirka 10 Millionen zu hoch. Herr Müller wäre im Recht, wenn man dieses Gutachten ignoriert hätte; allein seitens der Regierung wurde ihm soweit möglich und nach verschiedenen Richtungen mit grossem Erfolg nachgelebt. So wurden die 10 Millionen, welche die Unternehmer zuviel verlangen sollen, nicht weniger als um vier Millionen reduziert. Im weitern wurde der mit Recht stark kritisierte Forfaitvertrag beseitigt und nur für den Tunnel beibehalten. Dass in letzter Beziehung der Forfaitvertrag aufrecht erhalten wurde, wollen wir nicht beklagen, sondern uns dessen freuen, da wir es mit Unternehmern zu tun haben, welche dem mit dem Tunnelbau verbundenen Risiko finanziell gewachsen sind. Bezüglich der beidseitigen Rampen dagegen wurde der Forfaitvertrag verlassen und die Vereinbarung getroffen, dass die Lötschbergbahngesellschaft das Tracé und die Art der Bauausführung selbst bestimmt und an allfälligen Ersparnissen auf den Baukosten, die auf 37 Millionen angesetzt sind, mit 75 % partizipiert. Nehmen wir an, Herr Hennings habe richtig gerechnet und es können beim Bau der Rampen 4 Millionen erspart werden, so würde das für uns wieder eine Minderausgabe von 3 Millionen bedeuten. Sie sehen also, dass dem Gutachten Hennings mit Erfolg Rechnung getragen und dasselbe nicht missachtet wurde; damit ist sein Zweck wohl erreicht.

Bezüglich der Rentabilität liegen uns verschiedene Gutachten vor und es ist nicht leicht, sich in den angeführten Zahlen zurechtzufinden. Dabei darf nicht ausser Acht gelassen werden, dass die Berechnungen der Betriebseinnahmen und Betriebsausgaben nichts als eine Schätzung, allerdings von mehr oder weniger sachverständigen Leuten sind. Nun wollen wir nicht so optimistisch sein und bezüglich der Betriebserträge auf das Gutachten Arbenz abstellen, sondern mit dem Gutachten der schweizerischen Bundesbahnen rechnen, das auch nach der Ansicht des Herrn Müller nicht zu optimistisch abgefasst ist. Wer erwartet hätte, dass die Generaldirektion der Bundesbahnen der bernischen Regierung die Ausführung des Lötschberg empfehlen oder eine Betriebsrechnung aufstellen würde, welche die Rentabilität des bernischen Alpen-durchstichs mit zwingender Logik nachgewiesen hätte, der würde sich einer groben Täuschung hingeben haben. Denn schon im Bericht vom 27. Mai 1902 betreffend die Konzessionierung der Münster-Grenchen-Bahn hat sie sich in unzweideutiger Weise geäussert und sich für alle Zukunft die Hände gebunden, indem sie folgendes ausführte:

«Nachdem der Bund den Rückkauf der schweizerischen Hauptbahnen beschlossen hat, ist der Grundsatz festgelegt, dass der Staat die Hauptlinien des Verkehrs in seine Hand nehmen will, um dem Lande die volkswirtschaftlichen Vorteile zu sichern, die von der Verstaatlichung erwartet werden. Wir glauben von einer einlässlichen Auseinandersetzung dieser Gesichtspunkte Umgang nehmen zu dürfen, nachdem Volk und Behörden ihre Zustimmung zur Verstaatlichung in so unzweifelhafter Weise kundgegeben haben. Es wäre ganz unverständlich, wenn im Widerspruch mit dieser Auffassung der Bund zugeben würde, dass neue Hauptbahnen von Dritten erstellt würden, seien es

Kantone oder Privatgesellschaften; dadurch würde eine zielbewusste Eisenbahnpolitik des Bundes geradezu verunmöglicht. Für den künftigen Bau von Hauptbahnen kann es unseres Erachtens nur eine Alternative geben, entweder ist nach dem Ermessen der Bundesbehörden ein Bedürfnis für solche neue Linien vorhanden und dann erstellt sie der Bund selbst, oder der Bund kann ein Bedürfnis zur Ausführung eines neuen Projektes, wenigstens zurzeit, nicht anerkennen und in diesem Falle gibt er auch die Einwilligung zur Ausführung durch Dritte nicht im wohlverstandenen Interesse des Landes.»

Damit ist die Stellungnahme der Bundesbahnen festgelegt und man konnte sich keiner Täuschung darüber hingeben, wie ihr Gutachten ausfallen werde. Ich bin weit davon entfernt, den Bundesbahnen geradezu eine Fälschung der Verhältnisse unterschieben zu wollen, aber von dem Geiste, von dem man beseelt ist, ist auch die Arbeit durchdrungen, die man hervorbringt. Das ist menschlich und das Gutachten der Bundesbahnen enthält daher nichts Ueberraschendes. Mit Herrn Müller bin ich bis vor wenigen Wochen, als die Verhältnisse bezüglich der Finanzierung und des Bauvertrages noch weniger klar lagen, einigermaßen schwankend gewesen, ob der Schritt gewagt werden dürfe oder nicht. Durch das Gutachten der Bundesbahnen jedoch, das die Einnahmen auf Fr. 5,086,000 und den kilometrischen Ertrag auf rund 63,000 Fr. schätzt, wurde bei mir auch der letzte Zweifel an der Lebensfähigkeit und Rentabilität der Lötschbergbahn gehoben. Denn darüber war ich bisher immer im Zweifel, ob wirklich das Betriebsertragnis in absehbarer Zeit, das heisst im Jahre 1914, den von den Experten ausgerechneten Betrag erreiche. Also bezüglich der Betriebseinnahmen bietet das Gutachten der Generaldirektion eine wertvolle Grundlage und stärkt wesentlich das Vertrauen, das wir in die Unternehmung haben. Was die Betriebsausgaben anbelangt, so ist es für den Laien, für Herrn Müller sogar wie für mich, ausserordentlich schwer, da Kritik zu üben. Immerhin wissen wir, dass das Gutachten der Bundesbahnen nicht vom Geist des Wohlwollens diktiert ist. Interessant ist eine Vergleichung der von Thormann und von der Generaldirektion aufgestellten Zahlen. Thormann, ein durchaus zuverlässiger Fachmann, berechnet die Betriebsausgaben für das Jahr 1914 auf 2,585,850 Fr., die Generaldirektion der Bundesbahnen auf 3,484,000 Fr. Thormann, der ausserordentlich vorsichtige Rechner, gelangt also zu einem wesentlich günstigeren Resultat, das gestattet, von Anfang an mit Sicherheit das Obligationenkapital zu verzinsen und überdies den Prioritätsaktien eine kleine Dividende zuzuweisen, die sich mit der zunehmenden Entwicklung steigern wird, bis sie die im Finanzprogramm vorgesehene Höhe erreicht.

Doch mögen die Berechnungen des einen oder andern Experten über- oder unterschätzt sein, so bleibt doch bestehen, dass, wenn die Rentabilität der Lötschbergbahn zu günstig berechnet worden ist, das ohne weiteres auch für den Wildstrubel zutrifft. Dieser muss, wenn er lebensfähig sein soll, die nämlichen Alimentationsziffern aufweisen wie der Lötschberg. Sind sie hier nicht vorhanden, so fehlen sie auch dort. Wer daher in der Beurteilung des Lötschbergs pessimistisch ist, muss es auch bezüglich des Wildstrubels sein und überhaupt auf die Ausführung eines bernischen Alpendurchstichs verzichten. Allein

diesen Verzicht wollen wir nicht leisten, indem die eingehenden, umfassenden und mit aller Vorsicht betriebenen Studien uns die Gewissheit geben, dass die Lötschbergbahn ein lebensfähiges Unternehmen ist, das alle Erwartungen erfüllen wird, die man auch in volkswirtschaftlicher Beziehung an einen bernischen Alpendurchstich stellen darf. Und was steht schliesslich für den Kanton Bern finanziell im Spiele? Die vom Volk bewilligte Subvention von 17 $\frac{1}{2}$ Millionen. Demgegenüber haben wir aber in der Bern-Neuenburg-Bahn, der Gürbetalbahn, der Burgdorf-Thun-Bahn, kurz in den Zufahrtslinien zum Lötschberg ein Kapital von rund 21 $\frac{1}{2}$ Millionen angelegt, das zurzeit keine Dividende abwirft. Der bernische Alpendurchstich wird jedoch diese Linien sofort alimentieren und sie, da sie an der Grenze der Rentabilität stehen, durch etwelche Verkehrszunahme rentabel gestalten. Wenn wir also auch für die 17 $\frac{1}{2}$ Millionen keine Dividende erwarten dürfen, so werden sicher die 21 $\frac{1}{2}$ Millionen, die jetzt nichts abwerfen, eine solche einbringen, so dass schon in dieser Richtung, ganz abgesehen von den allgemeinen volkswirtschaftlichen Vorteilen, dem Staat ein Gewinn erwächst.

Es wird nun vielfach gesagt, man dürfe die Verantwortlichkeit für die Durchführung des vorliegenden Projektes nicht übernehmen. Meines Erachtens ist es leichter, hiefür die Verantwortung zu übernehmen als für die mit einer Verschiebung oder Ablehnung des Projektes verbundenen Gefahren. Denn eine Verschiebung oder gar Ablehnung des spruchreifen Projektes bedeutet nichts anderes als den Verzicht auf eine bernische Alpenbahn für Jahrzehnte oder vielleicht für immer. Wir dürfen nicht ausser acht lassen, dass in andern Kantonen ebenso grosse Anstrengungen gemacht werden wie bei uns, um eine Zufahrtslinie zum Simplon zu erhalten, und wenn in den nächsten Jahren das Projekt Frasnès-Vallorbes ausgeführt werden könnte, so würde damit der bernische Alpendurchstich im Ausland an Kredit viel einbüßen. Ohne fremde Hülfe wird es dem Kanton Bern aber nie gelingen, seine Alpenbahn zu bauen. Welche Unterstützung wir seitens der Bundesbahnen zu erwarten haben, ersehen wir aus ihrem Gutachten, in dem klipp und klar gesagt wird, dass jetzt und auf absehbare Zeit für den Bau der Lötschbergbahn keine Notwendigkeit bestehe. Es handelt sich für uns also darum, ob wir den Mut haben, das technisch und finanziell vorbereitete Projekt auszuführen oder ob wir die Verantwortlichkeit für die Folgen einer Verschiebung und einer eventuellen Verunmögung einer bernischen Alpenbahn übernehmen wollen. Ich erlaube mir in dieser Beziehung an das im Jahre 1888 erschienene Buch v. Plantas «Dreissig Jahre bündnerische Eisenbahnpolitik» zu erinnern. Dort wird berichtet, unter welchen Kämpfen man sich im Kanton Graubünden um einen Anschluss nach Italien bemüht hatte. Vor etwa 40 Jahren befand sich eines dieser Projekte ziemlich genau in dem Stadium, in dem heute die Lötschbergbahn steht: eine englische Finanzgruppe hatte in Verbindung mit schweizerischen und andern Finanzinstituten die Finanzierung zugesichert; am entscheidenden Tage stand ihre Zusage noch aus, sie traf aus mir unbekanntem Gründen einige Tage zu spät ein. Während dieser Zeit verstanden es die Freunde des Konkurrenzprojektes, dem spruchreifen Projekt den Kredit abzugraben, der Finanzvertrag wurde hinfällig und Graubünden hat heute noch keine

Alpenbahn. Wer die Verantwortlichkeit für einen ähnlichen Verlauf der Angelegenheit eines bernischen Alpendurchstichs übernehmen will, mag sie tragen; ich kann es nicht tun. Das Bernervolk, das im Jahre 1902 nahezu einstimmig das Subventionsgesetz annahm, hat in demselben für den Lötschberg eine besondere Subvention von 17 $\frac{1}{2}$ Millionen beschlossen und damit dem Grossen Rat nicht nur die Vollmacht, sondern das Mandat erteilt, den bernischen Alpendurchstich sobald als möglich zu bauen. Dank einer Reihe glücklicher Umstände, dank aber auch einer sorgfältigen Vorbereitung liegt diese Möglichkeit heute vor. Wenn wir zuwarten wollen, bis die letzte Kritik verstummt, das letzte Mitglied des Grossen Rates und der letzte Bürger im Volk mit dem Projekt einverstanden ist, werden wir nie zu einer bernischen Alpenbahn kommen. Was vorliegt, ist vielleicht nicht das Vollkommenste, aber das Erreichbare, und weil es das Erreichbare ist, ist es das Gute. Darum wollen wir es annehmen und damit das Mandat erfüllen, das das Volk uns durch das Subventionsgesetz von 1902 erteilt hat. (Beifall.)

Dürrenmatt. Auf einem alten Ofen im Rathaus zu Zürich war vor Jahren der Spruch zu lesen:

Schwere Amts- und Standessachen
wollen nicht gestürzten Rat,
wenn man's zu geschwind will machen,
kommen Rewen dann zu spat.

Im Berner Sprachschatz finden wir diese Mahnung viel kürzer in den Worten: «Nume nit gsprengt». Ich könnte nicht sagen, dass die leitenden Häupter, welche die vorwüfliche Angelegenheit vorberaten haben, im letzten Stadium dieser alt-bernischen Mahnung nachgekommen wären. Am Mittwoch nachmittag oder abend hat der Regierungsrat den Wortlaut des definitiven Beschlussesentwurfes festgestellt, am Donnerstag wurde dieser Wortlaut der Kommission zu Beginn der Sitzung mitgeteilt, nachdem sie die Akten, die wichtigsten Gutachten, am Montag vorher erhalten hatte, und am Freitag sollte die Staatswirtschaftskommission zusammentreten; soeben vernehme ich, dass die Staatswirtschaftskommission die Angelegenheit gar nicht vorberaten hat. Wie stimmt das mit unserm Grossratsreglement, das die Vorberatung derartiger Geschäfte vor allen Dingen der Staatswirtschaftskommission zuweist? Ist man jemals in der Beratung einer so hochwichtigen Vorlage mit dieser Schnelligkeit vorgegangen? Als das Subventionsgesetz zur Behandlung kam, wurde es von beiden Kommissionen, der Staatswirtschaftskommission und der Spezialkommission, vorberaten; auch der Suspendierungsbeschluss vom letzten Winter wurde beiden Kommissionen vorgelegt, hier aber wurde die Staatswirtschaftskommission nicht begrüsst, die doch vor allem aus berufen ist, in derartigen Angelegenheiten ihr Urteil abzugeben und die namentlich auch über einen Punkt Auskunft geben sollte, über den sich die Regierung noch nicht geäußert hat, nämlich über die künftige Finanzlage des Kantons Bern. Das Geschäft wurde also in der Zeit von wenigen Tagen durch die Regierung und die Spezialkommission unter Umgehung der Staatswirtschaftskommission hindurchgepeitscht und wir sollen nun den folgenschweren Entscheid fassen. Warum dieses Galopp tempo? Jeremias Gotthelf sagt in einer seiner Schriften, das grosse

Rad — er meint natürlich nicht den Grossen Rat — müsse schnell getrieben werden, damit kein Hund dazwischen springen könne. (Heiterkeit.) Herr Will verweist uns auf die Arbeit der Herren Hittmann & Greulich, die den Mitgliedern des Grossen Rates schon vor fünf Jahren zugestellt worden sei. Es könne also nicht von einer Drängerei gesprochen werden, man habe reichlich Zeit zum Studium der Angelegenheit gehabt. Ich glaube nicht, dass Herr Will uns im Ernst auf diese magere Geisteskost setzen will, dass wir uns fünf Jahre lang auf Grund dieses einzigen Gutachtens vorbereiten sollen. Warum sind denn seither noch so viele andere Gutachten erstattet worden, wenn wir sie nicht auch studieren dürfen und man uns dazu keine Zeit gibt? Sollen wir nur auf das gehen, was vor fünf Jahren ausgeteilt worden ist?

Der vorliegende Beschlussesentwurf sagt in seiner Einleitung: «Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von den Offerten der Konsortien etc. und von dem Beschluss des bernischen Initiativkomitees, welcher lautet: «Es wird den Staatsbehörden das vom leitenden Ausschuss des Initiativkomitees vorgelegte Bauprojekt und Finanzprogramm grundsätzlich zur Annahme und weitem Ausführung empfohlen». Was ist das Initiativkomitee für eine vorberatende Behörde, auf die sich der Grosse Rat im Eingang seiner Beschlüsse beruft? Das grosse Initiativkomitee wurde durch die Regierung oder durch Männer, die hinter ihr stehen — ich weiss das nicht — bestellt und am 21. Februar 1902 amtlich zusammenberufen, um für das Lötschbergprojekt und zugleich für das damals im Wurfe liegende Subventionsgesetz Freunde zu werden. Dasselbe bestand aus 50 Mitgliedern, Grossräten, Nationalräten, Verwaltungsräten von Lokalbahnen, Staatsbeamten, kurz Männern, die sich um öffentliche Angelegenheiten interessierten. Als es zu seiner ersten Sitzung in diesem Saale zusammentrat, lagen bereits Vorschläge auf den Bänken für die Zusammensetzung eines leitenden Ausschusses von 12 Mitgliedern. Wer diese Vorschläge aufgestellt hat, weiss ich nicht, aber sie wurden natürlich ohne Diskussion gutgeheissen. Der leitende Ausschuss machte sich sogleich an die Arbeit und ich gebe zu, dass die leitenden Männer des leitenden Ausschusses — denn nicht alle Mitglieder des leitenden Ausschusses waren Leiter — eine grosse Arbeit bewältigt haben und mit Sachkenntnis und gutem Willen zu Werke gegangen sind. Das grosse Initiativkomitee aber wurde während 4 $\frac{1}{2}$ Jahren nicht mehr einberufen und trat erst am 4. Juni dieses Jahres wieder zu einer Sitzung zusammen, in der es nur ja und amen zu dem, was der leitende Ausschuss ihm vorlegte, sagen konnte. Eine andere Bedeutung ist dem Initiativkomitee nicht zugekommen, auf das sich der Beschlussesentwurf beruft.

Der vorliegende Entwurf beginnt, wie gesagt, mit den Worten: «Der Grosse Rat nimmt Kenntnis»; es fehlt aber ein zweiter Teil, der mit den Worten beginnen sollte: «Der Grosse Rat nimmt nicht Kenntnis». (Heiterkeit.) Da sollte gesagt sein: Der Grosse Rat nimmt nicht Kenntnis von dem Gutachten des Oberingenieurs Robert Moser, eines der tüchtigsten Ingenieure der Schweiz; der Grosse Rat nimmt nicht Kenntnis von dem Gutachten der Generaldirektion der Bundesbahnen. Dieses Gutachten wurde dem leitenden Ausschuss von der Generaldirektion nicht etwa aufgedrängt, sondern er hat es von ihr verlangt, trotzdem Herr Will soeben gesagt hat, sie haben schon

gewusst, was für eine Antwort sie erhalten werden. Ja, meine Herren, wenn man die Antwort schon zum voraus weiss, fragt man gewöhnlich nicht (Heiterkeit), aber nachdem man ein Gutachten der Bundesbahnen verlangt hatte, wäre es meines Erachtens Pflicht gewesen, es sofort drucken zu lassen und sämtlichen Mitgliedern des Grossen Rates zuzustellen. Das ist nicht geschehen, obschon Zeit genug gewesen wäre. Das Initiativkomitee, respektive Herr Hirter hat das Gutachten am 8. Juni erhalten und bis gestern hätte es ganz gut ausgeteilt werden können. Es wäre aber überhaupt nicht bekannt geworden, wenn nicht die «Volkszeitung» durch Zufall Kenntnis davon erhalten und publiziert hätte, dass nach dem Bericht der Generaldirektion der Einnahmeüberschuss um mehr als 1,600,000 Fr. niedriger berechnet werde als nach den Angaben Zollingers. Erst nachher hat man sich herbeigelassen, dieses Gutachten bekannt zu geben. Zuerst hat man die Veröffentlichung in der «Volkszeitung» kritisiert und das «Emmentalerblatt» schrieb, Dürrenmatt habe das Gutachten auffallenderweise aus Bundesbahnkreisen erhalten. Das ist durchaus unrichtig. Ich muss im Gegenteil der Generaldirektion der Bundesbahnen das Zeugnis der Loyalität gegenüber den Behörden des Kantons Bern ausstellen. Sobald ich Kenntnis von der Existenz eines solchen Gutachtens hatte, ersuchte ich die Generaldirektion um eine Abschrift, sie antwortete mir aber in einem Briefe, den ich in der Kommission vorgelesen habe, sie habe das Gutachten nur dem Präsidenten des Initiativkomitees, Herrn Hirter, der kantonalen Baudirektion und den Mitgliedern der ständigen Kommission der Bundesbahnverwaltung mitgeteilt und könne mir keine Abschrift zustellen, es sei denn, dass ich eine Empfehlung des Herrn Hirter oder der Baudirektion vorweise. (Heiterkeit.) Ich wollte nicht lange antichambrieren, um in den Besitz einer solchen Empfehlung zu gelangen, kam aber sonst in den Besitz des Wortlautes des Gutachtens und druckte denselben im Auszug ab, da ich glücklicherweise eine Druckerei im Hause habe und der Grosse Rat sonst von der in diesem Gutachten enthaltenen Zusammenstellung keine Kenntnis erhalten hätte.

«Der Grosse Rat nimmt Kenntnis», aber nur sehr flüchtig, von dem Gutachten der Herren Thormann, Arbenz und Hennings. Welchem Mitglied des Grossen Rates war es möglich, diesen Arbeiten diejenige Aufmerksamkeit zu schenken, die sie verdienen? Man hat sich darüber aufgehalten, dass ich gestern einen Verschiebungsantrag stellte und eine Bedenkzeit von 14 Tagen oder drei Wochen verlangte. Jedes Mitglied des Rates hätte mir eigentlich dankbar sein sollen, dass ich Ihnen diese Gelegenheit geben wollte, denn es haben noch ganz andere Männer als wir erklärt, sie haben zum Studium zu wenig Zeit gehabt und es sollten noch weitere Studien vorgenommen werden. Professor Hennings, der Erbauer der Rhätischen Eisenbahnen, der in diesem Fach wohl einer der am besten Versierten ist, sagt, dass zur vollen Klärung der Sachlage noch weitere Studien unentbehrlich seien; zur Ausarbeitung des Forfaitvertrages und zur Aufstellung von Einheitspreisen seien noch weitere zwei Jahre erforderlich, und er kommt in seinem Gutachten zum Schluss: «Die gegenwärtigen Angebote des Konsortiums sind meines Erachtens für Unterbau allein mindestens um zehn Millionen zu hoch.» Nun sind diese zehn Millionen etwas reduziert worden, aber, wie Herr

Müller ausgeführt hat, nur um zwei Millionen. Es bleiben also immer noch acht Millionen, eine Summe, die es gewiss rechtfertigen würde, noch weitere Studien vorzunehmen. Herr Baudirektor Könitzer, dessen Autorität ich selbstverständlich gerne über diejenige des Herrn Prof. Hennings stelle (Heiterkeit), hat gestern an dem Gutachten Hennings eine ganz zermalmende Kritik geübt und es war ein Genuss, eine der ersten Autoritäten im Alpenbahnbau von so sachkundiger Seite an die Wand gedrückt zu sehen. Herr Regierungsrat Könitzer suchte Herrn Hennings aus seitherigen Arbeiten in der schweizerischen Bauzeitung zu widerlegen. Wenn ich selbst schon Zeitungsschreiber bin, muss ich bekennen, dass mir die Autorität eines Zeitungsartikels doch nicht über diejenige eines amtlichen Gutachtens geht. Uebrigens hat der Herr Baudirektor uns doch nicht ganz vollständig über diesen Artikel der Bauzeitung informiert, denn am Schluss desselben äussert sich Herr Hennings wie folgt: «Ein grosser Tunnelbau wird jedoch mannigfache Ueber-raschungen bringen, gute und schlechte. Es ist daher die Erstellung in Regie die einzige, welche die Möglichkeit gibt, die Ausführung den Verhältnissen anzupassen und die Kosten auf das zu beschränken, was die Gebirgsbeschaffenheit erfordert. Will aber die Verwaltung ihren Technikern nicht so grosse Kompetenzen einräumen, so ist die Vergebung auf Grund von Einheitspreisen jedenfalls bei weitem der Vergebung in Pauschalakkord vorzuziehen, bei welcher eine zutreffende Preisbestimmung unmöglich ist und eine sachgemässe Ausführung nicht gesichert werden kann.» Nun haben wir allerdings über den Tunnelbau genug Erfahrungen. Ich gebe zu, dass die Tunnels meistens nach Forfaitvertrag erstellt werden, aber wir haben erst beim Simplon gesehen, dass die Eidgenossenschaft den Unternehmern, als die Arbeit beinahe fertig war, noch 8 $\frac{1}{2}$ Millionen nachbessern musste, allerdings, das muss gesagt werden, ohne dass sie eigentlich die Bücher der Unternehmer geprüft hat. Wer bürgt uns dafür, dass wir trotz des Forfaitvertrags — die Franzosen sind ja nicht gerade diejenigen, die sich am meisten daraus machen, eine Arbeit unvollendet zu lassen; man hat es beim Panamakanal gesehen — nicht ähnliche Erfahrungen machen? Wenn eine oder mehrere Millionen nachgefordert werden, wird es heissen: es handelt sich um ein bernisches Unternehmen, die Ehre des Kantons ist damit verknüpft, und der Kanton Bern wird Ehren- und Schanden halber auch an die Bezahlung der nachgeforderten Millionen glauben müssen.

Doch ich wäre da bald auf das technische Gebiet geraten und es steht mir nicht an, den Rat in dieser Richtung beeinflussen zu wollen. Ich wende mich daher zu einer andern Seite des vorliegenden Beschlussesentwurfes, zu der Finanzierung des Unternehmens. Dieselbe steht natürlich in sehr engem Zusammenhang mit der Rentabilität. Wie unsicher die Rentabilität zu beurteilen ist, wurde durch Herr Müller und durch die amtlichen Berichte genugsam konstatiert. Thormann, der Experte der Berner Regierung, kommt auf einen Einnahmenüberschuss von 1,459,000 Fr., also noch weniger als die Bundesbahnen, die einen solchen von 1,602,000 Fr. ausrechnen, wobei sie beim Personenverkehr gegenüber Zollinger eine Mehreinnahme von 785,000 Fr. voraussetzen. Wenn wir vorsichtig sein wollen, dürfen wir nicht zu optimistisch rechnen. Wie wird sich in diesem Fall die Verzinsung

der engagierten Staatsgelder machen? Bekanntlich besteht das gesamte Anlagekapital aus 45 Millionen Aktien und 44 Millionen Obligationen. Die 45 Millionen Aktienkapital zerfallen in 24 Millionen Prioritäts- und 21 Millionen Stammaktien. Der Kanton Bern beteiligt sich zum vornherein mit $17\frac{1}{2}$ Millionen Subventionsaktien und die übrigen $3\frac{1}{2}$ Millionen sollen von den bernischen Gemeinden Bern, Thun, Spiez, ich nehme an auch Frutigen (Heiterkeit), Interlaken und so weiter aufgebracht werden. Die Prioritätsaktien sollen einen Vorzugszins von $4\frac{1}{2}\%$ und schon während der Bauzeit von $5\frac{1}{2}$ oder 6 Jahren und noch während 2 Jahren nach der Betriebseröffnung einen Bauzins von 4% erhalten. Dieser Bauzins wird natürlich aus unserm Fette geschöpft, denn ein solcher kann ja nicht aus dem Erträgnis des Unternehmens ausgerichtet, sondern muss aus dem Kapital selbst aufgebracht werden. Stimmt es mit dem Sinn und Geist des Subventionsgesetzes überein, dass der Staat vorweg Aktien zweiten Ranges übernehme und den Besitzern der Prioritätsaktien, die meistens Fremde sein werden, einen Vorzugszins einräume? Art. 10 des Subventionsgesetzes bestimmt:

«Die Aktien des Staates stehen den übrigen Aktien gleich, geniessen die gleichen Rechte wie diese und sind im weitern bezüglich des Stimmrechts keiner Beschränkung unterworfen.

Wenn bevorrechtete Aktien geschaffen werden, so sind die Aktien des Staates in jede Klasse in gleichem Verhältnisse zu verteilen wie diejenigen der beteiligten Gemeinden und Privaten, und wenigstens zur Hälfte der bevorrechteten Klasse zuzuteilen.»

Ich habe diesen Artikel in der Versammlung des grossen Initiativkomitees vorgelesen und wurde dann von Herrn Fürsprecher Bühlmann zurechtgewiesen, indem er erklärte, Art. 10 gehe den Lötschberg nichts an, weil er unter dem Titel «2. Die andern Eisenbahnen» stehe. Für den Lötschberg gelte nur Art. 4, der im zweiten Absatz lautet: «Der Grosse Rat wird ermächtigt, die Bedingungen für diese Beteiligung festzusetzen und alle für die Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Massregeln zu beschliessen.» Ich erblickte die wesentliche Bedeutung dieses Artikels darin, dass die erwähnte Kompetenz dem Grossen Rat und nicht dem Regierungsrat übertragen wird; Herr Bühlmann dagegen legte das Hauptgewicht auf die dem Grossen Rat ausgestellte Blankovollmacht, nach Belieben die Bedingungen für die Beteiligung festzusetzen und alle erforderlichen Massregeln zu beschliessen. Gewiss wollte man bei Erlass des Subventionsgesetzes dem Lötschberg eine besondere Stellung zuweisen. Die erste der besondern Massregeln war denn auch der Beschluss des Grossen Rates, der Regierung für die Vornahme der nötigen Vorarbeiten einen Kredit von 100,000 Fr. zu eröffnen. Auch bezüglich des Verhältnisses von Aktienkapital und Obligationenkapital ist der Lötschberg nicht an die für die übrigen Subventionslinien aufgestellten Bestimmungen gebunden. Allein anderseits enthalten die Art. 5—17 auch wieder allgemeine Bestimmungen und zu diesen gehört meines Erachtens Art. 10. Die besondern Bestimmungen, die das Berner Volk mit dem Grossen Rat für bevorrechtete Aktien aufstellte, bezweckten jedenfalls nicht eine Benachteiligung der Staatsaktien gegenüber den Privataktien, sondern wollten im Gegenteil die Staatsaktien vor Benachteiligung schützen. Bis zur Verstaatlichung der Eisenbahnen durch den Bund hat

man ja genugsam betont, dass die fremden Aktionäre in der Schweiz nicht befehlen sollen; es ist daher wohl nicht der Sinn des Berner Volkes gewesen, dass bei der Lötschbergbahn französische Aktionäre befehlen sollen, wie es früher bei der Zentralbahn und andern Linien der Fall war. Ich habe übrigens einen guten Zeugen dafür, dass die Art. 10—17 allgemeine Vorschriften enthalten, die sich auch auf die Lötschbergbahn beziehen. Herr Bühlmann selbst, der mich im Initiativkomitee widerlegen wollte, hat sich im Grossen Rat hierüber wie folgt ausgesprochen: «Es kommen dann aber in den nachfolgenden Artikeln (Art. 5 ff.) doch wieder Bestimmungen, die sich auch auf den Lötschberg beziehen.» Es war in der Sitzung des Initiativkomitees nicht mehr Zeit, das Herrn Bühlmann entgegenzuhalten, aber ich möchte es hier betonen, damit wir uns dessen bewusst werden, dass wir mit der Schaffung von bevorrechteten Aktien unter Hintansetzung des Staates nicht im Sinn und Geist des Subventionsgesetzes handeln. Es handelt sich hier um eine Abänderung, zu der meines Erachtens zuerst die Bewilligung des Volkes eingeholt werden sollte.

Doch das ist nicht der einzige Punkt, in dem wir unsere gesetzlichen Kompetenzen überschreiten. Das Obligationenkapital von 44 Millionen ist in 29 Millionen Obligationen I. Ranges und 15 Millionen Obligationen II. Ranges eingeteilt. Die letztern sollen von den bernischen Staatsbanken, Kantonalbank und Hypothekarkasse, übernommen werden. Es ist also hier eine weitere Beteiligung des Kantons über die $17\frac{1}{2}$ Millionen hinaus in Aussicht genommen. Haben die Kantonalbank und die Hypothekarkasse es wirklich nötig und sind sie geeignet, diese Hypothek II. Ranges zu übernehmen? Das Gesetz über die Kantonalbank von 1898 enthält in § 6 die klare Vorschrift: «Jede Beteiligung an industriellen Unternehmungen oder bei Gründung von solchen, sowie die Spekulation mit Wertpapieren sind der Bank untersagt», und § 7 bestimmt: «Die Bewilligung von Krediten und Darlehen findet nur gegen vollständige Sicherheit statt». Wie verhält es sich mit der vollständigen Sicherheit der zweiten Hypothek? Der Experte der Regierung rechnet aus, dass die zweite Hypothek nicht vertrags- und gesetzesgemäss verzinst werden kann. Die erste Hypothek beträgt 29 Millionen und muss mit 4% verzinst werden; das macht einen Betrag von 1,160,000 Fr. aus. Nach den Berechnungen des Experten beträgt der Einnahmenüberschuss 1,459,000 Fr., es bleiben also für die Verzinsung der von den bernischen Staatsinstituten übernommenen Obligationen 299,000 Fr., was einer Verzinsung von 2% gleichkommt. So viel bezüglich der Beteiligung der Kantonalbank.

Wie kommt man aber erst dazu, die Hypothekarkasse an diesen Wagen anzuspannen? Für diese besteht die Vorschrift, dass sie nur auf vorgangsfreies Grundpfand Darlehen gewähren dürfe und zwar nur im Betrage von $\frac{2}{3}$ oder ausnahmsweise höchstens $\frac{3}{4}$ der Grundsteuerschätzung und dass ein Darlehen nicht mehr als 100,000 Fr. ausmachen dürfe. Wie kann man eine Beteiligung der Hypothekarkasse mit dem Gesetz vereinbaren? Dürfen sich die Kantonalbank und die Hypothekarkasse wirklich an einem Geschäft von so zweifelhafter Sicherheit, wie die Experten es darstellen, beteiligen? Ich weiss, dass die Kantonalbank — ob auch die Hypothekarkasse kann ich nicht sagen — sich schon an andern industriellen Unternehmungen beteiligt hat. Der Umstand, dass der Prä-

sident des Lötschbergkomitees zugleich auch Präsident der Kantonalbank ist, legt dieses Zusammenhängen im vorliegenden Falle auch nahe, aber nach meinem Dafürhalten ist der Grosse Rat verpflichtet, die Gesetze zu halten, er darf nicht nur das Subventionsgesetz nicht überschreiten, sondern ist auch an das Kantonalbankgesetz und das Gesetz über die Hypothekarkasse gebunden.

Doch nicht allein in dieser Beziehung wird das Subventionsgesetz überschritten. In der Konvention steht es nicht, aber der Herr Finanzdirektor hat in der Kommission mitgeteilt — ich weiss nicht, ob es auch hier geschehen ist, ich war einen Augenblick während des Vortrags des Finanzdirektors nicht im Saale anwesend — dass für die Verteilung der Prioritätsaktien sich verschiedene Banksyndikate gebildet haben. Einem solchen Banksyndikat gehört auch die Kantonalbank an und sie hat sich verpflichtet, für 5 Millionen solche Aktien zu übernehmen. Allerdings hat sie für dieselben wieder Unterabnehmer, aber es ist nicht ihre Absicht, alle diese Prioritäten wieder aus der Hand zu geben, sondern sie wird einen Teil derselben behalten, damit der Kanton Bern in der Generalversammlung der Aktionäre die Mehrheit habe. Das ganze Aktienkapital beträgt 45 Millionen, um die Mehrheit zu haben, muss also der Kanton über 22 $\frac{1}{2}$ Millionen plus eine Aktie verfügen können. Wenn man auch die übrigen Subventionsaktien ausser den 17 $\frac{1}{2}$ Millionen als bernische Aktien rechnet, da ja die Vertreter der Gemeinden und der Transportanstalten mit den Vertretern des Staates stimmen werden, so muss die Kantonalbank immerhin wenigstens etwas mehr als 1 $\frac{1}{2}$ Millionen Prioritätsaktien behalten, damit dem Kanton die Mehrheit gesichert ist. Meine Herren Grossräte! Können wir es mit der «strengen und gewissenhaften Beobachtung der Gesetze» vereinigen, wenn neben den im Subventionsgesetz festgelegten 17 $\frac{1}{2}$ Millionen noch eine weitere Aktienbeteiligung des Staates im Betrag von wenigstens 1 $\frac{1}{2}$ bis 2 Millionen beschlossen wird? Eine solche Beteiligung läuft doch offenbar dem Gesetz schnurstraks zuwider und darum bin ich wieder der Meinung, dass, wenn dieser Beschluss gefasst wird — ich werde gegen Eintreten stimmen — wir wohl oder übel hierfür die Kompetenz beim Volk nachsuchen müssen.

Ich will das französische Konsortium nicht bemängeln, ich nehme an, es bestehe aus soliden, zahlungsfähigen Leuten. Ich weiss zwar nicht, wer demselben angehört, man hat von den Namen bisher wenig gehört. Im Bündnerland trug man sich auch mit dem Gedanken, mit diesen Finanzleuten Geschäfte zu machen und dort erklärten sie, sie hätten mit den Bernern angehängen. Ich weiss nicht, ob sie in Bern vielleicht gesagt haben, die Bündner stehen mit ihnen in Unterhandlung. Wie gesagt, ich kenne die Leute nicht, ich weiss nicht, ob es Kellenbrüder oder Klosterbrüder sind. (Heiterkeit.) Nach gewissen Vorgängen in letzter Zeit wäre auch das letztere möglich. Allein soviel ist sicher, dass die Franzosen uns nicht auf dem gleichen Fuss behandeln, wie sie behandelt sein wollen. Ich muss da auf ein Geständnis im Bericht des Regierungsrates aufmerksam machen. Dort wird uns mit löblicher Offenheit gesagt, die Regierung habe sich vom Konsortium die Zusicherung abnötigen lassen, während der Verhandlungen und Vorbereitungen betreffend den Lötschberg mit niemand anderm zu unterhandeln, ja keine andern Vorschläge entgegenzu-

nehmen. Ich halte es nicht für geschäftsmässig, dass man von vornherein sich so die Hände binden und die Konkurrenz eigentlich ausschliessen lasse. Ich nehme an, die Regierung habe diese Zusicherung gehalten; gewisse Anzeichen deuten daraufhin, dass man wirklich Scheuleder hatte und mit niemand anderm reden wollte. Als dann aber der Vertrag einmal fertig war, da drängten die Franzosen aufs äusserste und wollten uns keine Zeit lassen, die Sache zu prüfen. Die Regierung hat jedenfalls nur mit Widerwillen sich dazu verstanden, dass uns die nötige Zeit zur Prüfung nicht zuteil ward; ich habe sie wenigstens nicht von vornherein im Verdacht, irgendwelche moralisch nicht zu rechtfertigende Handlungen sich zuschulden kommen zu lassen. Vor einiger Zeit ist ein englischer Schriftsteller zu mir gekommen; Herr Prof. Hilty hat mich während der Bundesversammlung im Parlamentsgebäude in den Vorsaal hinausgerufen und mich demselben vorgestellt. Der betreffende Herr hat ein berühmtes Buch über Amerika geschrieben und ist seither auch Unterstaatssekretär für Irland geworden. Er machte eine Reise durch Europa und beabsichtigte, seine Erfahrungen und Eindrücke in einem Buche zu veröffentlichen. Er erklärte mir, sich besonders um kantonale Verhältnisse zu interessieren und fragte mich, was ich eigentlich über unsere Regierung zu klagen habe (Heiterkeit), ob sie nicht fähig sei. Ich erwiderte ihm, dass wir in unserer Regierung ausgezeichnete Köpfe haben, die sogar Bundesräte abgäben, andere freilich seien mehr von mittlerem Schlag (Heiterkeit). «Ja was haben Sie denn zu klagen? Sind etwa Ansätze von Korruption vorhanden?» Darauf antwortete ich ihm, dass ich seit 30 Jahren mit der Berner Regierung im Krieg lebe, aber niemals sei es mir eingefallen, sie der geringsten Unehrlichkeit in der öffentlichen Verwaltung zu bezichtigen, da seien wir, Freund und Feind, im Kanton Bern sauber übers Nierenstück. «Ja was haben Sie denn zu klagen?» Da musste ich ihm natürlich Auskunft geben und führte ihm zwei Punkte an: der eine sei der, dass unsere Regierung etwas zu viel Beziehungen mit den Freimaurern und andern Geheimbünden habe, und der andere Punkt sei ihr undemokratisches Gebahren gegenüber unsern bestehenden Referendumseinrichtungen. Diese beiden Vorwürfe erhob ich gegen die bernische Regierung, im übrigen aber verdient sie mit Recht den Namen einer rechtschaffenen und intelligenten Behörde. Dagegen fällt es mir auf, dass sie sich von den Franzosen so in die Enge treiben liess. Die Franzosen haben sich auf der andern Seite vorbehalten, auch in bezug auf die Frist Abänderungen zu treffen. Art. 9 der Konvention lautet im dritten Absatz: «Après l'émission et pour les engagements restant à exécuter la présente convention pourrait être prorogée si, d'ici au 31 décembre 1906, une guerre ou des événements politiques sérieux devaient porter une perturbation profonde sur les marchés européens. La constatation de cet état de choses sera déterminée par l'abaissement de la rente française au-dessous de 97 % pendant une période continue de plus de 15 jours.» Die Franzosen behalten sich also vor, die Ausführung der gegenwärtigen Konvention bis zum 31. Dezember 1906 hinauszuschieben, uns dagegen wird das Messer auf die Brust gesetzt und verlangt, dass wir bis Ende Juni eine definitive Verpflichtung eingehen. Die Franzosen sind berechtigt, diese Aufschiebung eintreten zu lassen, wenn die fran-

zösische Rente 14 Tage lang unter 97% fällt. Nun stand sie letzte Woche auf 97,25 und gestern auf 97. Es hängt also nur an einem Haar, so sind die Franzosen frei, sich diese Fristverlängerung gewähren zu lassen, während wir gebunden sind und der Grosse Rat per fas et nefas zusammentreten und Beschluss fassen muss, ohne genügend Zeit zu haben, um sich in der Sache orientieren zu können. Aus diesem Grunde gefällt mir die Konvention nicht. Es wäre noch ein anderer Punkt zu erwähnen, die Genehmigung des Finanzausweises; doch will ich jetzt nicht darauf eintreten, es wird sich hiezu bei der Einzelberatung Gelegenheit bieten.

Im weitern fällt für mich das Verhältnis zum Bund sehr ins Gewicht. Durch die Annahme des vorliegenden Projektes treten wir in einen offenen Konflikt mit der Bundesbahnverwaltung. Das könnte mich als Föderalist und alt-bernisch gesinnten Bürger eigentlich lächern. Es ist jedenfalls nicht mancher im Saale, der während 20 Jahren so hartnäckig die Rechte und die Hoheit des Kantons Bern gegenüber dem zentralistischen Andrang und der unitarischen Hochflut verteidigt hat wie ich. Die konservative Partei hat oft genug vor dem Anwachsen der Bundesallmacht gewarnt. Seinerzeit wurde vom Kanton Bern die Verstaatlichung der Eisenbahnen mit Hochdampf betrieben, die Mehrheit des Grossen Rates stand auf diesem Boden und unsere Regierung tat alles, was in ihrer Kraft war, um den Kanton Bern seiner eisenbahnpolitischen Hoheit zu entkleiden und diese Toga dem Bunde überzuwerfen. Wir haben uns dagegen gewehrt, aber es wurde durchgedrückt, zum Teil durch falsche Vorspiegelungen über die künftigen Vorteile oder doch durch falsche Vorstellungen, welche das Volk sich von der Sache machte. Warum will man sich jetzt nicht in das Unabänderliche ergeben? Nachdem man sich die Hand hat abhauen lassen, kann man nicht mehr gut die Faust damit machen. Es war übrigens auch beim Erlass des Subventionsgesetzes von 1902 die Meinung, dass, weil der Kanton Bern bei der Verstaatlichung so wacker mitgeholfen habe, der Bund für die Durchführung des bernischen Alpendurchstichs seine Hand bieten werde. Der Kanton Bern hat unter zwei Malen eine oder zwei Millionen an das Gottardbahnunternehmen geleistet. Unter Aufbietung eines gewaltigen patriotischen Enthusiasmus wurde damals diese Angelegenheit dem Volk zur Abstimmung unterbreitet und jeder, der gegen diese Vorlage auftrat, wurde als ein schlechter Patriot hingestellt; ich habe zwar gleichwohl dagegen gestimmt. Der Kanton Bern beteiligte sich weiter an der Jura-Simplon-Bahn und schuf damit die Möglichkeit der Fusion, welche den eigentlichen Rückhalt für die Nationalisierung der schweizerischen Eisenbahnen bot. Unter diesen Umständen glaubte man natürlich erwarten zu dürfen, die Eidgenossenschaft werde nun auch dem Kanton Bern die Hand bieten, um dem Landesbedürfnis eines bernischen Alpendurchstichs zu genügen. Ich gebe zu, dass das ein Bedürfnis ist, ich trete keineswegs grundsätzlich gegen den Alpendurchstich auf, sondern anerkenne im Gegenteil dessen grosse volkswirtschaftliche Bedeutung. Noch vor vier Jahren war im Grossen Rat und in der Regierung wie im Volk die Annahme allgemein vorhanden, dass der Lötschberg nur mit Hilfe des Bundes gebaut werden könne. Herr Scheurer hat sich in der Versammlung der bernischen Grossräte über diesen Punkt wie folgt ausgesprochen: «Hat

aber der Kanton Bern einmal Stellung genommen, so bin ich überzeugt, dass es über kurz oder lang für den Bund zu einer eisenbahn- und staatspolitischen Notwendigkeit werden wird, sich des Lötschberges anzunehmen (Beifall hat der Stenograph dazu notiert) und denselben entweder selbst auszuführen oder bei dessen Verwirklichung moralisch und finanziell sich zu beteiligen Aber ich wiederhole, dass an eine so günstige Entwicklung der Dinge nur gedacht werden kann, wenn der Kanton Bern die grossen Stiefel anlegt und vorangeht.» Die grossen Stiefel waren die 17½ Millionen Staatssubvention, aber Herr Scheurer hat nichts davon gesagt, dass an diese grossen Stiefel auch noch die goldenen Sporen der zweiten Hypothek und der 2 Millionen Prioritätsaktien angebracht werden müssen. Herr Scheurer hat dem Grossen Rat und dem Bernervolk aus dem Herzen gesprochen, als er sagte, wir erwarten, dass der Bund sich des Lötschberges annehmen werde. Davon ist nun das Gegenteil eingetreten, wie wir einstigen Gegner der Verstaatlichung vorausgesehen haben. Der Bund erklärt in seinem Gutachten, der Lötschberg nehme ihm jährlich 2½ oder 3 Millionen weg und er werde sich gegen die Anwendung des Prinzips der kürzesten Linie auf die Güterbeförderung auflehnen. Wir sind keineswegs sicher, dass die Bundesversammlung, die in dieser Frage die letzte Instanz ist, dem Kanton Bern recht geben wird; erst gestern hat mir ein radikaler Nationalrat aus der Ostschweiz erklärt, dass wir gar nicht daran denken sollen, dass das in der Bundesversammlung durchgehen werde. Ich halte es wirklich für einen Missgriff, wenn wir entgegen der Kundgebung der Generaldirektion der Bundesbahnen, die um ihre Ansicht angefragt worden ist, dem Bund zum Trotz uns an dieses Unternehmen heranzumachen. Wir dürfen uns nicht vorstellen, dass, wenn Katastrophen eintreten sollten, dann der Bund sich williger zeigen werde als jetzt; denn je hilfloser ein Bittender erscheint, desto strengere Bedingungen werden ihm gestellt. Wir wollen nicht eines Tages als Bettler vor den Bund treten und sagen: jetzt nimm uns den Lötschberg ab, sonst werden wir erfahren, was wir unter solchen Umständen vom Bund erhoffen dürfen.

Zum Schluss komme ich noch auf einen andern Punkt zu sprechen, der auch schon in der Kommission erwähnt, leider aber nicht beantwortet wurde. Es nimmt mich wunder, ob heute eine Antwort darauf gegeben wird. In welche Finanzlage kommt der Kanton Bern durch den vorliegenden Beschluss? Wir stehen gegenwärtig vor einem Budgetdefizit von Fr. 1,300,000. Dazu kommt die Mehrausgabe für die Besoldungserhöhung, die vom Finanzdirektor auf 700,000 Fr. jährlich berechnet wurde. Die 17½ Millionen an den Lötschberg, die auf unabsehbare Zeit keinen Zins abwerfen werden, bedeuten einen jährlichen Ausfall von 700,000 Fr. Das macht zusammen schon eine jährliche Mehrausgabe von 1,400,000 Fr. Ich habe den Finanzdirektor angefragt, ob neue Finanzquellen in Aussicht stehen, leider erhielt ich darauf keine Antwort. Man vertröstet sich vielleicht auf ein neues Steuergesetz, aber das wird nicht so viel einbringen und zudem wissen wir, wie schwer ein solches Gesetz im Bernervolk durchzubringen ist. Wenn einmal die Defizite da sind, kann man nicht sagen: wir haben nun den Lötschberg, er hat eine grosse volkswirtschaftliche Bedeutung und die indirekten Vorteile sind noch viel grösser als die direkten. Damit kann man

die Defizitlöcher nicht zustopfen, sondern dazu gehört etwas Materielles, dazu muss Geld vorhanden sein. Darum sehe ich bei Annahme des Beschlussesentwurfes einer langen Reihe Jahre schwerer finanzieller Bedrängnis entgegen, einem Zustand, wie wir ihn Ende der 70er Jahre hatten, wo die Solawechsel im Schwunge waren. Wir haben noch ein Mitglied in der Regierung, das jene Zeit mitgemacht hat und ich hoffe, dasselbe werde dagegen auftreten, dass der Kanton wieder die nämliche Drangsal durchmachen müsse, wie er sie 1877 und 1878 wahrlich nicht zu seiner Ehre durchgemacht hat.

Herr Präsident, meine Herren! Ich hätte noch viel auf dem Herzen, aber ich habe Ihre Zeit schon mehr als billig in Anspruch genommen und will daher nicht länger sein. Wenn einer im Grossen Rat eine Rede hält, so gestaltet er den Schluss derselben gewöhnlich recht pathetisch, zieht grosse Worte herbei von Bernerkraft und Opfersinn und zitiert frühere Staatsmänner, wie Stämpfli, Jolissaint, Marti, kurz alles, was Grosses und Edles existiert hat und herumgelaufen ist im Kanton Bern. (Heiterkeit.) Ich kann meine Rede nicht so pathetisch schliessen, will aber doch auch an eine schöne Zeit erinnern. Es hat eine Zeit gegeben, wo der Kanton Bern als der reichste Staat in Europa galt und fast alle europäischen Monarchen seine Schuldner waren. Wenn man in Hodlers neuerer bernischen Geschichte den Zinsrodel des Staates Bern aus der Zeit des Ueberganges nachliest, in dem die europäischen Fürstenthümer figurieren, so lacht einem Berner das Herz im Leibe. Diese Zeiten sind verschwunden und ich habe nicht vor langem in einem volkswirtschaftlich-statistischen Aufsatz gelesen, Bern, Kanton und Stadt, sei an Frankreich mit über 110 Millionen verschuldet. Sobald man ein Anleihen nötig hat, wendet man sich wie die Russen nach Frankreich und findet dort das gewünschte Geld. Ich weiss nicht, ob es eine gute Politik ist, wenn man auf der einen Seite den Leuten den Kopf gross macht und sagt, der Lötschberg, dieses national-bernische Unternehmen, müsse unter allen Umständen gerade jetzt ausgeführt werden, und man andererseits sich so sehr dem französischen Kapital, so sehr Frankreich verkauft, dessen Wohlwollen wir gerade in diesen Tagen anlässlich der Handelsvertragsunterhandlungen zu erfahren Gelegenheit haben. Ich habe Vertrauen auf den guten Kern im Gedanken des bernischen Alpendurchstichs. Dieser Gedanke wird nicht ruhen, sondern gleichwohl zum Durchbruch kommen, wenn wir schon die Angelegenheit noch etwas genauer prüfen. Man sagt, wenn wir den Alpendurchstich nicht sofort ausführen, so werde der Verkehr sich in fünf, sechs Jahren eine andere Strasse gewälzt haben und dann sei es nicht möglich, ihn später nach dem Lötschberg oder Wildstrubel zu lenken. Das sind altväterische Ideen. Man muss nur sehen, wie es bei den Fabrikanten und Handelshäusern zugeht; sie konsultieren alle die verschiedenen Tarife, und wenn nur fünf Rappen zu ersparen sind, so finden sie es schnell heraus, auf welchem Wege die Spedition sich am billigsten und leichtesten macht. Dieser Verkehr wird uns nicht entgehen. Wenn die Idee gut ist, wird sie sich auch einige Jahre später als gut erweisen. Zurzeit ist sie jedoch nicht spruchreif und ich protestiere gegen die Drängerei, die man gegenüber dem Grossen Rat ausgeübt hat, um das Projekt durchzusetzen, und bei der es uns nicht möglich war, die Sache richtig zu prüfen. Es ist eine gute

Regel, dass man alles prüfe und das Beste behalte; ich möchte nur das Beste behalten. (Beifall.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Auf Antrag des Vorsitzenden beschliesst der Rat die Abhaltung einer Nachmittagssitzung.

Schluss der Sitzung um 12³/₄ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Dritte Sitzung.

Dienstag den 26. Juni 1906,

nachmittags 2¹/₂ Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Steiger*.

Der Namensaufruf verzeigt 192 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 42 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Amrein, Bigler, Bratschi, Bürki, Cortat, David, Frepp, Jacot, Küenzi (Madretsch), Laubscher, Marschall, Morgenthaler (Burgdorf), Mürset, Rufener, Spychiger, Stettler, Stucki (Worb), Trachsel (Bern), Wächli, Weber (Porrentruy), Wysshaar; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Aebersold, Albrecht, Berger (Linden), Blanchard, Cueni, Etienne, Fankhauser, Favre, Girardin, Grosjean, Gurtner (Uetendorf), Hadorn, Haslebacher, Hügli, Jobin, Kuster, Luterbacher, Obrist, Rossé, Will, Zaugg.

Tagesordnung:**Berner-Alpendurchstich; Genehmigung des Projektes für eine Lötschbergbahn, des Bauvertrages und des Finanzvertrages, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises.**

Fortsetzung.

(Siehe Seite 299 hievor.)

Kindlimann, Präsident der Kommission. Es ist natürlich nicht möglich, auf alle Punkte, die von der Opposition vorgebracht wurden, im Detail einzugehen; ich sehe mich aber doch veranlasst, einige Worte der Entgegnung anzubringen.

Herr Müller äusserte sich dahin, ich habe gestern allzusehr dem Optimismus gehuldigt und sei zu Schlüssen gekommen, denen er nicht zustimmen könne. Ich habe aber bezüglich der Rentabilitätsberechnungen für die Lötschbergbahn einzig und allein die in den verschiedenen Expertengutachten enthaltenen Zahlen in Betracht gezogen. Auf Grund derselben habe ich den Betriebsüberschuss ausgerechnet und gezeigt, inwieweit derselbe zur Verzinsung der verschiedenen Kapitalien hinreicht. Ich habe dabei weder nach der einen noch nach der andern Richtung mit extremen Zahlen gerechnet, sondern auf den durchschnittlichen Betrag der Einnahmen und Ausgaben abgestellt. Als Betriebskoeffizienten nahm ich gegenüber dem höchsten Ansatz von 70 % (Generaldirektion der Bundesbahnen) und dem niedersten von 46 % (Baudirektion) ein Mittel von 60 % an, das höher ist als der Betriebskoeffizient der Gotthardbahn. Gestützt auf diese Erhebungen gelangte ich dazu, Ihnen zu sagen, dass sowohl das Obligationenkapital I. Ranges wie dasjenige II. Ranges verzinst werden könne und dass dann noch ein Ueberschuss bleibe, der gestatte, den Prioritätsaktien einen Zins von 1 % auszurichten. Dabei unterliess ich nicht, darauf hinzuweisen, dass das Subventionskapital einstweilen auf eine Verzinsung verzichten müsse. Ich sehe daher nicht ein, wie Herr Müller mir Optimismus vorwerfen kann.

Herr Müller schlägt uns vor, die Wildstrubelbahn mit Ausgangspunkt von Thun weiter zu studieren und rechnet uns vor, dass eine solche Bahn nur 69 bis 70 Millionen, das heisst 20 Millionen weniger kosten werde als das vorliegende Lötschbergprojekt. Er sagt, es müssen bei dieser Linie allerdings verschiedene Mindereinnahmen in Anschlag gebracht werden, da ihr diverse Alimentationen abgehen, und er veranschlagt daher die Einnahmen bloss auf 3,378,000 Fr. Ich habe diese Zahlen gehört, allein mir fehlt der Glaube an dieselben. Meines Erachtens kann eine Bahn durch den Wildstrubel für diese Summe nicht erstellt werden und im weitern kann ich nicht beurteilen, ob der Abzug von 20 %, den er bei den Einnahmen macht, hinreicht, vielleicht müssen 30 % abgezogen werden.

Herr Müller stellt sich die Finanzierung der Wildstrubelbahn folgendermassen vor: 35 Millionen sollen in Obligationen, die übrigen 35 Millionen in Aktien aufgebracht werden. Für das Obligationenkapital soll die Staatsgarantie ausgesprochen werden, dann sei es möglich, das Geld zu 3½ % zu erhalten. Wir aber können uns mit dem Gedanken nicht befreunden, für ein Kapital von 35 Millionen den

Staatskredit zu engagieren. Uebrigens würde der Betriebsüberschuss knapp hinreichen, um die 35 Millionen Obligationen zu verzinsen; für das ganze Aktienkapital würde bloss ein Betrag von 150,000 Fr. übrig bleiben. Wenn wir die Spiesse gleich lang machen und für die Wildstrubelbahn die gleiche Finanzierung vorsehen wie sie hier für die Lötschbergbahn vorgesehen ist, das heisst, wenn wir das Obligationenkapital ohne Staatsgarantie beschaffen und demgemäss 25 Millionen Obligationen I. Hypothek zu 4 % und 10 Millionen II. Hypothek zu 4½ % ausgeben würden, so sehen Sie sofort, dass das Obligationenkapital II. Ranges nicht mehr verzinst werden kann, auch wenn bezüglich der Baukosten und der Betriebseinnahmen die Zahlen des Herrn Müller angenommen werden.

Wenn Herr Müller übrigens glaubt, es sei möglich, ein Aktienkapital von 35 Millionen aufzubringen, so huldigt er einem stärkern Optimismus als ich getan habe. Das würde uns nie gelingen, nachdem man zum vornherein weiss, dass auf lange Jahre für die Aktien nichts heraus schauen wird.

Auch das Gutachten Moser wurde zitiert. In demselben scheint mir der springende Punkt die Erklärung zu sein, dass weder eine Lötschberg- noch eine Wildstrubelbahn rentieren werde. Bezüglich der Wildstrubelbahn ist alle Welt mit Herrn Moser einig, ob sie etwas mehr oder etwas weniger koste, rentieren wird sie nicht; der Beweis jedoch, dass die Lötschbergbahn im gleichen Falle sei, ist erst noch zu erbringen.

Herrn Dürrenmatt kommt es verdächtig vor, dass die französischen Konsortien mit dem Entscheid so pressieren. Der Grund hiefür wurde in der Kommission mitgeteilt und ich glaube, er ist stichhaltig. Die Hochsaison ist in Finanzsachen geradezu saison morte; die Leute gehen in die Ferien und während dieser Zeit kann man sich nicht mit Erfolg mit derartigen Sachen befassen. Es ist begreiflich, dass die Leute sich nicht auf Wochen und Monate binden lassen wollen; sie wollen wissen, woran sie in bezug auf die Plazierung des Kapitals sind, und auch die Unternehmer wollen Bescheid haben, damit sie sich wieder an andern Unternehmungen beteiligen können. Eine Verschiebung der Angelegenheit wäre eine grosse Gefahr, denn die jetzigen französischen Finanz- und Unternehmerkreise wären nicht so schnell wieder zu haben, um weitere Studien zu machen. Ihre bisherigen Arbeiten haben ihnen grosse Kosten verursacht, und wenn man sie nun auf die Seite stellen würde, so wären sie kaum ein zweites Mal zu haben, um eventuell noch einmal zu unterliegen.

Herr Dürrenmatt bezeichnet die Ausrichtung von Bauzinsen als etwas Ungewohntes. Das ist nichts Aussergewöhnliches, sondern kommt bei grossen Bauten immer vor. Auch bei der Erstellung des Simplon mussten Bauzinse berechnet werden. Eine Ausnahme bilden allerdings unsere bernischen Dekretsbahnen, aber im vorliegenden Fall lässt es sich nicht anders machen.

Es wurde auch eingewendet, wir zahlen die Sache zu teuer. Das lässt sich nun einmal nicht auf der Goldwaage abwägen. Man weiss, welche Risiken mit einem solchen Bau verbunden sind. Für uns ist die Hauptsache, dass wir einen bernischen Alpendurchstich erhalten, und dabei kommt es nicht so sehr darauf an, ob er allenfalls eine Million mehr oder weniger kostet. Es

ist nicht zu vergessen, dass der Bau der Lötschbergbahn uns unter keinen Umständen mehr als die veranschlagten 74 Millionen kosten wird; wenn dieser Voranschlag überschritten wird, so muss der Mehrbetrag nach Vertrag vom Konsortium bestritten werden, lediglich allfällige Ersparnisse auf den 37 Millionen für den Bau der Rampen werden zwischen der Bahngesellschaft und dem Konsortium geteilt, im Verhältnis von $\frac{3}{4}$ zu $\frac{1}{4}$.

Es wurde auch die Frage aufgeworfen, ob das Konsortium für die Durchführung des Vertrages genügend Garantie biete. Diese Frage wurde uns mit aller Zuversicht bejaht. Es ist vertraglich festgestellt, dass das Unternehmerkonsortium nicht etwa eine Aktiengesellschaft organisieren und so viel Kapital hineinstecken kann, als es uns gegenüber engagiert ist, sondern alle Unternehmer sind mit ihrem Privateigentum haftbar.

In der Kommission und im Initiativkomitee haben verschiedene Redner versucht, Herrn Dürrenmatt zu überzeugen, dass im vorliegenden Falle einzig Art. 4 des Subventionsgesetzes massgebend sei und die verschiedenen nachfolgenden Bestimmungen keine Anwendung finden können. Der Erfolg war kein befriedigender und ich möchte daher auch meinerseits noch einen Versuch machen. Ich verweise dabei auf die Verhandlungen des Grossen Rates vom Jahre 1897 anlässlich der Beratung des Subventionsbeschlusses, in dem zuerst das Projekt einer Lötschbergbahn Aufnahme fand, und speziell auf das Votum des Herrn Finanzdirektor Scheurer, der sich folgendermassen aussprach:

«In Art. 3 wird der vielbesprochenen Lötschbergbahn für ihren Alpendurchstich eine spezielle Beteiligung im Betrage von einer Million zugesichert. Ueber die Bedeutung der Lötschbergbahn für den Kanton Bern will ich mich nicht mehr aussprechen. Ich nehme an, der Grosse Rat werde nach allem dem, was über diese Linie gesprochen worden ist, einverstanden sein, dass das Zustandekommen derselben noch ganz speziell unterstützt wird. Man schlägt zu diesem Zwecke eine besondere Aktienbeteiligung vor, wie man es bereits im Jahre 1891 für einen andern Alpendurchstich, den Simplon, tat. Wenn für den Simplon die Bewilligung einer Million am Platze war, und diese Bewilligung heute bestätigt wird, so ist eine ähnliche Behandlung auch für den Lötschberg gerechtfertigt. Die Bedingungen für die finanzielle Beteiligung an diesem Alpendurchstich sollen vom Grossen Rat festgesetzt werden. Man kann sich dabei nicht auf die allgemeinen Vorschriften des Dekrets beziehen; denn dieser Alpendurchstich bildet ein Werk für sich und muss unter besondern Verhältnissen und Bedingungen zustande kommen. Man wird sich auch mit andern Interessenten, mit andern Kantonen, vielleicht auch mit dem Bund und mit Unternehmern etc. verständigen müssen und muss hiefür freie Hand haben. Ich empfehle Ihnen den Art. 3 zur Annahme.»

Das war die Auffassung des Herrn Scheurer, die ohne Widerspruch vom Grossen Rat gebilligt und auch bei den Beratungen des Subventionsgesetzes von 1902 niemals beanstandet wurde. In der gleichen Beratung trat auch Herr Dürrenmatt als warmer Vertreter des Gedankens einer Lötschbergbahn und überhaupt als Freund des Subventionsbeschlusses auf und er hat sein Votum in der Eintretensdebatte mit folgenden Worten geschlossen: «Meine

Herren, ich möchte Ihnen das Eintreten ebenfalls empfehlen mit dem alten, schönen und stolzen Wort: „Nous sommes de Berne!“» (Heiterkeit.)

Ich muss zum Schluss noch einen andern Gegenstand zur Sprache bringen. Es wurde gestern ein Flugblatt ausgeteilt, auf dem das Gutachten der Generaldirektion der Bundesbahnen und dasjenige des Herrn Zollinger einander gegenübergestellt werden. Das Gutachten der Bundesbahnen wird uns als das wahre Evangelium angepriesen und ich sehe mich deshalb veranlasst, von der erhaltenen Ermächtigung Gebrauch zu machen, dem Grossen Rat eine Zuschrift des Herrn Generaldirektor Dinkelmann zur Kenntnis zu bringen. Diese Zuschrift wurde provoziert durch die Haltung der Gegner des Lötschberges in der Versammlung des bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins und namentlich auch durch einen Artikel im «Vaterland», worin geschrieben war, man sage sich, dass Herr Generaldirektor Dinkelmann die bundesbahnliche Expertise überprüft und an deren Richtigkeit keine Aussetzung zu machen habe. Auf diese Kundgebung hin sahen wir uns veranlasst, Herrn Dinkelmann zu interpellieren und es stellte sich heraus, dass die Sache sich nicht so verhält, wie das «Vaterland» sie dargestellt hat. Herr Dinkelmann schreibt nämlich folgendes:

Bern, 25. Juni 1906.

Herrn Grossrat Kindlimann, Bern.

Werter Freund!

Unter Bezugnahme auf die heutige Besprechung, in welcher mir in betreff der Lötschbergbahnfrage die Verhandlungen im bernischen Ingenieur- und Architekten-Verein (Voten von Herrn Generaldirektor Sand und Obergeringieur Vogt), sowie der Artikel «Der Lötschberg-Entschluss» im «Vaterland» am 24. Juni vorgehalten wurden, ermächtige ich Dich hiemit, anlässlich der Verhandlungen im Grossen Rat folgende Erklärungen abzugeben:

1. Die Behauptung im erwähnten Artikel des «Vaterland», ich hätte «die bundesbahnliche Expertise überprüft und an deren Richtigkeit keine Aussetzungen machen können», qualifiziert sich als eine plumpe Erfindung, die im letzten Momente, unmittelbar vor dem Beschlusse des Grossen Rates verbreitet wird, um bei den massgebenden Persönlichkeiten meines Heimatkantons Bedenken zu erwecken.

2. Demgegenüber erachte ich mich für verpflichtet, hinsichtlich der Rentabilitätsberechnung der Lötschbergbahn, welche mit Schreiben der Generaldirektion vom 8. Juni dem bernischen Initiativkomitee mitgeteilt worden ist, festzustellen:

a) Betriebseinnahmen. Die Ermittlung derselben erfolgte auf dem mir unterstellten kommerziellen Departement; sie sind, soweit dies bei solchen Berechnungen überhaupt möglich ist, mit aller Sorgfalt aufgestellt. Während die Mehrheit der Generaldirektion auf das Jahr 1914 mit einer Einnahme von 5,086,000 Fr. rechnet, habe ich die Ansicht vertreten, dass für die wichtige Relation Basel-Mailand die gleiche Distanz via Lötschberg anzunehmen sei wie für die Gotthardbahn, das heisst, dass die Betriebseinnahmen 5,446,000 Fr. betragen.

b) Betriebskosten. Ich beantragte, in der Berechnung der Betriebsausgaben weitere Reduktionen vorzunehmen, insbesondere auch mit Rücksicht auf den elektrischen Betrieb.

c) Tarifgesetz, Art. 21. Meine Ansicht geht dahin, dass eine billige Teilung des Verkehrs auch in diesem Falle stattfinden muss; bei einem Konkurrenzkampf hätte hierüber in letzter Instanz die Bundesversammlung zu entscheiden.

Das finanzielle Resultat, zu welchem ich in Berücksichtigung des sub a und b hievon Angeführten gelangt bin, ist ersichtlich, ohne dass ich hier noch Zahlen nenne.

3. Die allgemeinen und wirtschaftlichen Interessen der Schweiz, der Bundesbahnen und des Kantons Bern veranlassten mich seinerzeit zu dem nachstehenden, von der Generaldirektion jedoch abgelehnten Antrage:

«Es möchten im Hinblick auf den gegenwärtigen «Stand der Vorarbeiten und der Finanzierung der «Lötschbergbahn die Bundesbahnen intervenieren im «Sinne der Uebernahme des Baues dieser Bahn durch «den Bund, unter angemessener Subventionierung der «beteiligten Landesgegenden und speziell des Kantons «Bern.»

Bestens grüssend!

Dinkelmann.

Das, meine Herren, ist der Inhalt dieses Schreibens. Wer hätte gedacht, dass das, was wir gestern nur andeutungsweise und als leise Hoffnung hier auszusprechen wagten, heute durch eine so kompetente Persönlichkeit bestätigt würde! Nach der Ansicht des Herrn Dinkelmann betragen die Einnahmen des Lötschberges 5,446,000 Fr., also 360,000 Fr. mehr als nach dem offiziellen Gutachten der Generaldirektion. Im weitern ist Herr Dinkelmann der Meinung, dass die Ausgaben herabgesetzt werden können; er will sich darüber nicht im Detail aussprechen, weil die Erhebungen über die Ausgaben auf einem andern Departement gemacht worden sind und er natürlich einem Kollegen nicht in die Rechnung hineinpfuschen will, aber er erlaubt sich doch ein Urteil und er ist dazu kompetent, da er die Burgdorf-Thun-Bahn gebaut, sie während 7 Jahren betrieben hat und daher mit den Kosten des elektrischen Betriebes vertraut ist. Seine Ansicht bezüglich der Anwendung von Art. 21 des Tarifgesetzes deckt sich vollständig mit dem, was wir gestern aus dem Munde des Herrn Finanzdirektors gehört haben. Und erst der letzte Passus dieses Schreibens! Derselbe eröffnet geradezu grossartige Perspektiven und deutet die Möglichkeit an, dass früher oder später die Lötschbergbahn an den Bund übergehen werde.

Ich überlasse es Ihnen, die Konsequenzen aus diesem Schreiben zu ziehen, halte aber dafür, dass es geeignet ist, noch manchem die Augen zu öffnen, der bisher allfällig noch schwankend war. Es ist nur schade, dass die Meinung des Herrn Dinkelmann von seinen Kollegen in der Generaldirektion nicht akzeptiert wurde, vielleicht geschieht das noch früher oder später. Allein wir dürfen nicht bis zu jenem Zeitpunkt warten, sonst könnte es zu spät sein. Der Mutz wird sich auf seine angeborne Höflichkeit gegenüber der Helvetia erst dann wieder besinnen, wenn er sein Ziel, den Berner Alpendurchstich, erreicht hat. (Beifall.)

Müller (Karl). Nachdem wir aus dem Munde von Fachleuten die finanz- und eisenbahntechnische Seite der Frage haben beleuchten hören und nachdem auch die Opponenten ihre Gegengründe geltend gemacht haben, erlaubt sich ein Kommissionsmitglied das Wort

zu ergreifen, das keinen Anspruch auf fachmännische Kenntnisse in dieser Frage erhebt und das somit darauf angewiesen ist, die Sache so darzustellen, wie sie der gewöhnliche Bürger oder sagen wir der Durchschnittsgrossrat im Lichte der bernischen Eisenbahnpolitik und Geschichte auffasst. Dabei ist allerdings nicht zu umgehen, dass auch von diesem Standpunkt aus einzelne Einwendungen der Opposition zur Sprache gebracht und unter die Lupe genommen werden müssen.

Herr Gustav Müller hat heute morgen sein Votum damit eingeleitet, dass er es ablehnte, in diese Debatte irgendwelche Wärme hineinbringen zu wollen; man könne da nicht mit Schlagwörtern und mit dem Appell an die Tatkraft, den Patriotismus und so weiter fechten, sondern müsse mit den nackten Zahlen rechnen. Ich will das bis zu einem gewissen Grade gelten lassen und halte es für gut, dass Herr Gustav Müller als kalter Rechner, als Skeptiker und Kritiker aufgetreten ist. Aber notwendigerweise muss auch die andere Seite der Frage zur Geltung kommen. In der Politik, sei es Eisenbahnpolitik oder andere, überhaupt im öffentlichen Leben müssen auch das Herz, das Gemüt und das Gefühl mitsprechen. Diese Faktoren haben ihre Berechtigung und tragen dazu bei, in der Politik Werte zu schaffen; mit der blossen Negation und Kritik sind noch keine Werte geschaffen worden. Ich möchte daher auch diese Seite betonen und halte es denn doch nicht gerade für eine Schande, in einer Frage, die so tief in das Staatsleben eingreift, auch an das vaterländische Gefühl zu appellieren. Ich bin wahrhaftig kein Festbummler und kein Festredner, aber ohne innere Wärme, ohne vaterländisches Gefühl, mit bloss rechnerischen Sachen kommt man in der Politik auch nicht zum Ziele.

Vergegenwärtigen wir uns zunächst, wie die Opposition in der vorliegenden Frage zusammengesetzt ist. Auf der einen Seite haben wir die Wildstrubelfreunde, welche behaupten, die Gutachten der Techniker und Rechner gehen noch zu weit auseinander, und darum eine weitere Prüfung verlangen, und auf der andern Seite steht Herr Dürrenmatt, der die Ansicht vertritt, der Kanton Bern solle den Alpendurchstich überhaupt nicht selbst bauen, sondern dessen Ausführung dem Bund überlassen. Die Opposition geht also ganz verschiedene Wege.

Zunächst sehe ich mich veranlasst, den Wildstrubel ein wenig «beim Strubel» zuzunehmen. Dieser Alpendurchstich trat in den Vordergrund der öffentlichen Diskussion, sofort nachdem der leitende Ausschuss des Initiativkomitees in seinen Sitzungen vom 26. Februar und 5. März dieses Jahres die Grundlagen des Finanzprogramms und das generelle Tracé festgestellt und angenommen hatte. In diesem Zeitpunkt setzte in der Stadt Bern eine lebhaft propagandistische, allerdings nicht technischer, sondern literarischer Art, deren Führung ein Oberst des Genie übernahm. Das Genie dieses Obersten offenbarte sich hauptsächlich darin, dass er die Erfindung machte, der Lötschberg sei ein «Franzosenprojekt». Mit diesem Schlagwort ging er in Versammlungen und in der Presse recht ausgiebig hausieren. Dann erfand er das weitere Schlagwort vom «Trambetrieb» der Lötschbergbahn nach dem Projekt des Initiativkomitees. Neben der Zeitung, in welcher die verschiedenen Artikel des Genie-Obersten erschienen, hat auch ein anderes stadtbernisches Blatt, allerdings nicht in so klobiger Weise, an dem Projekt

des Initiativkomitees Kritik geübt, aber die Tendenz war die nämliche und in den betreffenden, mit den Initialen G. M. gezeichneten Artikeln kam ebenfalls der Gedanke des «Franzosenprojekts» zum Ausdruck. Der Verfasser spöttelte unter anderm über den vielgerühmten bernischen Wagemut, der wegen des gewaltigen Mehrbetrages, den ein Basistunnel gegenüber dem Hochtunnelprojekt verlangen würde, ins Schwanken komme, und über das mächtige Bern, das ohne Hilfe des Bundes und der übrigen Kantone aus eigener Kraft (mit französischem Kapital) die grösste ihm auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens gestellte Aufgabe lösen wolle. Wir haben also auch hier den zwar in der Parantese etwas verhüllten Appell an den Chauvinismus und die Empfänglichkeit des Volkes für derlei Glossen. Man war im Rate in dieser Beziehung etwas vorsichtiger. Allerdings hat Herr Dürrenmatt diese Seite angetönt, aber von andern Rednern geschah es nicht und wohl mit Recht. Denn ich glaube nicht, dass man mit diesem Schlagwort hier grossen Eindruck machen könnte. Oder gibt es ein Finanzgenie, das, wenn es auch hundertmal genialer wäre als ein Finanzgenie zu sein braucht, um zum Beispiel die bundesstädtischen Finanzen zu verwalten, imstande wäre, den Alpendurchstich, sei es Lötschberg oder Wildstrubel, ohne Franzosengeld zu finanzieren? Man wird für das Wildstrubelprojekt sogut Franzosengeld brauchen wie für den Lötschberg, möge der Bund oder der Kanton die Bahn bauen. Ich halte es daher nicht für nötig, mich bei diesem Punkt länger aufzuhalten.

Ich habe bereits angedeutet, dass die Propaganda für den Wildstrubel in der Stadt Bern eingesetzt hat. Hier fand sich eine kleine, aber sehr rührige und etwas lärmende Gesellschaft von Gläubigen zusammen, die auf nichts Höheres schworen als auf das Projekt Bern-Weissenbühl-Kehrsatz-Stockhorn-Wildstrubel-Simplon, das heisst das sogenannte Beyeler-Projekt. Namentlich im Südquartier der Stadt versprach man sich von dieser Linie Grosses und träumte von einem grossen Südbahnhof, einer grossartigen Entwicklung dieses Quartiers, einem Steigen der Grundpreise und so weiter. Merkwürdiger- und mir ganz unverständlicherweise liessen sich auch einzelne der Gürbetalbahn nahestehende Kreise von diesem Wahne gefangen nehmen. Mein schwacher Menschenverstand kann es nicht begreifen, dass die Gürbetalbahn von diesem Projekt etwas hätte profitieren können; sie wäre im Gegenteil dadurch ruiniert worden oder wenigstens zu vollständiger Bedeutungslosigkeit herabgesunken. Auch in andern Bezirken der Stadt wurde für den Wildstrubel Propaganda gemacht und dort wurde gesagt, man fahre natürlich nicht über Kehrsatz-Weissenbühl, sondern von Kehrsatz über die Aare nach Ostermündigen, wo ein grosser Bahnhof entstehen werde. Wir stehen da also schon zwei auseinandergelenden Strömungen gegenüber.

Die eisenbahntechnische Weisheit haben die Verfechter des Wildstrubelprojektes natürlich nicht aus den eigenen Fingern gesogen, sondern aus dem Gutachten der internationalen Experten geschöpft, das sich bekanntlich aus rein theoretischen, verkehrstechnischen Rücksichten zugunsten des Projektes Beyeler aussprach. Die Verteidiger des Wildstrubels unterliessen es, anzuführen, dass diese Experten rein nur nach eisenbahntechnischen Gesichtspunkten geurteilt und unsere speziellen bernischen Verhältnisse, die Situation der De-

kretsbahnen, die wirtschaftlichen Interessen der verschiedenen Landesteile und so weiter, vollständig ausser Acht gelassen hatten. Sie sagten auch nichts davon, dass die Experten das Projekt Beyeler nur als Vorprojekt bezeichneten und dass die genauen Studien ergaben, dass zum Beispiel der Stockhorntunnel um 600 oder 800 Meter zu kurz angenommen war, dass auf der Walliserseite ein 150 Meter hoher Viadukt in Aussicht genommen war und so weiter. Als der Hauptverfechter dieses Projektes in einer Versammlung in Bern interpelliert wurde, ob es nicht etwas stark sei, einen Viadukt von der anderthalbfachen Höhe des Münstersturms erstellen zu wollen, antwortete er, das gebe eine europäische Sehenswürdigkeit und werde der Wildstrubelbahn einen kolossalen Verkehrszuwachs bringen. Im weitern bemerkte der Herr Oberst des Genie, ein solcher Viadukt sei auch vom strategischen Standpunkt aus ein Vorteil, denn in einem Kriegsfall werde man doch wahrscheinlich das Wallis räumen, dann könne man den Viadukt sprengen und da er nur sehr schwer wiederherzustellen sei, habe man den Rücken gedeckt. (Heiterkeit.) Der Oberst des Genie ist offenbar von des Offensivgedankens Blässe nicht angekränkt.

Doch abgesehen davon wäre das Wildstrubelprojekt meines Erachtens von vornherein eine Unmöglichkeit und ein Unsinn gewesen. Es geht nicht an, einfach auf der Karte die direkteste Linie mit möglichst kleinen Steigungen und mit dem tiefsten Basistunnel einzuzichnen, sondern bei der Erstellung einer Eisenbahn müssen neben den rein technischen Fragen auch die verkehrspolitischen und wirtschaftlichen Interessen, sowie die Finanzierung und Rentabilität eines Projektes berücksichtigt werden. Das Projekt Beyeler würde aber das Oberland und Thun, indirekt auch das Emmental und den Oberaargau abgefahren und unsere Dekretsbahnen schwer geschädigt haben; ja, wenn die Träume seiner Verfechter von dem grossen Südbahnhof Weissenbühl in Erfüllung gegangen wären, so wäre die Bahn direkt bei Weiermannshaus auch an der Stadt Bern vorbeigefahren. Vor etwa zehn Jahren hat einer ein neues Splügenbahnprojekt aufgestellt; er fand, der beste Basistunnel und die direkteste Linie zwischen dem Bündnerland und Chiavenna gehe direkt von Thusis nach Chiavenna, und er brachte es fertig, einen Tunnel von 40 km zu projektieren. Der Traum nahm natürlich ein kurzes Ende. Ebenso würde man die direkteste Orientlinie Paris-Konstantinopel erhalten, wenn man auf der Karte eine gerade Linie zwischen diesen beiden Städten zöge und die Bahn derselben entlang an Wien und Budapest vorbeiführen würde. Das wäre offenbar die beste und rentabelste Verkehrslinie, weil sie an den wichtigsten Verkehrszentren vorbeifährt! Dem Projekt Beyeler liegt ein ähnlicher Gedanke zugrunde. Ich will mich bei demselben nicht länger aufhalten, da es inzwischen abgetan wurde. Den Gnadestoss erhielt es von einem Mitglied der Generaldirektion der Bundesbahnen, das vorletzte Woche in der Sitzung des bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins erklärt hat, das Projekt Beyeler sei vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus unmöglich, weil neben den beiden Bahnen durch das Aaretal nicht noch eine dritte gebaut werden könne und weil das Abfahren von Thun an Nationalbahnzeiten erinnern würde. Uebrigens ist dieses Projekt in neuerer Zeit auch von den Wildstrubelfreunden aufgegeben worden und es wird nun von ihnen, wie Sie aus dem

Munde des Herrn Gustav Müller gehört haben, die Linie Thun-Simmental-Wildstrubel in den Vordergrund gestellt, deren neue technische und finanzielle Prüfung sie verlangen.

Herr Gustav Müller hat uns fast auf den Rappen genau ausgerechnet, wieviel dieses Projekt billiger zu stehen kommen werde und dass es deshalb auch eine bessere Rentabilität verspreche. Aber er hat uns nicht gesagt, dass es 20 bis 25, andere sagen 30 km länger ist als das vorliegende Lötschbergprojekt. Nun berechnen sich die Fahrtaxen nach den effektiven Fahrstrecken und es ist klar, dass deshalb die längere Wildstrubellinie mit dem Lötschberg nicht konkurrieren kann, weil eben die Taxen höher sind. Es nimmt mich wirklich wunder, wie Herr Gustav Müller dazu kommt, für das Wildstrubelprojekt mit den grösseren Fahrtaxen eine bessere Rendite auszurechnen. «Erkläre mir, Graf Oerindur, diesen Zwiespalt der Natur!»

Diese Zwiespalt erklärt sich ohne weiteres durch den Zwiespalt der Wildstrubelfreunde überhaupt. Sie geben uns jetzt allerdings vor, der Stockhorntunnel solle fallen gelassen werden; das Abfahren von Thun und dem Oberland und die Schädigung der übrigen Landesteile gehe nicht an, man wolle das nicht machen. Allein im Hintergrund spuckt doch wieder der Stockhorntunnel, und ich bin Herrn Gustav Müller dankbar, dass er so offenherzig war und uns das Gutachten Moser über diesen Punkt vorlas, worin ausdrücklich gesagt wird, später werde man vielleicht auf den Gedanken einer Abkürzung der Wildstrubellinie durch das Stockhorn zurückkommen. Dass die bernischen Befürworter des Wildstrubels diesen Gedanken nicht vollständig preisgegeben haben, haben sie wiederholt in der Presse verraten. So stand im Bericht über die an der bekannten Versammlung vom 27. Mai in Zweisimmen von Herrn Genie-Oberst Schott gehaltene Rede: «Um Thun und dem Oberland entgegenzukommen, verzichte man (wenigstens für abschbare Zeit) auf den Stockhorndurchstich und fahre über Thun und durch das Simmental. Noch vor 14 Tagen erschien in einem Basler Blatt ein Artikel «Des Wildstrubels Ende. Vom Fusse des Lötschbergs», worin geschrieben wurde: «Warum hat man immer nur entweder das Beyelerische Projekt in Bausch und Bogen oder das Stockalporsche mit der Lötschbergbahn verglichen und nicht auch die Linie Zweisimmen-Brig nach Beyeler und dabei die Frage der Zufahrt nach Zweisimmen der Zukunft überlassen?» Es ist mir nicht klar, wie man das Wildstrubelprojekt finanzieren und ausführen will, wenn man die Frage der Zufahrt offen lässt. Glauben Sie, dass mit derartigen Aeusserungen in Versammlungen und in der Presse, sowie auch im Bericht des Herrn Obergeringenieur Moser die Befürchtungen des Oberlandes und der übrigen Landesteile zum Schweigen gebracht werden? Dieselben werden immer erwachen, und wenn auf das Projekt Zweisimmen-Brig zurückgegangen wird, so wird das Volk sagen: «Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.» Es glaubt nicht daran, dass der Gedanke des Stockhorndurchstichs endgültig fallen lassen ist, und die Wildstrubelfreunde haben selbst dafür gesorgt, dass dieses Misstrauen wachgeblieben ist.

Wie will man auf diese Art Eisenbahnpolitik treiben und auf ein Wildstrubelprojekt, das von vornherein von seinen Anhängern systematisch dem Misstrauen preisgegeben worden ist, in einer neuen Volks-

abstimmung, die notwendig ist, die Mehrheit des Volkes vereinigen? Wie lässt sich dieser Traum verwirklichen, wenn das ganze Oberland, mit Ausnahme von Simmental und Saanen, das Emmental, der Oberaargau und auch das Seeland und der Jura ihre Interessen durch ein solches Projekt gefährdet sehen? Auch von diesem rein politischen Gesichtspunkt aus muss gesagt werden, dass neue Studien nichts nützen, das Projekt ist an seinem eigenen Widerspruch zu grunde gegangen und die Wildstrubelfreunde haben sich selbst aufgezehrt, wie jene beiden Löwen, die sich gegenseitig auffrassen und von denen man nur noch die beiden Mähnen fand. Damit nehme ich Abschied vom Wildstrubel; ich hoffe zwar, ihm noch oft zu begegnen und von seinem Gipfel aus einen freudigen Gruss dem Lötschberg zu entbieten, aber als Alpendurchstich kommt er nicht mehr in Betracht und wir haben uns nur noch mit dem Lötschberg zu beschäftigen.

Auch gegen diesen werden eine Reihe von Einwendungen erhoben. Herr Dürrenmatt hat auf die Finanzgefahr hingewiesen und erklärt, wir werden der eidgenössischen Eisenbahnpolitik untreu, die sonst von den heutigen Anhängern der Lötschbergbahn so viel und so warm verfochten worden sei. Er hat sich so sehr als Verteidiger der Eisenbahnpolitik der Generaldirektion der Bundesbahnen gegenüber den ehemaligen Freunden und Vorkämpfern des Rückkaufs präsentiert, dass man fast hätte meinen können, der Spruch sei zur Wahrheit geworden: «Rechter Hand, linker Hand, beides vertauscht!» Allein das ist nur Schein, in Wirklichkeit ist Herr Dürrenmatt in seiner Rolle geblieben und wir Rückkauffreunde sind unserer Politik treu geblieben, wir treten der Bundesbahnpolitik nicht entgegen. Herr Dürrenmatt hat die Eisenbahnpolitik der Generaldirektion mit der Bundesbahnpolitik identifiziert; damit kann ich mich nicht einverstanden erklären. Wir haben, jeder an seinem Ort, eine eidgenössische Eisenbahnpolitik verfechten helfen, sogut er es verstand, weil wir deren wirtschaftliche Notwendigkeit für das ganze Land erkannt hatten und der Ueberzeugung waren, dass der Bund allein berufen sei, eine grosszügige Verkehrspolitik durchzuführen. Diesem Gedanken bleiben wir treu und keinem heutigen Verfechter der Lötschbergbahn fällt es ein, die Zeiten vor dem Eisenbahnrückkauf zurückzuwünschen, und wir werden diesen Gedanken auch der Generaldirektion der Bundesbahnen gegenüber verteidigen, die unseres Erachtens dem eidgenössischen Eisenbahngedanken hin und wieder untreu geworden ist. (Beifall.) Das, was die Generaldirektion der Bundesbahnen heute treibt, ist keine Verkehrspolitik mehr, sondern eine Krämerpolitik. Wir begreifen alle, dass die Bundesbahnen noch nicht so erstarkt sind, dass sie heute schon alle Aufgaben erfüllen können, die sie erfüllen sollen und auch einmal erfüllen werden. Aber wir begreifen nicht, dass ein Kanton wie Bern, der der Vorkämpfer der schweizerischen Eisenbahnpolitik war, hintangesetzt werden soll, wenn er seine Verkehrspolitik selbst in die Hand nehmen und dem Bund vorarbeiten will, weil der Bund noch nicht im Falle ist, seine Interessen wahrzunehmen. Wir begreifen nicht, dass die Generaldirektion der Bundesbahnen dem Kanton Bern in dem Augenblick in den Arm fallen will, wo er am Ziele seiner langjährigen Bestrebungen angelangt ist. Wir verlangen nichts Unbilliges, nichts was gegen den Bund gerichtet ist und

ihn schädigen würde, wir verlangen für den Kanton Bern einfach den Platz an der Sonne der schweizerischen Verkehrspolitik, der ihm gebührt, nachdem er für den Gotthard und Simplon kräftig eingestanden ist und sich des Gotthards angenommen hat zu einer Zeit, wo der Kanton Zürich seine Subvention verweigerte und ihn im Sumpfe stecken liess. Wir haben das Recht, heute unsere Wünsche auch geltend zu machen, und dürfen, wie gesagt, verlangen, dass man uns nicht in den Arm falle, wenn wir unsere Interessen selber wahren wollen und glauben, selbst wahren zu können. (Beifall.)

Das ist, was wir heute der Generaldirektion der Bundesbahnen zu sagen haben und was einmal gesagt werden musste. Selbstverständlich ist von dieser Kritik dasjenige Mitglied der Generaldirektion ausgenommen, das unserm Gedanken näher steht als die übrigen vier Mitglieder; die andern vier mögen sich aber in dieselbe teilen. (Heiterkeit.) Es wurde heute auf das Gutachten der Generaldirektion Bezug genommen und bestritten, dass dasselbe ein Tendenzgutachten sei. Wann kann denn noch von einem solchen gesprochen werden wenn nicht hier, wo, wie wir soeben gehört haben, die Betriebskosten künstlich hinaufgeschraubt werden und wo man sich den Anschein gibt, als wisse man nichts von einem elektrischen Betrieb der Burgdorf-Thun-Bahn und der Montreux-Berner Oberland-Bahn, nichts davon, dass auch beim Simplon der elektrische Betrieb, wenn auch noch nicht vollständig, im Gange ist und dass bis zur Einführung desselben bei der Lötschbergbahn wenigstens noch sechs Jahre verstreichen, innert welcher diese Frage entschieden eine noch vollkommener Lösung finden wird? Doch die gegen die Lötschbergbahn gerichtete Politik der Generaldirektion gelangt nicht allein in ihrem Gutachten zum Ausdruck; was an Intriguen und allerlei andern Geschichten hinter den Kulissen gegangen ist, davon steht hier nichts.

Ich habe gesagt, wir begreifen es, dass die Generaldirektion nicht geneigt ist, uns heute den Lötschberg zu bauen, und wir sind überzeugt, dass der Traum des Herrn Dürrenmatt von dem Bau der Lötschbergbahn durch den Bund noch jahrzehntelang nicht in Erfüllung gehen wird. Gerade deshalb müssen wir aber die Sache selbst an die Hand nehmen. Wenn wir die Durchführung der Lötschbergbahn vom Bund verlangen würden, so würde sich sofort ein wahrer Rattenkönig von andern Projekten an dieses Unternehmen hängen und es ins Wasser hinunterziehen und ersäufen. Der Lötschberg würde an den widerstreitenden Interessen zugrunde gehen, welche zu vereinigen die Bundesbahnen zurzeit noch nicht stark genug sind. Wohl aber ist der Kanton Bern imstande, die Interessen seiner Landesteile auszusöhnen und zu befriedigen.

Es darf gesagt werden, dass die Eisenbahnpolitik der Generaldirektion der Bundesbahnen auch nicht die Politik des Bundesrates ist. Es ist ein offenes Geheimnis, dass verschiedene angesehene Mitglieder des Bundesrates sich unsern Bestrebungen gegenüber wohlwollend ausgesprochen haben. Das gibt uns die Zuversicht, dass Bundesrat und Bundesversammlung uns Entgegenkommen zeigen werden, wenn wir mit dem Gesuch um Subventionierung des zweiten Geleises an sie gelangen. Der Bundesrat wird wohl auch in Erwägung ziehen, dass das zweite Geleise von

grosser Bedeutung für die Landesverteidigung ist. Im Bundesrat wird man entgegen der Ansicht des Herrn Oberst des Genie auch die Möglichkeit in Aussicht nehmen, dass unsere Armee nicht von vorne herein sich aus dem Wallis rückwärts konzentriere, sondern dass bernische Truppen so rasch als möglich ins Wallis hineingeworfen werden. Der strategische Wert des zweiten Geleises kann daher nicht bestritten werden.

Es wurde angedeutet, die Generaldirektion der Bundesbahnen könnte uns nach der Eröffnung der Lötschbergbahn das Leben sauer machen. Darauf antworten wir: «Bange machen gilt nicht», und wenn nicht nur zwei, sondern alle fünf Mitglieder der Generaldirektion ehemalige Zentralbahndirektoren wären, so fürchten wir sie doch nicht. Meine Herren, man macht keine eidgenössische Politik gegen den Kanton Bern, so wenig als gegen einen andern Kanton. Wenn die Lötschbergbahn einmal gebaut ist, wird der Bund von dem Art. 21 des Tarifgesetzes nicht gegen den Kanton Bern Gebrauch machen, sondern er wird im Gegenteil sich freuen, wenn der Kanton Bern durch die Lötschbergbahn an wirtschaftlicher Kraft zunimmt, was ja auch im Interesse des Bundes liegt. Bundesrat Hauser, ein guter Eidgenosse und dabei ein guter Zürcher, hat anlässlich der unvergesslichen Gründungsfeier im Jahre 1891 das Wort ausgesprochen: «Ohne ein glückliches und starkes Bern kein glücklicher und starker Bund.» Das gilt auch heute noch und der Bund wird nie Hand dazu bieten, den Kanton Bern wirtschaftlich zu schädigen oder zu ruinieren. Darum fürchten wir uns nicht, wenn man uns mit allfälligen Zwangsmassregeln gegenüber der Lötschbergbahn drohen will.

Hat die Generaldirektion überhaupt nötig, in dieser Art und Weise aufzutreten? Mögen die Bundesbahnen den Ausfall ertragen oder nicht? Es wurde ausgerechnet, die Lötschbergbahn werde den Bundesbahnen einen Ausfall von zwei bis drei Millionen verursachen. Ich vermag die Richtigkeit dieser Rechnung nicht zu prüfen, aber wenn der Ausfall auch so gross wäre, so ist er für die Bundesbahnen erträglich und sie würden daran nicht zugrunde gehen. Vor einigen Jahren, als das Tarifgesetz in Beratung stand, habe ich mit einem hohen Betriebsbeamten der Bundesbahnen, der ein guter Bürger, aber ein Schwarzseher war, gesprochen und derselbe erklärte mir, wir gehen mit den unvernünftig niedrigen Tarifen einer schweren Zeit, einer Katastrophe entgegen. Im vorigen Jahr hat der Präsident des Verwaltungsrates der Bundesbahnen, Kasimir von Arx, im Ständerate erklärt, es sei richtig, die Erwartungen seien übertroffen worden, es sei besser gekommen als sie gedacht, aber das Jahr 1906 sei ein ganz kritisches Jahr und erst wenn dasselbe glücklich überstanden sei, dürfen wir aufatmen. Nun ergab die Betriebsrechnung der Bundesbahnen pro 1905 einen Einnahmenüberschuss von rund 40 $\frac{1}{2}$ Millionen, das heisst 3 $\frac{1}{2}$ Millionen mehr als im Jahre 1904 und 4,600,000 Fr. mehr als im Budget vorgesehen war, und die fünf ersten Monate des kritischen Jahres 1906 ergaben nach den neuesten Publikationen der Bundesbahnen einen Einnahmenüberschuss von Fr. 15,463,000, das heisst 1,800,000 Fr. mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Also auch von diesem rein rechnerischen Standpunkt aus haben die Bundesbahnen keinen Grund, uns entgegenzutreten; die Sache wird sich ausgleichen, bevor nur die Lötschbergbahn gebaut ist.

Ein Mitglied der Generaldirektion der Bundesbahnen hat in der bereits erwähnten Sitzung des bernischen Ingenieur- und Architekten-Vereins erklärt, die Bundesbahnen seien zurzeit nicht in der Lage, den bernischen Alpendurchstich selbst an die Hand zu nehmen; es sei bedauerlich, dass das sonst so bedächtige Bernervolk nicht warten könne, bis die Verhältnisse den Bundesbahnen gestatten, selbst Hand ans Werk zu legen. Ich finde das Bedauern des Herrn Generaldirektors etwas naiv. Wir wissen selbst, ob wir warten können oder nicht und warum wir nicht zu warten vermögen. Wenn der Herr Generaldirektor sich über das rasche Tempo verwundert, welches das sonst bedächtige Bernervolk hier einschlage, so kennt er eben unser Volk noch zu wenig, verwechselt Bedächtigkeit mit Unentschlossenheit und Zaghaftigkeit und weiss nicht, dass mit Bedächtigkeit auch Tatkraft und Entschlossenheit Hand in Hand gehen können.

Herr Dürrenmatt hat heute morgen gesagt, es sei ein Wagnis, eine Tollkühnheit, ein gewisser Grössenwahn — er hat zwar den Ausdruck nicht gebraucht, aber es angedeutet — wenn wir die Lötschbergbahn selbst bauen, wir werden wieder in eine Finanzlage hineingeraten wie in den 70er Jahren, wo die Solawechsel im Lande herum spazierten. Er hat eine Rechnung aufgestellt, wonach wir ein Defizit von Fr. 2,800,000 haben werden. Ich halte die Sache für nicht so gefährlich. Vor einigen Jahren befand sich die Stadt Bern auch in einer Finanzkalamität; sie hat sich eingerichtet und gespart, und heute steht sie so da, dass wir wahrscheinlich die Million, die ihr als Subvention an den Lötschberg zugemutet wird, ohne Steuerzuschlag aufbringen können. Bei diesem Anlass gebe ich übrigens dem stadtbernischen Finanzdirektor die Zusicherung, dass, wenn ein solcher Zuschlag nötig werden sollte, ich mit aller mir zu Gebote stehenden Kraft dafür wirken würde, dass er auch bewilligt würde. Vor einiger Zeit hat auch der Kanton Zürich während zwei, drei Jahren nacheinander an Defiziten von einer Million und mehr Franken — im ganzen stieg das Defizit auf fünf Millionen an — gelitten; es wurden Kommissionen zum Studium von Ersparnissen und neuen Steuerprojekten eingesetzt; darüber gingen ein paar Jahre ins Land und 1904 und 1905 hat der Kanton Zürich wieder einen Ueberschuss von 1,400,000 Fr. gehabt. Auch bei uns wird die Finanzlage sich bessern und wenn es nicht der Fall sein sollte, so habe ich den Glauben, dass das Bernervolk für seinen Lötschberg ein neues Erbschaftssteuergesetz bewilligen wird, wenn es ihm zum dritten Mal zur Genehmigung unterbreitet wird.

Ich möchte noch einen kurzen Rückblick auf die Geschichte der bernischen Eisenbahnpolitik werfen. Während 25 Jahren, von 1852 bis 1877, lag der Kanton Bern in einem schweren Kampf mit der Zentralbahn. Anlässlich der Debatte über den Ankauf der Bern-Luzern-Bahn im Jahre 1877 bezeichnete der damalige Jurabahndirektor Marti die Zentralbahn als eine ebenso übermütige wie undankbare und treulose Eisenbahngesellschaft, welche alles Gute, das sie vom Kanton Bern empfangen habe, mit dem Gegenteil vergelte und den Kanton Bern als eine ihm verschriebene Domäne ausbeuten und beherrschen wolle. Um seine politische Suprematie zu wahren, brachte Bern die grössten Opfer und hatte Ende der 70er Jahre ungefähr 40 Millionen in unrentablen Eisenbahnlinien angelegt, deren Amortisation und Verzinsung das Budget mit

nahezu 2 Millionen belastete. Es war damals eine Zeit schwerer wirtschaftlicher Krisis, Handel und Industrie lagen in der zweiten Hälfte der 70er Jahre ganz darnieder, aber trotzdem ging Bern von seiner Eisenbahnpolitik nicht ab. Im Jahre 1877 kam die Bern-Luzern-Bahn, in die der Kanton Bern bereits über 9 Millionen eingeschossen hatte, in Konkurs; um zu verhindern, dass sie in den Besitz der Zentralbahn überging, erwarb sie der Kanton Bern. In der damaligen zweitägigen Debatte im Grossen Rate wurde nachgewiesen, warum Bern diese Bahn in seinen Besitz bringen müsse, wenn es nicht in dem wirtschaftlichen und politischen Kampfe gegen die Zentralbahn unterliegen wolle. Trotzdem in jener Zeit die bernische Staatsrechnung während mehrerer Jahre mit Defiziten abschloss und trotz der damaligen wirtschaftlichen Krisis beschloss der Grosse Rat mit grossem Mehr, noch weitere 10 Millionen in die Bern-Luzern-Bahn hineinzuschliessen und das Bernervolk genehmigte diesen Beschluss in der denkwürdigen Abstimmung vom 11. März 1877. Warum hat der Kanton Bern das gewagt? Darum, weil er seiner Eisenbahnpolitik treu bleiben wollte. Diese Eisenbahnpolitik kam in der gleichen Session des Grossen Rates auch zur Sprache und ein unteremmentalischer Grossrat führte dabei folgendes aus: «Man spricht von der bernischen Eisenbahnpolitik. Es wäre besser gewesen, diese wäre nie aufgetaucht. Es gibt mir fast allemal einen Stich ins Herz, wenn davon geredet wird und ich daran denke, wie viele Millionen diese Politik schon in den Abgrund geworfen hat. Sie hat den falschen Namen, man sollte sie den Millionenmarder nennen.»

Auf den heutigen Tag würde der Mann wohl anders reden und auch Herr Dürrenmatt wird einverstanden sein, dass es gut war, dass man eine bernische Eisenbahnpolitik gehabt hat.

Diesem Votum gegenüber zeichnete Herr Marti die bernische Eisenbahnpolitik in folgenden paar Sätzen: «Als Vertreter des Kantons Bern fühle ich mich umso mehr verpflichtet, in dieser Frage einige Worte zu sprechen, als es sich da um einen Gegenstand handelt, der mir sehr nahe am Herzen liegt, nämlich um die bernische Eisenbahnpolitik. Wir wollen uns unter derselben nicht vorstellen, was sich viele vorzustellen scheinen. Eisenbahnpolitik ist in keinem Lande etwas anderes als der Inbegriff der Grundsätze, nach denen der Staat in Eisenbahnsachen handelt. Jeder Staat sucht sich ein Eisenbahnnetz zu verschaffen. Zu diesem Zweck muss er nach gewissen Grundsätzen verfahren und eine Eisenbahnpolitik haben. Es ist daher jeder von Ihnen ein Eisenbahnpolitiker, und zwar seit vielen Jahren, indem diese Grundsätze vom Grossen Rat selbst aufgestellt worden sind. Es ist also die Eisenbahnpolitik nicht mit irgendwelcher Parteipolitik zu verwechseln . . . Ob die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern eine verfehlt sei oder nicht, kann heute nicht abschliesslich beurteilt werden. Es hängt davon ab, wie wir heute und in der nächsten Zeit uns in den Eisenbahnfragen verhalten werden. Ein grosses Werk wie die bernische Eisenbahnpolitik kann nicht in jedem beliebigen Stadium aufgegeben werden, sondern es müssen die Ziele, die man sich vorgesteckt hat, erreicht werden. Erst dann kann man beurteilen, ob die befolgte Politik eine glückliche oder verfehlt sei. Unsere grössten Feinde und jedenfalls jedes Mitglied dieser Behörde wird dagegen sagen müssen, dass die Motive und Gedanken, durch welche die bernische

Eisenbahnpolitik von jeher getragen worden ist, nur reine und gemeinnützige waren. Das darf gesagt werden, dass unsere Eisenbahnpolitik nie eine aggressive war, dass sie nie dahinging, andere zu schädigen oder Werke zu errichten, welche nicht im Interesse des Landes gelegen oder von einer andern Eisenbahngesellschaft erhältlich gewesen wären. Das kann schon heute ausgesprochen und bewiesen werden, dass diese Eisenbahnpolitik eine rein defensive und dem Kanton aufgenötigte war durch eine ebenso übermütige als undankbare und treulose Eisenbahngesellschaft» — womit er die Zentralbahn meinte.

Auch der Berichterstatter der grossrätlichen Kommission liess in jenen Verhandlungen ein Wort über die Notwendigkeit der bernischen Eisenbahnpolitik und speziell des Ankaufs der Bern-Luzern-Bahn fallen, das heute besonders bedeutungsvoll ist. Er sagte: «Wenn die Jurabahn von der französischen Grenze bis an die Alpen geht, so ist das eine Eisenbahnmacht, mit der man rechnen muss. Wer ist aber diese Eisenbahnmacht? Es ist der Kanton Bern. Diese Machtstellung des Kantons ist mir ausserordentlich viel wert; denn wir können dann in einigen Jahren, wenn die Ergebnisse sich günstig gestalten, die Bahn dem Bunde anbieten, und er wird froh sein, ein Netz zu erwerben, das so quer in der Schweiz liegt. Diese Machtstellung ist mir der letzte Franken wert, den wir in unserem ganzen Eisenbahnnetz stecken haben; denn ich habe die Ueberzeugung, dass wir diesen letzten Franken wieder bekommen werden.»

Zwölf Jahre später kam die Fusion der Jura-Bern-Luzern-Bahn mit der Suisse Occidentale zustande und ein Jahr später trat der Kanton Bern seine Aktien an den Bund ab, wobei er das Geld, das er für die Durchführung seiner Eisenbahnpolitik aufgewendet hatte, wieder zurückbekam und das Wort in Erfüllung ging, dass, abgesehen von den ungeheuren wirtschaftlichen Vorteilen seiner Eisenbahnpolitik, der letzte Franken wieder zurückkommen werde. Heute handelt es sich nicht mehr um die Machtstellung Berns gegenüber einer Eisenbahngesellschaft, auch nicht gegenüber dem Bund, aber um die Wahrung seiner wirtschaftlichen Machtstellung nicht gegenüber, sondern im Bund. Darum wollen wir auch heute Zutrauen in den Erfolg unserer Eisenbahnpolitik haben; derselbe wird nicht ausbleiben, so wenig als er damals ausgeblieben ist.

Die bernische Eisenbahnpolitik hat sich folgende Zielpunkte gestellt: die Wahrung der Staatshoheit, die wirtschaftliche und politische Vereinigung des Jura mit dem alten Kanton, die Sorge für eine möglichst gleichmässige Entwicklung der in ihren Erwerbsbedingungen verschieden gestalteten Teile des Kantons und die richtige Verbindung unter ihnen und mit der Hauptstadt, und die Gewinnung direkter Anschlüsse für die bernischen Eisenbahnen an die grossen Linien des Weltverkehrs. In Fortsetzung dieser Politik müssen wir die Lötschbergbahn bauen, und wir dürfen es umso eher tun, weil die Finanzlage günstiger ist als damals. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass der Lötschberg unsere Dekretsbahnen alimentieren und ihre Einnahmen steigern wird. Wenn auch ein Opfer notwendig ist, was ja nicht ausgeschlossen ist, so müssen wir es bringen im Sinn und Geist der alten Berner, die auch nicht vor Opfern zurückschreckten, wenn es galt, ihre Machtstellung zu befestigen und Errungenschaften sicherzustellen. Herr Dürrenmatt

hat heute morgen in Berner Geschichte gemacht, aber ich glaube, er war diesmal nicht glücklich in der Auswahl seines Beispiels. Ich möchte zwei andere Beispiele anführen, die uns zeigen, welche Opfer Bern gebracht hat, wenn es galt, Errungenes zu bewahren, seine Güter zu mehren und seine Machtstellung zu befestigen.

Im Jahre 1400 kam das Frutigland zu Bern, indem letzteres es den Herren von Thurnen um 10,200 Gulden abkaufte. Frutigen wollte aber nicht nur den Herrn wechseln, sondern frei werden. Bern kam ihm entgegen und bewilligte die Ablösung der alten Abgaben gegen Entrichtung der an die Herren von Thurnen entrichteten Kaufsumme von 10,200 Gulden. Um ihre Schuld möglichst rasch abzutragen, sollen damals die Frutiger sieben Jahre kein Fleisch gegessen haben. Diese Sage ist in einem alten Fastnachtspiel niedergelegt, das folgendes ausführt:

«Noch eines will ich sagen,
Dass die Frutigerland
In mehr als sieben Jahren
Kein Rind gemetzget hand.
Dass sie das Geld niederleiten,
Der Obrigkeit es z'gän,
Von wegen der Freiheiten,
Darum ist dies geschehn.»

Das ist ein Beispiel dafür, welch ein Opfer damals ein Gemeinwesen aus der Landschaft für ideale Güter gebracht hat. Heute wird von niemand verlangt, dass es sieben Jahre kein Fleisch esse, aber ein kleines Opfer dürfen wir doch bringen, wenn es gilt, unsere wirtschaftlichen Interessen zu wahren und unsere Nachkommen sicherzustellen.

Das zweite Beispiel betrifft die Stadt Bern. In der zweiten Hälfte des 14. Jahrhundert kaufte Bern unter der Führung des kraftvollen Schultheissengeschlechts derer von Bubenberg Herrschaft um Herrschaft an. Wie in der zweiten Hälfte des 19. Jahrhunderts mit der Zentralbahn, so kämpfte Bern damals mit den Herren von Kyburg einen Kampf um seine Machtstellung aus, zog Thun und Burgdorf an sich und führte wegen des letztern mit den Kyburgern einen langwierigen Krieg. Diese Erwerbungen und Kriegführungen stürzten es in eine schwere Schuldenlast, so dass es sich nicht einmal mit Solawechseln behelfen konnte, sondern in Freiburg i. B. und in Basel Geld zu 10% entlehnen musste. Damit Herr Dürrenmatt das glaubt, will ich ihm folgende Zeilen aus einer Urkunde, in der dies festgestellt ist, vorlesen: «In demselben zite als man thuno koufte, entlehent man gelt ze bern in der stat von witwen und von andern erberen lüten, und gap man ihnen darumb brieff mit der stat anhangenden ingesigel, das man si früntlich bezalen wolte uf der nechsten telle» — das ist, modern gesprochen, ein Zwangsanleihen — «Das beschach nit und sint nit bezalt, daz doch gross sünde ist und übel stat. Und do darnach die stat aber not angieng umb gelt, do wolt der stat nieman gelt lichen, und must man gros gelt ufbrechen zu basel, ze friburg im brisgöw, ze nüwenburg, zwürich, ze lutzern und anderswa, je das hundert umb zeh.»

Die Finanzkalamität jener Zeit und die etwas schwache Haltung im Kyburgerkrieg erregten unter der Burgerschaft der Stadt Bern grosse Unzufriedenheit und es kam zu einem kleinen Putsch, dem sogenannten Bürgerlärm. In der Predigerkirche wurde im Jahre 1384 eine grosse Bürgergemeinde abgehalten, welche

die Regierung abberief und eine neue wählte. Allein es fiel den damaligen Burgern nicht ein, in ihrem Unmut auch nur einen Zoll breit die mit dem geliehenen Geld erworbenen Herrschaftsrechte preiszugeben und sich dadurch zu entlasten, sondern sie sagten: jetzt haben wir eine neue Regierung, zu derselben stehen wir und halten fest an unserm Besitz. Und zu diesem Zweck führten sie eine Steuer ein und verpflichteten jeden Bürger von Bern, auf 10 Jahre den vierzigsten Teil seines Vermögens jährlich zu entrichten, mit andern Worten sie beschlossen eine Vermögenssteuer von 2,5 % oder 25 ‰. Die Chronik von Justinger berichtet darüber wie folgt:

« Von den grossen tellen so die von bern anleiten.

Nu lag die grosse geltschuld den reten von bern vast ob, und leiten grosse stüre uf sich selben in der stat und uf dem land, und gulten ab waz sie mochten; daz half nit vil, von die schuld uberswenkig waz. Und leiten darnach aber bi vier jaren ein noch grösser telle uf sich und uf die iren, und muste in der stat jederman geben bi gewornem eide uf ein genampt zil vom pfunt sechs pfenning, daz waz der viertzigoste teil sines gutes. Um mit also grossem flisse und ernste, so die von bern gemeinlich hatten, wart inwendig zechen jaren menglich bezalt, ussgenomen zwey alte wip von basel; denen waz man schuldig lipding bi hundert guldin gelts, daz man nit abgelösen kond, wie gern man es getan hette.»

Das sind zwei Beispiele aus der bernischen Geschichte, die uns daran mahnen, auch heute für die Sicherstellung unserer wirtschaftlichen Interessen etwas zu wagen, selbst auf die Gefahr hin, dass wir für die Durchführung des Lötschberges ein Opfer bringen müssen. Herr Dürrenmatt hat uns an die Zeiten erinnert, wo der Kanton Bern einer der reichsten Staaten Europas und fast alle europäischen Staaten und Fürsten seine Schuldner waren, und gesagt, dass beim Gedenken an diese Zeiten jedem Berner das Herz im Leibe lachen müsse. Ich glaube, er habe sich da vergaloppiert, denn die Zeit des Uebergangs, wo allerdings die Schatzgewölbe mit Gold gefüllt waren, das Land aber an innerer Schwäche, an Mangel an Selbstvertrauen und Tatkraft zugrunde ging, war doch keine glückliche Zeit. Beim Rückblick auf das Jahr 1798 unseligen Angedenkens lacht wohl keinem Berner das Herz im Leibe, sondern Trauer und Scham übermannt einen, wenn man dieser Zeit schwächerer Politik gedenkt, wo allerdings in den Ratskellern grosse Reichtümer aufgespeichert waren, bis sie dann die Franzosen holten und den Krieg in Egypten damit führten.

Wenn auch heute morgen gesagt wurde, man solle nicht mit grossen Worten fechten, sondern sich an Zahlen halten, so möchte ich doch zum Schluss an den warmen Appell erinnern, den ein Führer der konservativen Partei, Herr von Gonzenbach, anlässlich einer andern Eisenbahndebatte im Jahre 1867 an die Opferwilligkeit seiner Gesinnungsgenossen richtete. Auch damals war wie heute vielen bange vor der grossen Verpflichtung, welche der Staat Bern für die Jura-
bahn übernehmen sollte. Diesen ängstlichen und zaudernden Ratsgenossen hat Herr von Gonzenbach, der allerdings nicht nur an Gestalt, sondern auch an Weitblick und geistiger Bedeutung die meisten seiner Zeitgenossen um Haupteslänge überragte, als Berichterstatter der grossrätlichen Kommission folgende Worte zugerufen:

« Man sagt oft: Bern ist gross gewesen, es hat eine grosse Politik gehabt; ich frage aber: was heisst dieses « gross sein »? Gross ist meiner Ansicht nach nur, wer Opfer zu bringen imstande ist. Die Opferwilligkeit hebt den Menschen über den Menschen, den Staat über den Staat. Gross ist nur der Staat, der bereit ist, alles zu opfern für die Erhaltung der höchsten Güter der Nation. Nur wer das Leben einsetzt, kann das Leben gewinnen. Die schönsten Tage der Geschichte Berns waren aber nicht die, an denen es rechnete, sondern gross war es, als es die Heerscharen Karls von Burgund und die Krieger der Herzoge von Savoy nicht zählte; gross war es, als es die aus Frankreich vertriebenen Glaubensgenossen bei sich aufnahm und grossmütig unterstützte, unbekümmert um den Groll des mächtigen Königs; gross war es, als es seinen verbündeten Verbürgrechteten in Genf und Neuenburg zu Hülfe zog, ohne der Kosten zu achten und der Gefahren, die ihm daraus erwachsen konnten — galt es doch, sein Wort zu halten! Ob solcher Handlungsweise nannte man Bern gross; die Bevölkerungen aber in den jurassischen Tälern, welche Berns Schutz wiederholt erfahren hatten, gaben ihrem Dank und ihrer Anerkennung dadurch Ausdruck, dass sie mit den Worten: « Je suis de Berne » zu bezeugen pflegten, ihnen könne kein Unrecht widerfahren und ihre Wünsche seien der Erfüllung nahe. Das Bern der Gegenwart wird, ich hoffe es, in Opferwilligkeit dem alten Bern nicht nachstehen wollen.»

Im Sinne dieses Appells möchte auch ich wünschen, dass, wie schon so oft, wenn das Ansehen und die Machtstellung Berns in Frage stand, auch heute alle Parteien sich zusammenfinden zu einer gut eidgenössischen und gut bernischen Tat des Fortschrittes, die nach unserer tiefsten Ueberzeugung unsere wirtschaftliche Zukunft sicherstellen, unserm Volk zur Wohlfahrt und zur Ehre und den spätern Generationen zum Glück und Segen gereichen wird. (Lebhafter Beifall.)

v. Erlach. Gestatten Sie mir als Mitglied der Kommission einige kurze Worte.

Es wurde heute in diesem Saale viel vom Lötschberg und Wildstrubel gesprochen. Ich werde den Wildstrubel auf der Seite lassen, denn derselbe ist abgetan. Nur das möchte ich bemerken, dass wir es Herrn Beyeler am meisten zu verdanken haben, wenn heute der Lötschberg im Vordergrund steht. Er hat mit seinem Gedanken des Durchstichs des Stockhorns dem Berner-
volk die Augen geöffnet und es zu der Ueberzeugung gebracht, dass der Lötschberg für uns das volkswirtschaftlich einzig Richtige ist; dafür möchte ich Herrn Beyeler heute ein Kränzlein winden. (Heiterkeit.)

Ich gehe über zu der technischen Besprechung des Lötschbergprojektes 27 ‰. Das ist dasjenige, welches wir ausführen können. Ich bestreite nicht, dass das Projekt Emch 15 ‰ eventuell noch besser wäre, allein von dessen Verwirklichung muss wegen der grossen Kostendifferenz abgesehen werden. Uebrigens wird das 27 ‰ Projekt mit einem zweigeleisigen Tunnel bedeutend leistungsfähiger sein als der Emch'sche Tunnel, wenn er nur einspurig gebaut wird. Denn bei einem zweigeleisigen längern Tunnel können nach beiden Richtungen viel mehr Züge abgefertigt werden als bei einem kürzern, aber nur eingleisigen Tunnel.

Bezüglich des elektrischen Betriebes wurden von verschiedenen Seiten Zweifel laut. Auf offener Strecke funktioniert derselbe aber heute schon vollständig zu-

friedenstellend. Bei der Lötschbergbahn haben wir den elektrischen Betrieb hauptsächlich zur Ueberwindung der 27 ‰-Rampen, das heisst auf offener Strecke, notwendig und da sind wir sicher, dass wir ihn gut ausführen können. Bezüglich des Tunnels sind wir weniger sicher, wie die Probefahrten durch den Simplon bewiesen haben. Doch liegt auf der Hand, dass der elektrische Betrieb im doppelspurigen Lötschbergtunnel von Anfang an besser funktionieren wird als in der langen, engen Röhre des Simplontunnels. Uebrigens haben wir alle Zeit, den Probeversuchen am Simplon zuzusehen und bis zur Eröffnung der Lötschbergbahn ist die Frage der elektrischen Traktion entschieden gelöst, so dass wir diesen Betrieb für den Lötschbergtunnel benützen können. Sollte es nicht der Fall sein, so wäre es schliesslich kein Unglück, denn der Tunnel weist keine grosse Steigung auf und es könnten auch schwere Züge mit Dampf hindurchbefördert werden.

Von einem Redner wurde die Stellungnahme der Baudirektion zum Gutachten Hennings kritisiert. Ich stehe durchaus auf dem Boden dieses Gutachtens, aber auch die heutige Vorlage steht auf keinem andern Boden. Herr Professor Hennings kritisiert die zu teure Anlage der Linie und wendet sich gegen einen Forfaitvertrag, indem er sich diesbezüglich folgendermassen äussert: «Ist ein solcher (das heisst Forfaitvertrag) aus Gründen der Geldbeschaffung nicht zu vermeiden, so könnte er nur auf Grundlage eines — unter intensiver Einflussnahme der Bauleitung zustande gekommenen — Detailprojekts aufgestellt werden, dessen Aufstellung mindestens zwei Jahre erfordert.» Er gibt also zu, dass man wegen der Geldbeschaffung vielleicht gezwungen sei, einen Forfaitvertrag abzuschliessen, wie er selbst seinerzeit erfahren hat. Doch darf seines Erachtens dieser Vertrag erst nach weiterem zweijährigen Studium abgeschlossen werden. Das wird nun von der Regierung gerade vorgeschlagen. Sie hat es dazu gebracht, dass nur der Tunnel à forfait vergeben wird, die beiden Zufahrtsrampen dagegen auf Grund von mit dem Unternehmerkonsortium zu vereinbarenden Einheitspreisen ausgeführt werden sollen. Sobald der Finanzausweis geleistet und die Gesellschaft konstituiert ist, wird das technische Personal ernannt werden, das die Zufahrtsrampen näher zu studieren hat. Diese Studien werden nicht nur vom Unternehmerkonsortium ausgeführt, sondern, wie Herr Hennings es verlangt, unter intensiver Aufsicht und Mithilfe der Techniker der Lötschbergbahngesellschaft vor sich gehen. Auch die zwei Jahre, die von Herrn Hennings gefordert werden, sind da, denn mit der Erstellung der Zufahrtsrampen kann ruhig zwei, drei Jahre gewartet werden, sie werden dann immer noch mit dem Tunnel fertig.

Was den Forfaitvertrag für den Tunnel anbelangt, so hat uns Herr Dürrenmatt einen Satz aus der Bauzeitung vorgeführt, wo Herr Hennings erklärt, dass auch für den Tunnel kein Forfaitvertrag abgeschlossen werden sollte. Herr Hennings hat in dieser Beziehung eben eine schlechte Erfahrung gemacht, wir werden aber die nämliche Erfahrung nicht machen. Bei der Albulabahn hat er nach alter Väter Sitte den Bau des Tunnels demjenigen Unternehmer übergeben, der die billigste Eingabe gemacht hatte. Derselbe ging dann zugrunde und Herr Hennings musste dann den Tunnel in Regie ausführen. Gestützt auf dieses Beispiel sagt er in der Bauzeitung, es sei besser, auch den Tunnel

in Regie auszuführen statt à forfait zu vergeben. Allein für uns ist das nicht massgebend, denn unser Unternehmerkonsortium besteht aus finanzkräftigen Leuten. Wir werden im Gegenteil mit dem Forfaitvertrag für den Tunnel, der für 37 Millionen vergeben ist, ein gutes Geschäft machen. Nach den Berechnungen des Herrn Hennings kostet der Laufmeter Tunnel über 2600 Fr.; das macht für die 13,7 km eine Summe von 36,300,000 Fr. Es ist also bloss eine Marge von 700,000 Fr. für das grosse Risiko, das die Unternehmer übernehmen.

Es wurde eingewendet, man hätte auch schweizerische Unternehmer finden können. Das ist nicht richtig. Die Unternehmer des Simplon erklärten zum Beispiel, dass sie nicht noch einmal ein solches Risiko übernehmen wollten.

Bezüglich der Betriebsrechnung erlaube ich mir folgende Bemerkungen. Herr Dürrenmatt hat uns gestern einen Auszug aus dem Gutachten der Generaldirektion der Bundesbahnen austeilen lassen, dem wir entnehmen können, wie die Bundesbahnen rechnen. Sie haben heute aus dem Munde des Herrn Kindlimann vernommen, wie Herr Dinkelmann sich zu dieser Rechnung stellt. Zu unserer grossen Freude entnehmen wir dem Gutachten der Bundesbahnen, dass sie mit einem grössern Personenverkehr rechnen als alle übrigen Gutachten. Sie können eben die Personen nicht auf dem ihnen gutschneidenden Wege von Brig über Lausanne nach Basel dirigieren, sondern müssen sie fahren lassen, wie sie wollen. Darum sind sie beim Personenverkehr zu einer grössern Zahl gelangt, während sie beim Güterverkehr auf viel geringere Zahlen abstellen als wir. Als das Departement der Generaldirektion, das die Rechnung aufgestellt hatte, sah, dass das Resultat viel zu günstig ausfiel, fingen sie an zu streichen, wie Herr Dinkelmann in seinem Brief mitteilt. Dies konnte am besten beim Güterverkehr geschehen und darum sind die dortigen Einnahmen, die sie ausrechnen, so gering. In erster Linie liessen sie den ganzen Platz Basel ausser Betracht. Es wurde schon bemerkt und ich wiederhole es, dass es ganz unmöglich ist, den Platz Basel in seiner Totalität der Gotthardbahnroute zuzuweisen, denn Basel-Gotthard-Mailand ist genau so weit wie Basel-Lötschberg-Mailand und Basel-Lötschberg-Turin-Genua ist näher als Basel-Genua via Gotthard. Ferner muss dem Lötschberg das Eingangstor Delle freigelassen werden. Auf diese Weise werden sich für den Güterverkehr ganz andere Zahlen ergeben, als die Bundesbahnen annehmen. Der Nettoausfall, der den Bundesbahnen durch den Lötschberg entsteht, wird von der Generaldirektion auf drei Millionen berechnet. Das bildet die beste Empfehlung für den Lötschberg. Denn der Verkehr von Thun weg und bis Thun macht sich auf den Bundesbahnen und wenn nun die Generaldirektion für das kurze Stück Thun-Brig einen Nettoausfall von drei Millionen in Anschlag bringt, so ist das der beste Beweis für die Lebensfähigkeit der Lötschbergbahn.

Die Herren Berichterstatter der vorberatenden Behörden haben gestern darauf hingewiesen, ich habe in der Kommission bezüglich der Gotthardbahn eine besondere Rechnung aufgestellt. Ich will Ihnen dieselbe kurz vorführen. Die Gotthardbahn führt bekanntlich in zwei Strängen von Luzern und von Zug nach Goldau und in Bellinzona gliedert sie sich wieder in drei Stränge nach Chiasso, Locarno und Pino. Infolgedessen muss der durchschnittliche kilometrische Er-

trag der Gotthardbahn auf der Strecke Goldau-Bellinzona grösser sein, als die Statistik ihn erscheinen lässt. Nach der Eisenbahnstatistik für das Jahr 1904 betragen die Betriebseinnahmen der Gotthardbahn per km rund 86,000 Fr. Im ganzen sind es effektiv 276 km. Zug-Goldau und Luzern-Goldau haben zusammen 41 Kilometer; diese Zahl halbiere ich und rechne zum Hauptnetz Goldau-Bellinzona $20\frac{1}{2}$ km. Die drei südlichen Stränge rechne ich ebenfalls zusammen, dividiere das Ergebnis durch drei und rechne diese Zahl ebenfalls zu den Kilometern der Linie Goldau-Bellinzona. So bekomme ich eine Totallänge von 192 km. Wenn wir nun die gesamten Betriebseinnahmen durch 192 dividieren, so erhalten wir für die Gotthardbahn eine kilometrische Einnahme von rund 124,000 Fr. Auf diese Ziffer dürfen wir beim Vergleich mit der Lötschbergbahn abstellen, denn diese besteht aus einer einzigen Linie, die weder im Süden noch im Norden sich gabelt; alles, was von Brig auf den Lötschberg kommt, muss bis Spiez durchfahren und umgekehrt. Wir werden deshalb von Anfang an bei der Lötschbergbahn mehr Einnahmen haben, als in irgend einem Gutachten ausgerechnet ist, so dass das Anlagekapital von 89 Millionen unter keinen Umständen verloren ist. Für die $17\frac{1}{2}$ Millionen Staatssubvention werden wir freilich anfänglich wohl keinen Zins bekommen, allein dafür werden die Dekretsbahnen lebensfähiger und vom ersten Jahr der Betriebseröffnung der Lötschbergbahn eine Dividende abwerfen, die in der Hauptsache dem Staat zufällt.

Noch eine kurze Bemerkung betreffend das Gesamtanlagekapital von 89 Millionen. Von verschiedenen Mitgliedern des Rates wurde mir gesagt, sie kommen bei ihren Berechnungen immer höher als auf 89, auf 90 oder 91 Millionen. Nach der gedruckten Vorlage gestaltet sich der Kostenvoranschlag wie folgt: Emissionskosten, Kursdifferenzen, Zinsausfall und Betriebsfonds 6 Millionen, Organisations- und Verwaltungskosten, Verzinsung des Baukapitals und Expropriationen $5\frac{1}{2}$ Millionen und Rollmaterial und elektrische Leitungen und Traktion $5\frac{1}{2}$ Millionen. Dazu kommen die 74 Millionen, die für die Bauunternehmung in Anschlag gebracht sind; das gibt zusammen 91 Millionen. Von den 74 Millionen werden aber dem Kanton Bern 2 Millionen für die elektrischen Installationen zurückbezahlt, die er erstellen muss, um der Bauunternehmung die elektrische Kraft in die Transformatoren am Hauptportal des Tunnels zu liefern, so dass das Gesamtanlagekapital in der Tat 89 Millionen beträgt. Sie finden dies übrigens im Bericht der Baudirektion erwähnt, indem es Seite 19 oben heisst: «L'électricité dans les limites des puissances maximales arrêtées entre nous sera mise gratuitement à la disposition de l'entreprise aux bornes des transformateurs. En échange, l'entreprise abandonnera sur l'ensemble des travaux une somme de deux millions.»

Damit bin ich am Schluss meiner Ausführungen angelangt und empfehle Ihnen wärmstens den Antrag der vorberatenden Behörden. Vielleicht ist der eine oder andere in seiner Stellungnahme zur Vorlage noch schwankend, wenn auch im grossen und ganzen die Meinungen gemacht sein dürften. Machen Sie es mit Ihrem Gewissen ab, in welchem Falle die Verantwortlichkeit grösser ist, wenn Sie ja oder wenn Sie nein stimmen. Wenn Sie ja stimmen, übernehmen Sie die Verantwortlichkeit für das grosse finanzielle Engagement des Kantons, wenn Sie nein stimmen, über-

nehmen Sie die Verantwortlichkeit für die Stagnation der Volkswohlfahrt in unserm Kanton; denn es ist sicher, wenn wir die Lötschbergbahn jetzt nicht bauen, wird unser Kanton beidseitig abgefahren und die Folge davon wird ein wirtschaftlicher Stillstand sein. Ich möchte die letztere Verantwortlichkeit nicht tragen und darum empfehle ich Ihnen nochmals die Annahme unserer Anträge. (Lebhafter Beifall.)

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Schluss der Sitzung um 5 Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Vierte Sitzung.

Mittwoch den 27. Juni 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Steiger*.

Der Namensaufruf verzeigt 195 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 39 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Amrein, Berger (Schwarzenegg), Bigler, Bratschi, David, Frepp, Hostettler, Marschall, Meyer, Morgenthaler (Burgdorf), v. Mural, Mürset, Nyffenegger, Stettler, Stucki (Worb), Trachsel (Bern), Wächli, Weber (Porrentruy), Wyss, Wysshaar; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Abbühl, Aebersold, Albrecht, Berger (Linden), Beutler, Brand, Citherlet, Fankhauser, Girod, Grosjean, Gurtner (Uetendorf), Haslebacher, Henzelin, Hügli, Kuster, Rohrbach, Rossé, Rothenbühler, Zaugg.

An Stelle des Herrn Stauffer (Corgémont) wird Herr Grossrat Comment als provisorischer Stimmenzähler bezeichnet. — Im übrigen wird das Bureau für die heutige Sitzung durch die Herren Grossräte v. Erlach, Luterbacher, Mühlemann und Spring verstärkt.

Der Präsident teilt mit, dass die Interpellation Mühlemann im Einverständnis mit der Regierung und den Interpellanten erst in der nächsten Session behandelt und also von der heutigen Tagesordnung abgesetzt wird.

Tagesordnung:

Erteilung des Expropriationsrechtes an die Einwohnergemeinde Pruntrut.

M. Simonin, directeur de la justice, rapporteur du Conseil-exécutif. La ville de Porrentruy est alimentée d'eau potable par la source dite de «l'Ante», qui jaillit d'un terrain qu'elle possède près de Charmoille et dont les eaux sont amenées dans la dite ville au moyen d'une canalisation de près de 2 $\frac{1}{2}$ lieues de longueur.

Cette conduite, qui fut terminée en 1891, fournit une quantité d'eau (800 litres à la minute au minimum) qui, paraît-il, est devenue insuffisante, surtout par les temps de grande chaleur et de gel, pour subvenir aux besoins de la population de Porrentruy.

C'est pourquoi l'assemblée municipale de cette ville a décidé le 28 août 1905 de capter d'autres sources que la commune possède encore sur le territoire de Charmoille et qui sont appelées les sources des Nods.

Le conseil municipal de Porrentruy a en conséquence adressé au Grand Conseil une requête en date du 2 septembre 1905 aux fins d'obtenir pour la dite ville le droit d'expropriation qui lui permette d'établir une conduite depuis les sources des Nods jusqu'à la chambre d'eau de la source de l'Ante à travers les parcelles de terrain intermédiaires, sises sur le ban de Charmoille. Dans une seconde requête, datée du 11 septembre 1905 le conseil municipal de Porrentruy demande que le Grand Conseil délègue en outre à cette commune le droit d'exproprier les filets d'eau formant les sources des Nods, sources qui jaillissent, comme je l'ai déjà indiqué, sur son terrain (section B, n° 412 du cadastre de Charmoille).

Pour bien comprendre la portée de cette nouvelle requête, il faut savoir que d'après les principes du Code civil français qui règlent le régime des sources dans le Jura bernois, le propriétaire d'un terrain est bien comme tel propriétaire de la source qui s'y trouve, mais ce droit n'empêche pas les propriétaires voisins de faire des fouilles dans leurs propres fonds, de telle sorte qu'ils peuvent couper les veines de la dite source et la faire jaillir sur leur terrain.

Or, c'est ce qu'ont tenté de faire des propriétaires voisins de l'immeuble d'où sortent les sources des

Nods, notamment la commune de Charmoille, laquelle a, paraît-il, fait creuser une tranchée assez profonde, qui, au dire de l'ingénieur du 6^e arrondissement, pourrait, si elle était continuée, avoir pour effet de détourner les sources en question du terrain de la commune de Porrentruy, d'où elles jaillissent.

Pour parer à ce danger et à toute autre entreprise analogue, la ville de Porrentruy désire obtenir le droit d'exproprier les filets d'eau qui forment les sources des Nods, qu'ils viennent de près ou de loin, est-il dit dans la requête; mais plus tard, le conseil municipal de Porrentruy a consenti à réduire la région de ces filets à la circonscription indiquée en rouge sur le plan de situation.

La commune de Charmoille a fait opposition à cette demande par le principal motif qu'elle aurait besoin des sources des Nods pour l'alimentation d'une partie de ce village. Elle objecte en outre que la ville de Porrentruy est suffisamment pourvue d'eau potable et que si parfois elle paraît en manquer, cela provient du gaspillage qu'elle tolère de l'eau dont elle peut disposer.

Le sort de la requête concernant l'expropriation des filets d'eau alimentant les sources des Nods dépend ainsi de la solution à donner aux deux questions suivantes:

1° La ville de Porrentruy a-t-elle besoin des sources des Nods pour son alimentation, de telle sorte que leur captation et leur canalisation puissent être envisagées comme une œuvre d'utilité publique? et

2° Le village de Charmoille a-t-il lui-même besoin des dites sources, en tout ou en partie?

Dans ce dernier cas, il ne saurait être question de priver cette commune des dites sources dans la mesure où elles lui sont nécessaires.

Car il est de justice élémentaire qu'on ne peut pas prendre à une commune l'eau potable qui lui est indispensable, pour en gratifier une autre commune.

Les questions posées sont essentiellement d'ordre technique, c'est pourquoi la Direction des travaux publics a été chargée de les examiner.

Or, le résultat des études faites à cet égard par l'ingénieur du 6^e arrondissement et l'ingénieur en chef du canton est en résumé le suivant:

La commune de Porrentruy, à raison de l'augmentation de ses besoins et du nombre de ses habitants, se trouve dans la nécessité de pourvoir à une alimentation plus abondante de la ville en eau potable; toutefois elle doit veiller à un usage plus économe de l'eau dont elle est déjà approvisionnée et elle devrait prendre les mesures nécessaires à cet effet.

D'un autre côté, le village de Charmoille a besoin d'une partie des sources des Nods pour un quartier de la commune.

L'ingénieur du 6^e arrondissement fixe cette quantité d'eau à 50 litres à la minute, l'ingénieur en chef cantonal à 200 litres, et M. le directeur des travaux publics à 80 litres. Le gouvernement a admis ce dernier chiffre.

En conséquence, le Conseil-exécutif vous propose, messieurs, d'accorder à la commune de Porrentruy le droit d'exproprier les filets des sources des Nods dans les terrains indiqués en rouge sur le plan de situation, ainsi que le droit d'expropriation nécessaire pour l'établissement de la conduite susmentionnée,

toutefois aux conditions suivantes, justifiées par l'intérêt du village de Charmoille :

1° Dans la chambre d'eau des sources des Nods il sera établi un bassin fournissant à la commune de Charmoille 80 litres d'eau à la minute.

2° Dans la même chambre d'eau sera établi un flotteur qui ne permettra l'accès de l'eau des sources des Nods qu'en cas de disette d'eau, c'est-à-dire dans le cas où la source de l'Ante serait insuffisante pour alimenter la ville de Porrentruy.

Schwab, Président der Justizkommission. Die Justizkommission beantragt Ihnen einstimmig, der Regierung beizupflichten. Die Anträge der Regierung gehen dahin, es sei der Einwohnergemeinde Pruntrut für die Erwerbung der die Quellen «Les Nods» speisenden Wasseradern und die Leitung des zu fassenden Wassers nach der Brunnstube der Quelle L'Ante, sowie für die Erstellung der sonst erforderlichen Vorrichtungen das Expropriationsrecht unter den Bedingungen zu erteilen, dass 1. in der Brunnstube der Quellen des Nods ein Bassin mit einem Zufluss von 80 Minutenlitern für Charmoille zu reservieren und 2. in der Brunnstube der Quelle «L'Ante» der Zufluss von der Quelle des Nods mit einem Schwimmer so einzurichten sei, dass derselbe nur bei Wassermangel funktioniere.

Die Gemeinde Charmoille hatte gegen die Erteilung des Expropriationsrechtes Einsprache erhoben, weil sonst ein Teil der Ortschaft Charmoille nicht mit Trinkwasser alimentiert werden könne. Durch die Erhebungen des Bezirksingenieurs, des Oberingenieurs und der Baudirektion wurde festgestellt, dass die Einsprache bis zu einem gewissen Grade begründet ist und darum wurde der Vorbehalt aufgenommen, dass in der Brunnstube der Quellen des Nods ein Quantum von wenigstens 80 Minutenlitern zugunsten von Charmoille reserviert werde. Im weitem wendet Charmoille ein, dass Pruntrut bereits eine genügende Wasserversorgung in der Quelle L'Ante habe und wenn sich dort bisweilen Wassermangel geltend mache, so komme es daher, dass nicht genügende Sorgfalt verwendet und Wasser vergeudet werde. Angestellte Erhebungen haben ergeben, dass Pruntrut mit Rücksicht auf die Bevölkerungszunahme für vermehrten Trinkwasserzufluss sorgen muss, dagegen wird dem Bedenken der Gemeinde Charmoille dadurch Rechnung getragen, dass in der Brunnstube der Quelle L'Ante ein Schwimmer angebracht werden soll, so dass das Wasser der Quelle des Nods erst dann für Pruntrut benützt werden kann, wenn die andern Quellen nicht mehr genügen.

Damit sind unseres Erachtens die nötigen Sicherheitsmassnahmen für die Gemeinde Charmoille getroffen und es liegt kein Grund mehr vor, dem eingereichten Expropriationsgesuch nicht zu entsprechen. Wir empfehlen Ihnen daher die Annahme des Regierungsrätlichen Antrages.

Bewilligt.

Beschluss :

Der Einwohnergemeinde Pruntrut wird für die Erwerbung der die Quellen «Les Nods» in dem im vorliegenden Situationsplan umschriebenen Ge-

bietsumfang speisenden Wasseradern und die Leitung des zu fassenden Wassers nach der Brunnstube der Quelle L'Ante, sowie für die Erstellung der sonst erforderlichen Vorrichtungen nach Massgabe des eingereichten Projektes das Expropriationsrecht unter folgenden Vorbehalten erteilt :

1. In der Brunnstube der Quellen des Nods ist ein Bassin mit einem Zufluss von 80 Minutenlitern für Charmoille zu reservieren.

2. In der Brunnstube der Quelle «L'Ante» ist mit einem Schwimmer der Zufluss von der Quelle des Nods so einzurichten, dass derselbe nur bei Wassermangel funktioniert.

Erteilung des Expropriationsrechtes an die Gemeinde Interlaken.

M. Simonin, directeur de la justice, rapporteur du Conseil-exécutif. La commune d'Interlaken sollicite du Grand Conseil la délégation du droit d'expropriation afin d'acquérir une parcelle de terrain qui lui est nécessaire pour l'agrandissement de son usine à gaz, soit pour la construction d'un nouveau gazomètre.

Or, vous avez déjà reconnu à plusieurs reprises que la production du gaz hydrogène carboné par une commune est une œuvre d'utilité publique et qu'il faut attribuer le même caractère aux différentes installations destinées à réaliser cette production.

D'autre part, le propriétaire de la parcelle de terrain dont il s'agit ne s'oppose point en principe à son expropriation.

Le Conseil-exécutif vous propose en conséquence, messieurs, d'accueillir favorablement la requête de la commune d'Interlaken.

Schwab, Präsident der Justizkommission. Die Einwohnergemeinde Interlaken sucht das Expropriationsrecht zur Erweiterung ihrer Gasanstalt nach. Sie muss das Terrain einer Frau Sterchi-Brunner im Flächeninhalt von 1260 m² zur Errichtung eines neuen Gasometers in Anspruch nehmen. Frau Sterchi widersetzt sich dem Expropriationsgesuch nicht, sondern ist nur mit der gebotenen Entschädigung nicht zufrieden. Da das Gaswerk einer Gemeinde im öffentlichen Interesse liegt und auch in formeller Beziehung die Voraussetzungen vorhanden sind, welche das Gesetz über die Erteilung des Expropriationsrechtes an ein solches Werk knüpft, schliesst sich die Justizkommission einstimmig dem Antrag des Regierungsrates an und empfiehlt Ihnen, der Gemeinde Interlaken das nachgesuchte Expropriationsrecht zu erteilen.

Bewilligt.

Beschluss :

Der Einwohnergemeinde Interlaken wird für die Erstellung eines neuen Gasbehälters auf Grund des vorgelegten Situationsplanes das Expropriationsrecht erteilt.

Erteilung des Expropriationsrechtes an die Gemeinde Interlaken.

M. Simonin, directeur de la justice, rapporteur du Conseil-exécutif. Par décision du 17 juin 1905 le Conseil-exécutif a accordé à la commune municipale d'Interlaken la concession d'utiliser la force hydraulique de la Lütchine depuis l'endroit appelé « die Kohlei » jusqu'à la scierie de Wilderswil, pour la transformer en énergie électrique.

La dite commune se propose maintenant de construire l'usine nécessaire à l'exploitation de cette force. Le projet y relatif a déjà reçu l'approbation provisoire de la Direction des travaux publics. Il prévoit entre autres l'établissement d'un réservoir de 17,500 m³, d'un canal, d'une conduite et d'un bâtiment pour les machines.

Pour exécuter ces divers travaux il est indispensable d'emprunter en tout ou partie quelques parcelles de terrain qui appartiennent à la commune bourgeoise de Wilderswil et à la compagnie des chemins de fer de l'Oberland bernois, parcelles qui sont en nature de pâturage, de forêt, de rocher, etc.

Le caractère d'utilité publique ne saurait être contesté à l'œuvre projetée, qui a pour but de fournir à Interlaken et à d'autres communes l'électricité dont elles ont besoin pour l'éclairage, ainsi qu'aux entreprises privées la force nécessaire à leur exploitation. En faisant droit à la présente requête, vous consacrerez une fois de plus votre jurisprudence en pareille matière.

Ajoutons que les propriétaires intéressés ne sont pas opposés en principe à la demande de la commune d'Interlaken.

Le gouvernement vous propose en conséquence de l'accueillir favorablement.

Schwab, Präsident der Justizkommission. Die Gemeinde Interlaken stellt ein zweites Gesuch um Erteilung des Expropriationsrechtes. Der Gemeinde Interlaken wurde unterm 17. Juni 1905 durch den Regierungsrat die Konzession zur Errichtung eines Elektrizitätswerkes in der Lütchine zwischen der Kohlei und der Säge von Wilderswil erteilt. Da die bisherige elektrische Anlage den Bedürfnissen nicht mehr genügt, ist Interlaken genötigt, an die Ausführung dieses Werkes zu schreiten. Zu diesem Zweck muss sie ein Reservoir von 1750 m³ mit dazu gehörigem Kanal und Maschinenhaus erstellen, wofür verschiedene der Burgergemeinde Wilderswil und den Berner Oberland-Bahnen gehörende Landparzellen in Anspruch genommen werden müssen. Da Interlaken sich mit den betreffenden Interessenten nicht verständigen konnte, wird das Expropriationsrecht nachgesucht. Den beiden Beteiligten wurde von dem Gesuch Kenntnis gegeben und sie haben sich dem Begehren um Erteilung des Expropriationsrechtes nicht widersetzt. Die Berner Oberland-Bahnen haben einzig den Vorbehalt gemacht, die Gemeinde Interlaken möchte verhalten werden, das Werk derart zu erstellen, dass der Bahnkörper dadurch nicht geschädigt werde. Die Voraussetzungen zur Erteilung des Expropriationsrechtes sind sowohl in formeller als materieller Beziehung vorhanden und die Justizkommission ist einstimmig dafür, es möchte dem Gesuch entsprochen werden, umso mehr als den Bedenken der

Berner Oberland-Bahnen im Beschlussesentwurf durch eine bezügliche Bestimmung Rechnung getragen ist.

Bewilligt.

Beschluss:

Der Gemeinde Interlaken wird für die Ausführung des projektierten Wasser- und Elektrizitätswerkes an der Lütchine — Abtretung des benötigten Grundeigentums und der erforderlichen Dienstbarkeitsrechte — nach Massgabe des noch definitiv vom Regierungsrat als Wasserbaupolizeibehörde zu genehmigenden Situationsplanes unter ausdrücklicher Vorbehaltung der Integrität des Bahngebietes der Berner Oberland-Bahnen das Expropriationsrecht erteilt.

Beschwerde der Käsegesellschaft Brügg gegen den Appellations- und Kassationshof.

M. Simonin, directeur de la justice, rapporteur du Conseil-exécutif. La société de fromagerie Brügg-Aegerten-Studen a porté plainte au Grand Conseil contre la deuxième Chambre de la Cour d'appel à raison des faits suivants:

La plaignante est créancière d'un nommé Alexandre Indermühle, à Kiesen, pour environ 6600 fr. Elle a fait exercer contre lui une poursuite, au cours de laquelle le préposé à l'office de Nidau a saisi la moitié idéale appartenant au dit débiteur dans des immeubles situés à Madretsch.

Mais les immeubles furent vendus nonobstant la saisie par la maison de commerce Bertschi et Indermühle, dont Alexandre Indermühle faisait partie.

Malgré cette vente, la créancière de ce dernier requit la réalisation de la moitié des dits immeubles saisie sur son débiteur.

Entre temps, les immeubles avaient été acquis en troisième main par les frères Schnyder & C^{ie}, à Madretsch, et Albert Riesen, à Bienne. Ceux-ci ayant contesté la validité du droit de gage dérivant de la saisie pratiquée pour la société de fromagerie plaignante sur la moitié idéale des immeubles en question, cette société les actionna séparément pour faire reconnaître ce droit, dans le sens de l'art. 109 L. P.

Le procès contre les frères Schnyder & C^{ie}, tranché en première instance à leur profit, fut porté en appel par la société de fromagerie.

Or, la deuxième Chambre de la Cour d'appel, qui devait statuer sur cette affaire le 15 mars écoulé, décida à ce terme de ne pas entrer en matière, par le motif que suivant attestation du président du tribunal de Nidau, datée de la veille, le débiteur Alexandre Indermühle venait d'être déclaré en faillite.

C'est à cause de cette décision que la société de fromagerie Brügg-Aegerten-Studen prend à partie l'autorité judiciaire qui l'a rendue, l'accusant de déni de justice.

Les conclusions de la plaignante tendent à ce que le Grand Conseil invite la deuxième Chambre de la

Cour d'appel à statuer sans retard sur le litige dont mention.

Messieurs, le Conseil-exécutif vous propose de ne pas entrer en matière sur le présent recours, pour les motifs ci-après :

Sans doute l'art. 364 C. p. c., combiné avec l'art. 362, permet de porter plainte au Grand Conseil contre la Cour d'appel pour déni de justice ou refus d'un moyen légal.

Mais la compétence du Grand Conseil en pareille matière est restreinte par cette disposition constitutionnelle, reproduite à l'art. 364 précité, à savoir que la dite autorité ne peut pas annuler de jugement ou mettre sa validité en question (voir art. 52 de la Constitution de 1846 et art. 51 de la Constitution de 1893).

Or, ainsi qu'il appert de la jurisprudence même du Grand Conseil, il faut entendre ici par jugement non pas seulement une décision judiciaire qui tranche définitivement un procès, mais toute autre décision rendue dans un litige. Il serait en effet contraire au principe de la séparation des pouvoirs, proclamée par notre Constitution (art. 10), que le Grand Conseil, en vertu de son droit de haute surveillance, pût modifier directement ou indirectement les mesures prises par les tribunaux, en un mot, intervenir dans l'administration de la justice.

Rappelons à cet égard notamment qu'à sa séance du 22 septembre 1902 le Grand Conseil a décidé de ne pas entrer en matière sur une plainte portée par la Banque cantonale de Lucerne et consorts contre la Cour d'appel pour leur avoir clos le for dans une contestation où elle a admis que la somme réclamée représentait autant de réclamations partielles qu'il y avait de demandeurs, et que dès lors, chacune de celles-ci ne dépassant point 400 fr., la cause n'était pas susceptible d'appel.

Au cas particulier, la deuxième Chambre de la Cour d'appel a décidé de ne pas entrer en matière sur l'action intentée par la société de fromagerie aux frères Schnyder & C^{ie}, attendu que la mise en faillite du débiteur Indermühle avait eu pour effet de faire comprendre dans la masse le droit de gage qui avait été créé par la saisie en faveur de la créancière poursuivante, et que dès lors cette dernière n'avait plus qualité pour exercer ce droit.

La décision attaquée porte donc en réalité sur un élément essentiel du litige dans la procédure de poursuites, soit la légitimation active de la partie demanderesse; elle constitue dès lors un jugement de fond et l'appréciation de cette question échappe d'autant plus à la compétence du Grand Conseil.

Ce dernier ne saurait donc, comme le demande la recourante, obliger la deuxième Chambre de la Cour d'appel à statuer sur le litige engagé entre la société de fromagerie et les frères Schnyder & C^{ie}, car, en le faisant, vous prendriez, messieurs, une décision qui mettrait en question la validité du jugement attaqué.

Au surplus, soit dit en passant, la manière de voir de la deuxième Chambre de la Cour d'appel paraît être conforme aux principes de la L. P., et, en supposant même que la décision attaquée constituât réellement un déni de justice, le Grand Conseil pourrait au plus prendre contre cette Chambre une des mesures disciplinaires prévues par l'art. 40 de la loi du 19 mai 1851 sur la responsabilité des fonctionnaires, ce

que ne demande point la plaignante; mais vous ne sauriez, je le répète, rendre une décision qui mit en question la validité de celle dont il s'agit en l'espèce.

Le gouvernement vous propose donc de ne pas entrer en matière sur le recours.

Schwab, Président der Justizkommission. Die Justizkommission beantragt Ihnen ebenfalls einstimmig, auf die Beschwerde der Käseereigesellschaft Brügg-Aegerten-Studen aus formellen und materiellen Gründen nicht einzutreten.

Die Beschwerde richtet sich gegen einen Entscheid der Gerichtsbehörden und nach Art. 51 der Staatsverfassung darf kein richterliches Urteil von der gesetzgebenden oder einer Administrativ-Behörde nichtig erklärt werden. Die Beschwerdeführer verlangen, der Grosse Rat möchte erklären, der Appellationshof sei verpflichtet, das Geschäft, das ihm vorlag, zu beurteilen, mit andern Worten der Entscheid des Appellationshofes soll nichtig erklärt und dieser verhalten werden, in der Sache ein endgültiges Urteil zu fällen. Ein solches Vorgehen widerspricht den Bestimmungen der Verfassung und darum beantragen wir schon aus formellen Gründen, auf die Beschwerde nicht einzutreten.

Allein auch nach materieller Prüfung der Angelegenheit kommt man zum Schluss, dass die Beschwerde unbegründet ist. Der Sachverhalt ist kurz folgender. Die Käseereigesellschaft Brügg-Aegerten-Studen hat an ihren Milchkäufer Indermühle eine Forderung von zirka 10,000 Fr. für gelieferte Milch. Für diese Forderung hat sie den Schuldner betrieben und auf Liegenschaften, die ihm zum Teil zustanden, ein Pfandrecht erworben. Sie hat die Verwertung des Pfandrechtes nachgesucht, was aber vom Betreibungsamt Nidau verweigert wurde. Die Käseereigesellschaft führte hiegegen Beschwerde bei der Aufsichtsbehörde und Nidau wurde angewiesen, dem Verwertungsbegehren der Käseereigesellschaft Folge zu geben. Während diese Angelegenheit bei der Aufsichtsbehörde hängig war, gingen die Liegenschaften, soweit sie dem Indermühle zugehörten, in das Eigentum der Gebrüder Schnyder & Cie. in Madretsch über. Diese erhoben nunmehr gegen die Verwertung Beschwerde und der Käseereigesellschaft wurde seitens des Betreibungsamtes Nidau eine Frist gesetzt, um gegen den Einspruch der Gebrüder Schnyder zu klagen. Sie betrat den Prozessweg und stellte beim Richter von Nidau das Begehren, die Gebrüder Schnyder seien schuldig zu erklären, dem eingereichten Verwertungsbegehren den Lauf zu lassen. Das Richteramt Nidau führte den Prozess durch und wies die Käseereigesellschaft mit ihrem Begehren ab. Gegen dieses Urteil erklärte die Klägerin die Appellation und das Geschäft sollte am 15. März 1906 vom Appellationshof entschieden werden. Am 14. März ist nun über Indermühle der Konkurs erklärt worden und darauf eröffnete der Appellationshof, der hievon durch den Gerichtspräsidenten von Nidau Kenntnis erhalten hatte, in der Audienz vom 15. März den Parteien, dass er sich mit der Frage nicht mehr befassen könne, da der Schuldner in Konkurs geraten sei; das auf dem Betreibungsweg erworbene Pfandrecht falle nach den Bestimmungen des eidgenössischen Konkursgesetzes infolge der Konkursklärung dahin und es sei Sache der Konkursmasse, zu sehen, ob sie auf die Liegenschaften, die sich

nunmehr in Händen eines Dritten befinden, Anspruch habe.

Der Appellationshof hat also einen Entscheid gefällt, wir haben es mit dem Urteil einer Gerichtsbehörde zu tun und dasselbe darf auf dem Beschwerdewege nicht angegriffen und nichtig erklärt werden. Daher beantragen wir in Uebereinstimmung mit dem Regierungsrat, auf die vorliegende Beschwerde nicht einzutreten.

Der Antrag der vorberatenden Behörden wird stillschweigend angenommen und auf die Beschwerde nicht eingetreten.

Wahl des Hypothekarkassaverwalters.

Bei 160 ausgeteilten und 151 wieder eingelangten Stimmzetteln, wovon 5 leer und ungültig, also bei einem absoluten Mehr von 74 Stimmen, wird im ersten Wahlgang mit 141 Stimmen gewählt:

Herr Peter Moser, bisheriger Hypothekarkassaverwalter.

Weitere Stimmen erhalten die Herren Gustav Müller 4 und Reimann 1.

Botanisches Institut, innere Ausstattung.

Gobat, Direktor des Unterrichtswesens, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Grosse Rat hat seinerzeit die Erweiterung des botanischen Instituts beschlossen und dafür einen Kredit von 200,000 Fr. bewilligt. Es handelte sich namentlich um die Erstellung eines neuen Hörsaales, um den Bau eines Palmenhauses und einer Orangerie. Die bezüglichen Arbeiten gehen ihrer Vollendung entgegen. Die Erstellung des neuen Hörsaales zieht natürlich eine neue Verteilung der Räume nach sich und diese bedürfen der innern Einrichtung und Möblierung. Der Direktor des botanischen Gartens, Herr Professor Dr. Fischer, hat eine Liste der hierfür nötigen Gegenstände eingereicht, deren Anschaffungskosten sich nach seinem Voranschlag auf 21,699 Fr. belaufen. Ich will Ihnen nicht die ganze Liste der benötigten Gegenstände verlesen, es handelt sich namentlich um Schränke für Herbarien, für Lehrmittel, um die Einrichtung von Laboratorien, die Bestuhlung des Hörsaales, die allein über 4000 Fr. erfordert, um Büchergestelle, Schreibtische, Wandtafeln, Schirmständer, Kleiderschränke und Kleiderhacken, Auer- und elektrische Lampen und so weiter. Die Liste der anzuschaffenden Gegenstände wurde von der Baudirektion mit Herrn Professor Fischer geprüft und es stellte sich heraus, dass die Ausgabensumme höchstens auf rund 20,000 Fr. reduziert werden kann. Die verlangten Gegenstände sind notwendig, sonst wären sie von der Baudirektion gestrichen worden. Die vorhandenen Bedürfnisse verlangen also die Ausgabe von 20,000 Fr., die jedoch nicht werden überschritten werden. Wir beantragen Ihnen

daher, diesen Kredit für den genannten Zweck zu bewilligen.

Freiburghaus, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Als es sich seinerzeit um die Bewilligung des Kredits von 200,000 Fr. für die Erweiterung des botanischen Gartens handelte, stiess das Geschäft auf ziemliche Schwierigkeiten, nicht weil man die Notwendigkeit, ja Dringlichkeit der in Aussicht genommenen Arbeiten nicht eingesehen hätte, sondern weil einige Mitglieder der Staatswirtschaftskommission der Ansicht waren, dass diese Erweiterung in der Hauptsache eine Folge des ausserordentlichen Zudrangs russischer Studierender sei, und sie es für angezeigt hielten, dass von seiten der Unterrichtsdirektion die nötigen Massnahmen getroffen und vielleicht in bezug auf die Aufnahmebedingungen etwas höhere Anforderungen gestellt würden, um diesem Andrang zu wehren. Schliesslich sprach sich aber doch die Mehrheit der Staatswirtschaftskommission für die Gewährung des Kredites aus und der Grosse Rat genehmigte den Antrag der vorberatenden Behörden. Heute handelt es sich um die innere Ausstattung des botanischen Institutes und die Staatswirtschaftskommission ist diesmal einstimmig für die Bewilligung des verlangten Kredites von 20,000 Fr.

Genehmigt.

Beschluss:

Der Direktion des Unterrichtswesens wird für die innere Ausstattung der im botanischen Garten ausgeführten Neubauten ein Extrakredit von 20,000 Fr. pro 1906 bewilligt.

Landwirtschaftliche Schule Rütli, neue Kochküche.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die landwirtschaftliche Schule auf der Rütli ist vorstellig geworden, man möchte die dortigen Küchenanlagen erweitern und einen neuen Kochherd erstellen, da der jetzige nicht mehr genüge, um für 200 bis 220 Personen zu kochen. Wir haben uns davon überzeugen müssen, dass die dermaligen Einrichtungen der Kochküche im Souterrain wirklich sehr primitiv sind und der Umänderung bedürfen. Die dahergigen Ausgaben sind auf 25,800 Fr. veranschlagt, und wir beantragen Ihnen, diesen Kredit für die Erweiterung und Neueinrichtung der Kochküche auf der Rütli zu bewilligen.

Freiburghaus, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Die gegenwärtigen Kücheneinrichtungen auf der Rütli entsprechen den Anforderungen nicht mehr. Der Kochherd ist eingerichtet, um für 120 Personen zu kochen, während zurzeit für 180 gekocht werden muss. Zudem ist die Küche, die im Souterrain untergebracht und nur 2 m 30 hoch ist, ohne genügende Ventilation, so dass sie während des Kochens immer mit Dampf angefüllt ist. Den bestehenden Uebelständen soll durch eine moderne Küchenanlage abgeholfen

werden und es wird zu diesem Zweck ein Kredit von 25,800 Fr. verlangt. Davon entfallen 13,000 Fr. auf Bauarbeiten und der Rest auf die Neueinrichtung und die Erstellung einer provisorischen Küche. Für die Wäscherei, die ebenfalls anders eingerichtet werden soll, hat die Regierung bereits einen Kredit von 7000 Fr. von sich aus bewilligt. Bisher befanden sich im Souterrain des nämlichen Gebäudes auch die Mosterei und die Schlächtereier, wofür nun passende Räumlichkeiten in der neuen Getreidescheune eingerichtet sind. Die Staatswirtschaftskommission beantragt Ihnen einstimmig, die Vorlage des Regierungsrates gutzuheissen.

Genehmigt.

Beschluss:

Der Baudirektion werden für die Erweiterung und Neueinrichtung in der Kochküche in der landwirtschaftlichen Schule Rütli 25,800 Fr. auf Rubrik X D bewilligt.

Erteilung des Expropriationsrechtes an den Verkehrsverein Kandersteg.

M. Simonin, directeur de la justice, rapporteur du Conseil-exécutif. La société de développement (der Verkehrsverein) de Kandersteg sollicite du Grand Conseil l'octroi du droit d'expropriation pour établir un chemin d'agrément depuis cette localité au lieu dit « die Klus », qui se trouve à l'entrée du Gasterntal.

Ce chemin existe déjà en fait pour relier cette vallée à Kandersteg. Mais il ne peut plus être utilisé actuellement parce que l'un des propriétaires des terrains qu'il coupe a fait interdire le passage, exigeant 5 fr. par saison de chaque hôtel pour permettre à ses pensionnaires de traverser son bien fonds.

En présence d'une exigence aussi exorbitante la société de développement se voit dans le cas de recourir à la voie de l'expropriation.

L'établissement du chemin en question peut être considéré à bon droit comme une œuvre d'utilité publique.

En effet, ce chemin permet d'éviter la route ordinaire que rendent poudreuse en été les nombreux véhicules et bêtes de somme qui la parcourent; il constitue ainsi une voie de communication plus agréable et plus hygiénique pour les personnes, indigènes et étrangères, qui vont visiter la vallée de Gastern.

Or, l'industrie hôtelière est une des sources les plus importantes de la prospérité économique de l'Oberland et de Kandersteg en particulier. C'est là un fait certain sur lequel il n'est pas nécessaire d'insister.

Dès lors le chemin en question, qui favorise dans une sensible mesure le développement de cette industrie à Kandersteg, revêt le caractère d'utilité publique, c'est-à-dire constitue une œuvre dont la réalisation est avantageuse à la généralité des habitants ou à une partie importante de la population.

Cet avantage général est, il est vrai, plutôt indirect que direct, mais pour un certain nombre d'habitants il n'en existe pas moins.

D'autre part, il importe peu que ce soit une société privée, comme le Verkehrsverein de Kandersteg, qui demande le droit d'expropriation. Vous l'avez souvent accordé à de pareilles sociétés, par exemple, à des sociétés d'électricité qui exploitent une entreprise utile à la généralité ou à une partie importante des habitants d'une localité ou d'une contrée.

Les propriétaires intéressés, ceux du moins qui ont été entendus, ne sont pas opposés à la demande, sauf un seul, qui objecte qu'un chemin passant déjà par son terrain, un second n'est pas nécessaire. Mais c'est là un point de vue tout à fait privé, qui doit céder devant l'intérêt public.

Le Conseil-exécutif vous propose en conséquence, messieurs, de faire droit à la présente requête.

Schwab, Président der Justizkommission. Der Verkehrsverein Kandersteg stellt an den Grossen Rat das Gesuch, es möchte ihm für die Erstellung eines Weges von Kandersteg nach der Klus im Eingang des Gasterntales das Expropriationsrecht erteilt werden. Die Justizkommission empfiehlt Ihnen in Uebereinstimmung mit dem Regierungsrat, dem Gesuch zu entsprechen, denn es kann nicht bestritten werden, dass die Erstellung dieses Weges im öffentlichen Interesse liegt. Namentlich soll dieser Kommunikationsweg im Sommer für die Fremden und Einheimischen eine Notwendigkeit sein, damit sie die stark befahrene, staubreiche Landstrasse nicht zu benützen brauchen. Den interessierten Privateigentümern wurde von dem Gesuch Kenntnis gegeben und sie haben demselben nicht widersprochen mit Ausnahme eines gewissen Zahler, der Einspruch erhebt, da über sein Grundstück bereits ein Fussweg führe und er einen zweiten nicht dulde. Allein dieser Fussweg führt nicht in derselben Richtung wie die projektierte Wegverbindung und es können daher die von Zahler gemachten Einwendungen nicht gehört werden, weil die öffentlichen Interessen den privaten vorgehen. Dass es sich hier um ein öffentliches Interesse handelt, kann, wie gesagt, nicht bestritten werden. Von dem Vertreter der Regierung wurde auch mitgeteilt, dass, trotzdem der Verkehrsverein Kandersteg keine öffentlich-rechtliche Korporation ist, ihm in Befolgung der bisherigen Praxis des Grossen Rates doch das Expropriationsrecht erteilt werden kann, weil das, was er anstrebt, im öffentlichen Interesse der Ortschaft und Gegend ist. Aus diesen Gründen beantragen wir Ihnen ebenfalls, dem gestellten Gesuche zu entsprechen.

Bewilligt.

Beschluss:

Dem Verkehrsverein Kandersteg wird für die Erstellung des Weges von Kandersteg nach der Klus nach Massgabe des vorgelegten Situationsplanes das Expropriationsrecht erteilt.

Strafnachlassgesuche.

(Siehe Nr. 13 der Beilagen.)

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Zu den gedruckt vorliegenden Anträgen des Regierungsrates werden von der Justizkommission folgende drei Abänderungsvorschläge gemacht, denen der Regierungsrat nachträglich zustimmt: Bei Nr. 14, Jörg, sollen die 4 Tage Gefängnis auf 2 herabgesetzt, bei Nr. 15, Ducommun, die 20 Tage Gefangenschaft auf 10 und bei Nr. 35, Feuz und Konsorten, die 8 Tage Gefängnis auf 1 Tag herabgesetzt werden. Im übrigen stimmt die Justizkommission allen Anträgen des Regierungsrates ohne weiteres zu.

Michel (Bern). Ich ergreife das Wort zum Fall 33. Der Grosse Rat hat in der letzten Novembersession die Zuchthausstrafe des Jules Picard von 13 Monaten auf 8 Monate herabgesetzt, aber mit sehr grossem Mehr den Antrag auf Erlass der Kantonsverweisung abgewiesen. Nach diesem Entscheid erhielten die Mitglieder des Rates, die sich gegen die Aufhebung der Ausweisung ausgesprochen hatten, Briefe zugeschickt, die sowohl für die betreffenden Votanten wie für den ganzen Rat beleidigender Natur waren. Wenn man heute schweigen würde, könnte es den Eindruck machen, man habe sich durch diese Briefe einschüchtern lassen. In denselben wird namentlich von Hass, Rache, Judenhetze und so weiter gesprochen. Der Entscheid des Grossen Rates galt aber gar nicht dem Juden Picard, sondern der dubiosen Person Picard, deren Handlungsweise verurteilt und verachtet wird. Ich habe mit dem Menschen persönlich nie verkehrt, ich habe ihn nur äusserlich gekannt, aber ich muss gestehen, dass seine Erscheinung mir wie jedermann Abneigung, Schrecken und Unheil verkündete.

Heute liegt ein neues Begnadigungsgesuch des Picard vor, obschon die Verhältnisse inzwischen sich nicht geändert haben. Im Vortrag wird allerdings bemerkt, Picard habe gegen Isaac, wegen dessen er seinerzeit verurteilt wurde, Anzeige eingereicht, allein er hat den Erfolg derselben nicht abgewartet, sondern stellt schon jetzt an uns das ziemlich unverföhrene Gesuch, wir möchten auf den Entscheid vom vergangenen November zurückkommen. Das gleicht diesem Menschen; wenn er einmal ein Opfer in den Händen hat, lässt er es nicht los, bis es verblutet hat. So möchte er auch den Grossen Rat sich gefügig machen. Es wird erwähnt, man sollte auf die Familie Rücksicht nehmen. Diese kann einem wohl Bedauern einflössen, allein es ist doch nicht zu vergessen, dass Picard, der ein 48-jähriger Mann ist, nur 5 Jahre hier gelebt und die übrige Zeit ausserhalb Bern zugebracht hat. Es kann also nicht gesagt werden, dass da besondere Familienverhältnisse zu berücksichtigen seien. Ueberhaupt würde es gar nichts nützen, wenn dem Gesuch schon entsprochen würde. Denn wenn Picard wieder das Gebiet des Kantons Bern betritt, wird ein neues Strafverfahren wegen betrügerischen Konkurses gegen ihn eingeleitet werden und das Urteil würde neuerdings die Ausweisung vorsehen. Der Grosse Rat muss auf das Wohl der bernischen Bevölkerung Rücksicht nehmen und dieses verbietet uns, Picard in den Kanton Bern zurückkehren zu lassen. Seine Handlungen in Bern waren

nicht derart, dass er dem Kanton zur Ehre gereicht hätte. Ich möchte Sie daher bitten, noch einmal, wö möglich mit noch grösserem Mehr als das letzte Mal, das Gesuch abzuweisen, damit die Sache ein für allemal erledigt ist.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Nur ganz wenige Worte. Nachdem der Grosse Rat in der letzten Novembersession das Gesuch des Picard um Erlass der Landesverweisung abgewiesen hatte, wurde sogleich nachher ein neues Gesuch im gleichen Sinne eingereicht. Ich erklärte dem Picard rundweg, dass ich nicht gerne mithilfe, an den Grossen Rat die Zumutung zu stellen, jetzt schon auf seinen im November mit grossem Mehr gefassten Beschluss zurückzukommen, und gab ihm den Rat, vorläufig von einem Gesuch Umgang zu nehmen. Der Anwalt des Picard reichte aber für die letzte Session gleichwohl ein solches ein, das dann auf seinen Wunsch verschoben wurde, weil er noch ein gewisses Beweisstück produzieren wollte. Seither traf vom Anwalt ein Mietvertrag ein, den Picard in Genf, wo er sich mit seiner Familie niedergelassen hat, auf die Dauer von 5 Jahren abgeschlossen hat. Daraus soll der Schluss gezogen werden, dass es Picard vorläufig nicht mehr Ernst sei, nach Bern zurückzukommen, um sich wieder hier niederzulassen, sondern der Erlass der Landesverweisung soll nur den Zweck haben, Picard zu ermöglichen, hin und wieder geschäftlich nach Bern oder durch den Kanton Bern zu reisen.

Im übrigen habe ich nichts beizufügen, da der Antrag des Regierungsrates im gedruckten Vortrag eingehend motiviert und der Fall in der Novembersession einlässlich besprochen worden ist.

Abstimmung.

Für den Antrag der vorberatenden Behörden	26 Stimmen
Für den Antrag Michel (Bern)	118 »

Reimann. Ich möchte die Aufmerksamkeit des Rates auf den Fall Nr. 34 richten und Sie bitten, mir einige Augenblicke Gehör zu schenken. Es handelt sich wohl um einen der interessantesten und merkwürdigsten Fälle, die jemals ein Geschworenengericht beschäftigt haben.

Vor ungefähr 10 Jahren wurde in Beurnevésin ein Totschlag begangen und zwei Burschen aus der Gegend von Genevez wurden deshalb den Assisen überwiesen und von ihnen des Totschlages schuldig erklärt und zu je 15 Jahren Zuchthaus verurteilt. Schon in der Voruntersuchung hat der eine der beiden, Voirol, behauptet, er sei am entscheidenden Schlag unschuldig, die Hauptschuld trage der andere, ein gewisser Grillon; er habe nur mitgeholfen, allerdings, wie er zugibt, in nicht unbeträchtlicher Weise, aber die entscheidenden Schläge seien von Grillon geführt worden. Die Assisen haben auf diese Aussage nicht Rücksicht genommen, sondern für beide das gleiche Urteil gefällt. Voirol wandte sich darauf zu wiederholten Malen, einmal in Form eines Revisionsgesuches und zweimal in der Form von Strafnachlassgesuchen, an die Behörden mit der Bitte, man möchte ihm den Rest der Strafe erlassen, wobei er stetsfort die Be-

teuerung wiederholte, dass er eigentlich am Verbrechen unschuldig sei.

Die Angehörigen des Voirol, eine Schwester und ein Schwager, die einen sehr guten Leumund besitzen, haben sich zu wiederholten Malen mit dem Ersuchen an mich gewendet, ein gutes Wort für ihren Bruder einzulegen. Ich möchte dies hiemit tun und ich fühle mich um so mehr verpflichtet, mich für Voirol zu verwenden, als seine Schwester sich förmlich aufzeht und seit Jahren an schleichender Schwindsucht leidet. Es ist wahrscheinlich, dass das schwere Schicksal ihres Bruders den ersten Keim zu ihrer Krankheit gelegt hat. Ich kenne den Voirol persönlich nicht, aber es geht aus den Akten hervor, dass er im Kanton Bern nie vorbestraft war. Die wiederholte Beteuerung der Unschuld scheint mir darauf hinzuweisen, dass wir es mit einem eigentümlichen Fall zu tun haben und die Gnade des Grossen Rates wohl angebracht wäre. Die Polizeidirektion spricht sich allerdings dahin aus, dass es einen ungünstigen Eindruck mache, dass er immer und immer wieder seine Unschuld beteuere, und er verbessere seine Sache nicht, wenn er im dritten Begnadigungsgesuch sich neuerdings auf das nämliche Verteidigungssystem verlege, das er von Anfang an befolgt habe. Nun sind aber die Annalen unserer Assisen und überhaupt aller Gerichte nicht ganz frei von Justizirrtümern und es ist nicht ausgeschlossen, dass im vorliegenden Fall in der Zubemessung der Strafe über das Zulässige hinausgegangen wurde. Es dürfte sich daher empfehlen, Gnade walten zu lassen. Voirol hat 10 Jahre abgesessen und es blieben ihm noch 5 Jahre zu verbüssen. Es entspricht freilich nicht gerade unsern Gepflogenheiten, ohne weiteres einen so grossen Teil der Strafe zu erlassen, allein Ausnahmen kamen immer vor und der Grosse Rat wird auch in Zukunft in die Lage kommen, Ausnahmen zu machen, namentlich wenn der Fall so kompliziert ist und so schwerwiegende Folgen gehabt hat, wie es hier zutrifft. Wenn Sie zu Voirol selbst wenig Sympathien haben können, so mögen Sie doch mit den Angehörigen, namentlich mit der armen Schwester Mitleid haben, die sich um das Schicksal ihres Bruders willen aufzehrt und dahinwelkt. Ich möchte Ihnen daher warm empfehlen, von Ihrem Begnadigungsrecht Gebrauch zu machen und Voirol den Rest seiner Strafe zu erlassen.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Arthur Voirol, gewesener Uhrenarbeiter, ist am 30. Juli 1897 von den Assisen in Delsberg des Totschlags schuldig befunden und zu 15 Jahren Zuchthaus verurteilt worden. Die Anklagekammer hatte ihn in Verbindung mit dem Mitangeschuldigten Grillon wegen Mord überwiesen. Voirol hat somit noch nicht 10 Jahre abgesessen, sondern am 30. Juli nächst hin werden es 9 Jahre sein und er hätte also noch 6 Jahre zu verbüssen. Die Regierung ist der Ansicht, dass bei einer so schweren Anklage der Erlass von 6 Jahren Zuchthaus nicht gerechtfertigt sei und dass das Begnadigungsgesuch zurzeit als verfrüht betrachtet werden müsse. Der Fall eignet sich überhaupt nicht sehr gut zur Begnadigung, abgesehen von dem schweren Delikt. Vor den Assisen in Delsberg erklärte Voirol rundweg, dass er die Tat begangen habe und der andere Mitangeklagte unschuldig sei; Grillon sei etwa 50 Meter vom Tatort entfernt gewesen und habe zugehört, er allein habe den Joray erschlagen. Damit

wollte er den Freispruch des Grillon bewirken. Die beiden hatten nämlich Gelegenheit gehabt, sich zu verständigen, und Grillon soll dem Voirol 3000 Fr. versprochen haben, wenn er die ganze Verantwortung übernehme. Deshalb legte Voirol vor den Assisen das Geständnis ab. Allein die Geschwornen trauten der Sache nicht. Sie kamen durch die Verhandlungen zu der Ueberzeugung, dass Grillon am Tode des Joray mit-schuldig war. Sie hatten dafür ihre guten Gründe. Denn am Tatort wurden am folgenden Morgen neben dem Leichnam des Erschlagenen zwei Gartenzaunlatten gefunden, die beide mit Blut befleckt waren. Es ist nun nicht anzunehmen, dass ein Täter abwechselungsweise mit den beiden Latten einen Streich ver-abfolgte, sondern die Wahrscheinlichkeit spricht dafür, dass beide miteinander auf den Mann losgeschlagen haben. Nach dem Urteil der Assisen hat Voirol seine Ansicht geändert und behauptete von dort an, er sei unschuldig, Grillon allein habe den Joray totgeschlagen. Auf diesem Boden bewegt sich der Gesuchsteller noch heute. Wir finden nun, wenn ein Mann, der eine so schwere Tat auf dem Gewissen hat, vor die Begnadigungsinstanz hintritt, so soll er es als reumütiger Sünder tun und ein Geständnis ablegen. Heute ist das Begnadigungsgesuch unter allen Umständen verfrüht, 6 Jahre können dem Voirol nicht wohl geschenkt werden, das hätte böse Konsequenzen. Ich gebe allerdings zu, dass die ausgesprochene Strafe mir als eine schwere erscheint; beide erhielten das Maximum von 15 Jahren zugesprochen; eine Strafe von 12 oder 13 Jahren hätte vielleicht ihren Zweck ebenfalls erreicht. Daher soll dem Voirol ein Teil der Strafe erlassen werden, allein 6 Jahre sind, wie gesagt, zu viel. Die Regierung und die Justizkommission stellen deshalb den Antrag, heute auf das Gesuch nicht einzutreten. Voirol soll sich unterdessen noch besinnen, ob es nicht klüger wäre, der Begnadigungsinstanz durch Ablegung eines Geständnisses zu beweisen, dass er sich auf dem Weg der Besserung befindet. Nach der Aktenlage kann kein Zweifel an seiner Schuld aufkommen.

Reimann. Wenn ich die Ueberzeugung hätte, dass Voirol wirklich der Täter wäre, so würde ich nicht mit dem Gesuch vor Sie getreten sein, von Ihrem Begnadigungsrecht Gebrauch zu machen. Ich verstehe auch, dass man in einem geordneten Rechtsstaat manchmal etwas streng sein muss. Wenn aber die Regierung selbst erklärt, die Geschwornen haben unrecht getan, das Maximum der Strafe auszusprechen, 10 oder 12 Jahre hätten auch genügt, so sollte der Grosse Rat meines Erachtens von dem ihm verfassungsgemäss zustehenden Rechte Gebrauch machen, namentlich wenn man nicht die volle Ueberzeugung hat, dass der Verurteilte der eigentliche und definitive Täter ist. Der Umstand, dass zwei mit Blut befleckte Latten am Tatort aufgefunden wurden, scheint mir doch nicht ausschlaggebend zu sein; es können merkwürdige Umstände zugetroffen haben, die es glaubhaft erscheinen lassen, dass Voirol sich vom Tatort entfernt hat. Wenn die Regierung erklärt, der Grosse Rat habe noch nie einen so grossen Teil der Strafe erlassen, so möchte ich daran erinnern, dass man Hennemann von zwei Jahren ein ganzes Jahr geschenkt hat. Der Grosse Rat hat also von seinem Begnadigungsrecht schon in ausgiebigerem Masse Gebrauch gemacht als ich Ihnen hier empfehle, es zu tun.

A b s t i m m u n g.

Für den Antrag der vorberatenden Behörden	106 Stimmen
Für den Antrag Reimann	36 »

Wolf. Ich ergreife das Wort zum Fall Nr. 10. Es handelt sich um eine Frau Trummer, die wegen Milchfälschung zu 1 Tag Gefangenschaft und 50 Fr. Busse verurteilt worden ist. Der Regierungsrat und die Justizkommission beantragen, die eintägige Gefangenschaft zu erlassen. Ich möchte Ihnen empfehlen, das Begnadigungsgesuch ganz abzuweisen. Zunächst ist Milchfälschung ein Delikt, das sehr schwer zur Strafe herangezogen werden kann und im weitern steht es dem Grossen Rat, der zum Grossteil aus Vertretern der landwirtschaftlichen Bevölkerung zusammengesetzt ist, nicht gut an, ein derartiges Vergehen zu begünstigen statt es allen Ernstes zu bekämpfen. Wenn es einmal gelingt, einen Milchfälscher seines Vergehens zu überweisen, kann die Strafe nicht hart genug ausfallen. Darum halte ich eine Begnadigung hier nicht am Platze.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Es ist eine Ausnahme, dass aus der Mitte des Rates der Antrag gestellt wird, entgegen dem Vorschlag des Regierungsrates und der Justizkommission einem Begnadigungsgesuch nicht zu entsprechen.

Was den vorliegenden Fall anbelangt, so haben wir uns im wesentlichen an die Empfehlungen des Gemeinderates und des Regierungstatthalters gehalten, man möchte dieser jungen, noch nie bestrafte, gut-beleumdete Frau die Gefängnisstrafe erlassen. Wir finden, dass die genannten Behörden die Verhältnisse am besten kennen und wir stellen daher den Antrag auf Erlass der Gefängnisstrafe. Wir sind dabei überzeugt, dass der Nachlass dieser Strafe zur Besserung der Verurteilten beitragen wird, während das Absitzen der Gefängnisstrafe die Frau demoralisieren könnte.

A b s t i m m u n g.

Für den Antrag der vorberatenden Behörden	96 Stimmen
Für den Antrag Wolf	39 »

Die übrigen Strafnachlassgesuche Nr. 1—9, 11—32 und 35—50 werden stillschweigend nach den übereinstimmenden Anträgen des Regierungsrates und der Justizkommission erledigt.

Naturalisationsgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrates und der Justizkommission werden bei 147 gültigen Stimmen (erforderliche $\frac{2}{3}$ -Mehrheit: 100) die nachgenannten Personen, welche sich über den Genuss eines guten Leumundes, den Besitz der bürgerlichen Rechte und Ehren, sowie über günstige Vermögens- und Erwerbsverhältnisse ausgewiesen haben, auf ihr Ansuchen hin in das bernische Landrecht aufgenommen, in dem Sinne

jedoch, dass die Naturalisation erst mit der Zustellung der Naturalisationsurkunde in Wirksamkeit tritt:

1. Paul Otto Grange, von Marnaz (Haute-Savoie), Frankreich, Metzger, seit 16 Jahren wohnhaft in Münster, geboren zu Cortébert am 7. November 1884, ledig, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Epiqueuz zugesichert ist — mit 139 Stimmen.

2. Christian Friedrich Theurer, von Altensteig, Württemberg, Küfer, wohnhaft seit 1884 in Biel, verheiratet mit Anna Maria Walter, geboren am 31. Juli 1860, Vater von drei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Mont-Tramelan zugesichert ist — mit 141 Stimmen.

3. Kaspar Schwärzler, von Oberlangenegg, Vorarlberg, Oesterreich, Gipsermeister, seit 1891 wohnhaft in Interlaken, geboren am 2. Januar 1860, verheiratet mit Magdalena Kummer, geboren am 2. August 1869, Vater von neun minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Kirchenthurnen zugesichert ist — mit 142 Stimmen.

4. Emil Franz Friedrich Weissang, von Durlach, Grossherzogtum Baden, seit 1896 wohnhaft in Interlaken, geboren am 13. November 1873, verheiratet mit Sophie Johanna Wyder geb. Diethelm, geboren am 30. Dezember 1873, Vater von drei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Oberried zugesichert ist — mit 141 Stimmen.

5. Karl Friedrich Paul Reinke, von Berlin, Preussen, Graveur, seit 1883 wohnhaft in Bern, geboren am 2. Oktober 1864, verheiratet mit Dina Klara Schwarz, geboren am 30. März 1869, Vater von vier minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Kaufdorf zugesichert ist — mit 141 Stimmen.

6. Gottfried Steinemann, von Opfertshofen, Kanton Schaffhausen, seit 1882 Lehrer am freien Gymnasium in Bern, geboren am 5. Dezember 1861, verheiratet mit Martha Emma von Wyss, geboren am 19. Juli 1873, Vater von vier minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 141 Stimmen.

7. Friedrich Gottlieb Büttner, von Alptribach, Württemberg, Spenglermeister, seit 1888 wohnhaft in Wimmis, geboren am 10. Oktober 1858, verheiratet mit Rosina Katharina Lehnerr, geboren am 29. September 1859, Vater von drei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Diemtigen zugesichert ist — mit 142 Stimmen.

8. Albert Modeste Joseph Schaltenbrand, durch Option von Montbéliard, Frankreich, Industrieller, wohnhaft seit 1859 in Pruntrut, geboren am 18. Februar 1858, verheiratet mit Marie Catherine Lucile Ernestine Gaibrois, geboren am 5. Oktober 1867, Vater von drei dermal noch minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Courgenay zugesichert ist — mit 140 Stimmen.

9. Jacques (genannt Charles) Katz, von Foussemagnè (Belfort, Frankreich), Handelsmann, seit 1894 wohnhaft in Bern, vorher in Aarberg, geboren am 12. März 1858, verheiratet mit Elise Bloch, geboren am

7. Juli 1861, Vater von acht dermal noch minderjährigen Kindern, welchem das Gemeindegemeindebürgerrecht der Bürgergemeinde Löwenburg zugesichert ist — mit 126 Stimmen.

10. Philipp Heinrich Theodor Zwick y, von Mollis, Kanton Glarus, Oberst und Kreisinstruktor der dritten Division, wohnhaft in Bern, geboren daselbst am 16. Juli 1859, verheiratet mit Rosa Simon, geboren am 19. Dezember 1860, Vater von vier noch minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Bürgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 143 Stimmen.

11. Heinrich Theodor Hans Zwick y, von Mollis, Kanton Glarus, stud. jur., wohnhaft in Bern, geboren daselbst am 24. Februar 1886, ledig, mehrjähriger Sohn des Oberst und Kreisinstruktor Philipp Heinrich Theodor Zwick y in Bern, welchem ebenfalls das Ortsbürgerrecht der Bürgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 143 Stimmen.

12. Albert August Beutter, von Kurzrickenbach, Kanton Thurgau, Maschinen-Ingenieur, Direktor der Zentralheizungsfabrik Bern A.-G., vormals J. Ruef, wohnhaft in Bern, geboren am 3. September 1869, verheiratet mit Anna Bürki, geboren am 9. April 1878, Vater von drei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Bürgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 143 Stimmen.

13. Frau Witwe Anna Antonia Augusta Eichenwald geb. Rabowska, von Wloclawek, Russland, Privatière, wohnhaft seit 1902 in Bern, geboren am 1. April 1880, Mutter einer minderjährigen Tochter, welcher das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Kirchenthurnen zugesichert ist — mit 141 Stimmen.

14. Eugen Riff, von Möhringen, Grossherzogtum Baden, Coiffeur, seit 1893 in Bern wohnhaft, geboren am 30. Dezember 1868, verheiratet mit Elise Schärer, geboren am 9. Juli 1870, Vater von vier minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Affoltern im Emmental zugesichert ist — mit 142 Stimmen.

15. Jacques Frédéric Bühr, von Heubach, Württemberg, Schuhmacher, seit 1890 wohnhaft in Sonvilier, geboren am 9. November 1860, ledig, welchem die Bürgergemeinde Sonvilier das Ortsbürgerrecht zugesichert hat — mit 141 Stimmen.

16. Christian Fritz, von Ebersberg, Württemberg, Schreiner, seit 1877 wohnhaft in Bern, geboren am 16. Juni 1852, verheiratet mit Elisabeth Weibel, geboren am 22. Januar 1851, Vater von zwei dermal noch minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Rapperswil zugesichert ist — mit 142 Stimmen.

17. Michael Weissinger, von Weilheim, Württemberg, Graveur und Vergolder, wohnhaft in Biel, geboren am 31. Mai 1871, verheiratet mit Ida Marstaller, geboren am 10. Oktober 1867, kinderlos, welchem das Ortsbürgerrecht der Bürgergemeinde der Stadt Biel zugesichert ist — mit 140 Stimmen.

18. Albert Doriot, von Pont-de-Roide (Doubs, Frankreich), Uhrmacher, in Reconvilier, geboren in Biel am 6. Mai 1885, seither wohnhaft im Kanton Bern, ledig, welchem das Ortsbürgerrecht der Bürgerge-

meinde Reconvilier zugesichert ist — mit 139 Stimmen.

Berner-Alpendurchstich; Genehmigung des Projektes für eine Lötschbergbahn, des Bauvertrages und des Finanzvertrages, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises.

Fortsetzung.

(Siehe Seite 315 hievov.)

Scheidegger. Wenn auch zu Beginn unserer Verhandlungen einige Mitglieder des Rates über die ganze Angelegenheit nicht im klaren waren, weil sie die Akten vielleicht etwas spät erhalten hatten und sie nicht gründlich studieren konnten, so ist diese Unklarheit jedenfalls jetzt geschwunden; denn die Diskussion für und gegen wurde so ausgiebig benützt, dass jeder sich eine Meinung machen konnte. Wer heute noch nicht weiss, welche Stellung er einnehmen soll, der braucht übrigens nur die Vorschläge der Opposition etwas näher ins Auge zu fassen und dann wird es ihm sofort klar werden, wie er sich zu verhalten hat.

Herr Gustav Müller bekennt sich als warmen Anhänger eines Alpendurchstichs, nur will er an Stelle des Lötschberges eine Wildstrubelbahn. Ich muss gestehen, dass mir vor dem Studium der Akten das Wildstrubelprojekt, namentlich das Projekt Beyeler, sehr imponierte, weil ich es grundsätzlich für besser hielt, einen Basistunnel zu bauen und in möglichst gerader Linie nach dem Ziele zu fahren. Allein nach der Prüfung des Aktenmaterials musste ich mir gestehen, dass von einem Basistunnel nach dem Projekt Beyeler keine Rede sein kann, was auch die Opposition zugeben muss, die dieses Projekt ebenfalls hat fahren lassen. Dagegen nimmt Herr Müller das Projekt Stockalper auf, dessen Erstellungskosten 10—11 Millionen geringer sein sollen als diejenigen des von der Regierung vorgelegten Projektes. Allein von diesen 10 oder 11 Millionen gehen, wie Sie vernommen haben, vorab 4 Millionen ab, weil heute den Berechnungen andere Zahlen zugrunde liegen. Von den übrigen Millionen steht ein weiterer Teil ebenfalls noch in Frage. Für mich ist jedoch der Umstand ausschlaggebend, dass das Stockalpersche Projekt 21, nach andern Angaben 30 km, also ganz wesentlich länger ist als das von der Regierung vorgeschlagene Projekt. Jeder kann selbst ausrechnen, welche Konsequenzen dies für den internationalen Verkehr hat. Wir können unmöglich ein Projekt annehmen, das soviel länger ist, wodurch die Konkurrenzfähigkeit in Frage gestellt würde.

Herr Müller hat erklärt, das Wildstrubelprojekt nach Stockalper sei gar nicht untersucht worden, und er beruft sich hierfür auf das Gutachten Hennings. Herr Hennings behauptet aber nicht, dieses Projekt verdiene den Vorzug, sondern nur, es verdiene untersucht zu werden. Dies ist jedoch geschehen, wie aus verschiedenen Gutachten hervorgeht. Herr Arbenz schreibt darüber in seinem Bericht folgendes:

«Wir resümieren, dass nach unserm Ermessen eine Lötschberglinie Frutigen-Brig mit 27 $\frac{0}{100}$ Maximalsteigung die vorteilhafteste Lösung bieten dürfte. Eine solche stellt sich hinsichtlich der Baukosten am günstigsten. Eine Wildstrubellinie nach neuerer Idee Stockalper von Erlenbach nach Gampel würde allerdings zirka 10 Millionen weniger kosten; damit wäre man aber erst in Gampel, und um selbständig nach Brig zu kommen, müsste gleichzeitig noch eine 20 km lange Linie Gampel-Brig gebaut werden; aber auch dieser Wildstrubellinie würde der Nachteil eines Ausfalles im Transitverkehr anhaften, und der Gesamt-Reinertrag wäre trotz der grössern Länge kleiner als bei der Lötschberglinie.» Man kann also nicht sagen, dieses Projekt sei nicht geprüft worden, sondern die Untersuchung fand statt und erst gestützt auf das Resultat derselben kam man zum Schluss, dass das von der Regierung vorgeschlagene Projekt vorzuziehen sei. Wenn nun Herr Gustav Müller wirklich ein so warmer Anhänger des Alpendurchstichs ist, sollte er nicht wegen solcher Differenzen die ganze Angelegenheit in Frage stellen.

Herr Dürrenmatt nimmt an Ziffer V des Beschlussesentwurfes Anstoss, welche lautet: «Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet anzuerkennen, sobald das Subventions-Aktienkapital in der im Finanzprogramm vom 2. Juni 1906 vorgesehenen Höhe von 21 Millionen Franken gezeichnet sein wird.» Er beruft sich dabei auf Art. 13 des Subventionsgesetzes von 1902: «Bevor der Bau einer Linie begonnen wird, ist dem Grossen Rat ein Finanzausweis einzureichen, und es darf mit dem Bau erst dann begonnen werden, wenn dieser Finanzausweis vom Grossen Rat als genügend erkannt ist.» Herr Dürrenmatt behauptet, dieser Finanzausweis könne heute vom Grossen Rat nicht als genügend anerkannt werden, weil von den 89 Millionen noch 3 $\frac{1}{2}$ Millionen zu decken sind, welche die interessierten Gemeinden, Transportanstalten und so weiter aufzubringen haben. Wir dürfen nun doch wohl annehmen, dass diese zusammen eine Subvention von 3 $\frac{1}{2}$ Millionen aufbringen werden, womit dann der Finanzausweis vollständig geleistet ist. Es hätte gar keinen Zweck, mit Rücksicht auf diese noch fehlenden 3 $\frac{1}{2}$ Millionen heute zu erklären, der Finanzausweis sei noch nicht geleistet und die Angelegenheit müsse deshalb verschoben werden. Die Einwendung des Herrn Dürrenmatt ist rein formeller Natur, aber kein eigentlicher sachlicher Grund.

Herr Dürrenmatt kam im weitern auf das Gutachten der Generaldirektion der Bundesbahnen zu sprechen. Da muss ich mich gegen gestern und vorgestern in diesem Saale gefallene Aeusserungen verwahren. Ich messe diesem Gutachten eine grosse Zuverlässigkeit bei und glaube nicht, dass die Herren, welche es ausgestellt, nicht nach bestem Wissen und Gewissen gehandelt haben. Man kann aber auch mit gutem Gewissen eine andere Auffassung haben. Das Gutachten der Bundesbahnen stellt in erster Linie auf den Dampfbetrieb ab und berechnet hiefür eine kilometrische Ausgabe von 113 Rappen. Nun besteht zurzeit zwischen den Bundesbahnen und der Firma Brown, Boveri & Cie. ein Vertrag betreffend den provisorischen elektrischen Betrieb im Simplontunnel und nach demselben wird die kilometrische Ausgabe auf 60 Rappen berechnet. Nun kann dieser Betrag nicht ohne weiteres bei der Lötschbergbahn zugrunde gelegt werden, weil

beim Simplon die Bundesbahnen die verfügbaren Wasserkräfte zur Verfügung stellen und weil die Steigungen an beiden Orten nicht die nämlichen sind. Allein es kann doch immerhin gefolgert werden, dass der Ansatz von 113 Rappen entschieden zu hoch ist. Ferner rechnen die Bundesbahnen aus, dass beim Lötschberg die Ausgaben 73 $\frac{0}{100}$ der Einnahmen betragen werden. Nach der letztjährigen Statistik betragen die Ausgaben bei den Bundesbahnen nicht ganz 63 $\frac{0}{100}$ der Einnahmen und einzelne Privatlinien kamen mit weniger als 60, sogar mit wenig über 50 $\frac{0}{100}$ aus. Die 73 $\frac{0}{100}$ sind also wohl übersetzt. Im weitern berufen sich die Bundesbahnen auf das Tarifgesetz von 1901. Dieses Gesetz hat in einer gewissen Richtung seine volle Berechtigung. Wenn zum Beispiel ein Güterwagen von Basel nach Interlaken bestimmt ist, so wird derselbe begreiflicherweise in Burgdorf nicht von dem weiterfahrenden Zug der Bundesbahnen abgehängt und über die Burgdorf-Thun-Bahn spediert, sondern von den Bundesbahnen über Bern nach Thun weitergeführt. Allein im vorliegenden Falle, wo es sich um grosse internationale Verhältnisse und Interessen handelt, dürfen die Bundesbahnen nicht aus Privatinteresse die gerade Linie des Lötschbergs einfach unberücksichtigt lassen und die Güter möglichst über ihr eigenes Netz führen. Wenn sie übrigens dieses Recht hätten, so wüssten sich die Handelsleute schon zu helfen, um ihre Waren über die direkteste Linie spedieren zu lassen. Endlich fällt mir auf, dass die Bundesbahnen für den Lötschberg ein Reinerträgnis von 1,600,000 Fr. ausrechnen, für sich selbst aber einen Schaden von 2 $\frac{1}{2}$ —3 Millionen. Was mich am Gutachten der Bundesbahnen am meisten gefreut hat, ist, dass sie selbst zugestehen müssen, dass die Lötschbergbahn ein Kapital von 46 Millionen verzinsen kann. Darin erblicke ich die Garantie dafür, dass auf alle Fälle die Verzinsung des in Aussicht genommenen Obligationenkapitals von 44 Millionen gesichert ist.

Herr Dürrenmatt sieht eine Gefahr in der Uebernahme der zweiten Hypothek von 15 Millionen durch die Kantonalbank. Ich habe soeben ausgeführt, dass auch nach pessimistischer Auffassung das Obligationenkapital verzinst werden kann und ich vermag daher meinerseits in dieser Beteiligung der Kantonalbank keine Gefahr zu erblicken. Herr Dürrenmatt hat auch die Hypothekarkasse in die Sache gezogen, ich glaube, mit Unrecht. Ich bin überzeugt, dass die Hypothekarkasse sich mit den 15 Millionen nicht befasst, sondern die Kantonalbank hat sie als Syndikatsgeschäft übernommen. Uebrigens sind von diesen 15 Millionen bereits verschiedene Millionen von andern Instituten gezeichnet worden, so dass der Kantonalbank sehr wenig davon verbleiben wird.

Herr Dürrenmatt nimmt ferner Anstoss an der Beteiligung der Kantonalbank an den Prioritätsaktien und bringt das mit dem Bahnunternehmen in direkten Zusammenhang. Allein das Bahnunternehmen hat die Kantonalbank nicht veranlasst, sich an den Prioritäten zu beteiligen, das ist für sie wiederum ein Syndikatsgeschäft, wie sie deren viele macht. Wenn Herr Dürrenmatt dagegen opponieren will, muss er Schritte tun, um derartige Geschäfte der Kantonalbank überhaupt zu verbieten, oder wenn er findet, dass sie in diesem Falle zu weit gegangen sei, muss er das Nötige vorkehren, um die massgebenden Persönlichkeiten zur Verantwortung zu ziehen. Die Kantonalbank würde ihm aber entgehen, dass sie sich wohl bewusst ist,

was sie tut, dass sie bisher an den Syndikatsgeschäften viel verdient und der Kanton den Gewinn ruhig eingesackt hat, und dass man ihr nicht in einem Fall, wo es einem unangenehm ist, diese Syndikatsgeschäfte verbieten kann.

Herr Gustav Müller hat von einer ganz andern Finanzierung des Wildstrubelprojektes gesprochen, die aber auch mit dem Projekt des Regierungsrates verbunden werden könnte. Er will die Staatsgarantie für die Verzinsung des gesamten Anlagekapitals aussprechen. Das hätte natürlich zur Folge, dass wir das Geld viel billiger bekommen könnten, allein auf der andern Seite würde der Staat ein grosses Risiko übernehmen, was wir ihm nicht zumuten wollen. Ich würde übrigens in einem solchen Vorgehen einen Widerspruch mit dem Subventionsgesetz von 1902 erblicken, wonach der Kanton Bern sich mit 17 $\frac{1}{2}$ Millionen am Lötschberg beteiligt. Man könnte allerdings sagen, wenn der Staat die Zinsengarantie übernehme, so beteilige er sich nicht mit mehr als 17 $\frac{1}{2}$ Millionen, allein das ist nur Schein, denn wenn wir die Verzinsung des Gesamtanlagekapitals garantieren, so ist das im Grunde soviel, als wenn wir das ganze Kapital übernehmen würden.

Herr Dürrenmatt hat sich auch gegen die bevorzugten Aktien gewendet. Man könnte allerdings alle Aktien in den gleichen Rang stellen. Allein es ist nicht zu vergessen, dass die 24 Millionen Prioritäten unmöglich im Kanton Bern untergebracht werden können. Auch in der übrigen Schweiz wären sie nicht zu plazieren, da ja nicht alle Kantone am Lötschbergdurchstich das nämliche Interesse haben wie der Kanton Bern. Wir müssen daher das Geld da nehmen, wo wir es finden, das heisst im Ausland. Das Ausland hat aber auch nicht das gleiche Interesse an der Lötschbergbahn wie wir und es ist daher begreiflich, dass es die Verzinsung der Prioritätsaktien während der Bauzeit und den zwei nachfolgenden Jahren verlangt. Wenn wir darauf nicht eingehen wollten, so wäre damit das ganze Unternehmen in Frage gestellt. Und da auch Herr Dürrenmatt erklärt, ein warmer Anhänger des Alpendurchstichs zu sein, so muss er auch die Mittel gutheissen, welche uns die Durchführung des Alpendurchstichs ermöglichen. Es ist leicht, Kritik zu üben, aber sehr schwer, es besser zu machen.

Herr Dürrenmatt hat auch bemerkt, der Ruf des Kantons Bern könnte gefährdet werden, wenn die Prioritätsaktien sich während einer gewissen Zeit nicht verzinsen würden. Ich erinnere daran, dass wir es hier mit einem industriellen Unternehmen zu tun haben; wir schreiben dem Ausland nichts vor, die Franzosen können dasselbe gerade sogut beurteilen wie wir und wenn sie Zutrauen zu demselben haben und sich daran beteiligen, ist das ihre Sache und sie können uns keinen Vorwurf machen, wenn die Linie später nicht rentiert. Uebrigens wurden auch schon Millionen von Franken aus dem Kanton Bern in ausländischen Unternehmungen angelegt und gingen dabei verloren, aber deshalb ist es niemand eingefallen, darum das Ausland geringer zu schätzen.

Aus allen diesen Gründen halte ich eine Verschiebung der Angelegenheit nicht für angezeigt, denn die gleichen Einwände, die jetzt erhoben werden, können nachher auch wieder geltend gemacht werden. Wir müssen uns daher heute schlüssig machen: entweder — oder. Es hat auch keinen Zweck, den Lötschberg

und den Wildstrubel noch einmal einander gegenüberzustellen; bezügliche Gutachten liegen vor, und wer sich heute nicht schlüssig machen kann, wird es auch später nicht tun können. Entweder wagen wir heute den Schritt oder wir wagen ihn nicht. Ich gebe zu, dass der Entscheid für die Anhänger und Gegner ein schwerer ist. Wenn ich mir über meine Stellungnahme klar werden will, frage ich mich in erster Linie, welche Opfer der Kanton Bern bringt. Die Antwort auf diese Frage ist folgende: Der Kanton Bern muss zunächst das Obligationenkapital II. Hypothek von 15 Millionen beschaffen. Die Verzinsung desselben steht jedoch ausser allem Zweifel und der Kanton läuft also in dieser Beziehung gar keine Gefahr. Weiter hat der Staat die 17 $\frac{1}{2}$ Millionen à fonds perdu aufzubringen. Ich nehme ohne weiteres an, dass für diese für eine Reihe von Jahren keine Verzinsung in Aussicht steht. Allein das ist kein Grund, deshalb Opposition zu machen. Es ist nicht zu vergessen, dass schon während der Bauzeit der Wohlstand des Kantons sich ganz erheblich mehren wird. Die 89 Millionen Franken bleiben zum grössten Teil im Lande und der Wert verschiedener Anlagen wird schon während des Baus wesentlich steigen. Handel, Gewerbe, Landwirtschaft, Transportanstalten und so weiter werden gewinnen, der allgemeine Wohlstand wird sich heben, die Steuerkraft gestärkt, so dass wir auf andern Wege wieder einnehmen, was wir hier ausgeben. Nach dem Bau sind die Verhältnisse noch ganz andere. Es wurde Ihnen bereits anhand von Zahlen nachgewiesen, wie die in der Verkehrszone der Gotthardbahn liegenden Städte in den letzten zwei Dezennien einen ganz gewaltigen Aufschwung nahmen, während zum Beispiel Bern sich viel weniger entwickelt hat. Wenn wir in Zukunft zwischen den beiden Verkehrsadern des Gotthard und des Simplon bleiben, ohne einen direkten Anschluss an einen Alpendurchstich nach dem Süden zu haben, so wird unsere Entwicklung gehemmt und der dadurch entstehende Schaden ist viel grösser als die Nichtverzinsung der 17 $\frac{1}{2}$ Millionen. Uebrigens brauchen wir nicht ohne weiteres den schlimmsten Fall anzunehmen, die Verhältnisse können sich auch viel günstiger gestalten. Für die Gotthardbahn wurde seinerzeit eine kilometrische Einnahme von 48,000 Fr. vorausberechnet. Dieser Betrag wurde in den ersten Jahren nicht erreicht, die Einnahme betrug bloss 43,959 Fr., stieg aber schon im Jahre 1902 auf 77,334, 1904 auf 86,276 und 1905 auf 92,500 Fr. Die Verkehrszunahme war also eine ganz enorme und wir dürfen doch nicht annehmen, dass in Zukunft die Sache sich anders gestalten werde. Für eine solche Annahme liegt kein Grund vor. Freilich ist ja die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass einmal eine Stagnation eintreten werde, aber das lässt sich nicht vorausberechnen und es kann uns niemand einen Vorwurf machen, wenn sie später einmal eintreten sollte. Wir dürfen heute eine weitere Verkehrszunahme in Aussicht nehmen und sobald diese eintritt, wird sich nicht nur das Obligationen-, sondern auch das Aktienkapital verzinsen, so dass der Kanton Bern auch mit den 17 $\frac{1}{2}$ Millionen keine Gefahr läuft. Vor etwa 20 Jahren wurde in Bern das Kirchenfeld einer englischen Gesellschaft abgetreten, die sich verpflichtete, die Kirchenfeldbrücke zu erstellen. Man fragte sich damals sehr, wie die Zukunft des Unternehmens sich gestalten werde. Die Gesellschaft erstellte die Brücke und

heute, nach einer verhältnismässig kurzen Frist, sieht jedermann ein, dass sie ein ausgezeichnetes Geschäft gemacht hat. Die Stadt Bern hat dadurch nichts verloren, sie ist deshalb nicht zu kurz gekommen. Wenn heute ein französisches Syndikat mit 24 Millionen Prioritätsaktien sich an der Lötschbergbahn beteiligt, so erblicke ich darin ebenfalls keine Gefahr für den Kanton Bern, sondern vielmehr den Beweis dafür, dass das Ausland zu dem Unternehmen Zutrauen hat, was uns mit Zuversicht erfüllen darf.

Nach Abwägung aller Faktoren komme ich unbedingt zum Schluss, dass das Nichteintreten auf die heutige Vorlage ein viel grösseres Unglück wäre als die Gegner im Eintreten auf dieselbe erblicken und ich empfehle Ihnen deshalb, auf den vorliegenden Entwurf einzutreten. (Beifall.)

Ritschard, Regierungsrat. Ich erlaube mir in dieser eidgenössisch und kantonal hochwichtigen Frage auch einige Worte. Unsere Verhandlungen dienen nicht nur zu unserer gegenseitigen Belehrung, sondern auch zur Belehrung des Volkes. Das «Reden zum Fenster hinaus» ist verpönt. Mit Recht, insoweit demselben persönliche, mit Unrecht, insoweit ihm sachliche Motive zugrunde liegen. Ratsaal und Volk sind auf fortwährende Wechselbeziehungen, auf einen fortwährenden, intimen Austausch von Gedanken und Gefühlen angewiesen auch dann, wenn die Behörden sich innert dem Kreise ihrer Kompetenzen bewegen.

Es kann nicht meine Aufgabe sein, die Frage nochmals von Grund auf zu behandeln. Ich möchte nur noch auf wenige wesentliche Punkte einige Streiflichter fallen lassen. Ein Streiflicht soll fallen auf die Rentabilität des Unternehmens. Erschrecken Sie nicht, dass ich Sie auf ein Meer von Zahlen hinausführen werde. Die Zahl ist da, wo sie sich mit ihrer Unterlage deckt, die Wahrheit selbst. Wo ist das aber der Fall? Jedenfalls bei Rentabilitätsberechnungen gar nicht. Ich lasse die Zahlen beiseite und richte meinen Blick nach einer andern Seite: Auf die gesamte Verkehrskonfiguration, in die unser Unternehmen hineingestellt ist. Hier ist der untrügliche Nährboden zu suchen, aus dem dasselbe mit Naturgewalt entsteht, emporwächst, Blüten und Früchte treibt und durch die Jahre hindurch immer mehr erstarkt und sich ausbreitet. Der Nachweis dieser Lebenskraft überwiegt alle zahlenmässige Berechnung. Wir haben uns auch bei den Jurabahn nicht getäuscht, obschon scheinbar kompetente Männer uns auch damals abrietten und die Zentralbahn das Geschäft weit von sich wegwarf. Nach dieser Lebenskraft fragen wir auch beim Lötschberg. Auch hier ist sie vorhanden.

Ein Streiflicht soll ferner fallen auf die finanzielle Beteiligung unseres Staates, ein letztes schliesslich auf die Eisenbahnpolitik des Bundes im allgemeinen und im Hinblick auf den Lötschberg im besondern.

Wesentliche Angelpunkte, um die sich der Lötschberg dreht, sind Genua und Basel.

In den Weltverkehrsverhältnissen hat sich von Grund aus eine Aenderung vollzogen zugunsten des Mittelmeeres. Der Weltverkehr ist grossenteils zurückgelenkt von den transatlantischen Wegen in die alten Bahnen: Der Mittelmeerverkehr ist wieder auf den ersten Rang gerückt neben dem atlantischen Verkehr. Vom Mittelmeer aus erschliesst sich der Zugang nach Ostafrika, Australien, Indien, dem indischen Archipel

und ganz Ostasien, der Ueberlandverkehr durch Vorderasien von Alexandrette nach Beirut und demnächst der ganze afrikanische Nordsüdweg (Kairo-Kap). So ergiesst sich in fortschreitender Vermehrung der Verkehr aus drei respektive vier Weltteilen auf das mittelländische Meer.

Unter den Mittelmeerhäfen ist nun an die erste Stelle getreten Genua. Brindisi und Neapel beanspruchen eine zu lange Eisenbahnstrecke nach dem Norden, um mit Genua konkurrieren zu können, Marseille und Triest sind zu weit nach Westen und Osten gerückt. Die Masse des mitteleuropäischen Verkehrsgebietes gravitiert nach dem zentral und am weitesten nördlich gelegenen Genua.

In Basel mündet aus der ganze Verkehr des eigentlichen Rheingebietes, durch links- und rechtsrheinische Bahnen zugeführt, und durch die Rheinader selbst nach Fertigstellung der Schifffahrt Mannheim-Basel; ausserdem aber vom Westen englisch-belgisch-luxemburgischer Verkehr und vom Osten der Grossteil des Verkehrs, der von Norddeutschland nach Frankfurt geht. Man kann wohl sagen: der mitteleuropäische Verkehr mündet in Basel.

Dies die zwei Verkehrspole Genua und Basel.

Wie wird nun die beste Verbindung zwischen ihnen hergestellt und damit der rationellste Austausch des Mittelmeerweges nach Norden und des zentraleuropäischen Verkehrs nach Süden bewerkstelligt? Durch den Simplon in Verbindung mit dem Lötschberg. Der Güterverkehr über die ungeheuerliche Zickzacklinie Basel-Lausanne-Brig-Genua wird gleich null sein, der Gotthard ist ihm durchaus nicht ebenbürtig, namentlich dann nicht, wenn die Abkürzung Münster-Grenchen-Biel erstellt wird. In einer rationellen Linie Genua-Basel hat aber der Wildstrubel wegen seiner Verlängerung keinen Platz mehr.

Bis Brig ist diese Linie erstellt. Das ist der Anfang eines Gedankens, der seine ganze, volle, fruchtbare Durchführung nur erhält durch die Fortsetzung der Linie von Brig durch die Berneralpen via Lötschberg zum Anschluss an den mitteleuropäischen Verkehr in Basel.

Was ist der in Brig ausmündende Simplon mit seiner einzigen Fortsetzung nach dem Westen? Der Verkehrsperimeter des Simplon schrumpft so auf wenig zusammen. Man hat das eingesehen und will durch die Linie Frasnè-Vallorbe denselben erweitern. Der Simplon bleibt aber trotzdem ein — es wird zwar nicht gut vermerkt werden, wenn ich es sage, aber ich will es doch sagen; wenn es gar zu übel geht und zu diplomatischen Verwicklungen führt, kann man es ja immer zurücknehmen — Krüppel, trotz der ihm durch die Eidgenossenschaft in etwas eigentümlicher Weise unter den Arm geschobenen Krücke.

Neben der Verkehrslinie Genua-Basel fällt in den Bereich des Lötschberg noch anderweitiger, bedeutender internationaler Verkehr:

a. Der Verkehr Calais-Belfort-Delle.

b. Wird Frasnè-Vallorbe nicht gebaut, so fällt dem Lötschberg mittelst der «Direkten» bedeutender Verkehr aus der Pariserrichtung zu; wird es gebaut, so wird uns gleichwohl wenigstens ein Teil des Personenverkehrs bleiben.

c. Neben Genua wird uns ein guter Teil des übrigen Verkehrs von und nach Italien zufließen. Ich

will Sie mit der Angabe von Distanzen nicht hinhalten. Aber es ist so.

d. Dem Lötschberg fällt auch zu der grösste Teil des schweizerischen Verkehrs nach dem Wallis und umgekehrt.

e. Der Simplon-Lötschbergbahn wird schliesslich ein bedeutender Touristenverkehr zufallen teilweise in Verbindung und in Ergänzung der Gotthardbahn durch einen Rundreiseverkehr, der es den Touristen ermöglicht, die Schönheiten unseres Landes auf verschiedenen Hin- und Herreisen zu sehen.

Wir schliessen, obschon in dieser Richtung noch vieles zu sagen und anderes näher auszuführen wäre, dahin:

Der Lötschberg erfüllt in unserem internationalen und schweizerischen Verkehrsleben eine notwendige Mission, er ist in so wesentliche internationale und schweizerische Verkehrsgebiete hineingestellt, dass ihm die Lebensfähigkeit nicht fehlen wird. Die dem Unternehmer aus spekulativen Gründen anvertrauten Gelder (Obligationen und Prioritätsaktien) werden keine Missrechnung erleben!

Wie stellt sich die von uns zu leistende Subvention von $17\frac{1}{2}$ Millionen zu unserem finanziellen und volkswirtschaftlichen Haushalt?

Warum fragen wir bei Erstellung von Bahnen immer zuerst nach der Rendite? Der Gedanke eines Geschäftes, Transportgeschäftes war der vorherrschende, Erwerbsgesellschaften (Aktiengesellschaften) bemächtigten sich seiner. Nun ist es begreiflich und ist dagegen nichts einzuwenden, dass diejenigen, die ihr Geld diesen Geschäften anvertrauten, in allererster Linie nach dem Gewinn fragten, weil sie in den meisten Fällen nur ein Geldinteresse an der Erstellung hatten. Soll der Staat auch, wie der private Geldverleiher, nach der Rendite fragen?

Wir geben im Kanton Bern jährlich über 4 Millionen Franken für das Erziehungswesen aus. Fragen wir hier nach der Rendite? Nein. Ist das Geld verloren? Als Geldwert ja. Aber wir prägen es durch die Erziehung unserer Jugend um in moralische, intellektuelle und ökonomische Werte. Diese schützen uns vor dem Untergang und garantieren unsere moralische und ökonomische Prosperität.

Für unser Armenwesen opfern wir jährlich über 2 Millionen Franken. Finden wir da eine Rendite? Nirgends weniger als da. Aber wir erinnern uns an die Zeit, wo der Staat für die Armen nichts verausgabte. Ganze Landstriche standen mit ihren Gemeinden vor dem Ruin. Grosse finanzielle Leistungen des Staates änderten den Zustand und heute ist unser Volk moralisch und ökonomisch im Wert enorm gestiegen und wenn wir die 2 Millionen Franken vom Budget streichen würden, so würde die Volksgesamtheit jährlich mehr als um diese Summe ärmer.

Im Bauwesen haben wir seit dem Jahre 1850 für Strassen und Entsempfungen ausgegeben rund 45 Millionen Franken und jährlich geben wir über 2 Millionen Franken aus. Wir suchen vergebens in unsern Büchern eine Rendite und doch ist sie auch hier, in andere Werte umgeprägt, da.

Da die obigen Ausgaben jährlich wiederkehren, so lasten sie auf uns wie eine unablässige verzinsliche Rentenschuld, was zu einem Zins von $3\frac{1}{2}\%$ eine Summe von 228 Millionen Franken ausmacht. Aber

wir tragen sie, weil wir sie tragen können. Wir zahlen sie aus den Werten, die dadurch geschaffen wurden und fortwährend geschaffen werden.

Werfen wir noch einen gewiss lehrreichen Blick auf unsere bisherigen Ausgaben im Eisenbahnwesen. Es ist eine Legende, wenn man glaubt, durch den Verkauf der Jurabahnen und der Bern-Luzern-Bahn hätten wir die Gelder zurückerhalten, die wir in das Eisenbahnwesen gelegt haben.

Wir lassen die neueste Periode unter dem neuen Eisenbahngesetz beiseite, erwähnen nur die frühere Periode von 1864—1900.

In dieser Periode haben wir eingebüsst an Kapital rund 4,900,000 Fr., an Zinsen (weil die in den Eisenbahnen angelegten Kapitalien oft längere Zeit unverzinslich waren) rund 22,200,000 Fr. = Summa der Einbussen rund 27,100,000 Fr.

Hätten wir diese Summe im Rathausgewölbe eingekellert, wie das alte Bern, und wären wir ohne die Eisenbahnen gewesen, die wir heute besitzen, wären wir heute reicher oder ärmer? Ich überlasse die Antwort jedem selbst.

Angenommen, die $17\frac{1}{2}$ Millionen Franken wären nicht abträglich, was ja nicht feststeht, so übersteigen die damit in unserer Volkswirtschaft geschaffenen Mehrwerte diese Summe um das Mehrfache.

Nun zum Schluss noch ein Wort über unsere Bundesisenbahnpolitik.

Durch die Eisenbahnverstaatlichung gingen zwei Funktionen an den Bund über:

Einmal die Administration der bestehenden Bahnen, sodann die politisch-volkswirtschaftliche, welche die bisherigen Bahnen gehabt hätten, welche sie aber, auf dem Boden der Spekulation stehend, vernachlässigt haben.

Der Bund verdient hier Zustimmung und Kritik.

Zu loben ist er, insoweit es die Administration betrifft: Die Verwaltung ist eine gute, sorgfältige. Die Zahl der Züge wurde vermehrt, ebenso das Material, die Tarife wurden reduziert, das Personal bessergestellt. Eine nicht nur finanziell, sondern auch volkswirtschaftlich wichtige Aufgabe hat sich der Bund gestellt und bis jetzt mit lobenswerter Gewissenhaftigkeit durchgeführt, durch die Amortisation der Eisenbahnschuld. Die Eidgenossenschaft hat zirka 900 Millionen Franken Eisenbahnschulden; die Amortisation wird so durchgeführt, dass dieselben in 60 Jahren abbezahlt sind. Damit haben wir nach dieser Frist nicht nur keine Eisenbahnschulden mehr, sondern Vermögen, abträgliches Vermögen von wenigstens 900 Millionen Franken. Diese Abzahlung war nicht nur durch eine richtige Finanzordnung, sondern auch durch folgendes diktiert: In 60 Jahren fallen in den uns umliegenden Staaten die Eisenbahnen beinahe unentgeltlich den betreffenden Staaten zu. Damit hätten sie uns im Handel, in der Produktion, im Zollwesen enorm überflügelt. Mit unserer Amortisation stehen wir ihnen ebenbürtig gegenüber. Die Bundesbehörden, respektive die Generaldirektion, erachten es als heilige Pflicht, hier unser Land vor unsäglichem Schaden zu bewahren.

Kritik können wir aber den Bundesbahnen nicht ersparen in betreff der andern, volkswirtschaftlichen Seite ihrer Aufgabe. Hier ist eine kurze, sachliche Auseinandersetzung notwendig. Unser Eisenbahnnetz

hat da und dort weitere Entwicklung notwendig. Nun ist es ein Fehler, zu verlangen, dass sich diese Entwicklung um alles in der Welt nur innert des administrativen und finanziellen Programmes der zurück erworbenen Bahnen stattzufinden habe. Dieses Programm mag für diese Bahnen gelten, daneben aber muss die Möglichkeit bestehen, volkswirtschaftliche Bedürfnisse, die in den zurückgekauften Bahnen ihre Befriedigung nicht gefunden haben, neben denselben zu befriedigen. Dass die Generaldirektion sich auf den engen administrativ-finanziellen Boden stellt, ist ihr zu verzeihen. Dafür aber ist der Bundesrat da, um die politisch-volkswirtschaftlichen Aufgaben nicht verkümmern zu lassen. Ihm ist der Blick auf das Ganze gegeben, er ist eine politische Behörde und kein Fachkollegium.

Wenn die Generaldirektion ängstlich darüber wacht, dass keine auch vernünftige Konkurrenzlinien zu den Bundesbahnen erstellt werden, so ist das von ihrem finanziellen Standpunkt aus begreiflich. Darum aber sollte sich der Bundesrat berufen fühlen, den volkswirtschaftlichen Gesichtspunkt höher zu stellen als die Fiskalität. Ich führe hier den Bundesbehörden ein Beispiel vor aus dem Kanton Bern. Der Kanton Bern wurde bekanntlich Eigentümer der Bern-Luzernbahn. Nun machten sich auch Bestrebungen geltend für eine Brünigbahn. Da traten im Kanton auch Rechner auf und sagten: Die Brünigbahn konkurrenziert den Verkehr der Bern-Luzernlinie. Man sagte: auch das Oberland hat seine Bahn nötig. Man erstellte die Brünigbahn, sogar ohne von Obwalden und Luzern einen Rapfen zu erhalten. Resultat: Die Bern-Luzernbahn litt dabei nicht, sondern ihr Verkehr steigerte sich fortwährend und mit ihr auch die Wohlfahrt; die Brünigbahn wurde ebenfalls abträglich, zudem rettete sie das Oberland aus einer finanziell sehr bedrängten Lage und inaugurierte für diesen Landteil eine Zeit des Wohlstandes und der Blüte. So treiben wir Eisenbahn- und Volkswirtschaftspolitik.

Wenn die Bundesbahnen aus finanziellen Gründen dringenden Bedürfnissen unseres Verkehrs nicht nachkommen können, so muss die allgemeine Bundesadministration eingreifen, die nötigen Mittel beschaffen, wie sie das in andern Verwaltungszweigen auch tut. Sie darf das um so besser tun, als wir in 60 Jahren ein abträgliches Eisenbahnvermögen von 900 Millionen Franken haben.

Meiner Ansicht nach hätte der Bund in der vorwürfigen Frage eingreifen sollen, im Interesse einer Bevölkerung, die fast die Hälfte der Schweiz ausmacht, im Interesse der Schweiz selbst durch Schaffung einer bedeutsamen internationalen Linie Simplon-Lötschberg. Er hat eingegriffen für Frasné-Vallorbe. Das ist zu wenig. *Tua res agitur.*

Der Bund hat sich nicht gerührt. Da waren wir angewiesen, selbst vorzugehen — nach einem geistvollen Wort: «Wenn andere vorangehen, so folgen wir, und wenn andere nicht vorangehen, so gehen wir voran.»

Man droht uns mit einem Konkurrenzkampf, mit Nichtanwendung des Tarifgesetzes wegen der kürzesten Linie. Davor ist mir nicht bange. Bange werden könnte uns, wenn es möglich wäre, dass in unserem Lande die erste, beste Mutter einem ihrer treuesten Söhne den tödlichen Dolch ins Herz stossen würde. Diese Mutter wird das aber nicht tun, denn sonst wäre sie die letzte, schlechteste Mutter.

Wenn uns die Eidgenossenschaft nicht geholfen hat, so seien wir ohne Groll gegen sie. Uns gibt Ruhe ins Herz und ins Gewissen das Bewusstsein, dass, was wir unternommen haben, nicht nur für uns, sondern für mehrere andere Kantone, den Bund und die gesamte Volkswirtschaft unternommen wurde.

Machen wir neuerdings das, wie wir hoffen unsterbliche bernische Wort zur Wahrheit und schmücken wir damit das unsterbliche bernische Werk des Lötschberg: Hie Bern! Hie Eidgenossenschaft! (Lebhafter Beifall.)

Präsident. Es ist wohl der Wunsch aller, dass wir heute die Lötschbergangelegenheit erledigen. In der Vormittags Sitzung kann dies jedoch nicht mehr geschehen und ich möchte Ihnen daher beantragen, jetzt die Beratung abzubrechen und um 2¹/₂ Uhr wieder fortzufahren.

Dürrenmatt. Der Rat scheint mir von den Nachmittags Sitzungen genug zu haben. Ich möchte daher lieber jetzt noch eine halbe oder eine Stunde zufahren und dann die Verhandlungen morgen zu Ende führen. Ich habe gestern nachmittag doch zu viel schläfrige Gesichter gesehen, um das Experiment noch einmal zu wiederholen.

Bühler (Frutigen). Ich unterstütze den Antrag des Präsidenten auf Abhaltung einer Nachmittags Sitzung.

Abstimmung.

Für Abhalten einer Nachmittags-
sitzung Grosse Mehrheit.

Schluss der Sitzung um 1¹/₄ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Fünfte Sitzung.

Mittwoch den 27. Juni 1906,

nachmittags 2¹/₂ Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Steiger*.

Der Namensaufruf verzeigt 192 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 42 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Amrein, Berger (Schwarzenegg), Bigler, Bratschi, Bühlmann, David, Frepp, Hostettler, Marschall, Meyer, v. Muralt, Mürset, Schüpbach, Schwab, Stauffer (Thun), Stettler, Stucki (Worb), Trchsel (Bern), Wächli, Weber (Porrentruy), Wyss, Wysshaar; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Abbühl, Aebersold, Albrecht, Berger (Linden), Beutler, Brand, Choulat, Citherlet, Fankhauser, Girod, Grosjean, Gürtler, Gurtner (Uetendorf), Haslebacher, Henzelin, Hügli, Kuster, Rohrbach, Rossé, Zaugg.

Der Vorsitzende teilt mit, dass das Bureau folgende

Kommissionen

bestellt hat:

Streikgesetz.

Herr Grossrat Wyss, Präsident.
 » » Bühlmann, Vizepräsident.
 » » Blum.
 » » Fährndrich.
 » » Gränicher.
 » » Müller (Bargen).
 » » Pellaton.

Gesetz betreffend die Wasserkräfte.

Herr Grossrat Heller, Präsident.
 » » v. Muralt, Vizepräsident.
 » » Amrein.
 » » Brand.
 » » Bühler (Matten).
 » » Hügli.
 » » Käsermann.

Tagblatt des Grossen Rates. — Bulletin du Grand Conseil. 1906.

Herr Grossrat Keller.
 » » Müller (Gustav).
 » » Neuenschwander (Oberdiessbach).
 » » Rossel.
 » » Spychiger.
 » » Stämpfli (Schwarzenburg).
 » » Thönen.
 » » Wyssmann.

Notariatsgesetz.

Herr Grossrat Scheurer, Präsident.
 » » Weber (Porrentruy), Vizepräsident.
 » » Albrecht.
 » » Chalverat.
 » » v. Grünigen.
 » » Hadorn.
 » » Hofstetter.
 » » Jenny.
 » » Ingold (Wichtrach).
 » » Rossé.
 » » Schär.

Polizeidekret.

Herr Grossrat Guggisberg, Präsident.
 » » Péquignot, Vizepräsident.
 » » Jacot.
 » » Obrist.
 » » Thöni.
 » » Scherz.
 » » v. Wattenwyl.

Tagesordnung:

Berner Alpendurchstich; Genehmigung des Projektes für eine Lötschbergbahn, des Bauvertrages und des Finanzvertrages, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises.

Fortsetzung.

(Siehe Seite 335 hievor.)

Präsident. Bevor wir in der Behandlung dieses Traktandums weiterfahren, bringe ich Ihnen zur Kenntnis, dass noch 10 Redner eingeschrieben sind. Es ist wohl der Wunsch aller, heute das Geschäft zu erledigen. Ich möchte daher die Redner ersuchen, sich möglichst kurz zu fassen oder eventuell auf das Wort zu verzichten, was voraussichtlich vom Rat gut aufgenommen würde. (Bravo!)

Seiler. Wir sind wohl alle mit dem Vorsitzenden einverstanden, dass die Lötschbergangelegenheit heute zu Ende beraten werde. Um dies zu ermöglichen, möchte ich den Antrag auf Schluss der Diskussion stellen.

A b s t i m m u n g.

Für Schluss der Diskussion Mehrheit.

Präsident. Das Wort hat zunächst Herr Péquignot.

M. Péquignot. Si j'interviens dans cette question d'une importance capitale pour l'avenir de notre canton, c'est purement et simplement pour faire une déclaration au nom du groupe de minorité de la députation jurassienne, à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir.

Au sein de la commission préconsultative, notre représentant, M. le Dr Boinay, a cru devoir, après avoir suivi attentivement ses laborieux débats, voter une proposition tendant au renvoi de toute la question à une étude plus ample et plus complète. Lundi dernier encore, celui qui vous parle a recommandé la proposition de M. Dürrenmatt, visant une prorogation de la question à une session extraordinaire qui aurait dû avoir lieu dans une quinzaine de jours, et ce, dans le but unique de donner aux députés le temps matériel nécessaire pour examiner le volumineux dossier qui leur a été transmis au dernier moment. Ce vote de notre part, nous le savons pertinemment, a été interprété d'un certain côté comme un vote hostile au percement des Alpes bernoises: il a été considéré comme un acte de méfiance à l'égard des propositions de la commission et du gouvernement touchant la percée du Lötschberg. Or, Messieurs, cette interprétation est complètement erronée, et j'ai reçu de mes amis le mandat de vous informer que nous voterons unanimement les propositions qui nous sont soumises en ce moment solennel pour notre pays. — Puisque vous estimez, Messieurs de la majorité, que la question est suffisamment mûrie, puisque vous nous l'affirmez et nous l'expliquez par vos organes les plus autorisés et les plus éloquents, nous voulons vous croire sans aucune arrière-pensée! Tous vos orateurs ont terminé leurs exposés en faisant en quelque sorte de la question du Lötschberg une question de confiance. Eh bien! cette confiance que vous sollicitez de nous, nous voulons vous la donner franchement et loyalement, et c'est pourquoi nous voterons l'entrée en matière, ainsi que le projet qu'on nous soumet. (Bravos à gauche.)

Monsieur le président et Messieurs, depuis que les événements politico-historiques de 1814-1815 nous ont réunis au canton de Berne — je tiens à le répéter — nous avons toujours été animés, dans le Jura, à droite comme à gauche, du patriotique souci de l'avenir économique, du développement matériel, non seulement du petit coin de terre qui nous est particulièrement cher, mais encore de tout le canton dont nous partageons les destinées. Nous voulons, en cette occurrence encore, nous souvenir que lorsqu'en 1866 ou 1867, sauf erreur, a été débattue dans cette enceinte la question du subventionnement du réseau des chemins de fer jurassiens, l'Etat nous a octroyé un large et généreux subside. M. le directeur des finances l'a rappelé avec raison dans son discours,

bien qu'il ait omis d'ajouter que le vote n'a pas eu lieu sans une vive, une violente opposition au sein du Grand Conseil, opposition que les Jurassiens ne sont parvenus à vaincre, à surmonter, que grâce à l'union étroite et compacte de presque toute la députation jurassienne, laquelle avait su alors comprendre — que ne le fait-elle plus souvent! — qu'il vaut mieux, après tout, comme on l'a dit avec raison, couvrir son pays de voies ferrées que de le couvrir de ridicule par des divisions trop souvent stériles, n'engendrant que les haines et les rancunes personnelles! Nous voulons enfin nous souvenir, par notre vote, que lors de l'élaboration du décret de 1902, auquel je suis fier d'avoir coopéré, notre Jura, et je me plais à le reconnaître, tout particulièrement le district qui m'envoie siéger ici, a largement bénéficié de la manne bernoise pour la construction de ses chemins de fer.

Telles sont, Monsieur le président et Messieurs, les raisons pour lesquelles notre petit groupe votera affirmativement. (Bravos et applaudissements.)

M. Rossel. La déclaration de notre honorable collègue, M. Péquignot, a dans ce moment une importance particulière. Le directeur de l'instruction publique, M. Ritschard, a dit qu'en prolongeant la discussion dans cette question jugée on ne commettait pas une faute, on parle par la fenêtre ouverte, mais non aux électeurs comme cela arrive, mais au peuple tout entier, on tient à dire et à faire connaître les sentiments du Grand Conseil. Cette réflexion me fait souvenir d'un des derniers protocoles du Grand Conseil où il est dit par un orateur que dans la question des traitements ceux qui demandaient la suppression de la dernière classe en faveur des fonctionnaires des petits districts étaient les mêmes mécontents qui se sont coalisés pour faire opposition à la proposition du gouvernement de suspendre les subsides à accorder aux petites lignes de chemins de fer qui restent à construire et de tout concentrer pour le Lötschberg. Aujourd'hui nous avons l'occasion de montrer qu'on s'est trompé sur l'intention de la majorité du Grand Conseil dans ces deux occasions; si elle n'a pas accepté la proposition du gouvernement c'est qu'il s'agissait d'être juste vis-à-vis des petits. Nous voulons montrer qu'il ne s'agissait pas alors d'opposition systématique, nous voulons faire acte de solidarité et c'est ce qui donne une importance particulière à la déclaration de M. Péquignot. Nous sommes unanimes quant à la nécessité de la percée des Alpes bernoises; M. Ritschard a dit que le Simplon serait estropié s'il lui manquait le bras qui conduit à travers le Lötschberg, aujourd'hui il s'agit du Lötschberg ou d'un recul, il faut résolument aller en avant. C'est en 1857 que fut construite la route qui conduit de Bienne à Reuchenette qui réunit l'ancienne partie du canton au Jura, un pont solide fut jeté sur la Suze qui tient lieu le trait d'union. La construction des chemins de fer dès 1870 a sauvé le Jura de l'isolement qui lui aurait été fatal, le canton s'est montré magnanime à son égard, le Jura a signé alors une traite à longue échéance qu'il s'agit de solder aujourd'hui. Dans ces derniers temps le peuple bernois a donné une nouvelle preuve de solidarité à l'occasion de la nomination du gouverneur manifesté par le peuple. Les chefs politiques du Jura avaient manifesté la crainte que notre contrée soit défavorisée,

la majorité du Grand Conseil d'alors et du gouvernement partageaient cette appréhension et que cette innovation démocratique soit défavorable au canton. La votation populaire a dissipé ces craintes et le moment est venu pour le Jura de faire acte de solidarité; l'attitude des députés conservateurs jurassiens est caractérisée par une noblesse qui ne sera certainement pas ignorée dans les circonstances futures.

En recevant les actes relatifs à la percée des Alpes, chacun de nous a eu le sentiment que le temps était bien limité pour les étudier à fond, mais en même temps celui que des semaines ne suffiraient pas pour cette étude; une discussion approfondie était urgente pour jeter un jour intense sur la question. Nous sommes aujourd'hui édifiés, nous voterons la proposition du gouvernement et des commissions et il serait à désirer que donnant un grand exemple, le Grand Conseil soit unanime. Parmi les discours celui de M. d'Erlach nous a particulièrement impressionné; il a dit: «La question se pose ainsi: prendre la responsabilité d'une grande dépense dans l'intérêt du pays ou en la déclinant sacrifier les intérêts les plus précieux du canton, sa politique des chemins de fer et isoler le canton de Berne; nous voulons rester fidèle à nos traditions et voter le percement du Lötschberg dans l'intérêt du pays tout entier.» Ces paroles devraient faire disparaître chez tous, toute hésitation; en les prononçant M. d'Erlach a eu un grand geste qui nous a rappelé celui de Rodolf d'Erlach conduisant les Bernois à la victoire de Laupen. Suivons le d'Erlach d'aujourd'hui à la victoire de la percée des Alpes, à la rencontre du Simplon! (Bravos et applaudissements.)

Müller (Gustav). Ich hätte auf die gefallen Voten verschiedenes zu antworten, allein es hat keinen Zweck, auf eine materielle Entgegnung einzutreten, da sich doch niemand mehr eines andern belehren lässt, nachdem mit allem Pathos von den Rednern der Mehrheit die Bedeutung des historischen Momentes, in dem wir gegenwärtig stehen, hervorgehoben wurde. Ich persönlich verfüge nicht über dieses hohe Pathos, das wie eine Tragödie reinigt und erhebt und es fehlt mir auch der weltumspannende Blick des Herrn Regierungsrat Ritschard, der nicht beim Hafen von Genua stehen bleibt, sondern weiter ausschaut bis nach Ostasien und Hinterindien und durch ganz Afrika bis ans Kap hinunter. Deshalb würde ich den Gegenstand auf den Boden stellen, auf dem er einzig erörtert werden kann, nämlich auf den Boden der materiellen Diskussion. Doch will ich es unterlassen, da, wie gesagt, die gegenwärtige Situation sich hierfür nicht mehr eignet. Ich wiederhole bloss, dass die ganze Art der Behandlung trotz der grossen Bedeutung, die dem Beschluss zukommt, mir verbietet, demselben zuzustimmen. Diese Haltung, die ja jetzt so unpopulär als nur möglich ist, dürfte für die Zukunft vielleicht die gute Folge haben, dass man die demokratischen Institutionen des Kantons Bern nicht nur benützt, um unter Ausserachtlassung der elementarsten Anforderungen an eine Beratung dem, was einzelne wenige leitende Köpfe sich nach ihrer Ueberzeugung zu recht gelegt haben, zum Durchbruch zu verhelfen, sondern dass man sie respektiert. Ich werde daher gegen Eintreten stimmen, dagegen in der Schlussabstimmung mich der Stimmabgabe enthalten, weil mit dem Moment, wo durch die Bejahung der Eintretens-

frage der Bau des Lötschberges entschieden ist, es nicht am Platze wäre, noch weiter gegen den Lötschberg Opposition zu machen, sondern es sich nur noch darum handeln kann, an denjenigen Orten, wo es nötig ist, diesem Beschluss die richtige Folge zu geben. — Dies zur Motivierung meiner Stimmabgabe.

Dürrenmatt. Der Grosse Rat hat jetzt in 5 Sitzungen während 15 Stunden die Eintretensfrage diskutiert. Von diesen 15 Stunden hat die Opposition 2½ Stunden in Anspruch genommen, Herr Müller 1 Stunde und ich etwa 1½ Stunden. Die Herren von der wahrscheinlich sehr grossen Mehrheit können sich also nicht darüber beklagen, dass wir die Redefreiheit ungebührlich in Anspruch genommen haben. Ich wollte nun gerne das Beispiel des Herrn Müller nachahmen und ganz kurz sein, allein ich sehe mich doch genötigt, auf einige Ausführungen zu antworten.

Zuerst hat mich der Präsident der Kommission, Herr Kindlimann, ins Gebet genommen und an mein Votum anlässlich der ersten Lötschbergdebatte im Grossen Rat im Jahre 1897 erinnert. Er hat gesagt, ich sei damals ebenfalls für den Lötschberg begeistert gewesen. Das ist richtig und ich bin auch heute noch grundsätzlich für einen Berner Alpendurchstich, aber nicht um jeden Preis. Darum kann ich heute nicht für Eintreten stimmen und wahrscheinlich auch bei der Schlussabstimmung nicht für die Vorlage eintreten. Als die Lötschbergangelegenheit zum ersten Male in den Rat geworfen wurde, handelte es sich nach den Berechnungen Teuschers um eine Ausgabe von 48 Millionen, der ein Einnahmenüberschuss von 1,700,000 Franken gegenüberstand. Im Jahre 1902 hat man dem Volk in der Botschaft zum Subventionsgesetz eine Lötschbergbahn mit Baukosten im Betrag von 70 Millionen angekündigt und heute kommt man mit einer Vorlage von 90 Millionen und dazu mit einer Finanzierung mit fremdländischem Kapital und mit Bestimmungen, die ich als ungesetzlich betrachte. Das stimmt mit dem, was man im Jahre 1897 gesagt hat, nicht überein; damals wurde in den Volksbeschluss für die Lötschbergbahn neben der ordentlichen Subvention, die auch den übrigen Bahnen gesprochen wurde, ein ausserordentlicher Beitrag von einer Million in Aussicht genommen. Wenn mich Herr Kindlimann daran erinnert, dass ich damals gesagt habe: «Nous aussi nous sommes de Berne», so fühle ich mich noch jetzt als stolzer Berner und glaube, mein Bürgerrechtsbrief sei so alt wie derjenige des Herrn Kindlimann. Ich sage auch heute noch: «Nous sommes de Berne» — «mais pas de Paris» füge ich bei.

Mit Herrn Müller, der mich nachher in Behandlung gezogen hat, werde ich auch bald fertig sein. Herr Müller ist ein alter Schulmeister wie ich (Heiterkeit) und wir haben ungefähr die gleichen Fehler, darum ist er mir so sehr sympathisch (Heiterkeit). Er ist auch etwas lang geworden wie ich und hat viele Zitate aus Urkunden und Reden gebracht, die er jeweilen mit der Bemerkung einleitete, er müsse das Herrn Dürrenmatt vorlesen; dabei hat er nicht daran gedacht, dass die übrigen Mitglieder des Rates es auch anhören müssten. (Heiterkeit.) Die Rede des Herrn Müller war übrigens ganz interessant, sie war eine Kriegserklärung des «Bund» gegen den Bund. Er hat es verstanden, alles «hintereinanderzureisen» (Heiterkeit); er hat die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen ge-

gen den Bundesrat und die Bundesversammlung ausgespielt und bemerkt, die Generaldirektion sei noch nicht der Bundesrat und die Bundesversammlung. Er hat auch ein einzelnes Mitglied der Generaldirektion gegen die übrigen vier, Herrn Dinkelmann gegen seine Kollegen ausgespielt. Ich überlasse das der Beurteilung eines weitem Publikums, der «Bund» hat ja vielleicht Leser, die es von gutem Geschmack finden, wenn im bernischen Grossen Rat die höchsten Bundesbehörden gegen einander ausgespielt und einzelne Mitglieder derselben gegen die andern angerufen werden.

Was Herr Müller aus seinem reichen Zitatenschatz vorgebracht hat, um meine beiläufige historische Reminiszenz zu widerlegen, hat mich sehr interessiert, aber ich glaube nicht, dass er viel glücklicher gewesen ist als ich mit meiner kleinen Erinnerung. Wenn er uns glauben machen wollte, dass der Kanton Bern unter der alten Eidgenossenschaft so unglücklich gewesen sei, so ist das nicht zutreffend. In der zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts war die Wohlhabenheit unter der Bevölkerung des Kantons Bern sehr allgemein verbreitet. Ich habe übrigens nicht gesagt, das Herz lache einem im Leibe bei der Erinnerung an das Jahr 1798, sondern bei der Erinnerung an die Zinsrödel des alten Bern. Diese Zinsrödel, die Herr Müller so abschätzig beurteilt hat, gaben immerhin dem rekonstruierten Bern Gelegenheit, der damaligen Eidgenossenschaft mit finanziellen Hilfsmitteln ganz gewaltig unter die Arme zu greifen, trotzdem der erste Konsul die Hälfte oder noch mehr der ausländischen Berner Kapitalien «zum Besten der Nationen», wie er sagte, für sich verwendet hatte.

Herrn Scheidegger will ich gerne die Gerechtigkeit widerfahren lassen, dass er auf einige Einwendungen ernsthaft zu antworten versuchte, namentlich auf den Einwand betreffend die Uebernahme der Prioritäten durch die Kantonalbank; er hat auch sonst in seinem Votum gute Sachkenntnis bewiesen, die ihm als Mitglied des Verwaltungsrates der Bundesbahnen zustehen muss. Nur ist doch der Lötschbergfreund mit dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen einigermaßen durchgebrannt; allein das darf man ihm nicht verargen. Dagegen muss ich Herrn Scheidegger daran erinnern, dass er den Hauptvorwurf betreffend die Prioritäten nicht widerlegt hat, bezüglich welcher uns in der Kommission eröffnet wurde, die Kantonalbank wünsche einen Teil der Prioritätsaktien zu behalten, um in der Generalversammlung der Aktionäre die Mehrheit zu haben. Ueber diesen Punkt kommen wir nicht hinweg und er bedeutet eine Ueberschreitung der 17 $\frac{1}{2}$ Millionen, die das Bernervolk als Subvention an den Lötschberg beschlossen hat.

Mit grossem Vergnügen habe ich die Rede des Herrn Regierungsrat Ritschard angehört. Er hat wirklich die Frage in einen weitem Gesichtskreis gerückt und über den Weltverkehr interessante Zahlen beigebracht. Das hat der Diskussion ein neues, lebhaftes Interesse gegeben. Allein Herr Ritschard hat dabei etwas übersehen, das nicht unberücksichtigt gelassen werden darf, nämlich die höchst mangelhaften Einrichtungen auf den italienischen Bahnen und im Hafen von Genua, die dort herrschende Unordnung und die zur Bewältigung des Verkehrs ganz ungenügenden Vorkehrungen. Der Hafen von Genua hat seit der Verstaatlichung seine Abgabe an die italienischen Bahnen nicht etwa vermehrt, sondern um ungezählte Wagenladungen vermindert, und wenn das so weiter geht, werden

jedenfalls Enttäuschungen für den Simplon und den Lötschberg nicht ausbleiben. Wenn Herr Ritschard weiter bemerkt hat, der Simplon sei ein Krüppel, wenn der Lötschberg nicht dazu komme, so weiss ich nicht, ob es besser wird und schneller vorwärts geht, wenn zu einem Stelzfuss noch ein Buckliger mit 27 $\frac{0}{60}$ hinzukommt. (Heiterkeit.)

Herr Ritschard hat sodann das Verhältnis des Kantons Bern zum Bund mit grosser Offenheit besprochen, allerdings mit etwas mehr Respekt gegenüber dem Bund als Herr Müller. Ich möchte in dieser Beziehung aber doch folgendes konstatieren. Wenn wir in den letzten Jahren eine etwas weitsichtigere bernische Eisenbahnpolitik gehabt hätten, so hätten wir uns zur rechten Zeit für die Lötschbergsubvention gewehrt. In den Jahren 1896—1898, als die Verstaatlichung der Eisenbahnen vorbereitet wurde, verstanden es die Kantone St. Gallen, Waadt und Neuenburg viel besser, ihre Rechte zu wahren, als die Berner. Damals hätte etwas erreicht werden können, denn die Verstaatlichung lag den Bundesbehörden und dem Schweizervolk so sehr am Herzen, dass es keiner allzu grossen Energie der tonangebenden bernischen Politiker bedurft hätte, um sich für den Berner Alpendurchstich eine angemessene Bundessubvention zu sichern. Man liess sich diese Gelegenheit entgehen, weil einem die Verstaatlichung über alles ging. In den herrschenden Kreisen wollte man die Verstaatlichung um jeden Preis und gab sich keine Mühe, für Bern das zu gewinnen, was zu gewinnen gewesen wäre, gerade wie man jetzt den Lötschberg um jeden Preis will und sich nicht genügend um den Finanzvertrag und den Bauvertrag kümmert.

Die direkten und indirekten Verpflichtungen, welche der bernische Fiskus bei der Lötschbergbahn eingeht, betragen im ganzen 35 Millionen. Das macht aber einen so grossen Teil unseres ganzen Staatshaushaltes aus, dass mir scheint, man verlege sich zurzeit zu sehr darauf, alles auf eine Karte zu setzen. Wenn man schliesslich nichts mehr als Eisenbahnen sieht, wird doch am Ende die Oekonomie des Ganzen gestört. So wie es Maler geben soll, die nichts mehr sehen als gelb oder blau oder grün, so geht es uns bald mit unsern Eisenbahnen: wir sehen in unserer Staatsökonomie nichts mehr als Eisenbahn- und Verkehrsinteressen. Herr Ritschard selbst hat uns heute aufgezählt, welche andern Staatsaufgaben wir noch haben — ich erinnere bloss an das Armenwesen, das fortwährend grössere Ansprüche macht — und nun will man das Gleichgewicht so stören, dass für die Befriedigung anderer Interessen nichts mehr übrigbleibt. Die Lehrerschaft postuliert schon lange die Erhöhung der Besoldungen und diese Forderung wird stets am Horizont erscheinen, bald in diesem, bald in jenem Kreise sich geltend machen. So treten auf allen möglichen Gebieten erhöhte Anforderungen an uns heran, die auch berücksichtigt sein wollen.

Wenn wir die Lötschbergbahn gegen den Bund durchdrücken, ist es gar nicht sicher, dass er für den Gütertransport uns gegenüber das Prinzip der kürzesten Linie zur Anwendung bringen wird. Die Bundesorgane erklären schon jetzt, die bernischen Eisenbahnen entziehen ihnen so und so viel vom Verkehr und schmälern die Einnahmen der Bundesbahnen. Und wenn der Bund sich gefallen lassen müsste, das Prinzip der kürzesten Linie dem Lötschberg gegenüber anzuwenden und die Bundesbahnen infolgedessen eine

Einbusse von 2 $\frac{1}{2}$ oder 3 Millionen erleiden würden, so würde er sich auf seinen übrigen Linien zum Schaden des Kantons Bern zu erholen suchen, erfreuen wir uns doch zum Beispiel auf der Strecke Olten-Bern sowieso nicht gerade der Gunst der Bundesgötter. Der Bund wird ein solches Vorgehen damit begründen, dass er seine Amortisationen leisten muss, von denen heute Herr Ritschard gesprochen hat. Ich gehe mit Herrn Ritschard nicht einig, wenn er dem Bund zumuten will, seine Oekonomie zu verlassen und mehr zu wagen. Ich halte es für ein Glück, dass er sich nicht auf die Bahn begibt, die der Kanton Bern zum Beispiel in den 70er Jahren eingeschlagen hat. Wir wollen froh sein, dass der Bund dieser Versuchung Widerstand leistet und das Budget der Bundesbahnen auf einer sichern Grundlage behält.

Es sind heute verschiedene Erklärungen abgegeben worden, unter andern von beiden Parteien des Jura. Ich bedaure, dass ich mich denselben nicht anschliessen kann. Ich bewundere die Selbstverleugnung der konservativen Jurassier, die beinahe in jeder Grossratsession irgend ein Pflaster bekommen, einen Peitschenhieb, dass es nur so «chlept» und die gleichwohl immer wieder mit ihrem festen bernischen Glauben uns überraschen. Es war sicher jedermann von ihrer Erklärung überrascht und ich nicht am wenigsten, doch möchte ich sie nicht im geringsten deshalb anfechten. Jedermann soll seine freie Meinung haben, aber auch wir, die wir uns nicht entschliessen können, in diesem «Erklärungsstrom» mitzuschwimmen, nehmen für uns den Titel in Anspruch, nicht schlechtere Berner zu sein als die andern. Man hat zwar einen gewissen Terrorismus in der Behandlung der Lötschbergangelegenheit gemerkt. Als die Versammlung in Zweisimmen stattgefunden hatte und dort scheint eine Initiative beschlossen worden war, an der ich nicht im entferntesten mitgewirkt habe — ich hatte nicht einmal Kenntnis von der Versammlung — da wurde von bekannter Feder in einem Blatt sofort geschrieben, das sei die Opposition von den und den Persönlichkeiten, die mit Namen angeführt wurden, offenbar nur um auf die Ueberzeugung der Beteiligten, die hier in der Sache ein Urteil abzugeben haben, einen Terrorismus auszuüben. Gegen einen solchen Terrorismus im Rate oder ausserhalb desselben lege ich Protest ein. Das Komitee der bernischen Volkspartei hat über die Angelegenheit, über die sich ja alle politischen Kreise klar werden müssen, auch beraten und ist einmütig zu der Ansicht gelangt, dass die Anhandnahme der Lötschbergbahn bei den unvollkommen vorbereiteten Verhältnissen und bei der in Aussicht genommenen Finanzierung für den Kanton Bern ein schweres Verhängnis wäre. Darum sprach man sich in unserm Komitee einstimmig gegen die heutige Vorlage aus und ich kann trotz der guten Beispiele, die uns der Jura geboten hat, nicht anders als dieser Ueberzeugung treu bleiben und stimme daher gegen Eintreten.

Lohner. Es geht mit der Diskussion zu Ende, der Rat ist müde und es hat keinen Sinn, den Todeskampf des Wildstrubels noch zu verlängern. Es fällt mir daher nicht ein und es wäre übrigens ein schwieriges Unterfangen, neue Gesichtspunkte vorzubringen, sondern ich beschränke mich darauf, das Ergebnis der dreitägigen Diskussion in wenige Worte zusammenzufassen, nachdem zwei Mitglieder der Opposition nach

einander vom Recht der Replik Gebrauch gemacht haben.

Es darf zunächst gesagt werden, dass die gründliche Diskussion allen, denen es ernst war, sich in der Frage genauer zu orientieren und sich eine Meinung zu machen, hiezu Gelegenheit geboten hat. Sodann ist wohl als wichtigstes Ergebnis der Debatte festzustellen, dass alles einig ist bezüglich der Wünschbarkeit oder sogar Notwendigkeit des Berner Alpendurchstichs für die weitere Entwicklung des Kantons Bern. Differenzen bestehen lediglich bezüglich der Wahl des Tracés und der Art der Finanzierung. Doch ist es der Opposition, die übrigens keine einheitliche war, nicht gelungen, wie es eigentlich ihre Pflicht gewesen wäre, uns etwas Besseres zu bieten, das uns die Pflicht auferlegt hätte, mit weitem Schritten zuzuwarten. Sie wird es daher begreifen, wenn heute über ihre Gründe zur Tagesordnung geschritten wird. Sie gibt uns Steine statt Brot; mit den Steinen können wir aber nichts machen, sondern wir müssen Brot haben und dieses finden wir nirgends anders als beim Lötschberg.

Ich will, wie gesagt, auf eine sachliche Erörterung der einzelnen Oppositionspunkte nicht eintreten, um Ihre karg bemessene Zeit nicht länger in Anspruch zu nehmen. Allein es darf den Herren der Opposition doch der Rat erteilt werden, den ihnen übrigens gestern schon Herr v. Erlach erteilt hat, sie möchten sich fragen, wo die grössere Verantwortlichkeit liegt, bei der Annahme oder bei der Verwerfung des vorliegenden Beschlussesentwurfes. Ich glaube, sie hätten sich diese Frage wohl in eindringlicherer Weise gestellt und die Beantwortung wäre ihnen schwerer geworden, wenn sie hätten voraussehen können, dass die Zahl ihrer Anhänger statt zuzunehmen, von Tag zu Tag abnehmen würde, wie es tatsächlich der Fall ist.

Ein weiterer Punkt, über den man grundsätzlich einig ist, ist, dass die Mitwirkung des Bundes in dieser oder jener Form erwartet und begrüsst wird. Wir dürfen wohl die Erwartung aussprechen, dass der Bund die von uns dargebotene Hand nicht als Bettlerhand ansehen, von sich stossen oder in Gnaden annehmen, sondern als Freundeshand betrachten und es schliesslich doch dazu kommen wird, dass wir Hand in Hand mit dem Bund das grosse Werk ausführen. Der Konflikt, den Herr Dürrenmatt befürchtet, wird nicht eintreten, jedenfalls nicht in der Weise, dass daraus für den Kanton Bern oder den Bund dauernde Missstände eintreten könnten. Dagegen hat Herr Dürrenmatt recht, wenn er sagt, der Kanton Bern hätte bei der Verstaatlichung in dieser Beziehung etwas besser für die Zukunft vorsorgen sollen. Allein heute ist die Sache nun einmal so, wie sie ist, und wir müssen uns mit dem Worte trösten, das Frau Stauffacher ihrem Manne zugerufen hat: «Sieh' vorwärts, Werner, und nicht hinter dich!» Wenn wir das tun, können wir nicht anders handeln als wir im Begriffe stehen.

Herr Dürrenmatt ist im Laufe der Diskussion sogar dazu gekommen, den Bund gegen den Kanton Bern in Schutz zu nehmen, indem er die Hoffnung aussprach, der Bund werde unsern Bestrebungen gegenüber nicht diejenige Politik treiben, die der Kanton Bern in den 70er Jahren getrieben habe. Ich glaube, wir können uns damit begnügen, das merkwürdige Faktum zu notieren, dass Herr Dürrenmatt heute den Bund gegenüber dem Kanton Bern in Schutz genom-

men hat. Ich glaube nicht, dass dem Bund irgendwelche Unzukömmlichkeiten erwachsen werden, wenn er dem Rat des Herrn Dürrenmatt nicht folgt.

Eine eigenartige Situation ist es auch, dass gerade diejenige Partei, die sonst in wirtschaftlichen und politischen Fragen den Wagemut auf ihre Fahne geschrieben hat und in erster Linie sich fragt, ob eine Sache gut und recht ist und erst nachher, was sie kostet, heute sich in der Rolle einer ängstlichen Hüterin der Finanzen gefällt. Allerdings hat die sozialdemokratische Partei die Angelegenheit nicht auf den Boden dieser Argumentation gestellt wissen wollen, sondern sie hat die Demokratie auf den Kampfplatz gerufen. Das eingeschlagene Verfahren wurde kritisiert und als undemokratisch hingestellt. Ich begreife, dass man im Anfang und unter dem Drang der Umstände, die sich Schlag auf Schlag folgten, stutzig werden und unmutig sagen konnte: Bleibt mir vom Leibe mit derartigen Zumutungen. Aber man hat sich doch auch Rechenschaft darüber geben müssen, in welchen Verumständungen wir gegenwärtig uns befinden, wo gehandelt werden muss und jedes Zuspätkommen sich bitter rächt. Wenn solche Verumständungen im Leben eines Volkes eintreten, kann man nicht lange fragen, was der Souverän zu dieser und jener Massnahme sagt und wie er uns ansehen wird, wenn wir dieses oder jenes machen, ohne uns immer und immer wieder an seine Schürze zu hängen, sondern wir müssen einfach fragen: Liegt das im Interesse des Souveräns und entspricht es dem Willen und der Absicht des Volkes, die es geleitet haben, als es uns beauftragte, die Sache durchzuführen? In einem solchen Moment muss die Behörde handeln und Beschluss fassen, in der festen Zuversicht, dass nachher ihr Handeln gutgeheissen werde. Uebrigens ist es mit dem Vorwurf, dass den Mitgliedern des Rates die Gelegenheit verschlossen worden sei, ihre Meinung zu äussern, nicht weit her. Herr Gustav Müller zum Beispiel hat von seinem guten Recht, Opposition zu machen, ausgiebig Gebrauch gemacht. Er hatte, sogut wie jeder von uns, von Anfang an Gelegenheit, die verschiedenen Phasen, welche die Angelegenheit seit Jahren durchlaufen hat, mitzumachen. Er war nicht nur Mitglied des engern Ausschusses, sondern gehörte sogar dessen wichtigsten Kommission, der Finanzkommission, an und konnte also in jedem Zeitpunkt eingreifen und von allem Einsicht nehmen wie die übrigen Herren.

Es ist also nicht zutreffend, wenn hier von der Verletzung des demokratischen Prinzips und der Unterdrückung der Minderheiten gesprochen wird. Das Bernervolk hat die Lötschbergidee seit langen Jahren gehegt und gepflegt und zu wiederholten Malen seine Ansicht in unzweideutiger Weise geltend gemacht, zum letzten Mal in der denkwürdigen Abstimmung von 1902, wo es für den Lötschberg $17\frac{1}{2}$ Millionen bewilligte und den Grossen Rat ermächtigte, das Werk nach seinem Gutfinden durchzuführen. Wenn nun der Grosse Rat den Moment für gekommen erachtet, dem ihm vom Volk erteilten Auftrag nachzukommen, so handelt er nicht gegen das Volk, wenn er diesen Moment nicht unbenutzt vorübergehen lässt. Ich glaube daher, wir dürfen auch vom Gesichtspunkt der Demokratie unbedenklich zum heutigen Beschluss stehen und wenn wir das Unternehmen durchführen, machen wir einen guten Gebrauch von den Mitteln, die uns das Bernervolk hiefür zur Verfügung gestellt hat, und

von dem Auftrag, den es uns in unzweideutiger Weise gegeben hat. Von diesem Gesichtspunkt aus können wir sagen: Der Lötschberg ist ein Produkt unserer Demokratie. (Beifall.)

Herr Grossrat Will verzichtet auf das Wort.

Schär. Ich hatte mir vorgenommen, kurz die Stellungnahme des Emmentals zu dieser Frage zu skizzieren. Nachdem nun aber die Diskussion schon so lange gedauert hat und die Meinungen gemacht sind, verzichte ich auf das Wort. Dabei spreche ich die Hoffnung aus, dass auch die übrigen noch eingeschriebenen Redner diesem Beispiel folgen, damit wir rasch zum Schluss kommen. (Bravo!)

Die Herren Grossrat Karl Müller und Regierungsrat Gobat verzichten ebenfalls auf das Wort.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich werde ganz kurz sein, sehe mich aber doch zu einigen Erwiderungen veranlasst.

Zunächst muss ich Herrn Gustav Müller bemerken, dass der Brief des Herrn Auer, auf den er hinwies, den Experten in Abschrift zugestellt wurde. Wenn er weiter ausführt, der Bericht der regierungsrätlichen Experten sei dem Komitee nicht rechtzeitig zugestellt worden, so ist zu sagen, dass dieser Expertenbericht nicht für das Komitee bestimmt war, sondern für die Mitglieder des Grossen Rates. Wir haben die verschiedenen Expertengutachten überprüfen lassen und dem Grossen Rat von dem bezüglichen Bericht Kenntnis gegeben.

Herr Müller hat auf das Gutachten Moser bezug genommen und verschiedenes aus demselben angeführt. Es liegt vor mir ein Bericht Stockalper und in diesem heisst es «Projekt R. Moser-Stockalper». Die Stadt Bern hat also den Verfasser des Projektes Stockalper zu ihrem Experten gemacht und es ist selbstverständlich, dass, wenn ein Experte über sein eigenes Projekt einen Bericht abzugeben hat, er sich selbst nicht desavouiert.

Die Kosten für den Wildstrubel werden von Herrn Müller um 20 Millionen niedriger ausgerechnet als für den Lötschberg. Ich konnte beim besten Willen diese Differenz nicht herausfinden. Ich habe alle möglichen Zusammenstellungen gemacht und schliesslich gefunden, dass die Strecke Airolo-Biasca der Gotthardbahn ungefähr den Partien am Wildstrubel entspricht; allein gestützt auf die dortigen kilometrischen Erstellungskosten komme ich für die Wildstrubelbahn zu einer Ausgabe von 91 Millionen, die Kosten für die Finanzierung nicht inbegriffen.

Herr Dürrenmatt wirft uns vor, den Bericht der Generaldirektion unterschlagen zu haben; er habe ihn in seiner Zeitung veröffentlicht, sonst wäre er gar nicht bekannt geworden. Es ist richtig, dass er das Gutachten zuerst publiziert hat, aber wir hatten einen Auszug aus demselben in unserm Vortrag aufgenommen, der allerdings etwas später im Druck erschien. Wir glaubten uns mit der Anführung der Zahlen aus diesem Gutachten begnügen zu können; ob wir den Lötschberg zu bauen haben oder nicht, darüber hatte sich die Generaldirektion gar nicht auszusprechen.

Herr Dürrenmatt hat sich verwundert, dass ich das Gutachten Hennings einer Kritik unterzog. Ich halte

mich jedoch verpflichtet, alles, was der Regierung vorgelegt wird, zu studieren und eventuell zu kritisieren; ich werde auch in Zukunft keine andere Stellung einnehmen. Wenn mir Herr Dürrenmatt im weitern einen Vorwurf daraus macht, dass ich dabei auf einen in der Bauzeitung erschienenen Artikel Hennings abstellte, während doch einem Zeitungsartikel weniger Wert beigemessen werden könne als einem amtlichen Gutachten, so bemerke ich nur, dass Herr Hennings selbst auf diesen Artikel hingewiesen hat und ich daher berechtigt war, mich auf denselben zu berufen.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich werde Sie ebenfalls nicht lange hinhalten, sehe mich aber doch auch zu einigen Erwidierungen veranlasst, damit nicht etwa später aus dem Grossratsprotokoll herausgelesen werde, die und die Behauptung sei unwidersprochen geblieben.

Es wurde mir vorgeworfen, ich habe ein zu grosses Pathos angeschlagen und volkswirtschaftliche und historische Momente in den Vordergrund gestellt, dagegen die Rentabilität des Unternehmens nicht mit Zahlen nachgewiesen. Ich sah voraus, dass es eine lange Diskussion geben werde und sah daher, um Ihre Zeit nicht allzusehr in Anspruch zu nehmen, davon ab, bezügliche Zahlen anzuführen, sondern verwies ausdrücklich auf die im Vortrag der Baudirektion enthaltene eingehende Zusammenstellung der Rentabilitätsberechnungen. Damit man aber nicht etwa meint, man sei in Verlegenheit, das dort Angeführte zu begründen, so erlaube ich mir mit einigen Worten darauf zu sprechen zu kommen. Natürlich handelt es sich nur um Schätzungen, denn es kann kein Mensch genau sagen, wie hoch sich die Einnahmen und Ausgaben belaufen werden. Doch gehen diese Schätzungen nicht weit auseinander. Die Bundesbahnen berechnen die Einnahmen auf 5,086,000 Fr. und unter Hinzurechnung des hälftigen Verkehrs Basel-Mailand auf 5,446,000 Fr. Die Eisenbahndirektion gelangt zu einer Totalerinnahme von 5,422,000 Fr., also bloss eine Differenz von 24,000 Fr., um die sie unter den Angaben der Bundesbahnen bleibt. Herr Thormann, der den geringsten Ueberschuss ausrechnet und auf den deshalb abgestellt wurde, sieht Einnahmen im Betrage von 5,024,000 Fr. vor. Ich konstatiere mit Herrn Kindlimann, dass das keine grossen Differenzen sind und dass die von den Bundesbahnen ausgerechneten Einnahmen im grossen und ganzen als den Verhältnissen angemessen angesehen werden dürfen. Wir haben das insbesondere dem bernischen Mitglied der Generaldirektion der Bundesbahnen zu verdanken und ich möchte den Anlass benützen, um Herrn Dinkelmann den Dank der bernischen Behörden auszusprechen nicht nur für die grosse Arbeit, die unter seiner Aufsicht im Interesse der Förderung des Lötschberges geleistet worden ist, sondern auch für die mannhafte Haltung, mit der er für seine Ueberzeugung den andern Mitgliedern der Generaldirektion gegenüber eingestanden ist. (Beifall.)

Bei der Berechnung der Betriebsausgaben stellen die Bundesbahnen auf den Dampfbetrieb ab und gelangen zu einem Betriebskoeffizienten von 72,7%. Die nämliche Generaldirektion hat seinerzeit, als es sich um die elektrische Traktion beim Simplon handelte, dem Verwaltungsrat der Bundesbahnen erklärt, die elektrische Traktion sei 30% billiger als der

Dampfbetrieb. Wenn wir diese 30% von den 72,7% in Abzug bringen, gelangen wir zu einem Betriebskoeffizienten von 50,9%, das heisst die Betriebseinnahmen werden ungefähr zur Hälfte durch die Betriebsausgaben absorbiert. Die elektrische Bahn Burgdorf-Thun hat einen Betriebskoeffizienten von unter 50% und bei der Montreux-Berner Oberland-Bahn betragen die Betriebsausgaben im Jahre 1904 60% der Betriebseinnahmen, 1905 54% und 1906 werden sie gestützt auf das Ergebnis der vier ersten Monate dieses Jahres 50—51% ausmachen. Nehmen wir nun an, die Betriebsausgaben betragen bei der Lötschbergbahn 50% der Einnahmen (5,446,000 Fr.), so ergibt sich nach Abzug einer Einlage von 2000 Fr. per km in den Erneuerungsfonds, die von allen Sachverständigen als genügend anerkannt wird, ein Betriebsüberschuss von 2,579,000 Fr., während die Verzinsung des gesamten Obligationenkapitals I. und II. Hypothek 1,835,000 Fr. erfordert. Bringen wir 60%, also weit mehr als wahrscheinlich ist, in Abzug, so beträgt der Betriebsüberschuss immer noch 2,025,000 Fr., so dass nach Verzinsung des Obligationenkapitals für die Verzinsung des Aktienkapitals rund 200,000 Fr. zur Verfügung stehen, allerdings ein ungenügender Betrag, wie ich ohne weiteres zugebe. Ich habe den festen Glauben, dass jedenfalls die Prioritätsaktien ihre Verzinsung finden werden; auf alle Fälle geht aus der angestellten Rechnung, gegen die man nicht viel wird anwenden können, hervor, dass das Obligationenkapital I. und II. Hypothek als gesichert angesehen werden darf. Ich will damit nicht sagen, dass dieses Ergebnis schon im ersten oder zweiten Betriebsjahr sich einstellen wird, die Lötschbergbahn muss sich zuerst eben auch einleben. Man stellt daher bei Rentabilitätsberechnungen auch nie auf die beiden ersten, sondern auf das dritte, vierte und die folgenden Jahre ab.

Ich muss noch auf einige Einwendungen zu sprechen kommen, die gegen die Finanzierung erhoben wurden. Dabei schicke ich eine persönliche Bemerkung an die Adresse des Herrn Dürrenmatt voraus. Nachdem er alles Mögliche angeführt hatte, um die Finanzierung zu diskreditieren, griff er auch zu einem sehr kleinlichen Mittel, indem er mir wieder die Freimaurerei vorwarf. Ich will Herrn Dürrenmatt nun zum letzten Mal in Erinnerung bringen, dass ich mich niemals meiner frühern Beziehungen geschämt habe noch je schämen werde, sondern stolz auf dieselben bin und sie, solange ich lebe, aufrecht erhalten werde. Im übrigen gehen meine Beziehungen zur Freimaurerei Herrn Dürrenmatt nichts an, dafür bin ich der freisinnigen Partei, die mich hieher berufen hat, Rechenschaft schuldig und ihr werde ich auch Antwort geben, sobald sie es verlangt. (Beifall.) Damit habe ich ein für allemal die Freimaurerei Herrn Dürrenmatt gegenüber abgetan. Es tut mir leid, dass ich diese persönliche Bemerkung hier anbringen musste, allein ich war es mir und meinen Freunden schuldig.

Herr Dürrenmatt bezeichnet die Prioritätsaktien als unvereinbar mit dem Gesetz von 1902. Ich habe mich bereits darüber geäussert, warum zwei Kategorien von Aktien geschaffen werden und ich berufe mich auf mein früheres Votum. Dagegen habe ich folgendes beizufügen. Herr Dürrenmatt suchte seine Auffassung durch Zitierung eines Votums des Herrn Bühlmann aus dem Jahre 1902 zu stützen. Er verlas aus diesem Votum den Satz: «Nach Art. 4 haben die Bestimmungen der Art. 5 ff. auf die Lötschbergbahn nicht

Bezug. Es kommen dann aber in den nachfolgenden Artikeln doch wieder Bestimmungen, die sich auch auf die Lötschbergbahn beziehen.» Hier hörte Herr Dürrenmatt auf, aber es steht da noch ein weiterer Punkt, und ich will Ihnen daher den ganzen Satz in seinem Zusammenhang zur Kenntnis bringen. Herr Bühlmann führte folgendes aus:

«Wie Sie gesehen haben, wird die Lötschbergbahn in der Vorlage ganz ausnahmsweise behandelt. In Art. 2 wird sie mit 25 % des ganzen Anlagekapitals der Linie Frutigen-Brig bedacht. Nach Art. 4 haben die Bestimmungen der Art. 5 ff. auf die Lötschbergbahn nicht Bezug. Es kommen dann aber in den nachfolgenden Artikeln doch wieder Bestimmungen, die sich auch auf die Lötschbergbahn beziehen, so Art. 22 betreffend die Vertretung des Staates in den Eisenbahnverwaltungen.»

Herr Bühlmann stellt also ausdrücklich an die Spitze seiner Ausführungen die Behauptung, dass der Lötschbergbahn in Art. 4 eine ausnahmsweise Stellung zugewiesen wird und die folgenden Artikel auf sie nicht Anwendung finden; ergänzend fügt er bei, dass allerdings gewisse nachfolgende Bestimmungen doch auch für die Lötschbergbahn gelten und er zitiert den Art. 22 betreffend die Vertretung des Staates im Verwaltungsrat, den wir gewiss alle auch auf die Lötschbergbahn angewendet wissen wollen. Ich glaubte Herrn Bühlmann, der sich hier nicht mehr verteidigen kann, diese Bemerkung schuldig zu sein und überlasse es getrost dem Rate, darüber zu urteilen, wer da die richtige Ansicht vertritt, Herr Dürrenmatt oder ich.

Im weitern kritisiert Herr Dürrenmatt die Beteiligung der Kantonalbank an den Prioritätsaktien im Betrag von 5 Millionen. Ich habe schon angeführt, dass sie bereits für 2 Millionen Unterbeteiligungen hat und dass sie sicher ist, dass dieselben sich noch vermehren werden. Allerdings beabsichtigt sie nicht, diese Summe voll und ganz in Unterbeteiligungen aufgehen zu lassen, sondern sie will sich einen bestimmten Betrag speziell für bernische Private, die sich an dem Unternehmen zu beteiligen wünschen, reservieren. Auf der andern Seite hat Herr Dürrenmatt das Schlagwort von den fremden Aktionären, die bei uns befehlen wollen, gebraucht. Wie reimt sich das? Ich wiederhole, wir müssen uns glücklich schätzen, dass uns die Finanzierung des Unternehmens gelungen ist und wir in einem Nachbarland eine derartige Unterstützung gefunden haben. Denn wenn wir nur mit eigenen Mitteln die Finanzierung vornehmen wollten, so müsste der Kanton Bern noch lange auf den Lötschberg warten. Jedenfalls passt das Schlagwort von den fremden Aktionären schlecht zu dem Vorwurf, dass die Kantonalbank sich einige Prioritätsaktien sichert.

Was die Beteiligung der Kantonalbank an dem Obligationenkapital anbelangt, so ist bereits bemerkt worden, dass sie viele derartige Syndikatsgeschäfte macht. Ich mache Sie darauf aufmerksam, dass sie und die Schweizerische Kreditanstalt unlängst ein grosses Obligationenkapital für die Bundesbahnen ausgegeben haben. Man kann allerdings sagen, der Kredit der Schweizerischen Bundesbahnen sei grösser als derjenige der Lötschbergbahngesellschaft und ihre Obligationen seien leichter zu plazieren, allein man kann eben den Kredit nicht kaufen, wie man eine Flasche Wein bestellt, sondern muss ihn durch einen richtigen Betrieb einer Unternehmung erwerben. Doch dürfen wir, wie bereits gesagt, überzeugt sein, dass das Obligationenkapital zwei-

ten Ranges nicht kompromittiert ist. Dasselbe wird übrigens erst in der zweiten Hälfte der Bauperiode zur Emission gelangen und wir hoffen, dass es uns in jenem Zeitpunkt mit Unterstützung des Syndikates der schweizerischen Haute Finance gelingen werde, die 4½ %igen Titel leicht unterzubringen, nachdem durch das Fortschreiten der Bauarbeiten der Beweis erbracht sein wird, dass die Lötschbergbahn zu Ende geführt wird.

Soviel in bezug auf die an der Beteiligung der Kantonalbank geübten Kritik. Man hat dann noch mit Pathos ausgerufen: Woher nimmt die Hypothekarkasse das Recht, sich an der Finanzierung zu beteiligen? Kein Mensch hat gesagt, dass sie sich beteiligen werde und wir haben Ihnen den Originalvertrag vorgelegt, aus dem hervorgeht, dass die Hypothekarkasse sich an der Finanzierung nicht beteiligt hat. Dagegen habe ich erklärt, dass sie in dem Moment, wo die Emission der Obligationen zweiten Ranges erfolgt, für das disponible Geld, seien es 1, 2 oder 3 Millionen, freiwillig solche Titel erwerben und in ihr Portefeuille legen wird. Die Hypothekarkasse hat letzten Herbst ein Anleihen von 30 Millionen aufgenommen; dieses Geld ist nicht gebraucht, sondern soll der Anstalt auf Jahre hinaus die nötigen Mittel zur Verfügung halten. Das Geld muss daher zinstragend angelegt werden, damit die Hypothekarkasse wieder ihre Zinse zahlen kann. Sie hat bei den grössten schweizerischen Bankinstituten Millionen auf 6 Monate, 1, 2, 3 Jahre auf Abruf hin plazierte. Wenn sie nun anlässlich der Emission der Obligationen zweiten Ranges der Lötschbergbahn für 2, 3 Millionen solche Titel statt der Kassascheine eines grossen schweizerischen Bankinstitutes vorübergehend übernimmt, so wird deshalb niemand mit Recht über eine Gefährdung der bernischen Finanzen sich beschweren können.

Es wurde auch behauptet, man habe sich dem französischen Konsortium ausgeliefert und sich ihm gegenüber von vornherein verpflichtet, mit keiner andern Unternehmung in Verhandlungen einzutreten, bevor seine Vorschläge eingetroffen seien. Herr Dürrenmatt bemerkte, man habe das allerdings nicht gesagt, aber es bestehen Anzeichen dafür, dass man dieser Verpflichtung nachgekommen sei und jede Konkurrenz ausgeschlossen habe. Ich habe ausdrücklich erklärt, dass wir diese Verpflichtung übernommen und ehrlich gehalten haben, nachdem das Konsortium sich seinerseits verpflichtet hatte, den Lötschberg und den Wildstrubel zu studieren und uns bezügliche Vorlagen zu unterbreiten, was für sie mit Kosten im Betrag von rund 100,000 Fr. verbunden war. Man konnte ihnen natürlich nicht zumuten, diese Kosten zu machen auf das Risiko hin, dass man ihnen nachher erklärte, sie können jetzt heimgehen, wir haben inzwischen mit einem andern Unternehmer abgeschlossen.

Endlich hat Herr Dürrenmatt erklärt, Art. 9 des Finanzvertrages sei gefährlich, nach demselben können die Franzosen bis zum 31. Dezember 1906 vom Vertrag zurücktreten, während sie uns drängen, bis zum 31. Juli abzuschliessen. Das ist nicht richtig. Die Franzosen können nicht vom Vertrag zurücktreten, sondern sie können nur für die Realisierung ihrer Engagements eine Verlängerung verlangen, wenn bis zum 31. Dezember dieses Jahres ein Krieg ausbricht oder sonstige ernstliche politische Verwicklungen eintreten oder wenn die französische Rente unter 97 % sinkt. Eine solche Klausel ist in derartigen Verträgen üblich.

Ich habe hier drei solcher Verträge vor mir, den Vertrag betreffend das grosse bernische Anleihen von 70 Millionen aus dem Jahre 1897, den Vertrag betreffend das Anleihen von 30 Millionen für die Hypothekarkasse vom letzten Jahr und den Vertrag betreffend eines Anleihens der Stadt Bern. In allen diesen Verträgen finden Sie die nämliche Klausel, die auch in unserm Finanzvertrag Aufnahme gefunden hat, wobei nicht wie hier auf 97%, sondern sogar auf 98,25% abgestellt ist.

Herr Dürrenmatt hat sein Votum mit dem Hinweis auf die grosse Schuldenlast des Kantons und der Stadt Bern Frankreich gegenüber geschlossen. Ich freue mich dessen, dass Staat und Stadt Bern in Frankreich einen so grossen Kredit haben, dass ungezählte Millionen französischen Geldes in unser Land kommen, hier im Interesse der Industrie und der Volkswirtschaft arbeiten und zur Förderung unseres Wohlstandes beitragen. Sowenig grosse Bauwerke ohne italienische Arbeiter ausgeführt werden können, ebenso wenig können Sie grosse finanzielle Werke ohne Inanspruchnahme der französischen Finanz zur Ausführung bringen.

Abstimmung.

Dieselbe findet unter Namensaufruf statt, nachdem ein bezüglicher Antrag der Herren Freiburghaus und Dürrenmatt die reglementarische Unterstützung gefunden hat.

Mit «Ja», das heisst für Eintreten auf den Beschlussesentwurf stimmen 174 Mitglieder, nämlich die Herren: Bähni, Béguelin, Berger (Langnau), Beuret, Blanchard, Blum, Böhme, Boinay, Bösch, Boss, Bühler (Frutigen), Bühler (Matten), Burger, Burkhalter (Waltringen), Burkhalter (Hasle), Burri, Burrus, Chalverat, Comment, Cortat, Crettez, Cueni, Demme, Eckert, Egli, Elsässer, v. Erlach, Etienne, Favre, Flückiger, Freiburghaus, Frutiger, Gasser, Gerber, Girardin, Glauser, Gosteli, Graber, Grieb, Gross, Grossglauser, Grossmann, Guggisberg, v. Gunten, Gurtner (Lauterbrunnen), Gygax, Gyger, Haas, Habegger, Hadorn, Hamberger, Häni, Hänni, Hari, Heller, Herren, Hess, Hofer, Hofstetter, Hutmacher, Ingold (Lotzwil), Ingold (Wichtrach), Iseli (Jegenstorf), Iseli (Grafenried), Jacot, Jäggi, Jenni, Jobin, Jörg, Junker, Kammermann, Käsermann, Kästli, Keller, Kilchenmann, Kindlimann, Kisling, Kohler, König, Küenzi (Bern), Küenzi (Madretsch), Kühni, Lanz (Roggwil), Lanz (Rohrbach), Lanz (Trachselwald), Laubscher, Ledermann, Lenz, Lerch, Leuch, Liechti, Linder, Lohner, Luterbacher, Lüthi, Marolf, Marthaler, Marti (Lyss), Marti (Aarberg), Maurer, Merguin, Meusy, Michel (Interlaken), Michel (Bern), Minder, Morgenthaler (Ursenbach), Morgenthaler (Burgdorf), Möri, Mosimann, Mouche, Mühlemann, Müller (Bargen), Müller (Karl), Neuenschwander (Oberdiessbach), Neuenschwander (Emmenmatt), Nyffenegger, Obrist, Pellaton, Péquignot, Peter, Probst (Bern), Probst (Langnau), Pulver, Ramseyer, Reber, Reichenbach, Rieder, Rossel, Roth, Rothenbühler, Rüeeggsegger, Rufener, Ryf, Schär, Scheidegger, Scherler, Scherz, Scheurer, Schmidlin, Schneider (Pieterlen), Schneider (Rubigen), Schönmann, Seiler, Siegenthaler, Spychiger, Stämpfli (Schwarzenburg), Stämpfli (Zäziwil), Stauffer (Corgémont), Stauffer (Biel), Stebler, Stuber, Stucki (Steffisburg), Stucki (Ins), Sutter, Tännler, Thönen, Thöni,

Tièche, Trachsel (Wattenwil), Trüssel, Tschannen, Tschumi, Vivian, Vogt, Wälchli, Wiedmer, Will, Winzenried, Witschi, Wolf, v. Wurstemberger, Wyder, Zimmermann, Zurflüh.

Mit «Nein», das heisst gegen Eintreten auf den Beschlussesentwurf stimmen 14 Mitglieder, nämlich die Herren: Bürki, Burren, Dürrenmatt, Fährdrich, v. Fischer, v. Grünigen, Kunz, Müller (Gustav), Näher, Reimann, Spring, Vernier, Wälti, v. Wattenwyl.

Herr Gränicher enthält sich der Stimmabgabe.

Von den abwesenden Mitgliedern lassen die Herren Bühlmann, Frepp, Schüpbach, Schwab, Weber (Grasswil) und Wyssmann erklären, dass sie, wenn anwesend, für Eintreten gestimmt hätten; Herr v. Muralt würde seine Stimme gegen Eintreten abgegeben haben.

Präsident. Wir gehen nur zur Detailberatung des Beschlussesentwurfes über.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Im ersten Teil des Entwurfes werden die Aktenstücke aufgeführt, die Ihnen zur Kenntnis gebracht wurden, und im zweiten Teil sind die in solchen Beschlüssen üblichen Bestimmungen enthalten. Ich sehe mich nicht veranlasst, noch einmal auf dieselben einzutreten, da sie bereits in der Eintretensdebatte erörtert wurden.

Kindlimann, Präsident der Kommission. Der Beschlussesentwurf hat in seinen Detailbestimmungen in der Kommission zu sehr wenigen Bemerkungen Anlass gegeben. Dieselben bezogen sich lediglich auf die Redaktion und wir haben uns gehütet, materielle Aenderungen vorzunehmen, da die Vorlage das Produkt einer Verständigung zwischen den verschiedenen Parteien ist und wir nicht der einen oder andern Partei Anlass geben wollten, gestützt auf allfällige materielle Aenderungen von ihren Verpflichtungen zurückzutreten.

Der Beschluss enthält die Hauptnormen bezüglich des Baues der Lötschbergbahn: die Maximalsteigung soll 27‰ und der Minimalradius 300 m betragen. Im weiteren sind Bestimmungen über den Unterbau und den Oberbau aufgestellt und es wird verlangt, dass die Bahngesellschaft bis spätestens den 1. Mai 1908 dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates ein Detailprojekt im Massstab 1:1000 vorzulegen hat. Der Regierungsrat wird beauftragt, bei den Bundesbehörden einen Beitrag nachzusuchen, um von Anfang an die Erstellung eines doppelspurigen Tunnels zu ermöglichen, wodurch natürlich das Werk bedeutend leistungsfähiger würde. Sollte der Bund dieses Gesuch abschlägig beantworten, so würde man sich mit einem einspurigen Tunnel begnügen und in der Mitte ein 500 m langes Ausweichgeleise erstellen.

Ferner bestimmt der Beschlussesentwurf, dass der Grosse Rat den mit dem Baukonsortium abgeschlossenen Vorvertrag, sowie das Finanzierungsprogramm und den Finanzvertrag genehmigt. In Ziffer IV wird die

Beteiligung des Staates geordnet und in Ziffer V der Regierungsrat, der auch den definitiven Bauvertrag zu genehmigen hat, ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet anzuerkennen, sobald das Subventionskapital in der vorgesehenen Höhe von 21 Millionen Franken gezeichnet sein wird. Erst wenn diese Bedingungen erfüllt sind, ist das Geschäft perfekt. In der Kommission wurde darauf hingewiesen, dass eigentlich der Grosse Rat sich über den Finanzausweis sollte aussprechen können; allein die grosse Mehrheit der Kommission ist der Ansicht, dass die Vorlage des Finanzierungsprogramms und des Finanzvertrages, die uns unterbreitet werden, mit der Vorlage des Finanzausweises, wie sie gesetzlich vorgeschrieben ist, identisch sei. Es fehlen von dem ganzen Anlagekapital bloss noch die $3\frac{1}{2}$ Millionen Subventionen, die von den Gemeinden, Transportanstalten und so weiter aufgebracht werden müssen, um die $17\frac{1}{2}$ Millionen des Staates auf das Subventionskapital von 21 Millionen zu bringen.

In Ziffer VI wird die Bahngesellschaft zur Anerkennung der im Subventionsgesetz von 1902 enthaltenen Bestimmungen angehalten, wonach die Statuten der Genehmigung des Grossen Rates zu unterbreiten sind, dem Staat eine Vertretung im Verwaltungsrate zukommt und die Wahl des bauleitenden Ingenieurs, sowie alle wichtigern Bau- und Lieferungsverträge der Genehmigung des Regierungsrates unterliegen.

Ich empfehle Ihnen namens der Mehrheit der Kommission die Annahme des vorliegenden Beschlussesentwurfes.

Dürrenmatt. Der Beschlussesentwurf enthält nebst der Einleitung sechs römische Ziffern. Ich möchte nun anfragen, ob die Beratung ziffernweise oder in globo vor sich gehen soll. Ich schlage vor, sie nach Ziffern vorzunehmen. Es lohnt sich doch der Mühe, einen Beschlussesentwurf, bei dem es sich um 90 Millionen handelt, im Detail anzusehen. Er ist wichtiger als manches Gesetz, wofür das Reglement sogar eine zweimalige artikelweise Beratung vorsieht. Ich nehme an, nach der an den Tag gelegten Begeisterung für das grosse Werk werden die Mitglieder des Rates noch genug Ausdauer haben, um die vorliegenden Bestimmungen im einzelnen zu prüfen.

Präsident. Nach den Referaten der Herren Vertreter der vorberatenden Behörden nahm ich an, dass wir die Beratung in globo vornehmen. Nun wird vorgeschlagen, ziffernweise vorzugehen. Will man sich über diesen Vorschlag äussern?

Will. Nachdem die ganze Vorlage in der Eintretensdebatte generell diskutiert worden ist und nachdem sich die beiden Herren Referenten in der Detailberatung über das ganze ausgesprochen haben, scheint mir die Globo-Beratung angezeigt zu sein. Ich stelle diesen Antrag.

A b s t i m m u n g.

Für Globo-Beratung Mehrheit.

Dürrenmatt. Ziffer III des Beschlusses lautet: «Das zwischen dem leitenden Ausschuss des Initiativkomitees und dem Bankhaus J. Loste & Cie. in

Paris betreffend den Bau der Lötschbergbahn vereinbarte Finanzierungsprogramm vom 2. Juni 1906, sowie der Finanzvertrag vom 22. Juni 1906 für ein totales Anlagekapital derselben von 89 Millionen Franken werden genehmigt.» Dieser Finanzvertrag ist uns bloss in französischer Redaktion zugestellt worden, die deutsche Uebersetzung wurde nur so gelegentlich mündlich hinzugefügt. Nun habe ich mir in der allgemeinen Diskussion die Anfrage erlaubt, wer die Herren Loste & Cie. eigentlich seien, und bemerkt, ich wisse nicht, ob es Kellenbrüder oder Klosterbrüder seien. Das hat der Herr Finanzdirektor persönlich auf sich bezogen und er glaubte, mir deshalb eine Abfertigung zuteil werden lassen zu können, und bemerkte dabei, das sei nun das letzte Mal, dass er zu mir darüber rede. Ich habe ihm natürlich nicht vorzuschreiben, ob er noch mehr darüber reden will oder nicht, aber er hat auch mir nicht vorzuschreiben, ob ich mich noch ferner über diesen Gegenstand aussprechen will oder nicht. Das eine, ob er darüber reden will, ist seine Sache und das andere, ob ich darüber reden will, ist meine Sache. Nun würde es mir nach den Erfahrungen, die man in Frankreich mit den Geheimbünden gemacht hat, in der Tat nicht zum vornherein felsenfestes Vertrauen einflössen, wenn solche Leute dabei wären. Ich habe also meine Bemerkung auf die Franzosen und nicht auf die Regierung bezogen.

Allein auch der Finanzvertrag selbst verdient noch einigermaßen angesehen zu werden. So redet zum Beispiel Art. 2 von den Prioritätsaktien «qui auront droit à une rémunération qui sera fixée dans les statuts». Ich hielt nun die Zusicherung des Bauzinses über die Bauzeit hinaus, noch für zwei Jahre während des Betriebes, für ungesetzlich nach dem Obligationenrecht. Wir wurden in der Kommission damit beruhigt, man habe die Herren Brüstlein und Wyss über diesen Punkt angefragt. Herr Wyss ist jetzt nicht da, um darüber Auskunft zu geben, und Herr Brüstlein, den ich ebenfalls interpellierte, gab mir einen Brief mit zuhanden des Herrn Baudirektors, worin er sich darüber ausspricht. Wenn ich mich recht erinnere, erklärte er ebenfalls, dass dieser «Bauzins» eigentlich ungesetzlich sei, aber man könne vielleicht das Gesetz durch die Statuten umgehen. Das scheint mir eine missliche Sache zu sein. Entweder ist die Sache gesetzlich und dann braucht man nichts zu künsteln, oder sie ist ungesetzlich und dann kann sie auch durch die Statuten nicht gesetzlich gemacht werden.

Im weitern lenke ich Ihre Aufmerksamkeit auf Art. 5, der die Bedingungen der Anleihen festsetzt. Für die Prioritätsaktien beträgt der Kurs $93\frac{0}{100}$, es werden also den Financiers zum vornherein $7\frac{0}{100}$ geopfert, was auf die 24 Millionen einen Betrag von 1,680,000 Fr. ausmacht. Die Obligationen I. Hypothek werden zum Kurs von $96\frac{0}{100}$ ausgegeben, wieder ein Opfer von $4\frac{0}{100}$ oder mehr als einer Million Franken, ein Betrag, der mir für ein Obligationenkapital ersten Ranges das landesübliche Mass zu übersteigen scheint. Wegen des Kurses von $97\frac{0}{100}$ für die Obligationen II. Hypothek will ich nichts sagen, weil die bernischen Staatsbanken dieselben übernommen haben und sie den Gewinn beziehen werden.

In Art. 8 heisst es: «Les frais de publicité prévus et divers seront à la charge de la Compagnie jusqu'à concurrence totale de 250,000 fr. Ils seront avancés par Messieurs J. Loste & Cie, à qui la Compagnie devra les rembourser aussitôt après sa con-

stitution. La forme de la publicité sera réglée par Messieurs J. Loste & Cie, d'accord avec les maisons et établissements contractants ci-dessus. La Commission d'initiative approuvera et signera les notices et prospectus d'émission.» Also das bernische Initiativkomitee, an dessen Spitze der Präsident der Kantonalbank steht, soll die Prospekte unterzeichnen. Wenn später irgendwie reklamiert wird, dass etwas in den Prospekten nicht ganz gestimmt habe, kann dann auf die Unterschrift eines bernischen Staatsmannes hingewiesen werden. Das ist unter Umständen eine unangenehme und gefährliche Sache. Ich hätte es vorgezogen, wenn das Syndikat die Prospekte unterzeichnet hätte und nicht bloss das bernische Initiativkomitee.

Auf Art. 9 habe ich schon in der allgemeinen Diskussion aufmerksam gemacht. Es heisst hier: «Après l'émission et pour les engagements restant à exécuter la présente convention pourrait être prorogée si, d'ici au 31 décembre 1906, une guerre ou des événements politiques sérieux devaient porter une perturbation profonde sur les marchés européens. La constatation de cet état de choses sera déterminée par l'abaissement de la rente française au-dessous de 97% pendant une période continue de plus de 15 jours.» Ich habe nicht gesagt, wie mir in der Diskussion vorgeworfen wurde, dieser Artikel sei gefährlich, wohl aber, es sei eine merkwürdige Freiheit, die sich die Franzosen da herausnehmen, indem sie sich vorbehalten, die Ausführung des Vertrages eventuell bis Ende des Jahres zu verschieben, während sie uns so sehr zur Abgabe unserer Antwort drängen. Der Ausdruck «événements politiques sérieux» ist auch ein sehr vager Begriff und diese «événements politiques sérieux» wären nach dem heutigen Kurs eigentlich schon eingetreten. Ich habe gestern bemerkt, der Kurs der französischen Rente betrage 97,3%, heute steht er bereits auf 96,77, ist also schon unter die 97% hinabgesunken. Wohlverstanden, es ist keine Gefahr vorhanden, dass die Franzosen das gute Geschäft fahren lassen, es wäre denn, dass sich ihnen in letzter Stunde eine andere Gelegenheit bieten würde, wo sie noch mehr verdienen könnten; aber es ist eine ungleiche Behandlung beider Teile.

Was die Bestimmung des Art. 10 anbelangt, wonach das Haus Loste & Cie. sich für die Zukunft alle Emissionen der Lötschbergbahngesellschaft in erster Linie vorbehält, so überlasse ich das Urteil darüber dem Grossen Rat. Mir scheint das auch ein wenig stark und ich hätte es vorgezogen, wenn dem Kanton Bern in dieser Beziehung freie Hand gelassen worden wäre.

Der Gesamteindruck des Finanzvertrages ist also nicht gerade ein günstiger. Nachdem jedoch dessen Annahme grundsätzlich beschlossen ist, nützt es nichts, Gegenanträge zu stellen. Doch fühlte ich mich zu den gemachten Bemerkungen verpflichtet, denn die Kritik lässt sich nicht verbieten.

Ziffer V des Beschlussesentwurfes lautet: «Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet anzuerkennen, sobald das Subventions-Aktienkapital in der im Finanzprogramm vom 2. Juni 1906 vorgesehenen Höhe von 21 Millionen Franken gezeichnet sein wird.» Damit befinden wir uns nicht mehr auf gesetzlichem Boden, denn das Subventionsgesetz von 1902 sagt in Art. 13: «Bevor der Bau einer Linie begonnen wird, ist dem Grossen Rat ein Finanz-

ausweis einzureichen.» Die Pflicht des Grossen Rates, den Finanzausweis zu genehmigen, wird nun auf den Regierungsrat abgeladen, während die Verfassung vorschreibt, dass der Grosse Rat seine Kompetenzen nicht einer andern Behörde abtreten dürfe. Wir haben darüber bereits in der Kommission geredet und es wurde mir widersprochen, aber ich wurde nicht widerlegt. Wir möchten doch wissen, woher die noch fehlenden 3½ Millionen genommen werden sollen. Es wurden uns wohl Gemeinden genannt, aber keine eigentlichen Beträge angeführt; auch von Transportanstalten wurde geredet. Nun wird sich auch fragen, ob diese Transportanstalten leistungsfähig sind. Darüber hat der Grosse Rat sein Urteil abzugeben und wir dürfen diese Kompetenz nicht abtreten. Ich bin daher auch heute noch der Meinung, dass der Grosse Rat den Finanzausweis selbst zu genehmigen habe. Wenn man sich in kleinern Geschäften mit der Genehmigung durch die Regierung begnügt hat, so will das im vorliegenden Fall nichts sagen, denn hier handelt es sich um etwas viel Wichtigeres.

Im Beschlussesentwurf vermisse ich endlich den Tag der Volksabstimmung. Ich habe bereits in Aussicht gestellt, dass ich einen Antrag einbringen werde, den Beschluss dem Volk zu unterbreiten, und ich tue es hiermit. Ich schlage vor, eine Ziffer VII folgenden Inhalts aufzunehmen: «Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung. Der Regierungsrat wird beauftragt, den Tag der Volksabstimmung festzusetzen.» Die Begründung dieses Antrages habe ich in der Hauptsache schon gegeben: Die Beteiligung des Staates geht weiter als die 17½ Millionen, die das Volk im Subventionsgesetz bewilligt hat. Wenn man mir entgegenhält, die Zeit fehle, um die Angelegenheit dem Volk vorzulegen, so antworte ich, dass wir nichts dafür können; die Regierung hat sich bei ihren Unterhandlungen diese Zeit verkürzen lassen und die Oberhoheit des Volkes nicht gewahrt, unsere Pflicht ist es aber, den viel weitergehenden Beschluss der Volksabstimmung zu unterbreiten.

Das sind die Bemerkungen, die ich zu dem vorliegenden Beschlussesentwurf anzubringen hatte, und der Antrag, den ich stelle.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Konvention ist, wie schon gesagt, ein fait accompli, an dem nichts mehr zu ändern ist. Wenn man Geld entlehnen und mit einem andern einen bezüglichen Vertrag abschliessen muss, so kann der Schuldner nicht einseitig die Bedingungen diktieren, sondern auch der Gläubiger will ein Wort dazu sagen. So ging es auch hier. Die Unterhandlungen wurden speziell von den Herren Mauderli und Hirter geführt und ich habe bereits darauf hingewiesen, dass dieser Finanzvertrag im allgemeinen die nämlichen Bestimmungen enthält wie alle grössern Finanzverträge, die wir schon abgeschlossen haben. Herr Dürrenmatt hält sich über die grossen Kursdifferenzen auf, allein es ist zu bemerken, dass heute kaum billigeres Geld beschafft werden kann. An andern Orten werden im Gegenteil noch viel grössere Kursdifferenzen bezahlt; ich könnte hiefür eine Reihe von Beispielen anführen. Es ist auch nicht zu vergessen, dass die Schwierigkeiten in der Geldbeschaffung mit der Höhe der Summe nicht proportional, sondern progressiv zunehmen; es ist nicht schwer, 100,000 Fr. oder eine Million zu

entleihen, schwierig dagegen, ein Kapital von 89 Millionen zu beschaffen; man kann also für kleine und grosse Anleihen nicht den gleichen Massstab anlegen. Ich will nicht auf alle Einwendungen des Herrn Dürrenmatt antworten, weil es zu weit führen würde und es sich im übrigen nicht darum handeln kann, einzelne Bestimmungen abzuändern, sondern nur darum, den Finanzvertrag anzunehmen oder nicht. Herr Dürrenmatt hat gestern gesagt, gegenüber der Autorität des Herrn Körtzler in Bausachen wage er nur schüchtern sich auf Herrn Hennings zu berufen. Ich möchte heute den Spiess umdrehen und sagen: Herr Dürrenmatt gegenüber gilt natürlich die Autorität der Herren Bankdirektor Mauderli und Bankpräsident Hirter, die uns zurseite standen, nicht viel, allein sie sind doch im ganzen Lande herum als vorzügliche Finanzmänner bekannt und haben einen grossen Ruf. Ich kann Sie versichern, diese Beiden haben unter Mitwirkung meiner Wenigkeit alles getan, um die günstigsten Bedingungen zu erlangen; etwas Besseres war nicht zu erreichen. Wenn Sie glauben, es gelinge jemand anderm, das Geld zu günstigeren Bedingungen zu beschaffen, so mögen Sie darnach entscheiden; ich wiederhole bloss, dass mir es nicht möglich wäre.

Das Hauptargument, das Herr Dürrenmatt ins Feld geführt hat, betrifft die Genehmigung des Finanzausweises. Er erklärt, man könne den Finanzausweis nicht als geleistet erklären, solange die 3 $\frac{1}{2}$ Millionen Subventionsaktien nicht beigebracht seien. Ich habe schon in der Kommission darauf hingewiesen, dass wir nicht auf die Suche dieser 3 $\frac{1}{2}$ Millionen gehen konnten, solange das Projekt einer Lötschbergbahn und die dazu gehörigen Verträge vom Grossen Rat nicht genehmigt waren. Denn man muss mit einer ganz bestimmten Summe vor diejenigen hintreten können, die diese Subventionsaktien übernehmen sollen und wir können mit der Subventionsaktienzeichnung nicht beginnen, solange wir nicht wissen, wie viel es braucht. Dafür, dass wir nicht beabsichtigen, Zeit zu verlieren, liegt der Beweis darin, dass die Finanzkommission schon auf morgen zusammenberufen ist, um die Verteilung der 3 $\frac{1}{2}$ Millionen Subventionsaktien vorzunehmen. Art. 13 des Subventionsgesetzes sagt: «Bevor der Bau einer Linie begonnen wird, ist dem Grossen Rat ein Finanzausweis einzureichen, und es darf mit dem Bau erst dann begonnen werden, wenn dieser Finanzausweis vom Grossen Rat als genügend anerkannt ist.» Wir haben Ihnen den Finanzvertrag vorgelegt und den Finanzausweis für das nötige Anlagekapital mit Ausnahme der 3 $\frac{1}{2}$ Millionen Franken, von denen wir erklären, dass wir sie durch Ausgabe von Subventionsaktien zu beschaffen suchen werden, geleistet. Wenn wir sie nicht zusammenbringen, dann kann Herr Dürrenmatt Hosianna singen, dann kommt der Lötschberg nicht zustande und das Vaterland ist von der grossen vermeintlichen Gefahr befreit. Für den Fall aber, dass wir sie zusammenbringen, verlangen wir vom Grossen Rat die Kompetenz, den Finanzausweis als geleistet zu erklären. Das Gesetz sagt nichts davon, dass der Grosse Rat den Finanzausweis nicht als geleistet erklären dürfe unter der Bedingung, dass die Regierung nachher noch das und das zu konstatieren habe. Eine solche Bedingung stellen Sie hier auf, indem Sie die Regierung ermächtigen, den Finanzausweis als endgiltig geleistet zu erklären, wenn der Ausweis über die verbindliche Zeichnung der 3 $\frac{1}{2}$ Millionen vorliege. So haben wir es übrigens auch bei der

Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn gemacht. Dort war das Obligationenkapital nicht vorhanden, wir sagten aber, wie es beschafft werden soll und darauf ermächtigen Sie den Regierungsrat, den Finanzausweis als geleistet zu erklären, sobald der Finanzvertrag zwischen der Kantonbank und den Ersparniskassen vorliege. Eine analoge Ermächtigung wird dem Regierungsrat hier gegeben. Sobald er konstatieren kann, dass die 3 $\frac{1}{2}$ Millionen gezeichnet sind, ist der Finanzausweis geleistet; sind sie nicht gezeichnet, so ist er nicht geleistet. Es handelt sich für die Regierung einfach um eine Ueberprüfung, ob die Aktien rechtsgültig gezeichnet sind. Diese Kompetenz dürfen Sie ihr wohl geben. Wir werden die Aktien nicht als gezeichnet erklären, wenn wir riskieren müssten, dass sie nicht einbezahlt werden können, und wenn wir sie als gezeichnet erklären, dürfen Sie sicher sein, dass sie auch in rechtsverbindlicher Weise gezeichnet sind.

Lohner. Es wurde noch nichts auf den Antrag des Herrn Dürrenmatt erwidert, den Beschluss der Volksabstimmung zu unterbreiten. Ich habe daher das Wort verlangt, um den Gegenantrag zu stellen. Der vorliegende Beschlussesentwurf geht in keiner Weise über die dem Grossen Rat durch das Gesetz von 1902 eingeräumten Kompetenzen hinaus und es liegt darum kein Grund vor, ihn dem Referendum zu unterstellen.

Präsident. Ich stelle fest, dass zu den Ziffern I bis VI der Vorlage kein Gegenantrag gestellt ist und ich erkläre daher dieselben als widerspruchslos angenommen. Dagegen hat Herr Dürrenmatt beantragt, eine Ziffer VII beizufügen: «Dieser Beschluss unterliegt der Volksabstimmung. Der Regierungsrat wird beauftragt, den Tag der Volksabstimmung festzusetzen.» Wir stimmen über diesen Antrag ab.

Abstimmung.

Für den Antrag Dürrenmatt Minderheit.

Präsident. Sie haben also den gemeinsamen Entwurf des Regierungsrates und der Grossratskommission unverändert angenommen.*) — Damit ist das Geschäft erledigt.

Bühler (Frutigen). Ich habe in der grossen, gründlich und würdig geführten Debatte über die Frage des Berner Alpendurchstichs aus Gründen, die Sie begreifen und billigen werden, das Wort nicht ergriffen. Es wäre mir zwar ein Leichtes gewesen, Ihnen aus der sehr reichen Entwicklungsgeschichte dieser Angelegenheit noch verschiedene Einzelheiten mitzuteilen und vielleicht nach der einen oder andern Richtung aufklärend zu wirken; ich habe jedoch darauf verzichtet und ich bitte Sie, mir das nicht etwa als Mangel an persönlichem Mut auszulegen.

Nachdem nun der Grosse Rat fast einstimmig und mit grosser Opferfreudigkeit einen Beschluss gefasst hat, der die Grundlagen für die Erstellung einer Berner Alpenbahn schafft, sollten wir nicht auseinandergehen, ohne eine Pflicht der Dankbarkeit zu erfüllen gegenüber dem Manne, der zuerst die Idee einer Lötschberg-

*) Den Wortlaut des Beschlusses siehe unter Nr. 12 der Beilagen.

bahn hochgehalten und mit beispielloser Ausdauer, unerschütterlicher Standhaftigkeit und grosser Opferwilligkeit stetsfort an den Studien für diese Bahn gearbeitet hat — ich meine gegenüber Herrn Obrichter Teuscher. Er hat leider den heutigen Tag nicht mehr erlebt, aber das Bernervolk wird allzeit dessen eingedenk sein, dass es vor allem aus ihm es zu verdanken hat, dass der Grosse Rat des Kantons Bern heute in der glücklichen Lage war, einen derartigen Beschluss zu fassen. Wir sind es dem Andenken des Herrn Obrichter Teuscher und seinen Familienangehörigen schuldig, diesem Gefühl der Anerkennung und Dankbarkeit heute hier Ausdruck zu geben. Ich glaube in Ihrem aller Einverständnis zu handeln, wenn ich den Antrag stelle, die Mitglieder des Grossen Rates möchten zum Zeichen der Dankbarkeit und Anerkennung gegenüber dem verstorbenen Obrichter Teuscher sich von den Sitzen erheben.

Präsident. Ich nehme an, dass auch die Opposition sich diesem Antrag nicht widersetzt, und ersuche deshalb den Rat, sich zu Ehren des Herrn Teuscher sel. von den Sitzen zu erheben. (Geschicht.)

Damit erkläre ich Schluss der Session und wünsche Ihnen gute Heimreise.

—————
Schluss der Sitzung und der Session um 5¹/₄ Uhr.
—————

Der Redakteur:
Zimmermann.



