

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Band: - (1881)

Rubrik: Ausserordentliche Einberufung des Grossen Rathes : März

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. 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. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

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. [Voir Informations légales.](#)

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. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 13.10.2024

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

Tagblatt

des

Grossen Rathes des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Grossen Rathes.

Interlaken, den 2. März 1881.

Herr Grossrath,

Der Unterzeichnete hat im Einverständniss mit dem Regierungsrathe beschlossen, zur Behandlung der Frage 1) der Uebernahme einer staatlichen Zinsgarantie für die projektirte Anleihenkonversion der Bernischen Jurabahnengesellschaft, 2) der Genehmigung des mit der nämlichen Gesellschaft abgeschlossenen Vertrags betreffend die pachtweise Uebernahme des Betriebs der Bern-Luzernbahn durch die Jurabahnengesellschaft, — den Grossen Rath auf Freitag den 11. dies zu einer ausserordentlichen Sitzung einzuberufen.

Ausser der erwähnten Frage werden nur noch unvorhergesehene Gegenstände, allfällige Wahl von Kommissionen zur Behandlung kommen.

Sie werden demnach eingeladen, sich an dem genannten Tage des Vormittags um 10 Uhr im gewohnten Sitzungslokale auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

Mit Hochschätzung!

Der Grossrathspräsident

Michel.

P. S. Die Einladung geschieht bei Eiden.

Sitzung des Grossen Rathes.

Freitag den 11. März 1881.

Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten *Michel.*

Nach dem *Namensaufrufe* sind 210 Mitglieder anwesend; abwesend sind 42, wovon *mit* Entschuldigung: die Herren Aellig, Burren in Köniz, v. Erlach, Flückiger, Geiser, v. Grünigen Joh. Gottlieb in Saanen, Haslebacher, Hennemann, Hofer in Diesbach, Imer, Iseli, Karrer, Klaye, Kohler in Pruntrut, Lehmann in Biel, Meister, Michel in Ringgenberg, Müller in Tramlingen, Schwab, v. Sinner Eduard in Bern, Sommer, Zeller, Zumsteg; *ohne* Entschuldigung: die Herren Bangerter in Langenthal, Brand in Vielbringen, Burren in Bümpliz, Fleury, Fueter, v. Grünigen Gabriel in Saanen, Haldi, Jobip, Keller, Linder, Marchand, Rolli, Stämpfli in Zäziwyl, Stämpfli in Boll, Thönen in Frutigen, Trachsel in Niederbütschel, Ueltschi, Witz, Zumwald.

Präsident. Es liegen zwei Verhandlungsgegenstände von eminenter Wichtigkeit für den Kanton Bern vor. Einer derselben muss der Volksabstimmung unterbreitet werden und vor Ende April erledigt sein. Es ist daher absolut nothwendig geworden, den Grossen Rath ausserordentlich einzuberufen. Wie Ihnen bereits im Einladungsschreiben mitgetheilt worden ist, werden neben diesen Hauptgegenständen nur einige ganz untergeordnete Vorlagen behandelt werden. Die Session, die ich hiemit für eröffnet erkläre, wird daher voraussichtlich eine sehr kurze sein.

An Platz des abwesenden Herrn Geiser fungirt als Stimmzähler Herr *Thormann*, jun.

Tagesordnung:

Vortrag über die seit der letzten Session stattgefundenen Ersatzwahlen in den Grossen Rath.

Laut diesem Vortrage sind gewählt worden:

1) im Wahlkreise *Langnau* an Platz des verstorbenen Herrn Oberli:

Herr Johann *Gfeller*, Müller in Schangnau;

2) im Wahlkreise *Pruntrut* an Platz des fortgezogenen Herrn Patrix:

Herr Joseph *Choquard*, Negotiant in Pruntrut.

Gegen diese Wahlverhandlungen sind keine Beschwerden eingelangt, und da auch sonst keine Unregelmässigkeiten vorliegen, so werden dieselben genehmigt.

Hierauf leisten die Herren *Gfeller* und *Choquard* den verfassungsmässigen Eid.

Herr Oberst *Kuhn* sucht um Entlassung von der Stelle eines Waffenchefs der Artillerie nach.

Das betreffende Schreiben vom 5. März 1881 geht zur Untersuchung und Berichterstattung an den Regierungsrath.

Bericht und Anträge in Sachen der Konversion der Jurabahnanleihen und der dafür auszusprechenden Staatsgarantie, sowie der Verpachtung der Staatsbahn.

(Siehe Nr. 4 der Beilagen zum Tagblatt von 1881.)

Präsident. Es ist mir der Wunsch geäussert worden, es möchten die beiden Gegenstände zusammen und in globo behandelt werden. Dieselben stehen allerdings in solchem Zusammenhange, dass sie fast unmöglich getrennt werden können. Immerhin würde dann über die Anträge getrennt abgestimmt werden.

Der Grosse Rath erklärt sich damit einverstanden.

Scheurer, Finanzdirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Es handelt sich heute wieder einmal um eine wichtige Eisenbahnangelegenheit, glücklicherweise aber nicht um eine solche, bei welcher der Kanton Bern neue grosse Subventionen zu erkennen oder ein neues Anleihen zu Eisenbahnzwecken aufzunehmen hat, sondern um solche Beschlüsse, die dazu dienen sollen, die für Eisenbahnen bereits gebrachten Opfer nutzbar zu machen. Die Mitglieder des Grossen Rathes werden die betreffenden Aktenstücke nebst zudienendem Berichte erhalten und sich daraus überzeugt haben, dass es sich nicht um neue eigentliche Opfer von Seite des Kantons Bern handelt, sondern darum, eine Frucht einzuheimsen, welche nun auf dem Boden unserer Eisenbahnbestrebungen, die wir seit Jahren gemacht haben, reif geworden ist.

Mit Rücksicht auf diese Vorlagen, welche Sie in den Händen haben, brauche ich in der Sache nicht so weitläufig zu sein, wie dies unter andern Umständen nöthig gewesen wäre, wenn die Sache einer Versammlung, die noch gar keine Kenntniss davon hat, hätte vorgetragen werden müssen. Ich will mich daher auf dasjenige beschränken, von dem ich glaube, dass es dem Grossen Rath absolut vorgetragen werden müsse.

Es handelt sich vor Allem um den Anleihevertrag, der zwischen der Jurabahndirektion und einem Bankconsortium abgeschlossen worden ist, wonach dieses letztere sich verpflichtet, der Jurabahn zur Konversion ihrer Obligationsschuld 28 $\frac{1}{4}$ Millionen zu liefern. Gemäss einer Bestimmung dieses Anleihevertrages verpflichtet sich der Kanton Bern, für dieses neue Anleihen Bürge zu sein, und zwar unter Verzichtleistung auf die Rechtwohlthat des Aufschubs in Satz. 921 des bernischen Civilgesetzbuches. Nach dieser Satzung kann der Bürge, wenn er vom Gläubiger belangt wird, verlangen, dass die weitem Vorkehren eingestellt werden, bis er seinerseits den Schuldner betrieben hat. Es hätte also, wenn der Schuldner nicht mehr zahlen könnte, der Kanton Bern Kapital und Zins ohne weitem Aufschub zu befriedigen.

Im Weitem und damit in Verbindung stehend, handelt es sich um die Verpachtung der Bern-Luzernbahn an die Jurabahn.

Was nun vor Allem den Anleihevertrag betrifft, so ist es nothwendig, einen geschichtlichen Rückblick auf die Verhandlungen, wie sie sich gestaltet haben,

zu werfen und namentlich die gegenwärtigen Anleiensverhältnisse der Jurabahnen zu untersuchen.

Die Jurabahnen haben auf ihren Bau und ihre Ausrüstung, sowie auf die Erwerbung bereits erstellter Linien rund Fr. 68,050,000 verwendet. Davon sind rund 33 Millionen in Obligationen aufgebracht, d. h. in Anleihen, die mit hypothekarischer Versicherung auf den einzelnen Linien des Jurabahnnetzes lasten. Aus was die 33 Millionen bestehen, werden Sie aus den Berichten, die Ihnen zugesandt worden sind, entnommen haben, und ich will daher die einzelnen Anleihen nicht aufzählen. Von denselben sind fünf zu 5% verzinslich, weil sie zu einer Zeit aufgenommen wurden, wo der Zinsfuss höher stand als jetzt und die Jurabahnen noch nicht den Kredit genossen, den sie gegenwärtig haben. Das sechste Anleihen von Fr. 1,800,000 ist nur zu 4% verzinslich.

Von diesen sechs Anleihen sind vier im Laufe des gegenwärtigen Jahres aufkündbar und rückzahlbar, während die beiden andern erst 1885 verfallen. Für diese letztern wird daher erst im Jahre 1885 die Konversion eintreten können, indessen wird dem Grossen Rath vorgeschlagen, es sei die Bürgschaft auf sämtliche 33 Millionen auszudehnen, damit man 1885, wenn man die Konversion zu günstigen Bedingungen machen zu können glaubt, sie ohne fernere Verhandlung im Grossen Rath und ohne Volksabstimmung vornehmen kann. Vorläufig aber handelt es sich, wie gesagt, blos um Fr. 28,250,000.

Es liegt auf der Hand, dass die Jurabahnen sich mit der Frage befassen mussten, ob bei den gegenwärtigen günstigen Geldverhältnissen, bei dem gegenwärtigen niedrigen Zinsfusse es nicht am Platze sei, diese Anleihen in ein solches zu niedrigerem Zins zu verwandeln. Die Jurabahnen haben diesen Fall der Konversion schon vor längerer Zeit in Aussicht genommen und mit der Finanzdirektion und der Regierung darüber verhandelt, da der Kanton Bern bei der ganzen Angelegenheit so stark betheilt ist, dass es allerdings am Orte war, sich mit der Vertretung der Staatsinteressen vorher in's Einvernehmen zu setzen.

Dass die Konversion an die Hand genommen werden solle, darüber war, als die Frage ange-regt wurde, jedermann von vorneherein im Klaren. Es fragte sich nur, ob ein Anleihen zu 4 oder ein solches zu 4½% aufgenommen werden solle. Dass die Jurabahnen von sich aus, ohne Staatsgarantie, eine Anleienskonsversion zu annehmbaren Bedingungen und zu einem Zins von 4½% machen können, darüber konnte kein Zweifel obwalten. Das aber war sicher, dass es den Jurabahnen nicht möglich sein werde, eine Konversion zu 4% zu so günstigen Bedingungen zu machen, wie sie vor einiger Zeit der Staat gemacht hat. Man hat in jüngerer Zeit die Erfahrung gemacht, dass Eisenbahngesellschaften, die in ähnlichen Verhältnissen sind wie die Jurabahnen, zu 4% Zins nicht sehr günstig konvertiren können, sondern nur mit einem Kurse von 92 oder 93%.

Dagegen war vorauszusehen, dass eine 4% Konversion zu sehr annehmbaren Bedingungen stattfinden könne, wenn der Kanton Bern die Garantie dafür übernehme. So wie die Sachen jetzt liegen, wo der eigentliche direkte finanzielle Gewinn der Operation

dem Staate in der Form des Pachtzinses für die Staatsbahn zu gut kommt, mussten die Jurabahnen von ihrem Standpunkte aus nicht absolut auf eine Konversion zu 4% dringen. Wenn eine solche in das Auge gefasst wurde, so geschah es lediglich der Staatsinteressen wegen, und diese waren es, welche die Finanzdirektion bewogen, auf die erste Anregung hin sofort zu erklären, es solle der Staat zur Erzielung einer billigen Konversion die Garantie übernehmen.

Es war dies nämlich eine Frage, welche der Regierung und speziell der Finanzdirektion nicht über Nacht gekommen war. Auch sie, die auf die Warte gestellt worden ist, um überall nach Ersparnissen auszuschaun und neue Finanzquellen zu schaffen, wusste, dass die Jurabahn-anleihen grösstentheils zu 5% verzinslich seien, und sie hatte schon vor einigen Monaten, als die Konversion der Staatsanleihen gemacht wurde, bedauert, dass nicht der Moment auch da sei, die Konversion der Anleihen der Jurabahn damit zu verbinden. Es war also diese Frage der Finanzdirektion nicht neu, und sie war daher sofort darüber im Klaren, ob die Staatsgarantie ausgesprochen werden solle oder nicht.

Für eine Konversion zu 4% sprechen verschiedene Gründe. Vor Allem macht der Zinsgewinn eine bedeutende Summe aus. Sodann hat man sich darüber informirt und in's Klare gesetzt, dass ein 4½% Anleihen durch die Jurabahnen verhältnissmässig nicht zu so günstigen Bedingungen gemacht werden könne, wie ein 4% Anleihen mit Staatsgarantie. Man hat angenommen, es werde möglich sein, letzteres zum Kurse von 96% zu machen, welcher Kurs bekanntlich auch für das Staatsanleihen zur Anwendung gelangte. Man wusste aber auch, dass es nicht möglich sein werde, ein 4½% Anleihen zum Kurse von 100 machen zu können, aus Gründen, welche schon früher bei Anlass der Behandlung des Staatsanleihe ns hier erörtert worden sind. Ein 4½%iger Titel ist mehr als 100 oder wenigstens 100 werth gegenüber einem 4%igen zum Kurse von 96. Man konnte sich klar machen, dass höchst wahrscheinlich der Kurs von 98 das äusserste sein werde, was man bei 4½% erreichen könne.

Der Hauptgrund, warum nicht ein höherer Kurs erzielt werden kann, besteht darin, dass eine solche grossartige Finanzoperation nicht von der betreffenden Gesellschaft, also im vorliegenden Falle von der Jurabahn-gesellschaft allein gemacht werden kann, sondern dass sie sich des Hülfsmittels der Geldinstitute bedienen muss, und zwar nicht nur der bernischen, sondern auch ausserkantonaler, ja sogar ausserschweizerischer. Diese Institute machen aber die Operation nicht um des Kaisers Bart oder um unserer schönen Augen willen, sondern sie wollen auch etwas dabei verdienen, und dieser Verdienst ist ihnen um so mehr zu gönnen, als sie bei der ganzen Operation doch auch ein beträchtliches Risiko übernehmen. Diesen Gewinn können sie aber nicht machen, wenn sie nicht die sogenannte marge, d. h. einen Kurs unter pari haben. Die Bankinstitute wollen von einem Kurse al pari nichts wissen, und daher hat man ein Anleihen zu 4% in das Auge gefasst.

Ein weiterer Grund ist der, dass ein Anleihen zu

4½ und ein solches zu 4% genau gleich viel Kosten zur Folge haben. Diese Kosten sind aber nicht unbedeutend, wie ich noch Gelegenheit haben werde mitzutheilen.

Sowohl die Regierung als die Jurabahndirektion sind also zu dem Schlusse gekommen, es solle ein 4% Anleihen mit Staatsgarantie in's Auge gefasst werden, und auf dieser Basis ist die Jurabahndirektion mit bernischen Geldinstituten, der Kantonalbank und der Eidgenössischen Bank, in Unterhandlung getreten. Diese haben sich mit dem Bankverein von Basel in Verbindung gesetzt, und von diesem Konsortium ist der Anleihevertrag abgeschlossen worden, der Ihnen heute vorliegt.

Der Kurs ist auf 96 festgesetzt, wie bei dem Staatsanleihen. Ein billigerer Kurs war nicht erhältlich, sondern es ist derselbe das Maximum dessen, was erzielt werden konnte. Im Uebrigen sind die Bedingungen des Anleihevertrages in den allermeisten Punkten mit denjenigen im Anleihevertrage, den der Staat vor einiger Zeit eingegangen ist, und der übrigens hier als Vorlage diente, so übereinstimmend, dass ich es nicht für nöthig halte, auf alle einzelnen Bestimmungen näher einzutreten.

Einzelne geringe Unterschiede sind folgende: Während der Kanton Bern seiner Zeit sämmtliche auf die Konversion bezügliche Druck- und Publikationskosten übernahm, ist nun hier eine Pauschalsumme von Fr. 35,000 festgesetzt, welche die Jurabahnen zu zahlen haben. Ein weiterer Unterschied ist der, dass bei anticipirten Zahlungen, welche von den Banken gemacht werden, die daherigen Gelder der Schuldnerin in Contocorrent zu 2½% verzinst werden, während dieser Zinsfuß beim Staatsanleihen 2% betrug. Ferner ist für Einlösung der Zinscoupons den Banken eine Provision von ⅓% stipulirt, während der Staatsvertrag ¼% festsetzt. Diese beiden Unterschiede heben einander in ihrem finanziellen Resultate so ziemlich auf.

Eine neue Bestimmung ist natürlich die des § 11, dass die Jurabahnen sich zu gewissen Sicherheitsleistungen verpflichten müssen. Vor Allem müssen sie auf ihrem Netze eine Hypothek errichten und sodann die Staatsgarantie beibringen, welche in Demjenigen besteht, was ich bereits auseinander gesetzt habe.

In § 14 des Vertrages wird bestimmt, dass die Offerte des Bankkonsortiums dahinfällt, wenn bis 8 Tage vor der Volksabstimmung ein Krieg in Europa ausbricht, oder wenn die 3% französische Rente unter 75% oder die bernischen 4% Titel von 1880 unter 97 fallen würden. Es ist begreiflich, dass die Banken nicht auf alle Zeiten an die Offerte sich gebunden erklären können, die sie unter den gegenwärtigen Geld- und Zinsverhältnissen gemacht haben. Es ist zwar nicht wahrscheinlich, dass die erwähnten Ereignisse eintreten, immerhin hat aber der Kanton Bern Grund, seinerseits die Angelegenheit möglichst zu beschleunigen, und deshalb ist denn auch der Grosse Rath in dieser kurzen Frist einberufen worden.

Im Uebrigen haben wir den Vertrag nicht zu diskutieren. Er ist abgeschlossen worden zwischen den Jurabahnen und dem Bankkonsortium. Direkt berührt uns nur die Bestimmung in § 11 betreffend die Staatsgarantie. Indessen haben wir natürlich auch zu unter-

suchen, ob die übrigen Vertragsbestimmungen günstig sind. Dass dies der Fall ist, glaube ich bereits nachgewiesen zu haben.

Es fragt sich nun vor Allem, welchen finanziellen Vortheil uns die Konversion, wie sie im Vertrage in Aussicht genommen ist, bietet. Man braucht sich da nicht in Suppositionen zu ergehen und Berechnungen aufzustellen, welche angezweifelt werden können, sondern es ist der finanzielle Vortheil dieser Operation leicht und sicher zu berechnen.

Das Anleihen beträgt Fr. 28,250,000. Der zukünftige Zins wird 1% niedriger sein als der bisherige. Es ergibt sich daher ein Zinsgewinn von Fr. 282,500, da aber der Kurs nicht pari, sondern 96 ist, erhalten wir einen Kursverlust von 4% oder von Fr. 1,130,000.

Ausserdem wird das Anleihen verschiedene Kosten zur Folge haben. Vor Allem müssen laut den frühern Anleiheverträgen die Jurabahnen für Rückzahlung der jetzigen Anleihen eine Rückzahlungsprämie von

Fr. 80,000

ausrichten. Dieser Posten wird hier in Rechnung gebracht, obwohl er eigentlich nicht der Konversion zur Last fällt, da er auch später hätte bezahlt werden müssen.

Die Druck- und Publikationskosten belaufen sich auf die bereits genannte Summe von

Fr. 35,000

Für Anfertigung der neuen Titel wird eine Ausgabe von

» 12,000

in Aussicht genommen. Die Stempelgebühren betragen

» 33,000

welche Summe jedoch in die Staatskasse fällt. Die Pfandrechtslöschungs- und Einschreibungskosten beim Bunde steigen auf eine Summe, welche beweist, dass der

» 13,000

Bund in solchen Dingen nicht billig arbeitet, sondern für Löschungen und Einschreibungen mehr verlangt, als wir nach unserm so hart angefochtenen Tarif der Amtschreibereien. Im Weitern ergibt sich ein Zinsverlust für diejenigen Summen, welche die Unterzeichner des Anleihevertrages sofort einzahlen, und wofür sie

sobald als möglich den Zins beziehen, der hier 4% beträgt, während die Banken den Jurabahnen dafür nur 2½% vergüten. Dieser Zinsverlust muss auf Fr. 100,000 berechnet werden. Es ist nämlich voraus-

zusehen, dass nicht sehr viele der bisherigen Obligationsinhaber neue Titel gegen ihre alten eintauschen werden, wobei kein Geld gegeben und genommen würde. Es wird vielmehr ein grosser Theil des Anleihevertrages von den Banken in baarem Geld beschafft werden müssen. Es ist dies aus dem Grund vorauszusehen, weil die 4% Titel nun doch in ziemlicher Menge auf dem Markte und nicht mit sehr grosser Vorliebe gesucht sind, und namentlich weil die Jurabahngläubiger sich diesen Sprung von 5 zu 4% nicht gerne gefallen lassen und ihren Un-

willen dadurch an den Tag legen wer-

Uebertrag Fr. 173,000

Uebertrag Fr. 173,000

den, dass sie sagen werden: Wir wollen von diesen neuen Titeln nichts. Es wird also ein ganz bedeutender Theil der 28 Millionen wirklich einbezahlt werden und eine Zeit lang da liegen und den Jurabahnen zu 4% angerechnet werden bei einer Vergütung von bloß 2 1/2%.

Rechnen wir alle die Summen zusammen und nehmen wir an, der Zinsverlust betrage rund » 109,000

so erhalten wir eine Ausgabe von . . Fr. 282,000

was gerade 1% des gesammten Anleihens ausmacht. Zählen wir dazu für Kursverlust die vorhin erwähnte Summe von » 1,130,000

so ergibt sich ein Betrag von . . . Fr. 1,412,000

Nehmen wir hievon den jährlichen Zins zu 4% mit Fr. 56,500

und ziehen wir denselben vom Zinsgewinn von » 282,500

der aus der Konversion resultirt, ab, so verbleibt ein Reingewinn von . . Fr. 226,000

die nämliche Summe, die Sie auch bereits im Pachtvertrage gefunden haben.

Der Verlust von Fr. 1,412,000 muss natürlich gedeckt werden, damit die Jurabahnen die vollen 28 1/4 Millionen erhalten. Sie gedenken, die Deckung in der Weise vorzunehmen, dass sie einen Theil derjenigen Aktien, die noch nicht ausgegeben sind, wirklich ausgeben, und dass sie während der nächsten 4—5 Jahre alljährlich eine Summe für die Amortisation dieses Postens aus dem Betrieb verwenden. Auch der Kanton Bern, der ebenfalls einen Kursverlust gemacht hat, tilgt die Differenz in ähnlicher Weise, indem er zu ihrer Amortisation alljährlich eine Summe auf das Budget nimmt.

Mit der Anleihenskonversion in Verbindung steht die Verpachtung der Bern-Luzernbahn. Ueber diese Bahn und ihre Rendite kann dermalen nicht viel Gutes gesagt werden. Die Bahn wurde genau heute vor 4 Jahren, am 11. März 1877, mit 10 Millionen angekauft, und da man bereits früher fast 10 Millionen in dieselbe gesteckt hatte, liegt sie uns heute nahezu mit 20 Millionen an. Sie wird bekanntlich bereits seit 1. Februar 1877 von den Jurabahnen betrieben. Der Vertrag mit denselben geht dahin, dass sie per Kilometer eine Entschädigung von Fr. 6000 und ferner eine besondere Entschädigung für Extrazüge erhalten. Alles, was auf die Bahn verwendet werden muss, Vollendungs- und Unterhaltungsarbeiten u. s. w., muss vom Staat als Eigenthümer derselben bestritten werden. Das bisherige Ergebniss ist nun, dass die Bahn in den letzten Jahren sehr wenig rentirte, nämlich 1878 Fr. 52,859. 35 und 1879 Fr. 66,495. 06, welch' letzterer Ertrag sich aber auf circa Fr. 37,000 reduziert, da erhebliche Summen auf Vollendungsbauten verwendet werden mussten.

Diese Rendite leistet nur einen geringen Beitrag an die Verzinsungskosten. Wenn man nur das Anleihen von 10 Millionen von 1877 in Betracht zieht, so erheischt die Verzinsung eine Summe von Fr. 450,000, an welche der Ertrag der Bahn nur einen verschwindenden Beitrag liefert. Es lastet daher die Bahn sehr

schwer auf dem bernischen Budget. Fatal ist, dass man nicht die bestimmte Hoffnung haben kann, es werden sich die Verhältnisse der Bern-Luzernbahn in nächster Zeit verbessern, weil, wie Sie aus den Vorlagen entnommen haben werden, laut einem Bericht des Oberingenieurs der Jurabahnen, der Oberbau der Bahn in den nächsten 10 Jahren erneuert werden muss. Natürlich wird diese Erneuerung nicht in einem Jahre, sondern successive stattfinden, immerhin aber jährlich durchschnittlich eine Summe von circa Fr. 75,000 erfordern.

Wir riskiren daher nicht nur, dasjenige zu verlieren, was bis dahin die Bahn über die Betriebskosten hinaus abgetragen hat, sondern wir müssen befürchten, es werde sich ein nicht unerhebliches Betriebsdefizit ergeben, es wäre denn, dass die Rendite der Bahn bedeutend zunehmen würde. Dafür ist aber wenig Aussicht vorhanden. Die ersten Monate von 1881 sind noch schlechter als diejenigen des vorigen Jahres, und man kann als sicher annehmen, dass die Vollendung der Burgdorf-Langnaubahn der Bern-Luzernbahn keine grössere Frequenz zuführen, sondern ihr eher schaden werde.

Die einzige Hoffnung kann man auf die in nicht allzuferner Zeit zu erwartende Eröffnung der Gotthardbahn setzen. Welchen Einfluss aber diese Eröffnung haben werde, namentlich so lange kein direkter Anschluss besteht, darüber gehen die Ansichten auseinander, und man kann in dieser Beziehung keine Hoffnung aussprechen, die sich in bestimmte Zahlen kleiden lässt. Ich für meine Person, der ich bekanntlich schon früher in Sachen pessimistisch rechnete, bin in den letzten Jahren nicht belehrt worden, sondern bin noch immer der Ansicht, dass auch nach Eröffnung der Gotthardbahn die Bern-Luzernbahn nicht viel mehr als die Betriebskosten abwerfen werde.

Angesichts dieser Situation, wo in sicherer Aussicht steht, dass das Wenige, was die Bahn bisher abgeworfen hat, verloren gehen, ja sich vielleicht in einen Zuschuss zum Betriebe verwandeln werde, war es Pflicht der Behörden, sich darüber klar zu werden, ob nicht Mittel vorhanden seien, um die schwache Rendite in eine bessere zu verwandeln und Betriebsdefizite zu vermeiden.

Um diesen Zweck zu erreichen, könnten verschiedene Mittel genannt und vielleicht versucht werden. So könnte man sagen, der gegenwärtige Betriebsvertrag zwischen den Jurabahnen und dem Kanton Bern sei allzu ungünstig für den letztern und zu günstig für die erstern. Die Jurabahnen bestreiten dies des entschiedensten und belegen ihre Behauptung mit Zahlen.

Man könnte ferner sagen, die Jurabahnen sollen ohne Verbindung mit der Anleihenskonversion die Bahn pachten. Der Kanton Bern könnte allerdings vermöge seiner Macht in der Aktionärversammlung dies beschliessen. Allein der Staat würde natürlich von seiner Macht in diesem Sinne nur dann Gebrauch machen, wenn wirklich ein solcher Zins von den Jurabahnen gezahlt werden könnte. Es wäre eine verfehlte Politik, wenn man den Jurabahnen, die in der Entwicklung und zwar in einer günstigen Entwicklung begriffen sind, dieses Bleigewicht eines hohen Pachtzinses anhängen würde.

Ein weiteres Mittel wäre das, dass man die Jurabahnen zwingen würde, die Bern-Luzernbahn zu kaufen. Auch das wäre ein falsches Mittel; denn auf den heutigen Tag kann der Werth der Bahn gar nicht berechnet werden. Man wird nicht zugeben, dass sie nur so viel werth sei, als sie rentirt. Man wird sie aber auch nicht um die 20 Millionen, die sie kostete, den Jurabahnen octroyiren wollen. Man würde auch nicht anders als auf's Gerathwohl die Bahn für diejenigen 10 Millionen hingeben können, welche sie 1877 gekostet hat. Die 10 Millionen verzinsen sich nicht. Zudem müsste man, sobald man nicht mehr im Besitze der Bahn wäre, alle daherigen Aktiven in den Büchern streichen. Wir behandeln noch die vollen 20 Millionen als Staatsvermögen, allein von dem Momente an, wo die Bahn verkauft wird, ist Alles, was über den Erlös hinausgeht, verlorenes Geld. Faktisch käme zwar die Sache vielleicht auf das Gleiche hinaus, indessen muss doch diesfalls ein Bedenken ausgesprochen werden. Wenn nämlich einmal die Uebernahme sämmtlicher Bahnen in der Schweiz durch den Bund stattfindet, so würden wir nicht mehr sagen können, es habe die Bahn 20 Millionen gekostet, sondern es würde nur der Betrag angenommen werden, den die Jurabahnen wirklich dafür gezahlt haben. Wir müssen uns aber hüten, die Entwicklung der Jurabahnen, welche eine so wichtige Rolle in unserm Kanton spielen, dadurch zu hemmen, dass man sie mit der Bern-Luzernbahn belastet.

Ich glaube daher, es müsse der Verkauf auf das entschiedenste von der Hand gewiesen werden. Es kann einmal der Zeitpunkt kommen, wo man eine derartige Transaktion machen kann, allein jetzt ist der Moment dazu nicht da, und es bleibt uns nichts übrig, als die Bahn zu verpachten.

Da kam es uns natürlich sehr gelegen, als die Jurabahnen uns die Offerte machten, die Bahn zu Bedingungen zu pachten, welche viermal günstiger sind, als dasjenige, was wir bisher aus der Bahn gezogen haben, nämlich zu einem Pachtzins, welcher der Summe gleichkommt, die durch die Anleihekonversion gewonnen wird. Diese Offerte ist daher von der Regierung günstig aufgenommen worden.

Ich will auch, bevor ich auf die einzelnen Bestimmungen des Pachtvertrages eintrete, mittheilen, dass derselbe nicht etwa das Resultat langen Marktes zwischen der Finanzdirektion und der Direktion der Jurabahnen war, wobei man einander möglichst viel abzumarkten und einander zu überlisten suchte. Darauf ist Niemand ausgegangen, sondern der Vertrag, wie er vorliegt, ist das Resultat einer freiwilligen Offerte der Jurabahnen, die nur in ganz wenigen und untergeordneten Punkten abgeändert worden ist.

Der Hauptartikel dieses Vertrages ist der Art. 8, worin die Jurabahnen für die Bern-Luzernbahn einen jährlichen Pachtzins von Fr. 226,000 für die ersten fünf Jahre und von Fr. 250,000 für die spätern Jahre zusichern. Der Unterschied, der zwischen den ersten fünf und den spätern Jahren gemacht wird, rechtfertigt sich folgendermassen. Bekanntlich müssen die Jurabahnen in den ersten Jahren den Kursverlust und die durch die Konversion entstehenden Kosten tilgen, eine Summe, die wie ich früher nachgewiesen habe, sich auf Fr. 1,412,000 beläuft. Die Mittel dazu

müssen zum grossen Theil aus den Betriebseinnahmen genommen werden. Unterdessen kann als Pachtzins nicht mehr bezahlt werden, als was wirklich aus der Konversion resultirt. Hat dann die Amortisation stattgefunden, wird der Pachtzins auf Fr. 250,000 ansteigen, welche Summe wieder dem Gewinn aus der Konversion entspricht, wenn man den Kurs- und Kostenverlust nicht in Anschlag bringt.

Für den Fall aber, dass die Rendite der Bern-Luzernbahn im Verlauf der 10 Jahre durch Eröffnung der Gotthardbahn oder durch andere Verumstände sich verbessern sollte, wollen die Jurabahnen den daherigen Vortheil nicht in ihre Tasche stecken. Sie anerbieten sich vielmehr, sobald der jährliche Bruttoertrag der Bahn Fr. 12,000 per Kilometer übersteige, den Mehrbetrag in der Weise mit dem Kanton zu theilen, dass dieser 70 % davon beziehen würde, während die übrigen 30 % den Jurabahnen zur Deckung der natürlich grösser werdenden Betriebskosten zufallen würden. Es muss dieses Theilungsverhältniss für den Staat als durchaus annehmbar und billig bezeichnet werden.

Würde wirklich das Ereigniss eintreten, dass die Bern-Luzernbahn im Verlauf der nächsten zehn Jahre besser rentirt, so könnte für den Staat eine grosse Mehreinnahme entstehen. Angenommen, der Bruttoertrag würde von Fr. 11,500, wie er im Jahre 1880 betrug, auf Fr. 15,000 per Kilometer ansteigen, was noch immer eine niedrige Summe ist, so würde dies einen Mehrertrag von Fr. 200,000 ergeben, so dass wir statt Fr. 250,000 einen Zins von Fr. 450,000 beziehen würden. Ueberhaupt würden je Fr. 1000 Mehrertrag per Kilometer für den Staat eine Mehreinnahme von circa Fr. 66,000 ausmachen.

Die Interessen des Kantons Bern sind aber auch noch in anderer Weise geschützt. § 10 des Vertrags sieht nämlich vor, dass derselbe während seiner zehnjährigen Dauer von den Jurabahnen nicht gekündigt werden dürfe, dass dagegen der Staat das Recht besitze, ihn schon nach fünf Jahren zu kündigen. Wenn sich also die Verhältnisse so gestalten, dass der Kanton Bern es in seinem Interesse glaubt, den Vertrag aufzuheben, so kann er dies nach 5 Jahren und von da hinweg alle Jahre thun.

Was die übrigen Vertragsbestimmungen betrifft, so ist in § 1 vorgesehen, dass der Vertrag seinen Anfang am 1. Januar 1882 nehme, und dass eine besondere Uebergabe der Bahn nebst Zubehör nicht stattzufinden habe, sondern angenommen werde, es sei dieselbe erfolgt. Auch anerkennt die Jurabahnverwaltung, dass sich die Bahn in gutem, betriebsfähigem Zustande befinde. Es ist dies eine Vertragsbestimmung, welche für den Kanton Bern an Sicherheit und Bestimmtheit nichts zu wünschen übrig lässt.

§ 2 enthält eine Anzahl Sicherheitsbedingungen hinsichtlich des Betriebes. Die Jurabahngesellschaft verpflichtet sich darin, auf den Betrieb der Bern-Luzernbahn die nämliche Sorgfalt zu verwenden, wie auf den Betrieb ihrer eigenen Linien, den Personen- und Waarenverkehr in allen Richtungen bestens zu pflegen, auf eine stete Verbesserung der Korrespondenzen hinzuwirken und ohne Zustimmung des Regierungsrathes die Zahl der Züge nicht zu vermindern. Sie verpflichtet sich ferner, die Bahn nebst Zubehör

in fortdauernd gutem Zustande zu erhalten und sämtliche Kosten für die Oberbauerneuerung zu übernehmen. In der Verpflichtung, die Bahn fortdauernd gut zu unterhalten, ist auch die Verpflichtung enthalten, sie s. Z. in gutem Zustande zu übergeben, wie dies im erläuternden Berichte erklärt wird. Auch wird also die Last der Oberbauerneuerung vom Kanton abgewälzt.

Ferner sollen alle Entschädigungen, welche in Bezug auf den Bahnbetrieb zu bezahlen sein werden, von der Jurabahngesellschaft bezahlt werden. Sie darf im Weiteren auf der Linie Bern-Luzern keine höhern Normaltaxen und Gebühren erheben, als die dermal bestehenden. Die bestehenden Tarifiermassigungen oder Spezialtarife, welche mit andern Bahngesellschaften oder Verwaltungen vereinbart oder gegenüber Privaten eingegangen wurden, wird die Gesellschaft für ihre Dauer aufrecht erhalten.

In § 3 werden die Verträge mit der Centralbahn für die Mitbenutzung der Bahnhöfe Bern und Luzern nebst Zufahrtlinien der Jurabahngesellschaft zur Erfüllung überbunden, mit der alleinigen Einschränkung, dass sie für die baulichen Erweiterungen dieser Bahnhöfe nicht in Anspruch genommen werden soll. Insbesondere soll der zu Lasten der Bern-Luzernbahn auf circa Fr. 100,000 veranschlagte Kapitalaufwand für die Erweiterung und Erneuerung des Bahnhofes Luzern nicht von der Jurabahngesellschaft, sondern vom Staate Bern bestritten werden. Es ist klar, dass, wenn Bahnhöfe, der Körper der Bahn vergrössert wird, dafür der Eigenthümer und nicht der Pächter aufkommen muss. Wenn ein Bauer einen neuen Bau aufführt, so muss er die dahergen Kosten selbst bestreiten und kann sie nicht dem Pächter auflegen.

In § 4 wird das Verhältniss zwischen der Jurabahngesellschaft und der Emmenthalbahn auseinandergesetzt, und zwar in der Weise, dass letztere in ihren Interessen geschützt wird.

In § 5 wird erklärt, dass die Kosten der zur gehörigen Instandstellung der Bahn und Ergänzung der Betriebseinrichtungen auf den Stationen noch erforderlichen Nacharbeiten und Vollendungsbauten dem Kanton Bern als Eigenthümer der Bahn auffallen. Diese Bauten sind vom Oberingenieur der Bahn auf Fr. 80,000 devisirt. Indessen vertheilen sie sich auf die zehn Jahre und werden daher den Kanton nicht stark drücken. Dazu kommt, dass der Kanton in Folge Abtretung der Konkursmasse der Bern-Luzernbahn eine Forderung an ein belgisches Eisenwerk hat, die sich auf Fr. 55,000 beziffert. Diese Gesellschaft hat nämlich theilweise schlechte Schienen geliefert und muss dafür laut Vertrag eine Entschädigung leisten. Sie hat ihr Domizil in Bern verzeigt, und ein hiesiges Bankhaus ist Bürge. Unzweifelhaft wird ein grosser Theil der Forderung, wenn nicht die ganze, dem Kantone zugesprochen werden, und es wird diese Summe vor Allem für diese Bauten verwendet werden können, so dass die Staatskasse dadurch nicht mehr erheblich belastet werden wird.

§ 6 sieht vor, dass dem Kanton Bern erheblichere Schäden an der Bahn nebst Zubehör zur Last fallen, welche durch höhere Gewalt oder durch Krieg entstehen. Als Fälle höherer Gewalt sind u. A. die durch Ueberschwemmungen und Hochwasser verursachten

Beschädigungen der Bahn anzusehen. Es ist dies ein schwieriger Artikel, das schwerste aber wäre, wenn wirklich die Bahn durch solche Unglücksfälle betroffen werden sollte. Es liegt in der Natur der Sache, dass, wenn die Substanz des Bahnkörpers in hohem Masse geschädigt wird, dann der Eigenthümer den Schaden tragen muss. Es wird jedoch dies nur dann der Fall sein, wenn der Schaden ein erheblicher ist. Dies ist allerdings ein sehr dehnbarer Ausdruck, allein man darf nicht vergessen, dass wir es mit einem befreundeten Kontrahenten zu thun haben. Uebrigens wäre schliesslich das Bundesgericht da, um solche Fragen zu entscheiden. Ich bin aber überzeugt, dass es nicht wird in Funktion treten müssen.

Laut § 7 werden den Jurabahnen alle Einnahmen der Bern-Luzernbahn überlassen mit Ausnahme derjenigen, die aus dem Verkauf von Landparzellen ausserhalb des Bahngebietes herrühren.

In § 9 wird dem Regierungsrathe das Recht zugesichert, während der Dauer der Pacht noch zwei weitere Mitglieder in den Verwaltungsrath der Jurabahngesellschaft abzuordnen.

In § 11 werden sämtliche Streitigkeiten vor das Bundesgericht zur Entscheidung gewiesen.

§ 12 bestimmt, dass der Vertrag einerseits der Genehmigung des Grossen Rathes und andererseits derjenigen der Aktionärversammlung der Jurabahnen unterliege, und abgesehen davon erst in Kraft trete, wenn der Kanton Bern die projektierte Anleihekonzersion durch seine staatliche Garantie unterstütze. Beide Verträge stehen und fallen also zusammen. Kommt der Anleihevertrag nicht zu Stande, weil der Grosse Rath oder das Volk damit nicht einverstanden sind, so wird auch der Pachtvertrag dahinfallen, und umgekehrt hängt das Inkrafttreten des Pachtvertrages von dem Zustandekommen des Anleihevertrages ab.

Dies sind in grossen Zügen die Bestimmungen des Pachtvertrages. Man darf wohl erklären, dass sie für den Kanton Bern annehmbar sind.

Nachdem die beiden Verträge in dieser Weise von dem Berichterstatter besprochen worden sind, fragt es sich: Was ist nun in dieser Angelegenheit die Hauptsache, welches ist der Punkt, um den sich alles dreht? Es ist dies offenbar die Garantie, welche der Staat aussprechen will, und ich erlaube mir daher, darüber noch einige Worte zu verlieren.

Die Garantie besteht darin, dass der Kanton Bern sich für 33, vorläufig jedoch bloß für 28 $\frac{1}{4}$ Millionen als Bürge erklärt unter Verzichtleistung auf die Rechtswohlthat des Aufschubs. Es ist dies eine Verpflichtung, die man nicht so mir nichts dir nichts eingehen darf. Eine Bürgschaftsverpflichtung wird schon im gewöhnlichen Leben und für kleinere Beträge nicht als eine leichte Sache betrachtet, wie viel wichtiger ist sie also, wenn es sich um 33 Millionen handelt. Man muss sich daher ernstlich fragen, ob aller menschlichen Berechnung und Voraussicht nach aus dieser Bürgschaft jemals für den Kanton Bern Nachtheil entstehen könne.

Die Finanzdirektion und die Regierung sind zu dem Schlusse gekommen, dass eine Gefahr für den Staat mit dieser Bürgschaft voraussichtlich nicht verbunden sei. Vor Allem ist nicht anzunehmen, dass

die Jurabahnsgesellschaft jemals in die Situation gelangen werde, wo sie ihre Obligationen nicht mehr verzinsen und eventuell auch zurückzahlen kann, dass sie überhaupt in den Zustand der Insolvenz fällt. Die ganze Entstehung und Entwicklung der Jurabahnen ist derart, dass man eine solche Gefahr füglich als ausgeschlossen betrachten darf.

Sie wissen, eine wie schwere Geburt das gegenwärtige Jurabahnnetz gewesen ist, wie die besten Kräfte des Jura Jahre und Jahre lang unnütz an dem Zustandekommen dieser Bahn gearbeitet haben, und wie schliesslich das Werk nur dadurch gelungen und ins Leben getreten ist, dass der Grosse Rath von Bern am 2. Februar 1867 das denkwürdige Dekret erlassen hat, wonach er den Linien des sogen. Dekretnetzes eine direkte Subvention von Fr. 6,950,000 zusicherte und sich verpflichtete, dass, wenn auch die andern Linien des Netzes gebaut, und wenn dafür ein gewisser Finanzausweis geleistet werde, die Staatsbahnlinie Bern-Biel-Neuenstadt zum Kostenwerth gegen Uebergabe von Aktien eingeschossen werden solle.

Es ist möglich, dass damals, wo das Dekret erlassen wurde, nicht alle, die dazu stimmten, an das Zustandekommen des Unternehmens glaubten, sondern dass Einzelne sich mit dem Hintergedanken trugen, dass die Ausführung dieses Netzes mit einem Kostenaufwand von nahezu 70 Millionen nie möglich sein werde. Aber im grossen Ganzen dürfen wir annehmen, dass die Mehrheit zu diesem Beschlusse gestimmt hat, um wirklich dem Jura zu Eisenbahnen zu verhelfen.

Die Ausführung dieses damals vielleicht unmöglich scheinenden Werkes ist nun möglich geworden durch die grossartige Betheiligung des Kantons Bern, durch die grosse Opferwilligkeit der jurassischen Gemeinden, und ferner durch die Beihülfe von auswärtigen Eisenbahngesellschaften, die das Zustandekommen des Netzes in ihrem Interesse fanden, sowie endlich, womit diese auswärtige Betheiligung im Zusammenhange steht, durch die Veränderungen, welche unsere Grenzen nach Frankreich und Deutschland hin erfahren haben, also durch eine Anzahl glücklicher Umstände einerseits und durch die Opferwilligkeit des Staates und der Gemeinden andererseits. Auch darin hat dieses Unternehmen Glück gehabt, dass es von vornherein sowohl in administrativer, als technischer Beziehung in die fähigsten und besten Hände gerathen ist, in die es überhaupt gerathen konnte. Ich glaube, alle die Männer, welche das Unternehmen durchführen halfen, haben eben auch durch ihre persönlichen Eigenschaften bedeutend zu den Erfolgen desselben mitgewirkt.

Nun ist auf den heutigen Tag das Netz vollendet und schon lange im Betrieb und hat einen Aufschwung und eine Entwicklung genommen, wie sie Niemand erwartet hat. Die dermalige Situation der Jurabahnen kann als eine durchaus befriedigende bezeichnet werden. Sie finden diese Situation bereits in den Vorlagen erörtert, und ich will deshalb nicht alles darauf bezügliche wiederholen, sondern nur auf die Ergebnisse des Jahres 1880 aufmerksam machen, dessen Rechnungen zwar noch nicht definitiv abgeschlossen sind, aber doch schon bestimmte Zahlen aufweisen.

Der Reinertrag der Jurabahnen über die Betriebs-

kosten hinaus beträgt im Jahre 1880 Fr. 2,573,839
Davon müssen verwendet werden zur
Bezahlung der Obligationenzinse
Fr. 1,632,931

für Einlagen in den Reservefond . . .	»	204,800
zur Tilgung des Ankaufspreises des Bauplatzes für das neue Verwaltungsgebäude .	»	36,000
für die Rate zur Tilgung des letzten Konsolidationsanleihe von 3 Millionen . .	»	100,000

Zusammen . . . » 1,973,731

Es bleiben somit übrig rund . . . Fr. 600,000
Dieser Saldo soll nach den Anträgen der Verwaltung verwendet werden
Fr. 330,000

für Ausrichtung einer Aktiendividende von 1 ^o / _o ,	»	200,000
für Anschaffung von Rollmaterial, und . . .	»	70,000

zur Uebertragung auf neue Rechnung.
Es hätte schon im vorhergehenden Jahre eine Dividende ausgerichtet werden können, wenn man weniger solid und sorgfältig zu Werke gegangen wäre, d. h. wenn nicht die Behörden sowohl der Jurabahn, als des Staates gefunden hätten, es liege im Interesse der beiden, die Verhältnisse der Jurabahnen vorher möglichst zu konsolidiren. Für das Jahr 1880 will die Jurabahnverwaltung die Dividende auf 1^o/_o beschränken, und dieser Antrag wird von den Behörden sicher angenommen werden, trotzdem es möglich wäre, 2^o/_o auszurichten. Denn wenn die Anschaffungen von Rollmaterial nicht aus dem Betriebe bestritten, sondern auf die Baurechnung oder einen andern Konto gesetzt würden, und wenn man nicht Fr. 100,000 Schulden tilgen würde, so bliebe ein Ertrag übrig, der eine Dividende von 2^o/_o gestatten würde, so dass also der Kanton Bern statt Fr. 190,000 Fr. 380,000 erhielte.

Ich glaube aber, es sei ganz richtig und für die Prosperität der Bahn wesentlich, dass man vor Allem an ihrer Konsolidation fortarbeitet. Die Jurabahn ist, um auf der Höhe ihrer Aufgabe zu bleiben, genöthigt, während drei Jahren jährlich Fr. 200,000 für Anschaffung von Rollmaterial zu verwenden, weil sie von der Bern-Luzernbahn und vom Jura industriell nur wenig und abgenutztes Material bekommen hat. Diese Anschaffungen würden nun aus dem Betriebe selbst bestritten, und nicht aus einem andern Konto. Es hat Zeiten gegeben, wo gewisse schweizerische Eisenbahngesellschaften ähnliche Situationen zu dem Zwecke benutzten, 1^o/_o mehr an Dividenden auszusuchen und so ihre Verhältnisse in ein glänzendes Licht zu stellen und ihre Papiere desto gesuchter zu machen, während es sich dann später herausstellte, dass man Dividenden ausgerichtet hatte, als noch gar kein entsprechendes Vermögen vorhanden war. Dies will man hier vermeiden und nur ausrichten, was wirklich ausgerichtet werden kann, ohne die Grundlage und den guten Fortgang der Bahn zu gefährden.

Wenn nun pro 1880 die Auszahlung einer Dividende von 1 % möglich ist, so kann man, ohne Optimist zu sein und ohne schwindelhafte Rechnungen aufzustellen, die volle Zuversicht haben, dass dies auch in Zukunft so bleiben, und dass sich diese Prosperität und diese Rendite nach und nach sogar noch vermehren wird. Die Frequenz der Bahn und ihre Einnahmen sind in den letzten Jahren beständig gestiegen, während alle anderen Bahnen mehr oder weniger im Niedergange begriffen sind, und während die Einnahmen der Jurabahnen gestiegen sind, haben dagegen, was ein sehr günstiges Zeichen für ihre Verwaltung ist, ihre Betriebsausgaben immer abgenommen. Nachdem sie nun eine solche Ausdehnung erlangt hat, dass sie eines der grössten Eisenbahnunternehmen in der ganzen Schweiz repräsentirt, und ihre Einnahmen nicht nur das eine oder andere Jahr, sondern kontinuierlich und aus wohlbekanntem und fortwährenden Gründen zunehmen, darf man füglich auf eine derartige weitere Entwicklung der Bahn und ihrer Erträge hoffen.

Wir haben es also heute mit einer Gesellschaft zu thun, die gut situiert ist im Vergleich zu den Verhältnissen, in denen sie geboren war, und mit einer Bahn, deren Situation sich in Zukunft aller Wahrscheinlichkeit nach noch verbessern wird. Daher ist fast nicht anzunehmen, dass diese nämliche Bahn je in den Fall kommen wird, ihre Obligationen nicht verzinsen oder zurückzahlen zu können und ihr ganzes Aktienkapital von 35 Millionen durchstreichen zu müssen. Ich glaube deshalb füglich behaupten zu dürfen, dass nach dem bisherigen Entwicklungsgange der Bahn, nach ihrer gegenwärtigen Situation und nach ihren Aussichten in die Zukunft anzunehmen ist, es werde die Staatsgarantie für ihre hypothekarisch versicherten Anleihen zu keinen finanziellen Konsequenzen und namentlich nicht zu Schädigungen für den Staat führen.

Aber auch wenn dies nicht der Fall wäre, so glaube ich, es sei Jedermann klar, dass das gegenwärtige Verhältniss des Kantons und seiner Finanzen zur Jurabahn ein derartiges ist, dass er dereinst, wenn die Bahn das Unglück haben sollte, ihre Verpflichtungen nicht mehr erfüllen zu können, exakt in der gleichen Lage wäre, wie jetzt.

Es stecken in der Jurabahn 19 Millionen Staatsgeld. Eine Bahn nun, die eine so grosse national-ökonomische und finanzpolitische Bedeutung für den Staat hat, dass er zwei Drittel des Aktienkapitals liefert, ist ihrem Wesen nach eine Staatsbahn, wenn sie auch heute eine selbstständige Verwaltung hat, und eine Bahn von solcher Bedeutung wird der Kanton nie fallen lassen können.

Aber nicht nur das. Es stecken nicht nur diese 19 Millionen in der Bahn, sondern indirekt mehr oder weniger auch die 20 Millionen, die wir für die Bern-Luzernbahn ausgegeben haben, und namentlich die 10 Millionen, die wir vor vier Jahren für den Ankauf der Bern-Luzernbahn votirt haben. Denn warum hat man diese Schulden gemacht? Etwa deswegen, weil die Ehre des Kantons Bern im Geltstage dieser Bahn engagirt war? Man hat allerdings davon geredet; aber es waren das Phrasen, an die Niemand glaubte, und die nur zur Dekoration gehörten, wie manches Andere. Der letzte und tiefste Grund, der Grund,

der noch im letzten Moment einflussreiche Männer bewogen hat, von ihrer Opposition abzustehen, der Tausende von Bürgern in allen Landestheilen bewogen hat, für den Ankauf der Bahn zu stimmen, war der, dass man sich sagte, der Besitz der Bern-Luzernbahn sei ein absolutes Erforderniss für die Existenz und Konkurrenzfähigkeit und für die weitere Entwicklung der Jurabahnen. Das wird Niemand bestreiten können, und wenn dies wahr ist, so haben wir in den Jurabahnen nicht nur 19 Millionen stecken, sondern 10 und sogar 20 Millionen mehr, und sind also direkt und indirekt mit circa 38 Millionen, d. h. so ziemlich mit unserem gesammten Staatsvermögen dabei betheiligt.

Nun glaube ich, Bürgschaft hin, Bürgschaft her, wenn einmal schlimme Zeiten über die Jurabahn kommen sollten, so wird der Kanton diese 38 Millionen nicht einfach mit dem nassen Finger durchstreichen und zuschauen wollen, wie die Bahn in Konkurs geräth und zu einem Schleuderpreise an irgend eine andere Gesellschaft fällt, vielleicht an eine auswärtige, oder an eine solche, die die Bahn vielleicht dannzumal kauft, um sie zu tödten und sich so eine Konkurrenz vom Halse zu schaffen.

Der Kanton wird und kann dies schon aus den nächst gelegenen finanziellen Gründen nie zugeben. Er kann es nicht, so wenig als im gewöhnlichen Leben Jemand, der auf einem Heimwesen von Fr. 100,000 Werth gegenüber von hypothekarischen Vorgängen im Betrag von Fr. 50,000 einen Nachgang von Fr. 50,000 zu fordern hat, (ein Fall, wie er sich jetzt bei den vielen Konkursen in grösserem oder geringerem Masse alle Tage ereignet) seine Fr. 50,000 sofort streichen wollen. Der gewöhnliche Bürger wird vielmehr das Heimwesen kaufen, und wenn er es nicht thut, so wird er für seine Forderung darauf angewiesen werden und so freiwillig oder zwangsweise das Gut übernehmen, womit er dann natürlich auch Schuldner der vorausgegangenen Hypotheken wird, ob er sich nun dafür als Bürge verpflichtet habe, oder nicht. So ist es auch mit der Jurabahn. Wenn man sich nicht vorstellen kann, dass der Kanton selbst im allerschlimmsten Falle seine 38, oder auch nur 19 Millionen einfach streicht, so will dies mit anderen Worten sagen, dass er die Hypothekarschulden oder Obligationen übernimmt, ob er nun dafür Bürge sei, oder nicht.

Wenn also jemals für den Staat aus der Bürgschaft der Nachtheil entstehen könnte, dass die Anleihegläubiger ihm gegenüber auftreten und sagen: die Jurabahn ist nicht fähig, uns zu bezahlen; Staat, zahle du! so wird der Staat mit oder ohne Bürgschaft zahlen müssen. Die Bürgschaft ist im Grunde nichts Anderes, als eine neue Form, in die das gegenwärtige Verhältniss des Kantons zur Jurabahn gebracht wird.

Aber abgesehen von diesen finanziellen Rücksichten und Interessen, glaube ich, auch politisch sei es nicht möglich, dass der Kanton Bern jemals die Jurabahn könne fahren lassen, wenigstens so lange nicht, als der Kanton Bern existirt, wie wir ihn jetzt haben, und wie er hoffentlich noch lange existiren wird, d. h. als ein einheitliches Staatswesen, das in vielen Beziehungen als selbständiges aufrecht steht und stolz darauf ist, ein Staatswesen zu sein, und speziell der Kanton Bern zu sein. Wenn es einmal ändert, und

der Kanton Bern in dieser oder jener Form zu Grunde geht, in Gottes Namen, so wird noch manches Andere zu Grunde gehen, und auf diesen Fall können wir die heutigen Betrachtungen und Schlussnahmen nicht stützen. Aber so lange wir bleiben, was wir sind, der Kanton Bern mit seinen verschiedenen Landestheilen und mit dem Jura, den wir möglichst rasch mit den andern Kantonstheilen je länger je mehr assimiliren möchten, so lange ist es politisch nicht möglich, dass der Kanton Bern die Jurabahnen aufgibt.

Ich glaube nicht nöthig zu haben, dies weiter auszuführen, und möchte nur noch wenige Bemerkungen hierüber beifügen.

Es sind politische Motive gewesen, die den Kanton bewegen haben, so grosse Summen in die Jurabahn zu stecken, direkt durch die Subventionirung der Jurabahn und indirekt durch den Wiederankauf der Bern-Luzernbahn. Wenn man die Verhandlungen bei der Berathung des Dekrets von 1867 liest, so leuchtet dies überall durch. Ueberall hiess es, man müsse dem Jura Eisenbahnen geben, um ihn zu befriedigen und mit dem alten Kanton auf's Engste zu verbinden. Man sagte nicht, man gebe ihm 19 Millionen, damit diese 5 % Zins tragen, sondern zu einer Zeit, wo man glaubte, dass diese Millionen nie einen Centime Zins tragen und in alle Ewigkeit fonds perdus sein werden, gab man sie dem Jura, damit die Herren Jurassier daheim sagen können: nous aussi, nous sommes de Berne. Es ist dies ein Ausspruch des Berichterstatters der Eisenbahnkommission, des Herrn v. Gonzenbach, und Andere haben ähnlich geredet.

Der Kanton hat sich also hauptsächlich und fast ausschliesslich aus politischen Gründen diese Opfer auferlegt, und ich glaube, diese Opfer seien nicht umsonst gebracht worden. Wenn man auf den heutigen Tag die Verhältnisse beider Landestheile betrachtet, so ist doch die Stimmung eine wesentlich verschiedene und zwar eine günstigere, als damals, und wenn sie günstiger geworden ist, so schreibe ich es meinerseits hauptsächlich den Eisenbahnen zu. Die Subventionirung der jurassischen Eisenbahnen hat einerseits den Beweis geleistet, dass der alte Kanton mit dem neuen in ein näheres Verhältniss treten will, und andererseits dem neuen Kanton die Ueberzeugung beigebracht, dass er nicht dasjenige Polen im Kanton Bern ist, für das gewisse Leute ihn immer haben ausgeben wollen, sondern ein gleich berechtigter Landestheil.

Während man sich im Jahre 1867 und noch vorher beständig in den Haaren lag, beständig hier in diesem Saale einander vorhielt, was der Eine zu viel und der Andere zu wenig erhalten habe, beständig sich plagte, bei den Bundesbehörden Beschwerde führte und auf jede Besonderheit in den beidseitigen Verhältnissen und in der beidseitigen Gesetzgebung höchst eifersüchtig war, ist man auf den heutigen Tag soweit gelangt, dass man sich nicht mehr bekämpft und bekriegt, sondern von beiden Seiten die Nothwendigkeit anerkennt, in Beziehung auf Gesetzgebung und Administration unter einen Hut zu kommen, und dass nun sogar auch vom Jura selbst gewünscht wird, es möchten gewisse Besonderheiten, die er besitzt, aufgehoben, und er unter das gleiche Gesetz gestellt werden. In allen Fragen, in der Gesetzgebung, im Steuerwesen, im Armenwesen kann man heute mit dem Jura und

seinen Vertretern diskutieren, wie man diese Dinge neu organisiren will, ohne dass sofort ein non possumus entgegenschallt, ohne dass es sofort heisst: keine Abänderungen! wir behalten unsere sogenannten Erungenschaften.

Wenn wir nun heute wiederum den Beschluss fassen, der uns vorliegt, und wenn das Volk, woran ich nicht glaube zweifeln zu dürfen, demselben die Ratifikation gibt, und man so dem Jura gegenüber wiederum erklärt, dass man mit ihm in allen Beziehungen und in allen seinen Interessen total solidarisch ist, so wird die Stimmung noch besser werden, und man wird hoffentlich in kurzer Zeit den Moment erleben, wo zwischen dem Jura und dem alten Kanton keine andern Besonderheiten mehr existiren, als die wirklich berechtigten der Religion und der Sprache. Ich glaube, es wäre das ein grosser Fortschritt, und er sei dieses Opfer werth, wenn es überhaupt ein Opfer ist, das wir heute bringen wollen. Deshalb wiederhole ich es noch einmal: ich halte dafür, dass es dem Kanton politisch zu jeder Zeit unmöglich wäre, und dass er einen Selbstmord begehen würde, seine Hand von den Jurabahnen abzuziehen und sie dem Ruin in allen seinen Stadien zu überlassen, und ob er also heute Bürge sei oder nicht, es bleibt das Verhältniss zwischen Staat und Jurabahn das nämliche.

Wenn das nun so ist, so handelt es sich also um ein Geschäft, das beiden Parteien und wenigstens dem Kanton Bern keinen Schaden bringt, indem er in kein anderes Verhältniss zu den Jurabahnen tritt, als es bis jetzt faktisch bestanden hat. Der Gewinn aber sind die Fr. 226,000, resp. Fr. 250,000 Mehrertrag an Pachtzins der Bern-Luzernbahn und der Wegfall der Oberbauerneuerung, und es ist somit das Geschäft für den Kanton unter allen Umständen ein sehr annehmbares.

Man kann sich nun aber fragen, und diese Frage wird gewiss Jedermann auf der Zunge schweben: Wer muss dabei die Zeche zahlen? Wenn der Kanton Bern, der eine Kontrahent, so viel profitirt, so scheint die Schlussfolge die, dass der andere Kontrahent den Schaden leiden muss. Glücklicherweise ist dies aber eines der wenigen Geschäfte, wo nicht, was der Eine gewinnt, der Andere verliert, sondern wo beide Parteien profitiren, und ein Dritter, wie man im gewöhnlichen Leben sagt, Haare lassen muss.

Ich glaube dies in kurzen Zügen darthun zu können. Die Fr. 226,000 oder 250,000, die der Kanton Bern mehr bekommt, muss die Jurabahn nicht aus ihrer Tasche liefern, sondern sie werden bezahlt von dritten Personen, die wir glücklicherweise nicht kennen; sonst würden wir vielleicht noch Bedauern mit ihnen haben (Heitenkeit); nämlich von den bisherigen Obligationsgläubigern der Jurabahn, die nun in Zukunft statt 5 % nur 4 bekommen. Aus der Tasche dieser Kapitalisten nehmen wir den Mehrertrag, wir lesen ihn, wenn man es so annehmen will, am Boden auf.

Aber nicht nur braucht die Jurabahn dieses Mehr nicht zu bezahlen, sondern sie hat auch Vortheile, und zwar Vortheile ganz bedeutender Art.

Vor Allem wird ihre bereits sehr wichtige Stellung im schweizerischen Eisenbahnsystem konsoli-

dirt. Sie bekommt dadurch, dass sie den Staat im Rücken hat, in jeder Beziehung viel grösseren Kredit, und das ist ein Vortheil, den die Behörden der Jurabahn, die bekanntlich die Interessen ihrer Unternehmung sehr wohl zu erkennen und zu wahren wissen, sehr hoch anschlagen. Ferner kommt sie in ein festeres Verhältniss zur Bern-Luzernbahn. Gestützt auf einen zehnjährigen Pachtvertrag kann sie die Bahn in jeder Beziehung ganz anders ausnutzen, als es mit einem blossen Betriebsvertrag der Fall ist, wo sie in jeder Beziehung gebundene Hände hat, weil sie nicht weiss, wann er aufhört. Das alles sind für die Jurabahn sehr wichtige Faktoren, deren nähere Auseinandersetzung ich indessen dem Herrn Eisenbahndirektor überlassen will.

Nachträglich möchte ich nur noch etwas bemerken, das ich vielleicht nicht zu sagen nöthig hätte, aber vorhin vergessen habe. Zum Nachweis der politischen und finanziellen Unmöglichkeit für den Kanton, je die Jurabahnen fahren lassen zu können, ist auch noch das beizufügen, dass, wenn die Jurabahn in Konkurs gerieth, nicht nur die Eisenbahnen im Jura selbst in andere Hände fielen, sondern auch die vom Kanton Bern gebaute und mit gutem Gelde bezahlte Linie Bern-Biel-Neuenstadt. Da möchte ich wirklich fragen, ob wir ein so heruntergekommenes Geschlecht seien, dass wir jemals zulassen würden, nach Biel hinein auf französischen Schienen, oder weiss Gott wie, fahren zu müssen.

Ferner ist zu erinnern, dass in diesem Falle auch alles Dasjenige, was man in die Entlebucherbahn gesteckt hat, verloren wäre. Wir haben sie zweimal gekauft und bezahlt, und wenn wir sie nun zum dritten Male wieder fahren lassen würden, so wäre das ein Beschluss schnurstraks entgegen der bernischen Eisenbahnpolitik, die wir nun seit vielen Jahren mit den grössten Opfern durchgeführt haben. Es sind vielleicht bei dieser Eisenbahnpolitik oft auch Fehler untergelaufen, es ist vielleicht diese ganze Politik fehlerhaft; allein sie ist festgehalten worden viele Jahre hindurch und ist auf den heutigen Tag mit den Jurabahnen auf einen Fuss gekommen, der uns alle befriedigen kann. Und nun sollte irgend jemals ein derartiger schmachlicher Ausgang vorausgesehen werden? Das ist absolut nicht möglich.

Mit Rücksicht darauf und auf die vielen andern dargelegten Gründe möchte ich dem Grossen Rathe empfehlen, die beiden Anträge der Regierung zu genehmigen, d. h. in erster Linie die im Anleihevertrag zur Bedingung gemachte Staatsgarantie und Bürgschaft für die Jurabahnleihen auszusprechen, und zweitens den Pachtvertrag bezüglich der Bern-Luzernbahn zu genehmigen, Alles unter Vorbehalt der Zustimmung des Volkes.

Stockmar, directeur des chemins de fer. Après l'exposé si précis et si complet de M. le rapporteur du gouvernement, le directeur des chemins de fer pourrait se dispenser d'intervenir dans la discussion. Si, néanmoins, je prends la parole, ce n'est pas pour reproduire tous les arguments et tous les chiffres que M. le directeur des finances vient de relever, mais seulement pour répondre à quelques objections qui se sont déjà produites en dehors de cette salle et que l'on fera valoir peut-être encore aujourd'hui.

La conséquence inévitable de la garantie consiste en ce que le canton de Berne prend l'engagement de ne jamais abandonner le réseau des chemins de fer du Jura, et de ne jamais permettre qu'ils passent en d'autres mains, même dans le cas où l'Etat trouverait un bénéfice à liquider ses actions. S'il en est ainsi, s'il est bien entendu que les deux réseaux doivent rester la propriété de l'Etat, pourquoi la compagnie des chemins de fer du Jura n'achète-elle pas la ligne du Berne-Lucerne? M. Scheurer a déjà répondu en partie à cette objection. Les chemins de fer du Jura ne peuvent pas acheter cette ligne d'abord parce qu'il n'est pas possible en ce moment d'établir sa valeur exacte, ensuite parce qu'il serait injuste d'imposer à une société qui compte un grand nombre d'actionnaires privés un prix d'achat exagéré et enfin parce qu'il est nécessaire et que la loyauté commande d'attendre quel sera le rendement futur de la ligne après l'ouverture du chemin de fer du St-Gothard.

Une seconde objection consiste à dire: Il y a une contradiction entre les déclarations de la compagnie des chemins de fer du Jura sur la valeur actuelle de la ligne du Berne-Lucerne et les propositions que la compagnie soumet à l'Etat; en d'autres termes, la compagnie qui exploite le Berne-Lucerne, démontre par des chiffres que la valeur de la ligne est à-peu-près nulle et que le rendement n'augmentera pas de sitôt, d'un autre côté elle offre pour toute cette ligne un fermage annuel de fr. 226,000 pour les quatre premières années et de fr. 250,000 pour les années suivantes. Or, ou bien les calculs que vous établissez, sont faux et alors la valeur de la ligne n'est pas zéro, ou bien ils sont justes et dans ce cas la compagnie du Jura fera une mauvaise affaire. Malgré ce que ce raisonnement a de spécieux et en ne considérant la combinaison qui vous est soumise que comme une affaire, il n'est pas difficile de reconnaître que cette affaire est au contraire excellente pour les deux parties.

Pour justifier le fermage de fr. 250,000, il faut d'abord tenir compte du fait que la compagnie retire un bénéfice considérable de la conversion avec la garantie de l'Etat, non seulement par la réduction de l'intérêt des obligations, mais par la consolidation définitive de cette entreprise et sa position privilégiée vis-à-vis des autres compagnies suisses.

Ensuite je ferai remarquer que l'Etat pourrait demander au Jura-Berne une augmentation du prix de fermage assez considérable alors même que le canton ne garantirait pas la conversion. Jusqu'ici la compagnie a perçu fr. 6000 par kilomètre pour l'exploitation de la ligne, somme qui a été calculée exactement au début et qui représente bien réellement la valeur du service d'exploitation considéré isolément. Une compagnie dont le réseau ne communiquerait pas directement avec le Berne-Lucerne, n'aurait aucun bénéfice à se charger de l'exploitation à ce prix. Il en est autrement de la compagnie du Jura, dont le réseau se soude à la ligne du Berne-Lucerne, qui en est la continuation nécessaire. La compagnie du Jura réalise ainsi des économies considérables sur les frais généraux d'abord et ensuite sur les frais de traction, répartis sur 351 kilomètres au lieu de 256. En raison de ces avantages l'Etat pourrait demander immédiatement soit une réduction

du prix d'exploitation, soit un fermage correspondant à cette situation.

D'un autre côté la compagnie du Jura en afferment la ligne du Berne-Lucerne bénéficiera des avantages qui résulteront des traités de co-jouissance conclus récemment avec le Central et l'Emmenthalbahn pour les gares à Berne, Langnau et Lucerne. De sorte que, en admettant que le bénéfice actuel du Berne-Lucerne sera compensé à l'avenir par les frais de réfection, la compagnie du Jura ne retirera pas moins de l'exploitation de cette ligne des avantages directs et indirects suffisants pour justifier le prix qu'elle offre à l'Etat en retour de sa garantie.

Mais le bail sera aussi une bonne affaire pour le canton de Berne. Le prix de fermage sera quatre fois plus grand que le rendement actuel. Ensuite l'Etat n'aura pas à se charger des frais de la réfection de la voie, qui doit se faire prochainement. En outre, le contrat prévoit une majoration pour le cas où les recettes brutes annuelles du Berne-Lucerne dépasseront fr. 12,000 par kilomètre. Or, il est très-probable qu'après l'ouverture du Gothard cette majoration aura lieu.

Je ferai encore observer que sans la garantie de l'Etat les créanciers exigeraient évidemment un amortissement qui serait assez considérable pour diminuer sensiblement les dividendes à répartir entre les actionnaires, de sorte que l'Etat qui est lui-même le principal actionnaire, serait le premier à en souffrir.

En terminant, vous me permettrez, en ma qualité de Jurassien, de constater avec satisfaction que les chemins de fer du Jura, qui nous ont si longtemps divisés, constituent aujourd'hui un trait d'union entre les deux parties du canton, et d'exprimer le vœu que ce jour ouvre pour le canton de Berne une nouvelle ère de prospérité dont les chemins de fer du Jura seront un des principaux éléments.

Schmid, in Burgdorf, als Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich bin von der Staatswirthschaftskommission beauftragt, Ihnen die heutige Vorlage zur Annahme warm zu empfehlen. Nach dem so erschöpfenden und präzisen Vortrage des Herrn Finanzdirektors bin ich so ziemlich enthoben, Ihnen die Gründe dazu weit und breit auseinander zu setzen; immerhin ist es Pflicht des Berichterstatters der Kommission, die Sie für wichtigere Finanzfragen niedergesetzt haben, ihren Antrag doch noch mit einigen Worten zu motiviren.

Der erste Gedanke, der mir bei diesem Geschäfte gekommen ist, war so ziemlich der gleiche, wie ihn schon der Herr Finanzdirektor geäußert hat. Es ist der Gedanke an den gewaltigen Unterschied, der sich zeigt zwischen der heutigen Berathung und den bisherigen, wo es sich um Millionen für Eisenbahnen handelte. Wir haben bisher viele solcher Berathungen gehabt, wo es sich um auszugebende Eisenbahnmillionen handelte; heute hingegen haben wir es mit einer Bürgschaft zu thun. Allein ein guter Haushälter sieht eine Bürgschaft eher für schlimmer und gefährlicher an, als eine Baarzahlung, und es lässt sich deshalb auch hier, bevor man die Leistung übernimmt, wohl untersuchen, ob sie wirklich mit vollständiger Beruhigung übernommen werden kann.

Die heutige Vorlage unterscheidet sich aber,

trotzdem sie eine Bürgschaft ist, von den vorhergegangenen Millionendiskussionen darin, dass sie uns den ersten materiellen und direkten Gewinn von unseren Eisenbahnbestrebungen bringt. Bei all den Eisenbahnmillionen, die wir bis jetzt ausgegeben haben, hat der Grosse Rath und das Volk von Bern gewöhnlich nicht darauf gerechnet, dass sie einen finanziellen Gewinn bringen und grosse Zinsen abwerfen werden, sondern diese Millionen sind ausgegeben worden im Interesse der Wohlfahrt des Landes, und solche Ausgaben werden wir vielleicht noch mehrere haben. Heute aber handelt es sich für uns um einen direkten Gewinn von Fr. 226,000 oder 250,000 per Jahr.

Die Staatswirthschaftskommission hat nun untersucht, ob wirklich ein Risiko dabei sei, die Staatsbürgschaft für die 33 Millionen Jurabahn anleihen auszusprechen, und sie ist zu dem Schlusse gekommen, dass ein solches Risiko absolut nicht vorhanden sei. Ich muss allerdings, um dies zu begründen, Sie mit einigen Zahlen langweilen, will mich aber, weil das Meiste schon erwähnt worden ist, so kurz als möglich halten.

Es ist Ihnen gesagt worden, dass der Bauwerth der Jurabahn mit Rollmaterial und mit der Werkstätte in Biel eine Summe von Fr. 65,439,046 repräsentirt. Diese Summe vertheilt sich so ziemlich gleichmässig in Obligationen und Aktien. Das Aktienkapital beträgt nominell 35 Millionen; aber circa 2 Millionen sind noch nicht ausgegeben, so dass das eigentliche eingeschossene Kapital sich nur auf 33 Millionen beläuft. Das Obligationenkapital erreicht, wie Sie aus den vorgelegten Vorträgen sehen, ebenfalls eine Höhe von 33 Millionen.

Nun bleibt uns zu untersuchen, ob es keinem Zweifel unterworfen ist, dass für diese 33 Millionen der Zins, der Fr. 1,632,931 per Jahr beträgt, aufgebracht werden kann. Ihre Kommission hat gefunden, es sei, wenn nicht Krieg oder ganz andere politische Konstellationen alles gegenwärtig Bestehende über den Haufen werfen, nach menschlicher Berechnung nicht wohl möglich, dass die Aufbringung dieser Kapitalzinse einmal könne in Frage gestellt werden. Wir haben zwar nur die Ergebnisse eines Betriebes von drei, vier Jahren vor uns; aber diese Zahlen, wie ich sie wenigstens zusammengestellt habe, fallen so zu Gunsten der Jurabahn aus, dass man an ihrer Fähigkeit, ihre Schulden richtig zu verzinsen, unbedingt nicht mehr zweifeln kann.

Der Herr Rapporteur der Regierung hat Ihnen bereits gesagt, dass die Betriebseinnahmen der Jurabahn von Jahr zu Jahr zunehmen, und merkwürdiger Weise im Gegensatz dazu die Betriebsausgaben Jahr um Jahr abnehmen. Es ist dies wirklich so. Ich will Ihnen die betreffenden Zahlen per Kilometer berechnen geben, so dass Sie also, um die Gesamtsumme zu erhalten, jede Zahl mit der Kilometerzahl 244 multiplizieren müssen.

Brutto- einnahmen.	Brutto- ausgaben.	Reinertrag ohne Ver- sinsung d. Obligationen
1878 : 21,647	14,095	7,552
1879 : 22,272	13,867	8,405
1880 : 23,755	13,773	circa 10,000

Wenn man nun findet, dass sich in drei Jahren

der Reinertrag durch die Zunahme der Einnahmen und die Abnahme der Ausgaben von Fr. 7500 auf Fr. 10,000 gehoben hat, so sieht man, dass diese Progression unbedingt nicht zurückgehen kann, wenn sie sich auch nicht mehr in der Masse vermehren wird. Nun macht der Obligationenzins per Kilometer Fr. 6692, und es bleibt sonach auch mit dem ungünstigen Jahr 1878 immerhin noch ein wesentlicher Einnahmenüberschuss übrig. Auch kann nicht in Zweifel gezogen werden, dass sich die Aussichten wenigstens nicht verschlimmern, sondern im Gegentheil eher verbessern werden. Diese Rechnung hat also der Staatswirthschaftskommission die Ueberzeugung beigebracht, dass nach menschlicher Berechnung der Schuldner seine Schuld halten kann, ohne den Bürgen in Anspruch zu nehmen.

Wenn aber eigentliche Gefahr von der Bürgschaft nicht da ist, was hat man für einen Nutzen davon? Den Nutzen finden Sie darin, dass die Jurabahn für diese Garantie geneigt ist, unsere Bern-Luzernbahn zu einem Zinse von Fr. 226,000, resp. von 1885 an von Fr. 250,000 zu übernehmen, während uns diese Bahn in den letzten Jahren nur circa Fr. 70,000 abgeworfen hat, und, wie aus den Berichten des Obergeringieurs hervorgeht und von keiner Seite bestritten ist, in den nächsten zehn Jahren die Kosten ihrer Unterhaltung sich um wenigstens Fr. 75,000 höher belaufen werden, weil der ganze Oberbau, dessen Schwellen meistens aus Weichholz bestehen, erneuert werden muss, was zur Folge hat, dass uns die Bahn, wenn wir sie behalten, in den nächsten Jahren gar keinen materiellen Ertrag mehr liefern wird.

Wenn man nun diese Fr. 250,000, die heute zufällig dem Rendement der Bahn zugeschrieben werden können, für die 25 Jahre, auf welche wir die Bürgschaft eingehen, kapitalisirt, so findet sich merkwürdiger Weise, dass das Geschäft dem Staate so ziemlich rund 10 Millionen einträgt, so dass wir also, wenn wir diesen Pachtzins, statt in die laufende Verwaltung zu bringen, kapitalisiren würden, damit in diesen 25 Jahren die vor vier Jahren für die Bahn ausgegebenen 10 Millionen vollständig decken und amortisiren könnten. Ich will nicht sagen, dass man dies so machen solle, indem wir ohnedem in der letzten Zeit einen Anleihevertrag abgeschlossen haben, wonach in 60 Jahren 50 Millionen Staatsschulden amortisirt werden sollen, und man der gegenwärtigen Generation nicht wohl noch mehr zumuthen kann; aber gleichwohl dürfen wir die Betrachtung aufstellen, dass, wenn wir diese Einnahmen zur Amortisirung von Schulden verwenden würden, in 25 Jahren die 10 Millionen der letzten Kosten der Bern-Luzernbahn gedeckt würden.

Wenn nun aber der Kanton Bern den finanziellen Nutzen des Geschäftes in die Tasche steckt, so fragt es sich, ob denn die Jurabahn noch irgendwie ein Interesse habe, gleichwohl die Konversion ihrer Anleihen vorzunehmen. Ich glaube, ich brauche Ihnen nicht weitläufig auseinanderzusetzen, dass der Nutzen für die Jurabahn ein ganz immenser sein wird, wenn schon nicht ein direkter des Gewinns an Geld.

Die Jurabahn wird in Zukunft unter den Eisenbahngesellschaften eine ganz andere Stellung einnehmen, wenn es heisst, dass der Staat alle ihre

Obligationsschulden verbürgt. Es wird dies der beste Beweis sein, dass die Jurabahngesellschaft auf absolut gutem Boden steht, indem der Staat ihre Verhältnisse wohl untersucht haben wird, bevor er die Bürgschaft eingegangen ist. Sie wird ferner den Nutzen für ihren Kredit haben, dass sie die einzige Gesellschaft in der Schweiz ist, die ihr Obligationenkapital sammt und sonders mit 4 % verzinst. Sie steht jedenfalls in Zukunft finanziell gestärkt am günstigsten unter allen schweizerischen Eisenbahnen da, und so wird es nicht ausbleiben, dass sie auch ihren Einfluss im Verkehr desto mehr wird entwickeln können, um dem bernischen Netze den grösstmöglichen Nutzen zuzuwenden, kurz sie wird bei jeder Unterhandlung mit anderen Bahnen viel grösseren Einfluss haben.

Allein auch wenn dieser materielle Nutzen für den Staat und dieser indirekte Nutzen für die Jurabahn nicht vorhanden wären, so würde, wie bereits der Herr Finanzdirektor hervorgehoben hat, der Staat Bern absolut kein Risiko laufen, die Bürgschaft einzugehen. Und zwar warum nicht? Weil er diese Bahn nie und nimmer könnte fahren lassen, es möchten auch Verhältnisse kommen, wie sie wollten. Die Jurabahngesellschaft könnte in die bitterste Verlegenheit gerathen, so würde der Staat die Bahn unter keinen Umständen in andere Hände übergehen lassen können, sondern er müsste sie acquiriren, so wie er auch die Bern-Luzernbahn hat acquiriren müssen.

Was können wir uns aber für Fälle denken, wo die Jurnbahn irgendwie in finanzielle Verlegenheiten kommen und sich in ihrer Rendite geschwächt sehen könnte? Ich wenigstens mit meinem schwachen Verstande sähe keinen andern Fall, als einen allgemeinen europäischen Krieg. Was diese Kriege bringen werden (Moltke sagt, Glück), das weiss ich nicht. Wir werden es nicht zum Voraus beurtheilen wollen; aber das wissen wir, dass Kriege auch solche Verhältnisse auf den Kopf stellen können, die man sonst nicht in einem Misstrauen erweckenden Lichte zu erblicken im Stande ist.

Allerdings, wenn die früheren Verhältnisse, wie sie vor 1870 waren, wiederhergestellt würden, so wäre es möglich und sogar wahrscheinlich, dass das Rendement der Jurabahnen in Frage gestellt werden könnte. Aber auch dieser Fall würde mir wenigstens nicht grosses Bedenken machen bei der Stellung, die gegenwärtig die Jurabahn gegenüber den schweizerischen Konkurrenzbahnen einnimmt. So wie es heute möglich ist, dass alle Konkurrenzverhältnisse der Jurabahn und der Centralbahn zum Vortheil der Jurabahn gelöst sind, oder noch gelöst werden müssen, so wäre auch Aussicht vorhanden, wenn schon der direkte Zufluss der französischen Ostbahn eine Zeit lang versiegen sollte, dass die Jurabahn ihre Konkurrenzfähigkeit selbst vom Platze Basel aus behaupten und in ihrer Macht zur Abschliessung von Konkurrenzverträgen nicht geschwächt werden könnte.

Es sieht deshalb Ihre Kommission auch in dieser Richtung absolut keine Gefahr, die irgendwie zu Bedenken Anlass geben könnte.

Allerdings sind diese Verhältnisse, wie schon berührt worden ist, der umsichtigen Leitung des Baus und Betriebes durch die gegenwärtige Direktion zu

verdanken, und ich glaube auch, wenn man nicht diese Leute als Techniker und Direktoren an der Spitze gehabt hätte, so hätte bei ungeschickter Leitung die Jurabahn zu Grunde gehen können, und wir hätten riskirt, 19 Millionen zu verlieren.

Deshalb glaube ich auch, wenn die gegenwärtige Frage vor fünf, sechs Jahren vorgelegt worden wäre, so hätte man gesagt: Wenn wir 19 Millionen Aktien im Geschäfte haben, so wollen wir vorderhand nicht noch die Garantie der Obligationen übernehmen; zeigt uns zuerst ein paar Jahre lang, wie das Geschäft läuft, und wie ihr verwalten könnt, und dann kann man schauen. Das hat nun die Direktion auch gethan. Sie ist erst jetzt vor den Grossen Rath und das Volk getreten, wo sie sich als eine gesunde Unternehmung ausweisen und zugleich das Pfand, das sie schuldig ist, einlösen kann. Wir haben allerdings vor vier Jahren nicht zugeben können und wollen, dass wir die Bern-Luzernbahn nur in ihrem Interesse kaufen; aber die Verwaltung der Jurabahn hat es wohl gespürt, dass das Opfer von 10 Millionen rein in ihrem Interesse gebracht worden ist, und heute erweist sich die Jurabahn dankbar dafür, indem sie sagt: Einen Theil des Gewinns, der durch eure Bürgschaft gemacht wird, wollen wir brauchen, um das Pfand einzulösen, das ihr vor vier Jahren für uns erworben habt.

Es ist schon vom Herrn Berichtstatter der Regierung und nachher auch vom Herrn Eisenbahndirektor darauf hingewiesen worden, dass nun allerdings der Zeitpunkt gekommen ist, wo der Staat Bern auf die Folgen seiner Eisenbahnpolitik stolz sein kann und anfängt, etwas von den Früchten einzuheimsen, die man seit Jahren ausgesät hat.

Ich glaube, wir sind alle einig darin, wenn der Staat bei einer Eisenbahn von 33 Millionen Aktien 19 besitzt und für richtige Verzinsung und Rückzahlung von 33 Millionen Obligationen Bürge ist, dann kann man wohl sagen, es ist diese Eisenbahn eigentlich eine Staatsbahn. Sie ist aber nicht Staatsbahn nach dem unrichtigen Prinzip, wo von der Regierung die Verwaltung des Unternehmens besorgt und so Bürokratie gepflanzt wird, sondern sie ist es mit derjenigen staatlichen Verwaltung, wie wir sie auch in andern Zweigen ziemlich ähnlich haben. Die Kantonalbank ist auch eine Staatsbank; aber sie wird nicht von den Staatsorganen verwaltet, sondern verwaltet sich selbstständig. Ebenso ist es mit der Hypothekarkasse, und in gleicher Weise ist auch die Insel eine staatliche Anstalt, aber mit einer selbstständigen Direktion. Ich glaube, ein industrielles Unternehmen, wie eine Eisenbahn, könnte unmöglich durch eigentliche Staatsorgane zu ihrer gehörigen Entwicklung gelangen, sondern sie muss zu diesem Zwecke eine freie Verwaltung und eine selbstständige Organisation haben.

Ihre Kommission ist deshalb ganz ohne Bedenken, die staatliche Garantie für diese 33 Millionen auszusprechen, und sie glaubt zuversichtlich, dass das Bernervolk, das in derartigen Sachen klar sieht, diese Garantie ebenfalls ohne Bedenken aussprechen kann und wird, weil sie ihm grossen direkten und indirekten Nutzen bringt.

Erlauben Sie mir nun noch, ganz kurz eine Vergleichung vorzunehmen zwischen dem heutigen Kon-

versionsvertrage und dem des Staates. Es ist nämlich in der Presse in letzter Zeit oft zu lesen gewesen, dass der neue Konversionsvertrag der Jurabahn günstiger sei, als der des Staates. Dies ist nicht richtig, indem der staatliche Vertrag entschieden der günstigere ist.

Vorerst besteht der Unterschied darin, dass der staatliche Vertrag das Anleihen auf 55, resp. 60 Jahre abgeschlossen hat, also der Kursverlust sich auf diese 60 Jahre vertheilt, während der gegenwärtige Vertrag nur 25 Jahre dauert, und der gleiche Kursverlust sich nur auf diese Zeit vertheilt. Schon deshalb liegt es auf der Hand, dass der Vertrag des Staates in dieser Richtung etwas günstiger ist.

Man hört aber auch noch hie und da einen andern Unterschied anführen. Der Staat hat in seinem Vertrage eine Amortisation vorgesehen, wonach er in 60 Jahren durch Annuitäten die ganze Schuld mit den Zinsen getilgt haben soll. Ich habe nun die Meinung äussern hören, dass es wohl im Interesse der Jurabahn und des Staates gewesen wäre, auch hier eine Amortisation auf 50 oder 60 Jahre hin anzustreben.

Ich bekenne Ihnen offen, dass ich im Anfange diesen Gedanken auch getheilt habe; allein ich bin vollständig davon zurückgekommen. Ich glaube, man kann in dieser Amortisation des Guten auch zu viel thun. Wenn wir unsere 50 Millionen in 60 Jahren amortisirt haben, so sollen unsere Nachkommen mit uns zufrieden sein, und wenn wir nun noch, sei es direkt durch die Jurabahn, oder indirekt durch uns, auch dieses Kapital amortisiren wollten, so würden wir direkt Schaden leiden, weil wir der grösste Aktionär bei den Jurabahnen sind; denn was man amortisiren muss, kann man nicht vertheilen. Und wie stünde es eigentlich mit dieser Amortisation? In den 50 Millionen, die wir letzten Winter zu amortisiren beschlossen haben, sind unsere Eisenbahnanleihen und diese 19 Millionen Aktien inbegriffen, und wenn wir daher diese 19 Millionen in 60 Jahren amortisiren, so glaube ich, es wäre uns zu viel zugemuthet, wenn man auch noch die Hypothekarschulden, die auf der Bahn lasten, amortisiren wollte.

Erlauben Sie mir nun noch einige Worte über die Verpachtung der Bern-Luzernbahn. Ich habe bereits bemerkt, dass die gegenwärtige Reineinnahme von der Bahn sich nur auf Fr. 75,000 beläuft, und dass wir in Zukunft aller Voraussicht nach eher ein Defizit davon gehabt hätten. Nun habe ich bei diesem Anlasse ziemlich genau die Verhandlungen vor vier Jahren über den Ankauf der Bern-Luzernbahn durchgelesen, und es ist ganz sicher interessant, heute, wo wir den damals beschlossenen Kauf eigentlich ausbauen, wieder an diese Diskussion zu erinnern.

Allerdings haben sich in diesen vier Jahren Irrthümer, die man damals beging, herausgestellt, indem ausgerechnet worden ist, dass sich die Majoration der Einnahmen, nach Art aller Majorationen bei neu gebauten Eisenbahnen, so gestalten werde, dass sich im Jahre 1885 das Kapital von 10 Millionen ganz verzinse und schon im Jahre 1882 ein ordentlicher Theil von Zinsertragniss geleistet werde. Der Gedanke ist mir gekommen, ob die Jurabahnen diesen Vertrag vorgeschlagen haben, um die Voraus-

sieht, dass im Jahre 1885 die 10 Millionen theilweise rentiren sollen, wenigstens theilweise zur Wahrheit zu machen. Von jetzt an würde also dieses Kapital wenigstens 2% rentiren.

Was die Gründe für den Ankauf der Bahn betrifft, so hat sich der grösste Theil der Redner damals auf die Verhältnisse der bernischen Eisenbahnpolitik bezogen. Eine finanzielle Spekulation für den Kanton hat man dabei nicht gesucht. Ich begreisse den heutigen Beschluss mit Freuden; denn Dasjenige, was man vor 4 Jahren vorausgesehen hat, wird nun heute zur Thatsache, indem die Jurabahnen nicht nur mehr Betriebspächterin sind, sondern das ganze Netz einheitlich verwalten. Darin suche ich für mich den grössten Vortheil, dass die Bern-Luzernbahn aus ihrer, ich will nicht sagen verwaorlosten Stellung, aber aus ihrer Stiefkindstellung herausgerissen und voll und ganz dem gesunden Jurabahnsystem im Betriebe eingereiht wird. Es wird ein grosser Gewinn für die Bern-Luzernbahn sein, dass sie theilhaftig wird an allen Ersparnissen, die auf das ganze Jurabahnnetz Bezug haben. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass nach 3—4 Jahren sogar die Jurabahnen über die Bern-Luzernbahn anders urtheilen und finden werden, dieselbe sei, wenn sie auch direkt nicht grossen Nutzen abwirft, absolut nothwendig, um die selbstständige Stellung der Jurabahnen im schweizerischen Eisenbahnnetz zu ermöglichen. Ich bin der Ansicht, dass nach Verfluss der ersten fünf Jahre die Jurabahnen es nicht gerne sehen würden, wenn der Staat den Pachtvertrag aufheben wollte. Es wird aber auch die Rendite der Bern-Luzernbahn zunehmen, da die merkantile Spekulation sich dieser Linie mehr zuwenden wird.

Ich will den Pachtvertrag nicht einlässlich erörtern, da es bereits geschehen ist. Ich will nur bemerken, dass allerdings in der Staatswirthschaftskommission Stimmen laut geworden, es sei der Vertrag als solcher etwas zu kurz und nicht bestimmt genug. Es ist aber ausdrücklich erklärt worden, der erläuternde Bericht, der bei den Akten liegt, solle als integrierender Bestandtheil des Vertrags gelten. Es ist derselbe eine authentische Erläuterung, welche dem Verträge beigehtet wird.

Man hat auch darauf aufmerksam gemacht, dass der Pachtvertrag nur 10 Jahre daure, während die Garantie des Staates für 33 Millionen im Minimum auf 25 Jahre laute, und er auch dann aus der Garantie nur herauskomme, wenn er die ganze Summe zurückzahle. Man kann aber nach meinem Dafürhalten diese beiden Fristen nicht mit einander in organischen Zusammenhang bringen. Ich zweifle, dass wir in 25 Jahren die Obligationsschulden zurückzahlen werden, um aus der Bürgschaft zu kommen. Man wird vielmehr nach dieser Frist und vielleicht schon vorher eine andere Kombination schaffen. Tritt eine günstige Konstellation hinsichtlich der Geldverhältnisse ein, so wird man vielleicht schon nach 15—20 Jahren die Obligationen kündigen und ein anderes Anleihen, vielleicht mit Amortisation, aufnehmen. Die 25jährige Dauer der Garantie und die 10jährige Verpflichtung der Jurabahnen, die Bern-Luzernbahn zu einem bestimmten Zins zu pachten, können, wie gesagt, in kein Verhältniss gebracht

werden, weil man nach 25 Jahren der Garantie noch nicht enthoben sein wird.

Uebrigens ist bereits weitläufig nachgewiesen worden, dass der Staat Bern die Mittel an der Hand habe, um alles aus den Jurabahnen zu pressen, was er verlangt. Er wird aber nichts verlangen, was er nicht für gut hält. Im Verwaltungsrathe wird der Staat Bern in Zukunft beinahe die Hälfte der Mitglieder auf sich vereinigen, und in der Aktionärsversammlung hat er ein unbedingtes Uebergewicht. Wir brauchen daher in dieser Richtung kein Misstrauen zu haben. Es wäre nicht gerechtfertigt, wenn man die übrigen Aktionäre irgendwie fühlen liesse, welches Uebergewicht der Kanton Bern hat.

Man sagt zwar, die Aktionärsversammlung habe wenig zu bedeuten; denn der Direktor befehle. Es mag dies bei einer gewöhnlichen Aktionärsversammlung der Fall sein, aber wenn 19 Millionen durch einen Aktionär, den Staat, vertreten sind, so haben dieselben einen erheblichen Einfluss.

Die Staatswirthschaftskommission empfiehlt die Annahme der Vorlage, und sie hofft, es werde nicht nur der Grosse Rath sie einstimmig annehmen, sondern auch das Volk in seiner grossen Mehrheit sie genehmigen. Haben Sie jemals Vorlagen erhalten, welche durchsichtiger, klarer, bestimmter waren, als diejenigen, mit denen wir uns gegenwärtig zu beschäftigen haben? Wenn Vorlagen von solcher Vollständigkeit gemacht werden, so ist nicht zu bezweifeln, dass der Grosse Rath sie annehmen werde. Ich empfehle die Anträge bestens zur Annahme.

Präsident. Bekanntlich ist für einen Beschluss wegen Aufnahme eines Staatsanlehens die Mehrheit aller Mitglieder des Grossen Rathes erforderlich. Nun können im vorliegenden Falle Zweifel über die Frage entstehen, ob die Bürgschaft des Staates für die Jurabahnanleihen als ein Staatsanleihen aufzufassen sei, oder nicht. Ich halte aber dafür, es liege in der Würde des Grossen Rathes und werde ganz gewiss einen guten Eindruck für die Volksabstimmung machen, wenn in dieser Richtung die strengere Auslegung angenommen und demnach erklärt wird, dass der Beschluss unter Ziffer I mit der Mehrheit der sämtlichen Mitglieder des Grossen Rathes gefasst werden muss.

Der Grosse Rath erklärt sich mit dieser Anschauungsweise einverstanden.

Es wird beantragt, die Abstimmung über den Beschlussesentwurf I beim Namensaufrufe vorzunehmen. Dieser Antrag findet die nöthige Unterstützung und ist demnach zum Beschlusse erhoben.

Abstimmung.

1. Für den Beschlussesentwurf I stimmen
206 Mitglieder,
nämlich die Herren Affolter, Althaus, Ambühl in der Lenk, Ambühl in Sigriswyl, Amstutz, Arm, Aufranc, Badertscher, Ballif, Balsiger, Bangerter in Lyss, Batschelet, Baud, Baumann, Baume, v. Bergen, Berger auf der Schwarzenegg, Berger in Bern, Bessire, Blösch, Boivin, Born, Boss, Botteron,

Brandt, Brunner, Bühlmann, v. Büren, Bürgi, Burger, Bürki, Burri, Bütigkofer, Carraz, Chapuis, Charpié, Choquard, Cléménçon, Cuenin, Dähler, Débœuf, Denzler, Eberhard, Engel, Etter, Eymann, Fattet, Feller, Feune, v. Fischer, Flück, Folletête, Francillon, Friedli, Frutiger, Gäumann, Gerber in Steffisburg, Gerber in Bern, Gfeller in Wichtrach, Gfeller in Schangnau, Glaus, Girardin, Gouvernon, v. Graffenried, Grenouillet, Grieb, Gruber, v. Grünigen in Schwarzenburg, Gurtner, Gygax in Bleienbach, Gygax in Ochlenberg, Häberli, Hartmann, Hauert, Hauser, Herren, Herzog, Hess, Hiltbrunner, Hofer in Wynau, Hofer in Hasli, Hofer in Signau, Hofer in Bettenhausen, Hofmann, Hofstetter, Hornstein, Houriet, Huber, Immer, Indermühle, Joost, Kaiser in Grellingen, v. Känel, Kellerhals, Kernen, Kilchenmann, Klening, Klopstein, Kohler in Thunstetten, König, Kuhn, Kühni, Kummer, Kurz, Lanz in Wiedlisbach, Lanz in Steffisburg, Ledermann, Lehmann in Bellmund, Lehmann in Lotzwyl, Lenz, Liechti, Lindt, Luder, Mägli, Marschall, Marti, Matti, Maurer, Meyer in Bern, Meyer in Gondiswyl, Monin, Morgenthaler in Burgdorf, Morgenthaler in Ursenbach, Moschard, Möschler, Mosimann, Mühlemann, Nägeli, Neuenchwander, Niggeler, Nussbaum in Rünkhofen, Nussbaum in Worb, Prêtre in Pruntrut, Prêtre in Sonvillier, Queloz, Reber in Muri, Reber in Niederbipp, Rebetez in Pruntrut, Rebetez in Bassecourt, Reisinger, Rem, Renfer, Riat, Rieben, Riser, Ritschard, Rolli, Rosselet, Roth, Röhliberger, Ruchti, Rüfenacht, Sahli, Schaad, Schär, Scheidegger, Scherz, Schindler, Schmid in Burgdorf, Schmid in Mühleberg, Schmid in Laupen, Schmid in Wimmis, Schneider, Schori, Seiler, Sessler, Sigri, Rud. v. Sinner, Spring, Spycher, Stämpfli in Bern, Stämpfli in Schwanden, Steck, Steiner, Steinhäuslin, Sterchi, Stettler in Lauperswyl, Felix Stettler in Eggiwyl, Christ, Stettler in Eggiwyl, Steullet, Streit, Studer, Thönen in Reutigen, Friedrich Thormann, Rudolf Thormann, Trachsel in Niederbütschel, Trachsel in Mühlethurnen, Tschannen in Murzelen, v. Tscherner, Vermeille, Walther in Landerswyl, Walther in Krauchthal, v. Werdt, Wiedmer, Wieniger in Krayligen, Wieniger in Mattstetten, Willi, Winzenried, Wolf, Wytttenbach, Zaugg, Zeesiger, Zehnder, Zingg, Zürcher, Zyro.

Dagegen Niemand.

2. Für den Beschlussesentwurf II . . . Mehrheit.

Die abwesenden Herren Dr. Schwab, Zeller, Imer in Neuenstadt, Kaiser in Büren und Kohler in Pruntrut erklären schriftlich, dass sie im Falle ihrer Anwesenheit für die Anträge des Regierungsrathes gestimmt haben würden.

Der *Regierungsrath* schlägt als *Tag der Volksabstimmung* über den Beschlussesentwurf I den 24. April vor.

Bühlmann fragt an, ob es nicht, zur Vermeidung mehrfacher Abstimmungen, möglich wäre, gleichzeitig auch die Volksabstimmung über das Brandasserkuranzgesetz vorzunehmen.

Der *Berichterstatter* des Regierungsrathes erwidert, dass dies nicht möglich und auch nicht wünschbar sei. Einerseits werde die Vorbereitung dieser letzteren Volksabstimmung bedeutende Druckarbeiten notwendig machen, und andererseits müsse man dem Volke Zeit lassen, das neue Gesetz, dem man in vielen Kreisen mit Misstrauen entgegen sehe, zu studiren. Der Regierungsrath finde deshalb, dass es vielleicht besser wäre, diese Abstimmung erst im Herbst vorzunehmen.

Bühlmann erklärt sich mit dieser Auskunft befriedigt.

Der Antrag des Regierungsrathes wird genehmigt.

Naturalisationsgesuche:

1. des Hermann Conrad *Freuler*, Ständeraths und Advokats, von und zu Schaffhausen, seiner Gattin zweiter Ehe, Adelheid, geb. v. Ziegler, und seiner drei Kinder aus erster Ehe, mit zugesichertem Ortsbürgerrecht der Bürgergemeinde Lüttschenthal.

v. *Wattenwyl*, Direktor der Justiz und Polizei, als *Berichterstatter* des Regierungsrathes. Herr *Freuler* hat bekanntlich bereits früher ein Naturalisationsgesuch an den Grossen Rath gerichtet, ist aber damit abgewiesen worden. Er hat zwar die Mehrheit der Stimmen, jedoch nicht die erforderliche Zweidrittelsmehrheit erhalten. Der Regierungsrath hat damals das Gesuch empfohlen und zwar einstimmig, weil er fand, es seien nicht nur keine Gründe gegen die Ertheilung des Ländrechtes an Herrn *Freuler* vorhanden, sondern es sprechen eine Reihe Gründe dafür.

Es steht mir nicht zu, über den abweisenden Beschluss des Grossen Rathes eine Kritik auszuüben, und ich will den Gründen nicht nachforschen, welche diesen Beschluss veranlasst haben. Das aber glaube ich bemerken zu können, dass mir nachher vielfach mitgetheilt worden ist, es seien bei der Abstimmung eine grosse Zahl Nein nicht in der Voraussicht abgegeben worden, dass das Gesuch abschlägig beschieden werde, sondern es haben eine Anzahl Mitglieder aus theilweise unbestimmten, theilweise nicht näher geprüften Gründen ein Nein in die Urne gelegt.

Ich glaube, es liege in meiner Stellung als Vertreter der Regierung, diese Gründe mit einigen Worten zu berühren. Als ein Grund ist der Um-

stand angeführt worden, dass Herr Freuler ein Anhänger der Todesstrafe und mehr oder weniger die Veranlassung gewesen sei, dass dieselbe wieder in die Bundesverfassung aufgenommen worden ist. Ich glaube, der Umstand, ob Einer Anhänger der Todesstrafe sei oder nicht, solle auf seine Aufnahme in das Landrecht wahrhaftig nicht influenziren. Charakter und Ehrenhaftigkeit einer Person hängen nicht davon ab.

Es ist ferner geltend gemacht worden, Herr Freuler habe gewisse finanzielle Zwecke in Bezug auf seine Frau und Kinder mit der Naturalisation im Auge. Allerdings hat Herr Freuler gewünscht, sich unter das bernische Gesetz zu stellen, allein es liegen uns alle Jahre eine Anzahl Naturalisationsgesuche vor, welche diesem Grund entspringen. Es rührt dies davon her, dass in gewissen Beziehungen die bernischen Gesetze günstiger sind, als namentlich diejenigen der Ostschweiz und theilweise der Mittelschweiz. Ich mache z. B. darauf aufmerksam, dass kinderlose Ehepaare aus der Ostschweiz, die in Bern sich befinden, fast stets um die Naturalisation einkommen, weil die betreffenden Ehegatten und namentlich die Frauen auf den Todesfall nach unserem Gesetz viel günstiger gestellt sind.

Ich möchte nun doch fragen, ob, wenn Jemand sich unter das bernische Gesetz zu stellen wünscht, weil er findet, dasselbe sei besser, dies ein Motiv sei, ihm die Naturalisation zu verweigern. Damit würden wir uns selbst einen Schlag in's Gesicht geben. Wir sollen im Gegentheil froh sein, wenn man anerkennt, dass unsere Gesetze in dieser oder jener Richtung besser sind als diejenigen anderer Kantone.

Herr Freuler hat übrigens mehr formelle Verhältnisse im Auge. Es besteht nämlich im Kanton Schaffhausen die eigenthümliche Einrichtung, dass, während hier ein Vater, wenn es zur Vermögensausecheidung kommt, Vormund seiner Kinder bleiben kann, dort in allen Fällen und sofort die Vormundschaft eintritt, wenn ein Ehepaar geschieden wird. Herr Freuler wünscht nun allerdings namentlich aus dem Grunde die Naturalisation, dass er nicht einen Vogt für die Kinder, die er erzieht, neben sich haben müsse. Es ist allerdings eine eigenthümliche Einrichtung, dass ein Vater, der seine Kinder gehörig erzieht, noch eine dritte Person neben sich hat, die sich in alles einmischen kann und muss. Dass unser bernisches Gesetz in dieser Richtung günstiger und rationeller ist, kann nicht bestritten werden.

Es ist also dies nach meinem Dafürhalten kein Grund, Herrn Freuler die Aufnahme in das Landrecht zu verweigern.

Dass Herr Freuler übrigens in seinem Heimatkantone, sowie auch in den Bundesbehörden eine hervorragende Stellung einnimmt, ist der Versammlung bekannt. Ich will nur beifügen, dass, auch seitdem er sein Gesuch überreicht hatte, ihm im Kanton Schaffhausen neue Ehrenstellen übertragen worden sind.

Abstimmung.

Für Entsprechung 112 Stimmen.
Für Abweisung 48 »

Es ist somit dem Naturalisationsgesuche entsprochen.

Im Weitern werden auf den Antrag des Regierungsrathes in's bernische Landrecht aufgenommen:

2. Gottlieb *Ritter*, von Waldangelloch, Grossherzogthum Baden, geb. 1818, Metzgermeister in Biel, sowie seine Ehefrau Magdalena geb. Kaltrieder, geb. 1822, und seine minderjährigen Kinder Marie Lina, geb. 1863, und Magdalena Elise, geb. 1866, mit zugesichertem Ortsbürgerrecht von Biel, und

3. dessen älteste Tochter Luise Bertha *Ritter*, geb. in Biel 1857, welcher ebenfalls das Ortsbürgerrecht von Biel zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Entsprechung 105 Stimmen.
Für Abweisung 8 »

Dekretsentwurf

betreffend

Anerkennung der Bezirkskrankenanstalt von Niedersimmenthal als juristische Person.

Dieser Entwurf lautet wie folgt:

Der Grosse Rath des Kantons Bern,

auf das von den Gemeinden Därstetten, Diemtigen, Erlenbach, Oberwyl, Reutigen, Spiez und Wimmis gestellte Gesuch, dass dieser Anstalt die Eigenschaft einer juristischen Person ertheilt werden möchte;

in Erwägung, dass der Gewährung dieses Gesuchs kein Hinderniss im Wege steht, dass es vielmehr im Interesse des gemeinen Wohles liegt, den Fortbestand dieser wohlthätigen Anstalt sicher zu stellen und ihre Zwecke zu fördern;

auf den Antrag der Justiz- und Polizeidirektion und nach gesehener Vorberathung durch den Regierungsrath,

beschliesst:

1. Die Bezirkskrankenanstalt von Niedersimmenthal in Erlenbach ist von nun an als juristische Person anerkannt in dem Sinne, dass dieselbe unter der Aufsicht der Regierungsbehörden auf ihren eigenen Namen Rechte erwerben und Verbindlichkeiten eingehen kann.

2. Für die Erwerbung von Grundeigenthum hat dieselbe jedoch jeweilen die Genehmigung des Regierungsrathes einzuholen.

3. Die vom Regierungsrathe zu sanktionirenden Statuten der Anstalt dürfen ohne Zustimmung desselben nicht abgeändert werden.

4. Die Jahresrechnungen der Anstalt sollen je-
weilen der Direktion des Innern zur Kenntnissnahme
mitgetheilt werden.

5. Eine Ausfertigung dieses Dekretes wird der
genannten Anstalt übergeben. Dasselbe soll in die
Gesetzsammlung aufgenommen werden.

v. *Wattenwyl*, Justizdirektor, als Berichterstatter
des Regierungsrathes. Das Gesuch der Anstalt ist schon
im vorigen Dezember eingelangt, hat aber zurück-
gewiesen werden müssen, um die Beipflichtung der
sämtlichen beteiligten Gemeinden einzuholen,
welche nun förmlich erfolgt ist. Die Anstalt ist
schon vor einiger Zeit in's Leben getreten, hat ein
Gebäude erstellt und besitzt bereits ziemlich nam-
hafte Fonds. Auch sind ihr von Seiten der Regie-
rung, wenn ich nicht irre, vier Betten bewilligt
worden, und die Zahl derselben wird in nächster
Zeit noch vermehrt werden. Es unterliegt also
keinem Zweifel, dass die Anstalt sämtliche Be-
dingungen zur Erlangung der Rechte einer juristischen
Person erfüllt. Diese Rechte sind ihr nothwendig,
damit sie Liegenschaften erwerben und Legate u. dgl.
entgegennehmen kann. Die Regierung empfiehlt
Ihnen daher das Dekret zur Annahme.

Der vorgelegte Dekretsentwurf wird ohne Ein-
sprache genehmigt.

Strafnachlassgesuch

des wegen eines in Gemeinschaft mit einem Andern
ausgeführten Pferdediebstahls zu 20 Monaten Zucht-
haus und 10 Jahren Kantonsverweisung am 31. März
1880 von den Assisen des Jura verurtheilten Joseph
Constant *Lefaist*, von Mons in Belgien.

Auf den Antrag der Regierung wird dem Gesuch-
steller der Rest der Zuchthausstrafe erlassen.

Hierauf schliesst der Präsident die Sitzung und
die Session um 2 Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

