

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1858)

Rubrik: Ausserordentliche Wintersitzung : 1858

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 10.04.2026

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winter Sitzung. 1858.

Kreisschreiben

an

sämmtliche Mitglieder des Großen Rathes.

Bern, den 2. November 1858.

Herr Großrath!

Der Unterzeichnete hat im Einverständniß mit dem Regierungsrathe beschlossen, den Großen Rath auf Montag den 15. dieses Monats zu einer außerordentlichen Sitzung einzuberufen. Sie werden demnach eingeladen, sich an dem bezeichneten Tage, des Vormittags um 10 Uhr, im gewohnten Versammlungsorte des Großen Rathes auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

Die Gegenstände, welche zur Behandlung kommen werden, sind folgende:

A. Gesetzesentwürfe.

a. Solche, welche zur zweiten Verathung vorgelegt werden:

Gesetz betreffend die Befoldung der Beamten der Kantonalbank.

b. Solche, welche schon früher vorgelegt, aber nicht in Behandlung genommen worden sind:

Dekret betreffend Aufhebung des Gesetzes über den Mißbrauch der Presse.

B. Vorträge.

a. Der Bittschriftenkommission des Großen Rathes.

Betreffend die Thunerbahnhoftfrage.

Tagblatt des Großen Rathes 1858.

b. Des Regierungspräsidenten:

Ueber die stattgehabten Wahlen.

c. Der Direktion des Innern:

Betreffend Liegenschaftserwerb der gemeinnützigen Gesellschaft in Burgdorf.

d. Der Direktion des Innern, Abtheilung Gesundheitswesen:

Betreffend Genehmigung der Verordnung über Verhinderung der Weiterverbreitung der Maul- und Klauenseuche.

e. Der Justiz- und Polizeidirektion:

- 1) Betreffend ein Naturalisationsbegehren;
- 2) Betreffend Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

f. Der Kirchendirektion.

- 1) Betreffend den Diözesan-Vertrag über Errichtung eines Priesterseminars in Solothurn;
- 2) Betreffend Erhebung des Charfreitags zu einem Festtag.

g. Der Finanzdirektion:

- 1) Betreffend die Staatsrechnung für das Jahr 1857;
- 2) Dekret, betreffend Aktienbetheiligung von Gemeinden und Korporationen bei der Ostwestbahngesellschaft.

h. Der Vaudirektion:

- 1) Betreffend Krediterteilung für die Brünigstraße;
- 2) Betreffend Krediterteilung für die Schaalbrücke in Unterseen;
- 3) Betreffend Errichtung der Affsenlokalen in Burgdorf.

i. Der Entsumpfung- und Eisenbahndirektion.

- 1) Betreffend die Staatsbetheiligung bei der Ost-Westbahngesellschaft;

- 2) Betreffend Koncedirung der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern.

C. Wahlen.

- 1) Zweier Ständeräthe.
- 2) Eines Mitgliedes des Regierungsrathes,
- 3) Eines Mitgliedes des Obergerichts.
- 4) Von vier Suppleanten des Obergerichts.
- 5) Eines Staatschreibers.
- 6) Eines Oberingenteurs.
- 7) Eines Salzhandlungsverwalters.
- 8) Eines Verwalters der Strafanstalten in Bern.
- 9) Eines Regierungstatthalters von Nidau.
- 10) Der Gerichtspräsidenten von Büren und Laupen.
- 11) Von Stadtschreibern.

Für die erste Sitzung werden auf die Tagesordnung gesetzt: Vorträge des Regierungspräsidenten, der Direktionen des Innern, der Justiz und Polizei, des Kirchenwesens und der Bauten.

Die Wahlen werden Freitags den 19. d. d. vorgenommen werden.

Wegen der Wichtigkeit der meisten Verhandlungsgegenstände werden die Tit. Mitglieder des Großen Rathes für die ganze, voraussichtlich nicht lange andauernde Sitzung bei Eiden zur Theilnahme eingeladen.

Mit Hochschätzung!

Der Grob-**rathspräsident:**
Riggeler.

Erste Sitzung.

Montag den 15. November 1858.
Morgens um 10 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Riggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Aebi, Affolter, Joh. Rud.; Gfeller in Bümpfä, Karlen, Joh. Gottl.; König, Revel, Schneider; Joh.; Theurillat und Wirth; ohne Entschuldigung: die Herren Böfinger, Botteron, Brechet, Burri, Carlin, Chevrolet, Corbat, Egger, Feller, Feune, Fleury, Freiburghaus, Friedli, Froidevaux, Girardin, Gouvernon, Hennemann, Herren, Hirsig, Hoffmeyer, Imboden, Imobersteg, Andernühle, Amtsnotar; Ingold, Kaiser, Karlen, Jakob;

Knuchel, Kohli, Koller, Lehmann, Daniel; Lempen, Leuenberger, Loviat, Marquis, Marti, Moser, Niklaus; Moser, Johann; Mühlethaler, Neuenchwander, Deudray, Pallain, Prudon, Reichenbach, Karl; Riat, Roffelet, Röthliberger, Mathias; Rothembühler, Sahli, Johann; Salzmänn, Schären, Schmid, Rudolf; Schmid, Andreas; Schmutz, Schori, Friedrich; Schori, Johann; Seiler, Steiner, Oberst; Stettler, Stockmar, Widmer und Wirth.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgender Rede:

„Meine Herren! Im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe fand ich mich in die Lage versetzt, Sie auf heute zu einer außerordentlichen Sitzung einzuberufen. Die Geschäfte, welche eine solche außerordentliche Zusammenberufung absolut nothwendig machten, bestehen eines Theils in Ergänzungswahlen, namentlich in den Regierungsrath und in das Obergericht, andern Theils in Eisenbahnfragen, welche Ihnen zur Entscheidung vorgelegt werden sollen. Die Wahlen konnten nicht wohl weiter verschoben werden, weil in der Regierung eine definitive Vertheilung der Direktionen bisher nicht stattfinden konnte und dieß auf die Geschäfte nachtheilig einwirkte. Gleich verhält es sich beim Obergerichte, indem einer der Gewählten, Herr Fürsprecher Bühlmann, ausgeschlagen hat, so daß die Zahl der ordentlichen Richter nicht vollzählig ist. Ueberdieß sind theils durch Austritt, theils durch andere Verwendung sämmtliche Substituten des Obergerichts zu ersetzen. Unter diesen Umständen wurde eine Ergänzung der Behörde nothwendig. Ferner waren es die Eisenbahnfragen, welche eine baldige Zusammenberufung des Großen Rathes nöthig machten. Die erste betrifft die Staatsbetheiligung bei der Ostwestbahn, die zweite den Bau der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern. Bezüglich der Linie Biel-Neuenstadt müssen wir um so mehr einen Beschluß fassen, als bereits ein Zwangs-konzeptionsbegehren eingelangt ist, das in der nächsten Session der Bundesversammlung zur Behandlung käme, wenn hierseits nicht eine Entscheidung gefaßt würde. Die angedeuteten Geschäfte sind sämmtlich von größter Wichtigkeit, deshalb sah ich mich veranlaßt, Sie für die ganze Sitzung bei Eiden einzuberufen. Die Sitzung wird voraussichtlich nicht lange dauern, und ich möchte Sie sehr bitten, möglichst vollzählig auszuhalten, damit man wenigstens die auf die Tagesordnung gesetzten Geschäfte erledigen kann, und nicht, wie das letzte Mal, wegen mangelnder Mitgliederzahl, abbrechen muß. Ich danke Ihr zahlreiches Erscheinen und erkläre die Sitzung als eröffnet.“

Vortrag des Regierungsrathes über die Ergänzungswahlen.

Vorerst wurden durch die periodische Ernennung der Bezirksbeamten — Regierungstatthalter und Gerichtspräsidenten — Ersatzwahlen nöthig in den Wahlkreisen Kirchberg, St. Immer, Vicques, Montfaucon, Laufen, Dachs-felden, Weiringen, Wählern, Gurzelen, Zweisimmen, Boltigen, Lenk-St. Stephan und Wimmis, im Wahlkreise St. Immer zwei, in allen übrigen eine Wahl.

Ferner war in Folge Ablehnung des Herrn Olivier Seuret in Delsberg in diesem Wahlkreise nochmals eine Ersatzwahl vorzunehmen.

Endlich mußten infolge Demission der Herren Großräthe Chr. Siegenthaler, Gemeindefreiber in Trubschachen, und Franz v. Steiger in Riggisberg, Ersatzwahlen in den Wahlkreisen Trubschachen und Riggisberg, und wegen der Ernennung des Herrn Spring zum Amtsgerichtschreiber von Niedersemmenthal noch eine zweite solche im Wahlkreise Wimmis veranstaltet werden.

Zufolge der getroffenen Anordnungen fanden die dahertigen Wahlverhandlungen Sonntags den 3. Oktober statt und wurden, so weit nöthig, Sonntags den 10. gleichen Monats beendet.

Es sind infolge dessen zu Mitgliedern des Großen Rathes erwählt worden:

1. Im Wahlkreise Kirchberg an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Burgdorf erwählten Herrn Kummer: Herr Johann Roth, Landwirth und Friedensrichter in Esigen.

2. Im Wahlkreise St. Zimmer an der Stelle der zum Regierungstatthalter und Gerichtspräsidenten von Courtelary erwählten Herren Antoine und Koffel:

a. Herr Eduard Brandt-Schmidt, Amtsverweser zu Sonvillier.

b. Herr Theodat Trorler, Arzt in St. Zimmer.

3. Im Wahlkreise Delsberg an der Stelle des ablehnenden Herrn Olivier Seuret:

Herr Emil Ballain, Geometer, in Delsberg.

4. Im Wahlkreise Vicques an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Delsberg erwählten Herrn Franz Desboeufs:

Herr Jakob Loviat, gewes. Maire zu Courroux.

5. Im Wahlkreise Montfaucon an der Stelle des zum Gerichtspräsidenten von Freibergen erwählten Herrn Desvoignes:

Herr Konrad Kalmann, Wirth in Saignelegier.

6. Im Wahlkreise Laufen an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Laufen erwählten Herrn Frepp:

Herr Peter Burger, Wirth in Angenstein.

7. Im Wahlkreise Dachsölden an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Münster erwählten Herrn Klaye:

Herr August Klaye, Banquier in Münster.

8. Im Wahlkreise Meiringen an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Oberhasle erwählten Herrn Baliharsar Dith:

Herr Kaspar Müller, Hauptmann, in Eisenbolgen bei Meiringen.

9. Im Wahlkreise Wahlern an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Schwarzenburg erwählten Herrn Mischler:

Herr Ulrich Zwahlen, Wirth in Schwarzenburg.

10. Im Wahlkreise Gurzelen an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Sestigen erwählten Herrn Zimmermann:

Herr Chr. Krebs, Gemeindepäsident in Roffen.

11. Im Wahlkreise Riggisberg an der Stelle des demissionirenden Herrn v. Steiger daselbst:

Herr Gottlieb Wenger, gewesener Regierungstatthalter in Belp

12. Im Wahlkreise Trubschachen an der Stelle des demissionirenden Herrn Chr. Siegenthaler:

Herr Daniel Siegenthaler, Notar in Trub.

13. Im Wahlkreise Zweisimmen und Voltigen an der Stelle des zum Regierungstatthalter von Obersemmenthal erwählten Herrn Imobersteg:

Herr Jakob Stocker, Amtsrichter, in Voltigen.

14. Im Wahlkreise Lenk und St. Stephan an der Stelle des zum Gerichtspräsidenten von Obersemmenthal erwählten Herrn Marggi:

Herr Gottlieb Bühler, Amtsnotar in Lenk.

15. Im Wahlkreise Wimmis an der Stelle der zum Gerichtspräsidenten und Amtsgerichtschreiber von Niedersemmenthal erwählten Herren Müzenberg und Spring:

a. Herr Jakob Karlen, alt-Großrath, in Erlenbach.

b. Herr Ferdinand v. Erlach, alt-Großrath, in Spiez.

Da sämtliche Wahlverhandlungen innerhalb der gesetzlichen Frist unangefochten geblieben sind und auch keinerlei Gründe vorliegen, dieselben von Amtes wegen zu beanstanden, so trägt der Regierungsrath darauf an, es möchten die in den oben genannten Wahlkreisen getroffenen Ersatzwahlen als gültig anerkannt und die von denselben zu Mitgliedern des Großen Rathes erwählten Herren Roth, Brandt-Schmidt, Trorler, Loviat, Ballain, Kalmann, Burger, Klaye, Müller, Zwahlen, Krebs, Wenger, Siegenthaler, Stocker, Bühler, Karlen und v. Erlach in dieser Eigenschaft beedigt werden.

Der Herr Präsident des Regierungsrathes, als Berichtserstatter, empfiehlt diesen Antrag zur Genehmigung.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Die anwesenden Herren Brandt-Schmidt, Kalmann, Burger, Klaye, Zwahlen, Krebs, Wenger, Siegenthaler, Stocker, Bühler und v. Erlach leisten den verfassungsmäßigen Eid.

Das Präsidium bemerkt zur Entschuldigung, daß zwei der neugewählten Mitglieder aus Versehen keine Einladungsschreiben erhalten haben

Tagesordnung:

Projekt = Beschluß.

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Anwendung des § 3, letztes Alinea, des Gesetzes über die gemeinnützigen Gesellschaften vom 31. März 1847, auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1.

Die vom Regierungsrathe genehmigte gemeinnützige Gesellschaft von Burgdorf wird ermächtigt, zum Zweck der von ihr zu errichtenden Krankenstube das ihr hiefür geschenkweise abgetretene Gebäude in Burgdorf oder im Fall der Wiederveräußerung desselben eine andere geeignete Liegenschaft bleibend zu erwerben.

Diese Bewilligung dauert so lange, als das von der Gesellschaft zu erwerbende Grundeigenthum für die beabsichtigte Krankenstube in Anspruch genommen wird.

Der Regierungsrath ist mit der Eröffnung und Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt.

(Die Unterschriften.)

Kurz, Direktor des Innern, als Berichterstatter, empfiehlt vorliegendes Dekret mit der Bemerkung, daß die gemeinnützige Gesellschaft zu Burgdorf sich schon seit längerer Zeit mit dem Gedanken getragen habe, ein Spital für arme franke Einsassen zu errichten, daß aber zu Verwirklichung dieses Vorhabens die nöthigen Fonds fehlten. Nun sei die Gesellschaft durch eine großmüthige Schenkung eines ihrer Mitglieder, des Herrn Handelsmann Greiber in Burgdorf, in den Stand gesetzt, dasselbe zu verwirklichen, bedürfe aber hiezu der Genehmigung des Großen Rathes. Der Regierungsrath nehme keinen Anstand, das Projekt namentlich auch im Hinblick auf das segensreiche Wirken der Gesellschaft zu empfehlen.

Ohne Einsprache genehmigt.

Naturalisationsgesuche.

1. Des Herrn Louis Guignard, allié Renge, von Lieu, Kantons Waadt, gewesener Weinhändler in Bern, welchem die Bürgergemeinde Bern (Gesellschaft zu Schuhmachern) das Ortsbürgerrecht zugesichert hat.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Ertheilung der Naturalisation.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, empfiehlt dieses Gesuch im Hinblick auf die finanziellen und moralischen Garantien, wodurch der Petent sich während seines Aufenthaltes in Bern seit 1816 die Zuneigung der Ortsbehörden erworben hat.

Abstim m u n g.

Von 129 Stimmen fallen:	
Für Willfah	127
Für Abschlag	2
Herr Guignard ist somit naturalisirt.	

2. Der Frau Schaub, geborne Häberli, Wittve des Herrn Schaub, gewesenen Klafshelfers und Sekretärs der Erziehungsdirektion.

Auch hier trägt der Regierungsrath auf Ertheilung der Naturalisation an.

Der Herr Justizdirektor, als Berichterstatter, empfiehlt das Gesuch ebenfalls mit Rücksicht auf die günstigen Zeugnisse, welche die Petentin zu Erfüllung der vom Gesetze vorgeschriebenen Requisite vorgewiesen hat.

T a g e s o r d n u n g :

Von 120 Stimmen fallen:	
Für Willfah	117
Für Abschlag	3
Frau Wittve Schaub ist somit ebenfalls naturalisirt.	

Dekret,

betreffend die Besoldung der Beamten der Kantonalbank.

(Zweite Berathung. Siehe Grobtrathsverhandlungen, laufender Jahrgang, Seite 177 ff.)

Migy, Vizepräsident des Regierungsrathes, als Berichterstatter. Unterm 5. März l. J. hat die erste Berathung des vorliegenden Dekretes stattgefunden. Nach § 17 des Gesetzes über Reorganisation der Kantonalbank ist nämlich die Festsetzung der Besoldung der Bankbeamten dem Großen Rathe vorbehalten. Infolge dessen legte der Regierungsrath dem Großen Rathe einen Gesetzesentwurf vor, den Sie in erster Berathung genehmigten mit der einzigen Modifikation, daß das Maximum der Besoldung für den Geschäftsführer einer Filiale von Fr. 4000 auf Fr. 5000 erhöht wurde. Nun ist es wünschenswerth, die Besoldungen definitiv festzusetzen, damit die Bankdirektion, welche die Besoldungen der untern Angestellten zu bestimmen hat, ein gehöriges Verhältniß dabei befolgen kann. Die Erhöhung des Maximums der Besoldung für den Geschäftsführer einer Filiale kann der Versammlung um so mehr empfohlen werden, weil von der Wahl einer geeigneten Persönlichkeit nicht selten das Gedeihen des Institutes abhängt, und es nicht rathsam ist, einiger hundert Franken wegen der Wahlbehörde die Hände zu binden. Ich empfehle Ihnen daher das Eintreten, die Berathung des Dekretes in globo und dessen endliche Genehmigung.

Sowohl das Eintreten als die Berathung des Dekretes in globo und dessen endliche Genehmigung wird ohne Einsprache durch das Handmehr beschlossen.

Expropriationsgesuch

der Kirchgemeinde Zegenstorf zu Erwerbung eines Stückes Land von 20,000 □' behufs Erweiterung ihres Todtenackers.

Der Regierungsrath trägt in Uebereinstimmung mit der Direktion des Innern auf Ertheilung des Expropriationsrechtes an.

Kurz, Direktor des Innern, empfiehlt den Antrag im Hinblick auf die Nothwendigkeit der Erweiterung des Todtenackers und auf den Umstand, daß die Erwerbung des fraglichen Landstückes von der Schulgemeinde zu Zegenstorf auf gültlichem Wege nicht möglich war.

Wird ebenfalls ohne Einsprache genehmigt.

Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

Auf den Antrag der Justiz- und Polizeidirektion und des Regierungsrathes wird folgenden Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuchen, ohne Einsprache durch das Handmehr, in nachstehender Weise entsprochen:

1. Dem Johann Kauer von Trachselwald, am 2. Okt. 1855 von den Assisen des 3. Bezirks wegen Diebstahls und Betrugs zu 4 Jahren Ketten verurtheilt, wird der Rest dieser Strafe erlassen.

2. Der Marie Anna Schrag von Wynigen, vom Affisenhof des Jura wegen Kindsmordes zu 5 Jahren Ketten verurtheilt, wird der Rest dieser Strafe erlassen.

3. Dem Knaben Samuel Jost von Eggiwyl, in Bern, wird die wegen Diebereien auferlegte dreißigtägige Gefangenschaft und einjährige Verweisung aus dem Amt Bern in eine einjährige Enthaltung in der Erziehungsanstalt für verwahrloste Knaben in Landorf bei Köniz umgewandelt.

4. Dem Friedrich Sterchi von Lüzelsüh, wegen Diebstahls und Diebstahlsversuchs zu 60 Tagen verschärfter Gefangenschaft und 4 Jahren Kantonsverweisung verurtheilt, wird der Rest der ihm noch auffallenden Kantonsverweisung in Eingrenzung in seine Heimathgemelde Lüzelsüh von gleich langer Dauer umgewandelt.

5. Dem Joseph Maillat von Courtedour wird der Rest der ihm wegen Entwendung auferlegten einjährigen Kantonsverweisung erlassen.

6. Dem Georg Michael Dehn aus Württemberg, Spenglergefelle in Bern, wird die ihm wegen des dritten Unzuchtsehlers auferlegte zweijährige Kantonsverweisung erlassen.

7. Dem Niklaus Brand von Lauenen, wegen Raubes und gefährlichen Diebstahls zu 5 Jahren Ketten verurtheilt, wird der letzte Fünftel der Strafe erlassen.

8. Dem Ulrich Wälchli von Wynigen, wegen Diebstahls zu 8 Jahren Ketten verurtheilt, wird der letzte Fünftel derselben erlassen.

9. Dem Friedrich Mäder von Mühleberg wird der Rest der ihm wegen Raubes auferlegten sechsjährigen Kettenstrafe erlassen.

10. Dem Urs Obrecht von Wiedlisbach wird der nicht mehr einen Viertel betragende Rest der ihm wegen Brandstiftung auferlegten achtjährigen Kettenstrafe erlassen.

11. Der Henriette Donzé von Breuleux, wegen Brandstiftung zu 8 Jahren Ketten verurtheilt, wird das letzte Jahr, also der achte Theil derselben, erlassen.

12. Der Anna Weber von Dohlenberg wird der nicht mehr einen Viertel betragende Rest der ihr wegen Kindsmordes auferlegten dreizehnjährigen Kettenstrafe erlassen.

13. Dem Julius Brobst von Finsterhennen wird der Rest der ihm wegen ungebührlicher Behandlung und Mißhandlung seiner Ehefrau sowie wegen Drohungen auferlegten zwölfmonatlichen Leistung aus dem Amtsbezirk Aarberg erlassen.

14. Dem Peter Gerber, Küher in Trub, wird die wegen Widerhandlung gegen das Spielgesetz auferlegte Buße von Fr. 30 erlassen.

15. Dem Andreas Nyser von Huttwyl wird der letzte Drittel der ihm wegen Diebstahls auferlegten sechsjährigen Kantonsverweisung erlassen.

16. Dem Anton Martin, heimathlos, werden die letzten sechs Monate der ihm wegen Diebstahls auferlegten 2½ jährigen Zuchthausstrafe erlassen.

17. Dem Joseph Ruffbaumer von Lauterbach, Kanton Solothurn, wohnhaft gewesen zu Courroux, wegen Schlägerei mit Verwundung zu 6 Monaten Einsperrung und 2 Jahren Verweisung aus der Eidgenossenschaft verurtheilt, wird der

letzte Viertel der ihm auferlegten Einsperrungsstrafe in eine Verweisung aus der Eidgenossenschaft von doppelter Dauer umgewandelt, welche derjenigen beizufügen ist, welche über den Petenten bereits durch den Affisenhof des Jura verhängt worden ist.

18. Dem Peter Wiedmer von Lüzelsüh wird der letzte Viertel der ihm wegen Brandstiftung auferlegten achtjährigen Kettenstrafe erlassen.

19. Dem Christian Weber von Guggisberg wird der letzte Viertel der ihm wegen Unterschlagung auferlegten zweijährigen Zuchthausstrafe erlassen.

20. Dem Johann Wenger von Kirchenthurnen, wohnhaft zu St. Immer, wegen bösslichen Verlassens seiner Familie zu 30 Tagen Gefangenschaft verurtheilt, wird diese Strafe in zweimonatliche Eingrenzung in die Einwohnergemeinde St. Immer umgewandelt.

21. Dem Johann Roth von Innerkirchen wird die wegen Versuchs Bigamie auferlegte einjährige Kantonsverweisung in Gemeindeeingrenzung von gleicher Dauer umgewandelt.

22. Dem Johann Wenger von Röhlenbach, Wasserbrenner in Bümpliz, wird ein Viertel der ihm wegen unbefugten Kartoffelbrennens auferlegten Buße von Fr. 50 erlassen.

23. Dem Jakob Aerni von Jollikofen, wegen Diebstahls zu 1 Jahr Zuchthaus verurtheilt, wird der auf heute eintretende letzte Viertel der Strafe erlassen.

24. Dem Johann Schneißler von Dießbach bei Büren wird der Rest der ihm wegen Brandstiftung auferlegten dreijährigen Zuchthausstrafe erlassen.

25. Dem Samuel Schafroth von Röhlenbach, wohnhaft zu Egglen im Buchholterberg, wird der letzte Viertel der ihm wegen Diebstahls auferlegten dreijährigen Zuchthausstrafe erlassen.

26. Den wegen Betrugs zu zwei Monaten Einsperrung verurtheilten Schwestern Anna und Maria Jaugg von Eggiwyl und deren wegen Mithülfe beim nämlichen Betrug zu 30 Tagen Gefangenschaft verurtheilten Bruder Johann Jaugg wird die Hälfte dieser Strafen erlassen.

27. Dem Joseph Hermenegild Guélat, Amtsnotar in Bruntrut, wird die Hälfte der ihm vom Affisenhof des Jura wegen Preßvergehen auferlegten dreiundneunzigtägigen Gefängnißstrafe erlassen.

28. Dem Samuel Steffen von Saanen, gew. Notar, wird die fernere Fortweisung aus dem Amtsbezirk Bern, die ihm durch obergerichtliches Urtheil vom 28. Dezember 1843 wegen Fortweisungsübertretungen auferlegt worden, von nun an erlassen und ihm der Aufenthalt oder die Niederlassung in diesem Amtsbezirk unter den gewöhnlichen gesetzlichen Bedingungen gestattet.

29. Franz Alexander Fleury von Envelier, wegen Bigamie zu 6 Monaten Zuchthaus und nachheriger zweijähriger Kantonsverweisung verurtheilt, wird mit dem Gesuch um Umwandlung der zwei letzten Monate seiner Zuchthausstrafe in Kantonsverweisung abgewiesen.

Da während der Sitzung die Herren Dr. Troxler und Müller angelangt sind, so werden sie als neu gewählte Mitglieder vom Präsidium beedigt.

Es werden noch mehrere (im Verzeichniß am Schluß der Session enthaltene) Vorstellungen angezeigt.

Schluß der Sitzung: 1¼ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. Fassbind.

Zweite Sitzung.

Dienstag den 16. November 1858.
Morgens um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Riggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Gfeller in Bümpliz, Großmann, Karlen, Joh. Gottl.; Kehrli, Jak; Mühlethaler, Revel, Schären, Schneider, Joh.; Theurillat, Wirth und Wyder; ohne Entschuldigung: die Herren Bähler, Johann; Chevolet, Corbat, Froidevaux, Gyger, Hennemann, Herren, Hirzig, Indermühle, Amtsnotar; Karlen, Jakob; Lempen, Marquis, Meister, Neuenchwander, Devray, Prudon,

Reichenbach, Karl; Koffelet, Sahli, Johann; Salzmann, Schmid, Rudolf; Schmutz, Schori, Friedrich; Spring, Steiner, Oberst; Stockmar und Widmer.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Die Herren Loviat und Kalmann leisten als neu eintretende Mitglieder des Großen Rathes den verfassungsmäßigen Eid.

Tagesordnung:

Projekt-Dekret

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Betrachtung, daß die außerordentlichen politischen Ver-
umständungen, welche das Gesetz wider den Mißbrauch der
Presse vom 21. März 1853 den damaligen Behörden als
nothwendig haben erscheinen lassen, längst nicht mehr vorhan-
den sind,

daß überdies der Artikel desselben über die Gerichtsbarkeit
noch nicht die Sanktion der Bundesbehörde erhalten hat,
daß endlich seit dem Erlaß des erwähnten Gesetzes wie-
derholt gegen dessen Bestimmungen Reklamationen erhoben
worden sind,

auf den Antrag der Justiz- und Polizeidirektion und nach
geschehener Vorberathung des Regierungsrathes

beschließt:

Art. 1.

Das Gesetz wider den Mißbrauch der Presse vom 21.
März 1853 ist aufgehoben. An dessen Stelle tritt bis zum
Erlaß des neuen Strafgesetzbuches das frühere Gesetz wider
den Mißbrauch der Pressefreiheit vom 9. Februar 1832 wieder
in Kraft.

Art. 2.

Bergehen und Widerhandlungen, wegen welcher vor dem
Inkrafttreten des gegenwärtigen Dekrets eine Untersuchung
angehoben worden ist, werden nach den Bestimmungen des
jetzigen Gesetzes beurtheilt, unter dessen Herrschaft sie begangen
worden sind.

Art. 3.

Das gegenwärtige Dekret tritt mit dem
in Kraft.
Bern, den 8. Juli 1858.

(Die Unterschriften.)

Migy, Vizepräsident des Regierungsrathes, als Berichtserkatter. Herr Präsident, meine Herren! Ob schon ein Antrag, der dahin geht, ein Gesetz aufzuheben, von Seite einer Regierung etwas Ungewöhnliches ist, so glaube ich doch, Ihnen erklären zu können, daß der vorliegende Antrag nicht ein unerwarteter ist. Ich will nicht eintreten auf die Geschichte der politischen Zerrwürfnisse, welche zur Zeit, als das in Frage stehende Gesetz in's Leben gerufen wurde, vorherrschten. Diese Zeiten sind vorüber. Ich will auch nicht in das Gesetz selbst eintreten. Aber wenn ich Ihnen jene Zerrwürfnisse nur in Erinnerung bringe, so geschieht es, um einfach dem Gesetze seine wahre Qualifikation zu geben. Ich glaube es so qualifiziren zu können: es war ein Gelegenheitsgesetz. Zur Zeit der Erlassung des Preßgesetzes war der Kampf der Parteien stark und heftig. Die heftigen Angriffe, welche damals in der Presse gegen die Regierung entwickelt wurden, veranlaßten diese, das Preßgesetz als Schutzmittel hinzustellen. Man glaubte, sich dadurch ein wirksameres Mittel, eine bessere Waffe gegen die Ausbrüche der Presse zu verschaffen. Als die Leidenschaften sich am gereiztesten äußerten, wurde der Große Rath dazu berufen, dieses Gesetz zu erlassen. Sie erinnern sich, wie lebhaft die Berathungen über dasselbe stattfanden. Sie konnten sich in der Folge überzeugen, daß das Gesetz seinen Zweck nicht erreichte; dennoch blieb es. Sie erinnern sich ferner, daß man lange mit den Bundesbehörden zu thun hatte, bis deren Genehmigung erhältlich war, und der Artikel, welcher sich auf Gerichtsbarkeit bezieht, ist jetzt noch nicht sanktionirt. Seit Erlassung des Preßgesetzes, namentlich seitdem Ruhe und Friede im Lande wieder eingekehrt sind, haben Sie die Thatsache erlebt, daß alle Organe der Presse, ich kann sagen, ohne Ausnahme, sich für die Aufhebung des Gesetzes aussprachen. Dieß wiederholte sich immer von Jahr zu Jahr. Unter diesen Umständen scheint mir die Regierung in eine günstige Lage versetzt, einen solchen Antrag zu stellen. Warum? Solche Gesetze sind, wie die Erfahrung lehrt, immer eine gefährliche Waffe bei der beweglichen Einrichtung hinsichtlich der Wahl unserer Behörden. Eine Partei glaubt, zu ihren Gunsten ausnahmsweise Bestimmungen in's Leben zu rufen; lassen Sie ein paar Jahre vorübergehen, so hat die Tendenz, gegen welche diese Waffe gerichtet war, dieselbe in der Hand. Wenn die Regierung einfach ihre Stellung in's Auge fassen würde, könnte sie sagen: wir sind nicht schuld, daß dieses Gesetz da ist; wenn die oppositionelle Presse sich später erheben sollte, so könnten wir es vielleicht auch zu Nutzen ziehen! Ich glaube daher, die Regierung sei in einer ganz unparteiischen Stellung, wenn sie auf ein solches Schutzmittel verzichtet, das von der Regierung von 1850 in's Leben gerufen wurde. Wenn Sie nun die Erwägungen, welche dem vorliegenden Dekrete vorangehen, in's Auge fassen, so finden Sie, daß es darin heißt, die außerordentlichen politischen Umstände, welche das Preßgesetz hervorgerufen haben, seien vorüber. Es ist denn auch gut, daß nach und nach alle Merkmale, die an solche Zeiten erinnern können, verschwinden; es liegt darin ein Mittel zur Beruhigung der Gemüther. Ich kann mich, wie schon bemerkt, ferner auf wiederholte Reklamationen aller Organe der Presse berufen, abgesehen von deren Parteilichkeit, so daß man den Wünschen derselben Rechnung trägt, wenn man das erwähnte Gesetz beseitigt. Sie wissen, daß seit mehreren Jahren das Bedürfnis eines neuen Strafgesetzbuches sich geltend machte. Seit zwei Jahren liegt ein Projekt zur Behandlung bereit, aber andere wichtige Geschäfte verhinđerten dessen Erledigung bisher. Im Entwurfe eines neuen Strafgesetzbuches steht ein besonderer Titel über den Mißbrauch der Presse. Es fragt sich, ob wir nach Verfluß von fünf Jahren noch einmal vor den Bundesrath gelangen sollen, um dessen Genehmigung für den §. 41 des Preßgesetzes, welcher sich auf die Gerichtsbarkeit bezieht, einzuholen. Das Gesetz kann also nicht einmal seine Anwendung erhalten, weil der betreffende Artikel die Genehmigung des Bundes noch nicht erhalten hat. Ist das ein gereizter Zustand der Gesetzgebung? Ich glaube nicht. Ende

lich spricht der Geist der Zeit immerhin für die Freiheit der Presse, und ich glaube, Niemand könne es übel nehmen, wenn ein Gesetz, welches diese Freiheit beschränkt und durch besondere Verumständlungen in's Leben gerufen wurde, nun aufgehoben werde, nachdem dieselben zu bestehen aufgehört haben, um die letzte Spur unserer politischen Zerrwürfnisse zu verwischen. In welcher Stellung werden wir uns befinden, wenn das Gesetz vom 9. Februar 1832 wieder in's Leben tritt? Man wendet ein, dasselbe genüge nicht. Aber ich frage: war etwa die Republik in großer Gefahr unter seiner Herrschaft? Konnte die damalige Regierung etwa nicht regieren? Es bestand zu jener Zeit die stärkste Regierung unter Neuhaus. Oder war die Ehre der Bürger gefährdet? Waren nicht genügende Garantien gegen den Mißbrauch der Presse gegeben? Wenn man dieß behaupten wollte, so würde man den größten Vorwurf gegen eine Periode erheben, die nicht weniger als 21 Jahre dauerte, nämlich von 1832 bis 1853. Ich gebe zu, daß die Regierung damals auch angegriffen wurde, aber der Grund ihres Falles lag nicht im Preßgesetze, sondern in der falschen politischen Stellung, in welcher die Regierung sich damals befand. Deshalb vermochte auch das neue Preßgesetz nicht, die Regierung von 1850 zu halten. Die Stütze eines Systems besteht nicht im Preßgesetze, sondern in der Haltung der Behörden. Ich erinnere Sie an Freiburg, wo die liberale Regierung ein sehr strenges Gesetz über den Mißbrauch der Presse anwenden konnte. Verhinderte es etwa den Sturz jener Regierung? Gar nicht, ihr Fall erfolgte beim Ablauf der Amtsperiode trotz des Preßgesetzes. Die Grundlage der Regierungen liegt eben in der öffentlichen Meinung. Weit entfernt, daß derartige Gesetze eine Regierung zu schützen vermögen, bereitet sie sich gerade dadurch den Fall, denn im Erlassen ausnahmsweiser Gesetze zum Schutze der Behörden liegt das Zeichen einer gewissen Aengstlichkeit derselben. Darum sage ich: wenn unter der Herrschaft des früheren Preßgesetzes eine geachtete und starke Regierung bestehen konnte und der Achtung des Volkes genoss, so genügt das nämliche Gesetz auch für die Gegenwart. Ich beschränke mich vorläufig auf diese allgemeinen Bemerkungen, nur füge ich noch bei, daß ich bei Art. 1 des vorliegenden Dekretes eine kleine Abänderung vorschlagen werde. Es heißt nämlich im zweiten Sage, an die Stelle des aufgehobenen Gesetzes trete dasjenige von 1832 wieder in Kraft. Wie Sie wissen, wurde durch Dekret vom 11. November 1846 das sogenannte Achtungsgesetz aufgehoben, weil man von der Ansicht ausging, daß die Behörden, Beamten und Angestellten nicht auf ausnahmsweise Gesetzesbestimmungen zu ihren Gunsten Anspruch haben sollen; deshalb wurden die bezüglichen Artikel des Preßgesetzes von 1832, nämlich die §§. 7 und 17, aufgehoben. Ich würde also vorschlagen, den Art. 1 in dem Sinne zu modifiziren: das Gesetz vom 9. Februar 1832, wie es durch das Dekret vom 11. November 1846 modifizirt worden ist, trete wieder in Kraft. Ich habe Ihnen nun die Gründe, welche die Regierung zu Vorlage dieses Dekretes veranlaßten, auseinandergesetzt; ich habe Ihnen gezeigt, daß keine Nachtheile daraus für das Land entstehen, wenn das Gesetz, welches 21 Jahre lang genügt, wieder in Kraft gesetzt wird. Warum sollte man nicht zur Beruhigung der Gemüther den vielfachen Beschwerden Rechnung tragen, welche gegen das bestehende Gesetz erhoben wurden, das nicht einmal definitiv ist, indem kein kompetenter Gerichtsstand zur Beurtheilung der eingeklagten Preßvergehen besteht. Warum sollte der Große Rath Anstand nehmen, unter diesen Umständen das vorliegende Dekret zu genehmigen? Die Maßregel wird gewiß im ganzen Kantone sehr gut aufgenommen werden, wenn man sieht, daß die Regierung nicht darnach strebt, exzeptionelle Mittel zu ihrem Schutze anzuwenden, sondern der Opposition freien Spielraum läßt, immerhin unter Vorbehalt vernünftiger Garantien, welche das Gesetz von 1832 aufstellt. Die gegenwärtigen politischen Verhältnisse erlauben eine solche Schlussnahme, wie sie hier vorgeschlagen wird. Ich mache die Versammlung noch aufmerksam, daß wir heute eine Garantie

mehr haben, indem Anno 1832, als das frühere Pressgesetz eingeführt wurde, noch ständige Gerichte (das Amtsgericht und das Obergericht) zur Beurtheilung von Pressvergehen berufen waren; nach der neuen Verfassung und nach dem eingeführten Verfahren in Strafsachen sind es nun die Geschwornen, welche solche Vergehen beurtheilen. Man fuhr denn auch in der ersten Zeit der Einführung der Geschwornengerichte sehr gut mit dem Gesetze von 1832. Auch hierin liegt also kein Grund, den Vorschlag der Regierung zu verwerfen. Endlich ist dieser Vorschlag kein unerwarteter, nachdem seit Jahren fast jede Woche Reklamationen gegen das fragliche Gesetz in öffentlichen Blättern erfolgten. Ich stelle daher den Antrag, Sie möchten in die Berathung des vorliegenden Gesetzes eintreten, dasselbe in globo behandeln und genehmigen.

Fischer. Sie hörten soeben die Gründe anführen, welche den Regierungsrath bewogen, Ihnen dieses Dekret vorzulegen. Auch ich werde mich nicht ereifern, um so mehr, da ich weiß, wie gegenwärtig der Barometer steht. Indessen scheint es mir Pflicht zu sein, um der Stellung und der Ehre der abgetretenen Regierung, unter welcher das Pressgesetz zu Stande kam, nicht Abbruch zu thun, hier für den Standpunkt einzustehen, unter welchem das fragliche Gesetz zu Stande kam. Vor Allem erlaube ich mir den Antrag zu stellen, Sie möchten auf das vorliegende Dekret nicht eintreten, und zwar vorerst aus einem formellen Grunde. Sie wissen Alle, wie vielfach man sich darüber beschwerte, daß man allmählig in eine verstückelte Gesetzgebung komme, so daß man am Ende nicht mehr wisse, woran man sei, und der Bürger sich in den Händen der Advokaten befinde. Nun soll auch hier ein Stückwerk, ein Flickwerk, eine Art Provisorium — ein ziemlich ominöser Name — eingeführt werden. Warum ist es zu thun? Handelt es sich etwa darum, das bestehende Gesetz zu ergänzen oder durch ein definitiv bestehendes zu ersetzen, oder durch Bestimmungen, die ein Glied des ganzen Kriminalgesetzbuches ausmachen? Nein. Während der Entwurf eines neuen Strafgesetzes unter den Verhandlungsgegenständen bereit liegt, den man sofort berathen könnte, preßirt es so schrecklich mit diesem Dekrete, daß man nicht einmal diesen Moment abwarten kann; man will nun einmal dieses Provisorium dazwischen hineinschieben. Das ist offenbar ein Uebelstand, um so mehr, als ich glaube, man befinde sich im Irrthume, wenn man glaubt, das Pressgesetz von 1832 trete dann sofort wieder in Kraft, wenn dieses Dekret angenommen sei. Das ist ein Irrthum Wir haben die Bundesverfassung, welche vorschreibt, daß jedes Pressgesetz von der Bundesbehörde sanktionirt werden soll. Wenn wir also das Gesetz von 1853 aufheben und dasjenige von 1832 wieder in Kraft erklären, so muß es ebenfalls der Bundesbehörde zur Sanktion vorgelegt werden. Dieses formelle Bedenken verwickelt die Sache noch, und ist immerhin der Erwägung werth. Was die Sache selbst betrifft, so wurde das Pressgesetz von 1853 als ein bloßes Gelegenheitsgesetz bezeichnet, und bemerkt, weil die Umstände, welche damals das Gesetz in's Leben riefen, nicht mehr vorhanden seien, so soll man es aufheben. Ich schaue die Sache etwas verschieden an. Jede Regierung muß eine gewisse Richtung befolgen. Nun glaubte die Regierung von 1850, es liege in ihrer Aufgabe, einer gewissen Ungebundenheit, nicht nur in der Presse (es wurden damals Proben davon im Großen Rathe selbst abgelegt), sondern auch in anderer Richtung, eine Schranke entgegenzustellen. Wenn man nun das betreffende Gesetz wieder aufheben will, so bedaure ich es, weil es der erste Schritt zu einer andern Richtung ist, auf welcher die Regierung dann leicht weiter gedrängt wird. So gewiß Sie heute sich bewegen finden, dem Orange der Freunde durch Aufhebung dieses Gesetzes Rechnung zu tragen, so gewiß sind es noch andere Punkte, welche alsdann geltend gemacht werden. Es ist z. B. das Seminar zu Münchenbuchsee. In der gleichen Richtung wird man konsequenter Weise sagen: man glaubte seiner Zeit im Wirthschaftswesen aufräumen zu sollen, aber wir wollen

lieber wieder in die alte Richtung einklinken. Es wird mich freuen, wenn die Regierung zu rechter Zeit die Hand fest halten kann, aber ich fürchte, wenn sie den Finger hergibt, werde man ihr die ganze Hand nehmen. Ferner glaube ich, der Herr Berichterstatter habe nicht ganz recht, wenn er behauptet, die ganze Presse sei einig im Begehren um Aufhebung des Gesetzes, deshalb solle man demselben entsprechen. Die Sache an und für sich mag richtig sein, daß die Presse ziemlich einstimmig dieses Begehren stellt. Das kommt mir ungefähr so vor, wie wenn die Wirthe zusammentreten und die Aufhebung der Polizeistunde verlangen würden. Allein ich weiß nicht, ob darin für die Regierung ein Grund liegt, zu entsprechen. Es handelt sich um einen polizeilichen Schutz, welcher im Gesetze gegeben ist. Ich könnte noch manches in der Sache anführen, aber, wie gesagt, ich weiß gar gut, wie der Barometer steht, und ich will mich nicht ereifern; nur den Standpunkt der alten Regierung möchte ich gewahrt wissen. Uebrigens glaube ich, es werde ein Zeit kommen, und vielleicht ist sie nahe, wo diejenigen, welche jetzt die Schleißen öffnen wollen, einsehen werden, daß es besser gewesen wäre, im Interesse des Landes dieselben geschlossen zu lassen, um so mehr, als das Pressgesetz, um das es sich handelt, nicht ein sehr strenges war. Meines Wissens ging deshalb keine Zeitung ein, noch wurde die Presse geknebelt, noch Jemand nach Sibirien geschickt. Es war ein Zaum gegen Mißbräuche, und dieser wirkte wohlthätig. Zum Schlusse möchte ich noch auf einen Umstand aufmerksam machen. Es gibt Leute, die sich, ich setze voraus, in gutem Glauben, für Freunde der Freiheit und der freien Presse halten, aber sie übersehen dabei, zu welchen Erzessen ein übertriebener Gebrauch dieser Freiheit führt. Sie erinnern sich, daß wir auch Erzesse gegen die Presse in der Schweiz hatten, die immer von der sogenannten freisinnigen Partei ausgingen. So geschah es im Kanton Tessin, wo die Presse von Freunden ihrer Freiheit bestürmt, zerschlagen wurde; so auch im Kanton Neuenburg. Ebenso sah man Erzesse von derselben Seite im Kanton Genf. Das beweist Ihnen, daß jede Sache zwei Seiten hat. Ich will nicht weiter auf diesen Gegenstand eintreten, aber ich möchte hier konstatirt wissen, daß die Regierung von 1850 nicht bloß einer Gelegenheit wegen das Pressgesetz vorlegte, sondern von demselben Standpunkte aus, den sie bei der Revision des Wirthschaftsgesetzes und bei andern Vorlagen festhielt. Diesen Standpunkt möchte ich gewahrt wissen. Deshalb stelle ich den Antrag auf Nichteintreten.

Büßberger. Ich erlaube mir auch einige Bemerkungen über den in Berathung liegenden Gegenstand. Ich begreife, daß Herr Fischer den Antrag auf Nichteintreten stellte. Er hat einer frühern Regierung angehört, unter welcher das Gesetz, um dessen Aufhebung es sich nun handelt, erlassen wurde. Ich glaube, wenn ich bei Erlassung des Pressgesetzes in der Stellung gewesen wäre, die Herr Fischer damals einnahm, so würde ich heute den gleichen Standpunkt einnehmen. Ich war aber damals in einer entgegengesetzten Stellung und habe schon im Jahre 1852 gegen dieses Gesetz und gegen einzelne, die Freiheit der Presse beschränkende Bestimmungen desselben gesprochen und gestimmt. Deshalb kann ich heute um so mehr dazu stimmen, daß das Pressgesetz aufgehoben und dasjenige von 1832 wieder eingeführt werde. Es ist zwar richtig, wie Herr Fischer bemerkte, daß wir uns in einem gewissen Provisorium befinden. Er sagte, die Advokaten gewinnen dabei. Ich glaube, Niemand sei schlimmer daran als die Advokaten, indem sie nicht wissen, woran sie sind. Ich könnte ein Gesetz zitiern, von dem man nicht weiß, was es sagt, oder was es nicht sagt. Es ist das Gesetz über das Verfahren bei Streitigkeiten bezüglich der öffentlichen Leistungen. In einem Provisorium sind wir immerhin. Der Unterschied ist aber dieser: unter welchem Provisorium befinden wir uns besser? Die Bundesversammlung hat sich in dieser Sache so unzweideutig ausgesprochen, daß kein Zweifel darüber besteht, daß sie das

Gesetz von 1853 nicht genehmige, während sie dasjenige von 1832 wohl sanktioniren würde, mit Ausnahme vielleicht einer Modifikation, welche Klagen von Agenten ausländischer Regierungen betrifft, und worüber wir eine eidgenössische Bestimmung haben. Ein großer Uebelstand tritt also nicht ein. Erlauben Sie mir aber, einige materielle Gründe anzugeben, die mich bewegen, zur Aufhebung des Pressgesetzes zu stimmen, nur die größten (um mich so auszudrücken). Ich habe mir einige Punkte bemerkt. Der erste betrifft die Verantwortlichkeit. Als verantwortliche Personen bezeichnet der Art. 38: den Herausgeber, den Verfasser, den Verleger, den Drucker und den Verbreiter einer Druckchrift, so daß jeder Zeitungsbub nach diesem Artikel für ein Pressvergehen, welches durch die Schrift, die er verbreitet, begangen wird, verantwortlich wäre. Indessen das ist nicht der Hauptgrund, warum ich glaube, das Gesetz sei verwerflich, sondern der Hauptgrund besteht darin, weil man den eigentlichen Schuldigen nicht mehr erreichen kann, indem der Verfasser und Herausgeber gleich strafbar erscheinen. Nach dem Pressgesetze von 1832 war es so gehalten, daß der Kläger fragte: wer ist der Verfasser? Wurde dieser nicht genannt, so wurde der Redaktor belangt. Aber in den meisten Fällen wurde der Verfasser genannt, und je nachdem es ein Individuum war, belangte man es oder nicht. Haben Sie aber unter dem neuen Gesetze gesehen, daß der Einfender genannt worden ist? Und warum nicht? Weil der Herausgeber denkt: wenn ich ihn nenne, so werde ich als Miturheber mit ihm bestraft. Sie haben daher gesehen, daß man dadurch im Pressgesetze das Uebel nur ärger machte. Wir haben den Grund, daß, der z. B. im Strafgesetzbuche von Zürich enthalten ist, daß wenn mehrere Personen ein Verbrechen begangen haben, alle sich in die Strafe theilen sollen, im Strafgesetzbuche nicht. Ein zweiter Punkt betrifft den Gerichtsstand. Man glaubte, im Interesse des Klägers den Gerichtsstand ausdehnen zu sollen, indem man als das für Pressvergehen zuständige Gericht dasjenige bezeichnete, in dessen Bezirk die Schrift entweder herausgekommen oder verbreitet worden ist. Aber man dachte nicht, daß es für den Kläger gar oft viel bequemer und angenehmer wäre, wenn er den Gerichtsstand des Wohnortes des Beklagten anrufen könnte. Wenn der Redaktor den Einfender genannt, oder der Verfasser sich selbst nennt, so hätte der Kläger denselben nach dem alten Gesetze vor dem Gerichte des Wohnortes desselben belangt können. Das ist nach dem neuen Pressgesetze nicht der Fall. Es ist dieß wieder ein Uebelstand. Auch im Verhältnisse der angeordneten Strafe liegt ein Grund, das Gesetz aufzuheben. Es gibt gewisse Arten von Pressvergehen, für welche das Gesetz als Minimum eine Gefängnißstrafe von vier Monaten aufstellt. Man wollte den Kläger damit schützen. Nun kann ich mich auf einen in den letzten Tagen behandelten Pressprozeß berufen, wo der Kläger sagte: die größte Gefahr für mein Recht liegt in diesem Strafverhältnisse. Der Umstand, daß das Gesetz als Minimum eine Gefängnißstrafe von vier Monaten androht, bewog ihn, die Klage zurückzuziehen oder einen Vergleich einzugehen. Man nimmt an, die Geschwornen würden sagen: die Umstände sind so beschaffen, daß, wenn das Gericht den Beklagten zu Gefängniß von etwa acht Tagen und einer mäßigen Entschädigung verfallen könnte, es gerechtfertigt wäre; wenn aber eine Gefängnißstrafe von vier Monaten ausgesprochen werden muß, so spricht man den Beklagten lieber frei, weil diese Strafe in keinem Verhältnisse zum Vergehen stände. Also statt zum Schutze des Klägers zu dienen, bietet das Pressgesetz ein Messer gegen ihn dar. Ich komme zum letzten Punkte, zum ärgsten. Es betrifft den Art. 23, der vom Beweise der Wahrheit handelt. Wenn man vorgeschrieben hätte: wer einen injuriösen Artikel gegen jemanden erscheinen läßt, darf unter keinen Umständen beweisen, daß das, was er gesagt, wahr sei, dann hätte man gewußt, woran man wäre, daß man in einem solchen Falle unter keinen Umständen die Wahrheit beweisen dürfe. Aber die Fassung des Gesetzesartikels ist so beschaffen, daß man den Schein

retten wollte, daß aber auch die ehrlichen Bürger, die im Interesse der Freiheit und des Staatswohles gewisse Schäden und Uebelstände des öffentlichen Lebens aufdecken möchten, es nicht mehr thun können, und damit ist die Stellung und Würde der Presse untergraben, ruinirt. Es heißt nämlich im Art. 23: wenn der beklagte Artikel den Vorwurf eines von Amtes wegen zu verfolgenden Verbrechens oder Vergehens enthalte, so sei der Beweis der Wahrheit nur dann zulässig, wenn er sogleich beigebracht und durch ein Urtheil oder eine andere authentische Urkunde geführt werde. Stellen Sie sich vor: es herrscht in einem Staate eine völlige Korruption unter den Beamten, Stellenkäuferei, das Publikum oder Einzelne wissen es; man will dagegen auftreten, im Interesse des Staates, ohne injuriöse Absicht, wie das Gesetz von 1832 es zuläßt. Es handelt sich bei dem Verfasser nicht darum, Jemanden zu beleidigen, sondern das Interesse des Staates zu schützen. Jetzt kann er es nicht, weil er ein Urtheil oder eine authentische Urkunde nicht zu seiner Verfügung hat. Läge ein Urtheil vor, so wäre der Verfasser nicht mehr ein Mann, dem es darum zu thun ist, öffentliche Schäden zu beseitigen, sondern er wäre ein gemeiner Injuriant, der nicht ruhen könnte, Einem etwas, für das er gestraft worden, wieder vorzuhalten. Im dritten Alinea desselben Artikels heißt es: in den übrigen Fällen könne der Beweis der Wahrheit zwar geführt werden, jedoch seien Zeugen nur dann zulässig, wenn der Angeschuldigte sich zum Beweise bestimmter Thatsachen sofort erboten, und die Anklagekammer gefunden habe, daß der Beweis der behaupteten Thatsache die Strafbarkeit des Angeschuldigten ausschließen oder vermindern würde. Also die Anklagekammer, sie, die doch nur darüber zu entscheiden hat, ob Jemand wegen einer eingereichten Klage den Geschwornen überwiesen werden könne, sie soll nach diesem Artikel zum voraus prüfen und entscheiden, ob durch den anerbotenen Beweis die Strafbarkeit des Angeschuldigten ausgeschlossen oder vermindert würde. Wir haben hier die merkwürdige Bestimmung, daß die Anklagekammer schon Richter ist. Die Geschwornen sind es aber, die nach dem Gesetze darüber zu entscheiden haben, ob der Angeklagte schuldig sei oder nicht, und die Kriminalkammer ist es, welche im Falle der Schuldigerklärung die Strafe ausmittelt. Der angeführte Artikel des Pressgesetzes enthält einen Grundsatz, der allen Grundlagen der Strafgesetzgebung widerstreitet. Es wären noch andere Bestimmungen zu berühren, wie diejenigen über die Presspolizei u. s. w., aber ich will nicht weiter darauf eintreten, und beschränke mich auf folgenden Antrag. Nach Art. 2 des vorliegenden Gesetzes sollen Pressvergehen, gegen die bereits eine Untersuchung angehoben worden ist, nach den Vorschriften des Gesetzes beurtheilt werden, unter dessen Herrschaft sie begangen worden sind. In Strafsachen nimmt man aber an, daß von zwei bestehenden Gesetzen das mildere Regel mache. Ich sehe daher nicht ein, warum das Pressgesetz, das man abschaffen will, für bereits anhängige Prozesse noch gelten soll, und stelle den Antrag, den Art. 2 in diesem Sinne zu modificiren.

Kurz, Oberst. Das Gesetz von 1853 soll zu Grabe getragen werden, es ist daher gewissermaßen ein Akt der Schicklichkeit, demselben noch eine Parantation zu halten. Es ist ein Produkt der Zeit, in der es erlassen wurde, und ich habe damals schon die Ansichten derer nicht getheilt, welche glaubten, man könne durch ein solches Gesetz ideale Presszustände herbeiführen, so wenig als ich die Ansicht derer theilte, welche glaubten, dadurch gehe die Welt oder die Pressfreiheit unter. Wir lebten damals in bewegten Zeiten, wo man mit alten Gesetzen nicht helfen konnte; nur durch eine Veränderung der gegenseitigen Gefinnungen konnte geholfen werden. Hat das Pressgesetz von 1853 das bewirkt, was man von ihm erwartete? Durchaus nicht. Man beschimpfte einander dennoch, und von hundert, tausend Beschimpfungen wurden etwa drei oder vier vor die Gerichte gezogen, die andern ließ man laufen. Ist die Pressfreiheit deshalb zu Grunde gegangen? Nein. Ich war

damals gar nicht für eine Abänderung des Preßgesetzes als in dem Sinne, daß das Gesetz von 1832 verbessert werden sollte, um die ungeschickte und unverständige Redaction desselben zu modificiren. Es enthielt Bestimmungen, die schlimmer waren als diejenigen des Gesetzes von 1853. Ich will nicht weiter darauf eintreten. Man kann jedem Gesetze Gutes und Schlimmes vorhalten. Aber wenn Herr Buzberger am neuen Gesetze die Bestimmungen über die Einrede der Wahrheit tadelt, so frage ich: wie war es unter dem alten Gesetze gehalten? Noch schlimmer, indem das Gericht Einem unbedingt alle Einreden der Wahrheit abschlagen konnte. Das Gesetz von 1832 enthält nämlich folgende Bestimmung: „Die Beschuldigung oder der Vorwurf einer Handlung, deren Beimeßung eine grobe oder geringe Ehrverletzung enthalten würde, wird nicht für eine solche geachtet, wenn sie zu eigenem Rechtsbehelf oder zu einem erlaubten Endzweck und ohne ehrverletzende Ausdrücke geschähen ist.“ Darüber strit man sich immer: was ist erlaubter Endzweck? was ist eigener Rechtsbehelf? was ist ein ehrverletzender Ausdruck? Je nachdem der Richter gestimmt war, wurde der Beweis abgeschlagen oder zugelassen. Wohin kommt man mit einer solchen Bestimmung? Ich erinnere noch an einen wesentlichen Punkt, wo ich sagen darf: es wird gewiß Niemand, selbst die entschiedensten Gegner des neuen Gesetzes nicht, bestreiten, daß es einen Fortschritt gegenüber dem frühern Gesetze enthält. Nach diesem muß man die Abbitte übernehmen. Das ist eine unendlich schwere Bestimmung für den Einen und gar nichts für den Andern. Es ist möglich, daß es dem Einen nichts macht, Abbitte zu leisten, aber es gibt Beleidigungen, die der Verfasser des betreffenden Artikels nicht als solche betrachtet, indem er glaubt, er handle zu einem erlaubten Endzwecke. Gerade über diese Bestimmung des alten Preßgesetzes klagte man bitter. Im neuen Gesetze schloß man sich dem französischen Systeme an, indem man eine Entschädigung festsetzte. Mir widerstrebte das auch, daß man sich für eine Ehrverletzung solle bezahlen lassen können, obschon es nach dem alten Gesetze vorkam, daß Einer 250 Fr. a. W. Entschädigung zahlen mußte, weil er in einem öffentlichen Blatte behauptete, der Betreffende sei daraus gelaufen, während dieser sich nachher doch davon machte. Der große Vortheil, den man im neuen Gesetze hat, besteht darin, daß man einen Ehrenmann, der glaubt, er habe die Wahrheit gesagt, nicht zwingt, Abbitte zu thun, und es war wesentlich dieser Grund, der mich bewog, dazu zu stimmen, weil dieser nach meiner Ueberzeugung schlimme Punkt des alten Gesetzes dadurch abgeändert wurde, um eine mildere, liberalere Bestimmung aufzunehmen. Es führte, wie Herr Buzberger bemerkte, dahin, daß man entweder die Klage zurückzog, oder daß die Geschwornen ein Auskunftsmittel in der Zumessung einer kleinern Strafe fanden, so daß am Ende ein Minimum der Strafe ausgesprochen wurde. Man nenne mir Einen, der streng gestraft wurde. Im Geschwornengerichte liegt mit Recht das Korrektiv gegen zu strenge Strafbestimmungen, die mit der Richtung der Zeit nicht mehr im Einklang stehen. In der Regel nehmen die Geschwornen mildernde Umstände an, so daß am Ende eine milde Strafe erfolgt. Dazu kommt nun, daß das neue Gesetz verstümmelt in Kraft steht, da ein Artikel vom Bunde nicht genehmigt ist. Nun ist die Rede davon, ein neues Gesetzbuch über das Strafrecht zu erlassen, welches in einem besondern Abschnitte Bestimmungen über den Mißbrauch der Presse enthält. Nehme man den Entwurf einmal in Behandlung. Das Preßgesetz ist schon lange zum Tode verurtheilt, ersehe man es durch jene Bestimmungen. Mir macht das vorliegende Projekt bange, weil ich voraussetzen muß, der Herr Berichterstatter oder die Regierung habe die Absicht den erwähnten Entwurf gar nicht vorzulegen; denn wenn man die Berathung in einigen Wochen oder Monaten vornehmen will, so ist es nicht der Mühe werth, hier etwas besonderes anzustellen. Ich erlaube mir noch, eine geschichtliche Reminiscenz anzuführen. Im Jahre 1845 wurde in diesem Saal der von Herrn Oerrichter Bizius verfaßte Entwurf eines Strafgesetzbuches

berathen und man war auf dem Punkte, die Berathung ganz zu Ende zu führen, als man an den Bestimmungen über Ehrverletzungen und deren Definition Anstand nahm. Dieß ist eben Sache des Gefühls. Damals wurde der Antrag gestellt, das betreffende Kapitel zu nochmaliger Prüfung zurückzuweisen, und die Zurückweisung wurde beschlossen. Hätte man das Reglement streng gehandhabt und nicht bloße Zurückweisung beschlossen, so hätten wir jetzt ein Strafgesetz, von dem ich nicht sagen will, es gebe kein besseres, aber wir hätten ein zweckmäßiges Strafgesetz. Aber es ist gescheitert. Ich weiß nicht, ob auch das neue Projekt scheitern wird, aber es ist dringend, daßselbe einmal in Berathung zu nehmen. Es ist eine Schmach für das Land (wenn es erlaubt ist, diesen Ausdruck zu brauchen), daß der Kanton Bern schon fünfzig Jahre lang an der Erlassung eines Strafgesetzes arbeitet. Ich stelle daher den Antrag, daß man allerdings auf den Vorschlag der Regierung eintrete (ich will nicht zur Beibehaltung des Preßgesetzes stimmen) und grundsätzlich ausspreche, was eigentlich stillschweigend schon angenommen ist. Aber ich kann unmöglich dazu stimmen, daß man das alte Gesetz, das ich für sehr fehlerhaft halte, wieder ausleben lasse. Es müßte dann eine besondere artikelweise Berathung stattfinden. Mein Schluß geht also dahin, daß man grundsätzlich eintrete, aber nicht sofort, sondern die Sache an die Kommission zurückweise, welche das neue Strafgesetzbuch bearbeitet hat. Ich halte es für besser, daß man den betreffenden Titel des Strafgesetzes aufnehme, als ein altes, fehlerhaftes Gesetz wieder in's Leben zu rufen. Um was handelt es sich? Das Preßgesetz von 1832 ist abgeschafft. Nehmen wir es wieder an, so ist es ein neues Gesetz, welches vom Bundesrathe genehmigt werden muß. Nehmen Sie aber den betreffenden Abschnitt des Strafgesetzbuches an, dann ist eine Vorarbeit gemacht. Ich muß gestehen, daß ich ganz erstaunt war, zu sehen, daß man diesen Weg einschlagen wolle. Schaffe man das Gesetz von 1853 ab, es ist viel Fehlerhaftes, aber auch viel Gutes darin enthalten. Machen Sie ein neues Gesetz, aber ein entsprechendes. Nehmen Sie nicht aus der Kumpelkammer von 1832 ein Gesetz hervor, das, wenn man offen reden will, Niemand entsprechend finden wird. Das Preßgesetz ist das Produkt einer bewegten Zeit, Jeder behalte seine Ansicht darüber, aber machen Sie etwas Neues, Entsprechendes. Verlieren Sie nicht die Zeit mit der Berathung eines solchen Spezialdekretes. Mich dünkt, wenn man diesen Antrag annehmen würde, so sollte er Jedermann befriedigen. Diejenigen, welche das Gesetz von 1853 abschaffen wollen, sind nicht weiter gelangt, wenn sie das vorliegende Dekret annehmen, als wenn man meinen Antrag annimmt, denn es muß eine doppelte Berathung stattfinden, und die Genehmigung des Bundesrathes eingeholt werden.

Lauterburg. Es war sehr höflich und anerkennenswerth von Seite des Herrn Buzberger, daß er im Anfange seines Votums zugab, er betrachte es als eine Pflicht für diejenigen, welche einst zu dem Preßgesetze gestimmt haben, hier dazu zu stehen. Ich war damals in diesem Falle und halte es nun für meine Pflicht, nicht für einzelne Bestimmungen des Gesetzes, sondern für den Standpunkt, der es hervorrief, einzustehen. Ich frage vor Allem: wie ist das Gesetz entstanden? In dieser Beziehung ist es nicht ganz richtig, wenn der Herr Berichterstatter sagt, nur die damaligen Parteiverhältnisse hätten die Erlassung des Preßgesetzes veranlaßt. Ich erlaube mir, auf den Gang der damaligen Verhandlungen hinzuweisen, aus welchen man sieht, daß nicht nur die damaligen Parteiverhältnisse, sondern noch andere Umstände dabei mitwirkten. Ich durchging die Verhandlungen und fand Stellen, welche zeigen, wie falsch es ist, wenn man annimmt, als hätten nur rein politische Rücksichten zur Erlassung des Preßgesetzes geführt. Es wurde im Jahre 1850 noch von der 46er Verwaltung eine Kommission niedergesetzt für Revision des Armenwesens. In dieser Kommission befanden sich wenigstens zur Hälfte solche Mitglieder, welche der 46er Richtung

angehörten Es fanden Berathungen statt, und es wurde von dieser Seite, die man als unparteiisch in der Sache betrachten kann, in einem Gutachten vom 23. Mai 1850 aufmerksam gemacht: die Zügellosigkeit der Presse sei so hoch gestiegen, daß im Interesse der Regulirung des Pauperismus eingeschritten werden müsse, weil sich in religiöser und sozialer Hinsicht eine verderbliche Richtung geltend mache. Ich für mich faßte damals diese religiöse und soziale Rücksicht besonders in's Auge, nicht die politische Seite der Sache. In politischen Dingen nimmt man einzelne Aeußerungen nicht so übel, aber wenn Aeußerungen der Presse zum Vorschein kommen, die in religiöser und sozialer Hinsicht gefährlich wirken, dann verhält es sich anders. Ich erlaube mir nur, zu erinnern, daß damals in diesen Beziehungen die allerfrivolsten Dinge veröffentlicht wurden, so daß man im Lande die Köpfe emporhob und staunte. Das war ein Hauptgrund für mich, daß ich sagte: wenn das Preßgesetz von 1832 nicht vermag, solchen Mißbräuchen Einhalt zu thun, so muß etwas anderes geschehen. Nun versteht es sich von selbst, daß ich nicht auf einzelne Bestimmungen des Gesetzes hier eintreten will; es ist ein zusammenhängendes Ganzes. Ein anderer Grund lag darin, daß allerdings das Gesetz von 1832 nicht mehr genügte, um den einzelnen Bürger gegen den Mißbrauch der Presse zu schützen. Das ist mein Standpunkt: man soll in einem Preßgesetze mehr den Schutz der Bürger als die Stellung des Zeitungsschreibers und des Verlegers im Auge haben. In dieser Beziehung glaube ich, das Gesetz von 1853 sei besser als dasjenige von 1832, weil das letztere nicht solche Bestimmungen zum Schutze der Ehre der Bürger enthält, wie man sie wünschen mußte. Wenn ich schon nicht mit allen Punkten einverstanden war, so sagte ich doch: es sind bestimmte Fortschritte da, welche zum Bessern führen können. Ich erlaube mir, einen Punkt anzuführen, bei welchem jede Partei gleich theilhaftig ist, es ist der Punkt der Berichtigungen. Sie haben (man kann es wohl so nennen) den Skandal erlebt, daß es Bürgern, die an ihrer Ehre auf das Schwerste verletzt waren, unmöglich gemacht wurde, die gegnerische Zeitung zur Aufnahme einer Berichtigung anzuhalten, es sei denn wochenlang nachher, nachdem man mit Hilfe der Advokaten die Sache bei den Gerichten geltend gemacht hatte. Die richtige Form von Berichtigungen, wie sie nach dem bestehenden Gesetze eingeführt ist, indem sie im nämlichen Raume, wo der verletzende Artikel erschienen ist, aufgenommen werden müssen, ist in meinen Augen ein großer Fortschritt im Gesetze, und wir werden diesen Mangel bald wieder bemerken, wenn der frühere Zustand eingeführt wird. Ich will es bei diesen einzelnen Beispielen bewenden lassen. So entstand in meinen Augen das Preßgesetz. Nun fand ich es von Anfang an sehr begreiflich, daß die Opposition sich dagegen erhob, weil das Gesetz nicht im Jahre 1850 entstand, als die für Revision des Armenwesens niedergesetzte Kommission aufforderte, daß man gegen die Zügellosigkeit der Presse einschreite, sondern im Jahre 1852, als die politische Aufregung noch größer war. Es war natürlich, daß die Partei, welche sich damals in der Opposition befand, Angst haben mußte, weil das Gesetz, wenn es streng gehandhabt würde, strenger einschritt als dasjenige von 1832. Es war daher auch natürlich, daß die betreffende Partei sich wehrte und ihre Besorgnisse äußerte. So natürlich es war, daß damals die Opposition dagegen auftrat, so wenig natürlich finde ich es hingegen, daß man heute, nachdem doch die Erfahrung bewiesen hat, wie wenig streng das Gesetz in seiner Anwendung wirkte, dem Geschrei, welches hauptsächlich von Zeitungsschreibern und Zeitungsverlegern ausging, durch Aufhebung des Gesetzes Rechnung tragen will. Ich frage: warum soll man das Gesetz abschaffen? Ich möchte Herrn Büzberger fragen, wenn er selbst ein Preßgesetz verfassen müßte, er mit seiner Schärfe, ob er es Allen treffen könnte. Wo ist ein Gesetz in der Welt, dem man nicht wesentliche Mängel vorwerfen kann? Ich glaube, das von ihm erwähnte Gesetz über öffentliche Leistungen sei auch von einem Manne entworfen

worden, dem Herr Büzberger nicht Talent und Fähigkeit absprechen wird. Ich will mich mit der juridischen Schärfe des Herrn Büzberger nicht messen. Ich will annehmen, daß es sehr schwierig sei, bei dem Gesetz über öffentliche Leistungen den Sinn einzelner Bestimmungen herauszufinden. Dieser Standpunkt läßt sich auch gegenüber dem Preßgesetze festhalten, es ist der Standpunkt der Kritik, die an jedem Gesetze, wie es auch beschaffen sein mag, etwas auszusetzen findet. Ein anderer Umstand, den ich berühren möchte, ist folgender. Sie erinnern sich, daß bald nach der Fusion (oder wie man es nennen will) von 1854, wiederholt in öffentlichen Blättern darauf gedrungen wurde, daß man das und das, was aus der frühern Periode herrührte, abschaffen möchte. Die damaligen Behörden waren jedoch der Ansicht, es sei Wichtigeres zu thun, als diesem Begehren zu entsprechen und alles zu streichen, was aus einer frühern Zeit herrührte. Nun aber findet man, so scheint es, Zeit genug dazu. Es ist eine Art Programm, das geltend gemacht wird und von Zeitungsschreibern oder Personen, die in Zeitungen schreiben, herrührt. Man verlangt darin, daß erstens das Preßgesetz, zweitens das Wirtschaftsgesetz abgeschafft, drittens das Seminar von Münchenbuchsee reorganisiert werde u. s. f. Man möchte die Produkte einer frühern Richtung verwischen. Da frage ich wahrhaft: was gäbe das für eine Berathung im Großen Rathe, wenn alle Male nach vier Jahren die jeweiligen zur Herrschaft gelangte Partei sich vornehmen würde, alles zu verwischen, was ihre Vorgänger geschaffen haben? Wir haben wahrhaft etwas besseres zu thun. Das geschah in der 46er Periode nicht, auch nicht in derjenigen von 1850. Abgeändert wurde manches, aber man schaffte nicht einfach ab, weil es von frühern Regierungen ausgegangen war. Es ist nicht zu leugnen, daß das Preßgesetz für den Drucker, Verleger, Redaktor u. eines Blattes Bestimmungen enthält, die, wenn sie streng gehandhabt werden, Besorgniß einflößen können. Aber das kann für mich kein hinreichender Grund sein, ein Gesetz abzuschaffen, wenn die zunächst dabei Theilhaftigen sagen: wir sind dabei genirt, schaffet es ab! Ich glaube, Herr Fischer habe den Nagel auf den Kopf getroffen, als er sagte, die Sache komme ihm so vor, als wenn die Wirthe die Abschaffung der Polizeistunde verlangen würden. Ich habe mich von dem Momente an, wo der Ruf nach Abschaffung des Preßgesetzes ertönte, bemüht, in der Presse nachzusehen, ob diese Frage im Allgemeinen von Seite öffentlicher Blätter, in größern Kreisen, in Vereinen, Gemeinden u. s. w. besprochen worden und als allgemeiner Volkswunsch hervorgetreten sei, aber ich fand, daß dieses nicht der Fall war, und daß, obschon ich zugebe, daß hin und wieder ein bedeutender Mann dafür auftrat, das Begehren eigentlich von den am nächsten Theilhaftigen ausging. Ich glaube daher, ich solle nicht zu einer Maßregel stimmen, von der ich nicht annehmen kann, daß es ein Volkswunsch sei. Es ist heute nicht das gleiche Verhältniß, wie Anno 1852, als Herr Karlen von der Mühlematt hier erklärte: abgesehen von politischen Rücksichten, sei es der Wille des Volkes, daß in Preßsachen etwas geschehe. Es verschafft zwar immer einen gewissen liberalen Schein, wenn es sich darum handelt, für Preßfreiheit einzustehen, aber ich möchte nicht lediglich um dieses Scheines willen dazu mitwirken. Wenn ich nun untersuche, welches ist der heutige Stand der Frage, so muß ich antworten: Sie haben mehrere bestimmte Thatsachen, welche gegen die Aufhebung des Gesetzes sprechen. Sie haben erstens die Thatsache, daß das Gesetz von dem Momente an, wo es in Kraft trat, bis heute durchaus nicht streng angewandt wurde. Die volle Strenge des Gesetzes ist auf den heutigen Tag gar nicht mehr angewandt. Sie haben die fernere Thatsache, daß trotz diesem angefeindeten Gesetze die Preßfreiheit in unserm Kantone im vollsten Maße besteht, daß in den Wahlperioden von 1854 und 1858 jeder Bürger, selbst heftige Parteimänner ihre Ansicht geltend machen konnten. Wenn Sie also auf der einen Seite die Thatsachen haben, daß das Gesetz nicht in seiner Strenge angewandt wird, daß unter

demselben jeder Bürger seine Ansicht aussprechen kann, sogar mit großer Wärme und Leidenschaft, so frage ich: soll man auf das Begehren einer Anzahl Personen, einiger öffentlichen Organe hin das Gesetz abschaffen? Endlich haben Sie die dritte Thatsache, daß seit längerer Zeit der Entwurf eines neuen Strafgesetzbuches auf dem Traktandenverzeichnisse des Großen Rathes steht. Ich will mich zwar nicht des Ausdruckes bedienen, man solle gerade dieses Gesetzbuch einführen, aber das Faktum ist da, daß ein Gegenstand der Traktanden vorliegt, welcher dieselbe Sache berührt. Ich bin also der Ansicht, daß man die Rücksicht gegen Zeitungen zu weit treibt, wenn man unter solchen Umständen das Pressegesetz abschaffen will. Zum Schlusse noch eine Bemerkung. Wenn die Regierung die Meinung hat, es sei ein allgemeiner Volkswunsch, daß das Pressegesetz aufgehoben werde, so finde ich es begreiflich. Aber dann möchte ich hier einen andern Wunsch aussprechen, von dem man nicht leugnen kann, daß es ein Volkswunsch ist, der sich allgemein kund gab. Der Wunsch geht dahin, daß die Einrichtung für die Geschwornenwahlen abgeändert werden möchte, daß man nicht alle Jahre im Oktober zusammenkommen müsse, um die Geschwornen zu wählen, eine Einrichtung, welche die Leute so ermüdet, daß oft eine geringe Zahl von Stimmen einen Haufen Geschworne macht; ebenso wäre zu wünschen, daß die obligatorische Stimmgebung abgeschafft werde. Da hat die Regierung Gelegenheit, Volkswünsche Rechnung zu tragen. In solchen Fällen will ich mit aller Anerkennung zu ihren Vorschlägen stimmen, im vorliegenden Falle aber halte ich dafür, es sei ein Irrthum, wenn die Behörde glaubt, einem Volkswunsche Rechnung zu tragen. Ich weiß diesen Augenblick fast noch nicht, wie ich bei der Abstimmung stimmen werde. Auf der einen Seite halte ich es für eine Gewissenspflicht, gegen das Eintreten zu stimmen, da es sich um ein Gesetz handelt, dessen Erlassung man seiner Zeit wünschte. Auf der andern Seite glaube ich, wenn das Verlangen um Aufhebung des Gesetzes einmal bestehe, so sei kein materieller Grund da, ihm entgegenzutreten, wenn es so gedeutet werden könnte, als wolle man die Pressefreiheit beeinträchtigen. Ich für mich bin entschieden für Pressefreiheit, aber ich halte auch dafür, daß diejenigen, welche immer über Beschränkungen der Presse jammern, zu weit gehen. Das Wichtigste ist der gute Gebrauch der Presse. Wenn der Mißbrauch derselben eine gewisse Höhe erreicht hat, so ist es am Plage, einen Zügel anzulegen. Wenn ich gegen das Eintreten stimmen werde, so thue ich es für mich persönlich, weil erstens kein hinreichend dringender Grund vorhanden ist, das Pressegesetz abzuschaffen, und zweitens, weil es kein allgemeiner Volkswunsch ist.

Sahl, Regierungsrath. Ich ergreife das Wort nur um Herrn Kurz einiges zu erwidern. Ich anerkenne die Gründe vollständig, welche er angebracht hat und könnte seine Argumentation fast ganz unterschreiben. So wenig als ich das Pressegesetz von 1853 als zweckmäßig betrachte, so wenig betrachte ich dasjenige von 1832 als solches. Aber wenn Herr Kurz deshalb nicht eintreten will, so glaube ich, es sei ein Antrag, der den Zweck, welchen er erreichen soll, verfehlt. Ein gutes Pressegesetz kann nur in Verbindung mit der allgemeinen Strafgesetzgebung erlassen werden. In dieser Beziehung sind uns alle Kantone, die eine gute Strafgesetzgebung haben, vorgegangen, indem sie die Bestimmungen über den Mißbrauch der Presse damit in Verbindung gebracht haben. Nun wird es, das kann man nicht verhehlen, noch längere Zeit geben, bis ein allgemeines Strafgesetzbuch für unsern Kanton in's Leben treten kann. Im Jahre 1843 begann man mit der Bearbeitung eines solchen; jetzt liegt ein neuer Entwurf vor, aber bis er vom Großen Rathe durchberathen sein wird und definitiv eingeführt werden kann, geht es noch geraume Zeit. In der nächsten Sitzung werden wir uns nicht damit befassen können, weil andere Geschäfte vorliegen, die behandelt werden müssen, und so schiebt die Sache sich in das folgende Jahr hinüber. Nun wird man sagen, die Sache pressire nicht so, es sei kein

Bedürfniß, ein neues Pressegesetz zu haben, und die Wünsche des Volkes zielen nicht dahin. Wenn das der Fall wäre, so würde ich unbedingt dem Antrage des Herrn Kurz beistimmen. Aber das ist meiner Ansicht nach nicht der Fall. Die öffentliche Presse ist für mich nicht immer maßgebend, daß sie das Organ der öffentlichen Meinung sei. Aber wenn sich die Blätter beider Parteien mit solcher Beharrlichkeit dahin aussprechen, wie es in diesem Falle geschah, dann glaube ich, es sei die Stimme der öffentlichen Meinung. Noch mehr. Meiner Ansicht nach wird die öffentliche Meinung namentlich durch die Geschwornengerichte vertreten, und ich glaube, den Geschwornen, welche in die Lage kommen, in einem Presseprozeß ihr Urtheil abzugeben, sei ein Urtheil in dieser Sache zuzumuthen. Nun hatte ich in meiner frühern Stellung Gelegenheit, in nächster Nähe zu erfahren, daß das Geschwornengericht jedes Mal, wenn es über einen Presseprozeß seinen Wahrspruch hätte abgeben sollen, in Verlegenheit war. Es kam immer ein krummer Spruch heraus, um mich so auszudrücken. Man wollte das Gesetz nicht in der Strenge anwenden, wie es vorliegt, aber man wollte den Beklagten auch nicht straflos ausgehen lassen. Daher war ein allgemeiner Unwille bei den Geschwornen über dieses Gesetz. Somit lasse ich die Bemerkung nicht gelten, daß der Volkswunsch die Aufhebung desselben nicht verlange, sondern ich sage, der Volkswunsch verlangt dessen sofortige Abschaffung. Wenn man den Antrag des Herrn Kurz annähme, so ginge es noch längere Zeit, bis wir dahin kämen; deshalb könnte ich demselben nicht beipflichten, und glaube, der Vorschlag, welchen Ihnen die Regierung vorlegt, trage den Verhältnissen vollständig Rechnung. Auf alles Andere, was im Laufe der Diskussion angebracht wurde, will ich nicht eintreten; ich glaube, die Herren haben ihr Urtheil bereits gebildet.

Girard. Wenn man sein Urtheil auf die Haltung der gesetzgebenden Versammlung stützt, auf das feierliche und tiefe Stillschweigen, das in der Versammlung seit Eröffnung der Debatte herrscht, so muß man anerkennen, daß die Frage, die uns beschäftigt, eine große Wichtigkeit hat. Hier mehr als bei irgend einem andern Gegenstande ist es Pflicht der Volksvertreter, die Frage nach allen ihren Seiten zu untersuchen, um so mehr, als die Regierung selbst dabei theilhaftig ist, und weil es für Jeden von uns wichtig ist, zu wissen, in welcher Lage wir uns befinden, wenn wir das Pressegesetz von 1853 aufheben und für einstweilen dasjenige von 1832 wieder in's Leben treten lassen. Ich gestehe, daß letzteres mir bis auf den heutigen Tag ganz unbekannt war. Mit einem Blick in dasselbe konnte ich mich überzeugen, daß die in demselben enthaltenen Bestimmungen eine größere Tragweite haben als diejenigen des Gesetzes, um dessen Abschaffung es sich nun handelt. In der That räumt der Art. 2 des Gesetzes vom 9. Februar 1832 den Gerichten eine zu weit gehende Latitüde ein, indem er ihnen gestattet, sofern sie es gut finden, die Gefängnißstrafe in unabkäufliche Leistung umzuwandeln. Nun wäre in vielen Fällen diese Strafumwandlung nicht nur eine Bestrafung, sondern sie würde selbst den Ruin des Individuums nach sich ziehen, auf das sie Anwendung fände. Man möge sich vorstellen, daß Jemand zu 15 Tagen Gefängniß verurtheilt worden sei, die nach dem erwähnten Art. 2 in 15 Wochen unabkäufliche Leistung umgewandelt werden könnten. Nun frage ich, ob dieses Individuum, während 15 Wochen von seinen Geschäften entfernt, die es vielleicht allein führen sollte, durch einen solchen Spruch nicht ruiniert werden könne. Es ist dieß eine Bestimmung von außerordentlichem Gewichte, deren Konsequenzen verdienen, die ganze Aufmerksamkeit des Gesetzgebers zu fesseln. Der Art. 9 desselben Gesetzes schreibt ferner vor, daß derjenige, welcher durch das Mittel der Presse Jemanden zu einem Verbrechen oder Vergehen provozirt, als schuldig betrachtet werde, wenn das Verbrechen oder Vergehen wirklich begangen worden; wenn es aber unterblieb, so unterliege er einer Buße von 25 bis 400 Fr. und einer Gefängnißstrafe von 4 bis 100 Tagen. Wenn nun die Gesetzgebung im

Allgemeinen der wahre Ausdruck der Bedürfnisse und der Sitten der Zeit sein soll, in welcher man lebt, so kann uns gewiß diejenige, welche man uns in Sachen der Presse vorschlägt und die einer längst vergangenen Periode angehört, nicht mehr entsprechen. Man muß zu einer ganz andern Gesetzgebung gelangen, die sich auf Verzeihen so gut bezieht als auf Vergehen anderer Art; man muß in unsern Gesetzen eine Gleichheit herstellen, welche die Aufgabe des mit deren Anwendung beauftragten Richters erleichtert und gleichzeitig ein gerechteres und natürliches Verhältniß der ausgesprochenen Strafen unter sich einführt. Der Art. 15 des Gesetzes von 1832 ist unverträglich mit unserer gegenwärtigen Gesetzgebung, weil dort von der eidgenössischen Tagsatzung die Rede ist, welche heute nicht mehr existirt. Der Art. 18 stellt es ebenso dem Ermessen des Richters anheim, die Sache fallen zu lassen oder ihr Folge zu geben, aber unsere gegenwärtige Gesetzgebung gestattet ein solches Verfahren nicht mehr; deshalb könnte diese Einrichtung nicht mehr beibehalten oder wieder eingeführt werden. Ich hätte noch mehrere andere Bemerkungen über das Gesetz von 1832 zu machen, aber um die Versammlung nicht zu lange hinzuhalten, komme ich zum Art. 27, welcher den Polizeiagenten ein schrankenloses Ueberwachungsrecht über die Lesekabinete, die Buchhändler, die Verkäufer von Zeichnungen ic. einräumt. Nun sind die Lesekabinete Privatinstitutionen, es können auch von Bürgern gebildete Zirkel sein. Wollen Sie nun zugeben, daß die Polizeiagenten dort Zutritt haben, daß sie dort eine verastorische Ueberwachung ausüben, die vielleicht deren Fähigkeit übersteigt? Eine solche Maßregel kann in unsern Tagen nicht statthaben, es ist eine willkürliche Inquisition, die man nicht wiederherstellen sollte. Das ist die Sachlage, wie sie sich meinen Augen darbietet. Das Gesetz, dessen Abschaffung man uns vorschlägt, muß unmittelbar abgeschafft werden, aber ich bin mit dem Regierungsrathe nicht einverstanden, daß man uns in eine Lage der Dinge versetze, welche mit unsern demaligen Einrichtungen vollständig im Widerspruche steht. Denken Sie in der That, daß es der Würde des Großen Rathes angemessen wäre, dem Bundesrath ein im Jahre 1832 erlassenes und 1846 modificirtes Gesetz zur Sanction vorzulegen? Ich für meinen Theil würde zu einer solchen Maßregel nicht handbieten, denn es unterliegt keinem Zweifel, daß der Große Rath Gefahr liefe, die Sanction verweigert zu sehen. Welches ist ferner die Stellung, in der wir uns befinden? Sie ist schwierig, wie man sich aus der bisherigen Diskussion überzeugen kann. Was ist zu thun? Man spricht vom Strafgesetzbuche. Sicher kann man sich in Verlegenheit befinden, weil man mit der Zeit dazu kommen kann, die Verzeihen mit allen andern Verzeihen auf die gleiche Linie zu setzen. Alsdann wäre die Freiheit der Presse nie besser eingeschränkt als auf dem Wege des öffentlichen Unterrichtes in den Schulen, dem man alle mögliche Ausdehnung geben soll, denn er fähig ist. Darin liegt das wirksamste Mittel, den Mißbräuchen dieser Art und noch vielen andern Mißbräuchen abzuwehren. Man muß zugeben, daß der Antrag des Herrn kurz uns in einer schlimmern Lage läßt als diejenige ist, deren Wiederherstellung man uns vorschlägt. Ich habe also die Ehre, dem Großen Rathe den Antrag zu stellen, nicht daß man unmittelbar zu dieser Freiheit übergehe, die mein Grundsatz ist, aber daß man untersuche, ob man bis zur Vorlage des Strafgesetzbuches alles der allgemeinen Strafgesetzgebung überlassen wolle. Ich beantrage daher, daß die Frage, ob man bis zur Vorlage des erwähnten Gesetzbuches die unbedingte Pressfreiheit zugeben wolle, dem Regierungsrathe zur Untersuchung überwiesen werde, damit er uns noch im Laufe dieser Session oder spätestens in der Dezembersitzung einen Bericht vorlege.

Herr Präsident des Regierungsrathes. Ich möchte in die Sache selbst nicht weiter eintreten, nur Etwas fühle ich mich verpflichtet und berufen abzuweisen, was in dem Votum des Herrn alt Regierungsrath Fischer enthalten war. Dieses Votum hat für mich um so größere Wichtigkeit, weil er er-

klärt hat, es sei ihm hauptsächlich darum zu thun, gewisse Thatsachen und Grundsätze zu konstatiren. Bei dieser Konstatirung behauptete er, daß Erzeße gegen die freie Presse immer gerade von denjenigen ausgegangen seien, die sich Freunde des Fortschrittes und der Freiheit nennen. Ich halte dafür, daß ein solcher Ausspruch bei einer solchen Konstatirung von Grundsätzen nicht hingenommen werden dürfe, ohne die gebührende Antwort darauf zu geben. Nun aber ist darauf die Antwort zu geben, daß, wenn unter jener Behauptung verstanden sein soll, die Freunde der Freiheit seien es, welche die Presse gedrückt haben und zu drücken gewohnt seien, es unmöglich richtig ist. Denn der Beweis liegt da, heute in dieser Stunde; er liegt wieder da in jener Stunde, wo das Gesetz, das wir abschaffen wollen, gemacht wurde. Er liegt um uns her, zunächst im Westen auf allzudeutliche Weise, daß der Druck gegen die Presse und deren Freiheit ganz sicher nicht von solchen ausgeht, welche die Freiheit des Volkes wünschen. So kann es also unmöglich gemeint sein. Es konnte nur so verstanden sein, daß von Seite solcher, die Herr Fischer Freunde der Freiheit nennt, zu Zeiten Erzeße gegen die bestehende Presse begangen worden seien. Das gebe ich zu. Es ist hier und da geschehen, daß in Augenblicken der höchsten Noth, der Gefahr des Vaterlandes, in Augenblicken großer Aufregung von Seite derer, welche grundsätzlich Freunde der freien Presse sind, lynchartig gegen Organe der Presse eingeschritten wurde, die sie auf das Tiefste erbittert hatten. Aber das sind Momente des Eifers und des Zornes, Momente, die nicht als Grundsatz hier aufgestellt wurden. Dieselben, die vielleicht in solchen Momenten so handelten, hätten grundsätzlich nie Hand an die Presse gelegt. Aber wenn je solches geschah, so geschah es unter Umständen, wo die Freiheit, die sie selbst wünschten und schützten, augenblicklich in großer Gefahr stand, in Augenblicken, wo im Allgemeinen eine tiefe Verletzung stattgefunden hatte. Ich entschuldige solche Vorgänge durchaus nicht und läugne sie auch nicht; ich setze nur hinzu, daß es noch viel mehr von anderer Seite geschehen ist. In Augenblicken heiligen Zornes (so war es in den Augen der Betreffenden) einen Akt solcher Vernichtung zu begehen, ist etwas ganz Anderes, als in Augenblicken kühnen Blutes die Hand auf die Presse zu schlagen, — und das haben Sie hier gethan.

Dr. Manuel Ich finde es vom Standpunkte des gegenwärtigen Regierungssystems aus natürlich, daß man dahin strebt, Gesetze, die von 1850 bis 1854 erlassen wurden, zu abrogiren. Ich akzeptire diesen Standpunkt und tröste mich mit dem Sprüchlein: es ist dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Man hätte denn auch mit nichts Unschuldigerem anfangen können, als mit dem Pressgesetze. Unter den gegenwärtigen Umständen ist die in dieser Maßregel liegende Großmuth gegen die Presse ziemlich scheinbar, denn bei der gegenwärtigen Zähmheit der konservativen Presse ist das Gesetz nicht sehr gefährlich. Aber wenn man mit dieser Abrogation den Neben Zweck verbinden wollte, daß dabei diejenigen Personen, welche bei der Erlassung des Pressgesetzes mitgewirkt haben, peccavi singen sollen, so erreicht man mit mir diesen Zweck nicht. Ich nehme die Position an, wie sie die Zeit gibt. Ich halte es mit der Politik, wie mit dem Wetter. Ist es kalt, so lege ich den Mantel an; wenn es mir zu warm wird, so ziehe ich den Rock aus. Was das Pressgesetz im Allgemeinen betrifft, so kann ich unter jedem Gesetze leben. Ich bin sehr tolerant darin, und habe meine Gründe dafür. Wenn ein milderes Gesetz erlassen wird, so werde ich mich, wenn ich in den Fall komme, das Gebiet der Publizistik zu betreten, dankbarlich dessen erinnern. Aber wenn man das bestehende Gesetz als ein strenges bezeichnen will, so erinnere ich an den Pressprozeß des Herrn Regierungsrath Brunner, der von einem Blatte in seiner amtlichen Stellung angegriffen wurde. Was war die Folge? Wurde der Beklagte etwa zu ein paar hundert Franken und Gefängniß verurtheilt? Nein, die Geschwornen

fanden die eingeklagte Aeußerung unstrafbar. Es ist daher übertrieben, wenn man von Strenge, Draconismus u. s. w. des bestehenden Gesetzes spricht. In Bezug auf die formelle Seite der Frage trage ich Bedenken, wie Herr Fischer, auf den Vorschlag des Regierungsrathes einzutreten. Es ist ein neues Gesetz, das man einführen will. Soll es dann nicht zweimal Artikel für Artikel berathen werden? Ich finde, die formellen Bedenken seien hinreichend, nicht einzutreten, und werde aus diesen Gründen nicht zum Eintreten stimmen.

Herr Berichterstatter. Ich werde mich in meinem Schlussrapport kurz fassen, da die Einwürfe sich auf wenige Punkte reduzieren. Vorerst erlaube ich mir eine Berichtigung anzubringen. Herr Mannel sprach sich so aus, als hätte die gegenwärtige Regierung die Tendenz, alles abzuschaffen, was in der Periode von 1850 bis 1854 erlassen wurde. Ich erkläre das als vollständig unrichtig. Wenn man berücksichtigt, daß die Geschwornen das bestehende Pressegesetz nur als Provisorium betrachten, daß die Regierung sich vom Standpunkte des allgemeinen Wunsches aus sich zu dem vorliegenden Antrage veranlaßt sieht, so kann man gewiß nicht behaupten, man wolle systematisch Alles abschaffen, was früher erlassen worden. Man hüthete sich immer mit der größten Sorgfalt vor Gesetzmacherei nur da, wo die größte Nothwendigkeit dazu drängte, wurden Projekte vorgelegt. Hier fand man sich dazu veranlaßt, weil der Große Rath den neuen Entwurf eines Strafgesetzbuches seit zwei Jahren nicht zur Hand genommen hat. Ich möchte, daß man ein einziges Beispiel zitiere, daß ein unnöthiges Gesetz vorgelegt worden wäre. Deshalb weise ich den Vorwurf von der Hand. Einen anderen Standpunkt nahm Herr Fischer ein und wurde nachher von Herrn Lauterburg unterstützt. Es ist der Standpunkt, daß, wenn man während einer Periode als Mitglied des Großen Rathes oder des Regierungsrathes an irgend einer gesetzgeberischen Maßregel Theil genommen, man es fast als eine Art Beleidigung betrachtet, wenn die Regierung dem Bedürfnisse der Zeit Rechnung tragen will und zu diesem Zweck eine Abänderung der bestehenden Gesetzgebung vorschlägt. Man sagt: es ist für uns eine heilige Pflicht, Widerstand zu leisten; und warum? Weil wir das, was man nun abschaffen soll, einst für gut gefunden haben. Wenn Sie das wollen, so wünsche ich Glück zu allfälligen Aenderungen der Gesetzgebung. Es ist eine persönliche Frage, die man daraus macht, von dem Gesichtspunkte ausgehend: ich soll ewig für einen Artikel, den ich einst unterstützt, stimmen. Ich finde, daß eine solche Zumuthung gegenüber der Regierung unrichtig sei und auch für den Standpunkt eines Mitgliedes des Großen Rathes ist sie nicht begründet, denn die ganze Gesetzgebung würde in eine schiefe Richtung gebracht, wenn allgemeine Fragen zu persönlichen gemacht würden. Dieser Standpunkt ist also ein fehlerhafter und unzulässiger und man soll nicht durch solche persönliche Einstellungen die Regierung in ein schiefes Licht zu bringen suchen. Ich glaube nicht, daß es Pflicht der Regierung sei, jede Abänderung von Gesetzen zu vermeiden, die einer früheren Periode angehören. Ein solcher Standpunkt hemmt die Diskussion. Es wurde ferner der Einwurf gemacht, es handle sich um ein Flickwerk, aber diese Einwendung ist unbegründet, indem man ein ganzes Gesetz wieder in's Leben ruft. Vielleicht wäre es besser, statt dieses Dekretes den Entwurf eines neuen Gesetzes vorzulegen. Allein ich erinnere Sie daran, daß die Regierung sich seit zwei Jahren mit der Vorlage eines neuen Strafgesetzbuches beschäftigte, in welchem auch Bestimmungen über die Presse aufgenommen sind; die Arbeit ist fertig, die Erfahrung hat jedoch gelehrt, daß dieser Gegenstand eben noch lange nicht vom Großen Rathe behandelt werden kann. Deshalb hielt die vorberatende Behörde die Vorlage eines solchen Dekretes für nothwendig. Herr Kurz sagt zwar, das Gesetz von 1832 sei nicht passend, und man solle den Gegenstand bis zur Berathung des Strafgesetzbuches verschieben. Wie kann aber die Regierung sich damit beruhigt erklären, wenn man nur einen

Blick wirft auf die geschichtliche Entwicklung unserer Strafgesetzwürfe? In den vierziger Jahren wurde der erste Entwurf vorgelegt, er blieb mehrere Jahre liegen und gelangte nicht zur Vollenbung. Anno 1850 folgte der Entwurf des Herrn Pfotenhauer; auch dieser kam nicht zur Erledigung. Man ernannte eine Kommission mit dem Auftrage, ein Projekt zu bearbeiten. Nun liegt die Arbeit dem Großen Rathe zur Verfügung bereit, aber man kam bisher nicht dazu, dieselbe zu behandeln. Wenn diese Vorgänge nicht da wären, so würde ich begreifen, daß man die Erlassung des Strafgesetzbuches erwarten wolle. Wenn man aber eine solche Erfahrung vor sich hat, kann man dann der Regierung einen Vorwurf daraus machen, wenn sie bemüht ist, einem Zustande ein Ende zu machen, der nicht ein geregelter genannt werden kann. Ich kann daher den Antrag des Herrn Kurz unmöglich zugeben, weil man nur den Status quo beibehalten würde, ohne den Uebelstand zu beseitigen. Herr Lauterburg bestritt die Behauptung, daß das Pressegesetz von 1853 das Produkt der damaligen politischen Verhältnisse sei, und behauptete, dasselbe sei vielmehr wegen Erzessen der Presse in sozialer und religiöser Hinsicht, worauf die Armenkommission seiner Zeit schon hingewiesen habe, erlassen worden. Ich bestritte diese Auffassungsweise vollständig. In welchem Zeitpunkte erschienen verschiedene Artikel über soziale Zustände u. dgl. in der Presse? Es war zur Zeit nach der französischen Revolution von 1848, es berührte aber nicht sowohl die Schweiz als andere Länder, bis eine starke, eiserne Hand sich darüber schlug. Die fraglichen Ideen fanden zwar auch in gewissen Köpfen in der Schweiz Anklang, aber ich bestritte, daß Anno 1852, als das Pressegesetz erlassen wurde, Erzesse der Presse in religiöser und sozialer Hinsicht die Veranlassung davon gewesen seien. Wäre dasselbe Anno 1848 oder 1849 zu Stande gekommen, so könnte man die Behauptung des Herrn Lauterburg als richtig annehmen, aber das Gepräge der Verhältnisse, unter welchen das betreffende Gesetz erlassen wurde, war rein politischer Natur. Es erreichte indessen seinen Zweck nicht. Sie können in politisch bewegten Zeiten unmöglich durch ein Gesetz den Strom des Lebens zurückdrängen. Ich bitte Sie nur, sich einer Thatsache zu erinnern. Man verwies auf die Heftigkeit der Presse, man verziß jedoch den Zustand, in welchem sich die Gemüther im Allgemeinen befanden. In welchem Tone sprach man sich hier aus? Wie steht es mit der Würde eines Großen Rathes im Einklange, wenn man alle persönlichen Reibungen und Beschimpfungen in Betracht zieht, die hier vernommen wurden? Warum erließ man nicht ein Gesetz, welches den Zweck hatte, die Gemüther hier im Zaume zu halten? Das ist eben ein Beweis, daß man durch solche exzeptionelle Gesetze den Zweck nicht erreicht, weil die Bewegung in den Gemüthern liegt. Solche Einwendungen sind demnach gar nicht stichhaltig. Herr Lauterburg bezeichnete das Gesetz von 1832 als ungenügend in Bezug auf die darin enthaltenen Bestimmungen über die Aufnahme von Berichtigungen. Ich weiß nicht, was für einen großen Werth man auf die Aufnahme einer Berichtigung in einer Zeitung legt. Jemand wird in einer Zeitung beschimpft, die Berichtigung kommt erst einige Tage nachher; dann haben Sie noch die Freude, dieselbe am Fuße eines Sonntagsblättchens zu lesen. Was ist das für eine Garantie für den Bürger, wenn er sich mit dem Redaktor wochenlang vor dem Richter herumbalgen muß, ehe seine Berichtigung erfährt? Lieber will ich in einem solchen Falle eine Einwendung in andern Zeitungen veröffentlichen, damit die Sache sofort verbreitet werde. Auf den Einwurf des Herrn Lauterburg, daß nur die Zeitungsschreiber die Aufhebung des Pressegesetzes verlangen, wurde bereits geantwortet, daß selbst die Geschwornen darauf dringen, und ich würde bedauern, wenn Sie auf den an Einstimmigkeit grenzenden Wunsch aller Organe der Presse keine Rücksicht nehmen sollten. Man verglich die Sache mit dem Verhältnisse, wenn die Wirthe die Aufhebung der Volkseinstunde verlangen würden. Ich könnte dieser Einwendung entgegen, daß sehr viele Wirthe im Interesse der Ord-

nung sich einem solchen Begehren gar nicht anschließen würden. Wenn das bei der Presse theilhabende Personal so wenig beachtenswerth wäre, wie man es darstellt, so würde ich es für unser Land bedauern, aber ich gehe nicht von diesem Gesichtspunkte aus, sondern diese Leute, welche die Beseitigung des fraglichen Gesetzes verlangen, fühlen eben, daß die Freiheit der Presse zu beschränkt ist, um ihrer Aufgabe nachleben zu können. Sodann mache ich Sie aufmerksam, daß es immer ein Uebelstand ist, wenn man ein Strafgesetz hat, welches zu den Verhältnissen nicht mehr paßt. Sie machen dann die Erfahrung, daß die Geschwornen lieber frei sprechen, wenn die vom Gesetze angeordnete Strafe zu streng ausfallen würde. Auch ist es vom sozialen Standpunkte aus ein Uebelstand, wenn Bürger unter einem Gesetze, welches die allgemeine Ansicht als zu streng qualifizirt, bestraft werden, wenn sie das Gefühl haben müssen, vielleicht ungerecht bestraft zu sein. Ist dieser Zustand ein wünschenswerther? Ist es ein Glück für den Staat, ein Mittel, die politischen Kämpfe zu vermeiden? Nein. Herr Girard ist nicht mit allen Artikeln des Gesetzes von 1832 einverstanden. Ich bin es auch nicht, aber von zwei Uebelständen wähle ich den geringern, bis der Große Rath in die Lage kommt, ein neues Strafgesetz zu berathen. Ueber den Einwurf, daß das Gesetz von 1832 dem Bundesrathe zur Sanktion vorgelegt werden müßte, nur folgende Bemerkung. Die Bundesverfassung, nach welcher die kantonalen Preßgesetze der Sanktion der Bundesbehörde unterworfen sind, wurde im Jahre 1848 eingeführt. Von 1848 bis 1853 war noch das Preßgesetz von 1832 in Kraft. Ich nehme also an, der Bundesrath sei damit einverstanden gewesen, sonst hätte man sich während dieses Zeitraums gewiß an diese Behörde gewandt, wenn man Grund dazu gehabt hätte. Ich habe indessen dieses Verhältniß nicht genau verifizirt, aber ich setze voraus, daß das Gesetz der Genehmigung des Bundesrathes vorgelegt worden sei. Ich schließe abermals mit dem Antrage auf Eintreten und Behandlung des vorliegenden Dekretes in globo.

A b s t i m m u n g.

Für das Eintreten	118 Stimmen.
Dagegen	47 "
Für sofortiges Eintreten	85 "
Für den Antrag des Herrn Kurz	81 "
Für Berathung in globo	Handmehr.

Herr Berichterstatter. Ich will hier nur den bereits erwähnten Antrag wiederholen, daß nämlich bei Art. 1 nach den Worten „vom 9. Februar 1832“ eingeschaltet werde: „wie es durch das Dekret vom 11. November 1846 modificirt worden ist.“ Den Antrag, welchen Herr Büzberger bezüglich des Art. 2 stellte, gebe ich als erheblich zu. Es ist richtig, daß in strafrechtlichen Dingen der Grundsatz gilt, daß von zwei Gesetzen das mildere anzuwenden sei. Im Weiteren habe ich nichts beizufügen, als ich Ihnen Namens des Regierungsrathes das Dekret mit diesen Modifikationen zur Genehmigung empfehle.

Kurz, Oberst. Es ist mir in allen Gesetzgebungssachen unendlich daran gelegen, daß die Gesetze gut und recht gemacht werden, und ich lege nie irgend welche Eigenliebe darein, namentlich wenn es sich um ein Gesetz handelt, das allgemeine Geltung haben soll. Nun habe ich bereits angedeutet, wohin es führt, wenn man ein so altes Gesetz mit so bedeutenden Fehlern, wie dasjenige von 1832, wieder in's Leben rufen will. Die Herren, welche dieses wollen, müssen sogar eine Verneinung ihres Prinzipes darin erblicken, wenn sie das Gesetz, unter welchem ein Mann, der ihnen sehr lieb ist,

bedeutend bestraft wurde, wieder einführen. Ich habe zum Eintreten gestimmt, Sie haben aber das sofortige Eintreten beschlossen, und ich kann nie dazu stimmen, daß einfach das Gesetz von 1832 wieder eingeführt werde; ich könnte es mit meinen juristischen Ansichten nicht vereinigen, ein solches Gesetz wieder einführen zu helfen. Auch reglementarisch ist es nicht zulässig. Wenn die Regierung es thun zu können glaubte, so hätte man es als Gesetzesentwurf aufnehmen sollen. Es war Niemand zensirt zu wissen, wie das fragliche Gesetz laute, ohne daß man es seinem Inhalte nach vorlegte, um dasselbe prüfen und allfällige Vorschläge darüber machen zu können. Was mich betrifft, so verwerfe ich das Gesetz von 1832, will aber gerne dazu beitragen, ein gutes neues Gesetz zu Stande zu bringen, und wenn man mir vorgeworfen hat, die Sache presüre, so ist es wieder unrichtig, denn nach der Verfassung ist jedenfalls eine zweimalige Berathung nothwendig, es sei denn, daß man das Gesetz provisorisch in Kraft setzen wolle. Aber man kann auch dieses nicht, weil das alte Gesetz, so wie es vorgelegt wird, ein neues ist und dem Bundesrathe zur Genehmigung vorgelegt werden muß. Ich stelle daher den Antrag, nur das erste Alinea des Art. 1 stehen zu lassen, dagegen das zweite Alinea und den Art. 2 zu streichen und statt dessen den Titel XXI. des neuen Strafgesetzentwurfs der Berathung zu Grunde zu legen. Auf diese Weise erhalten wir ein neues Gesetz, das man bei der Einführung des Strafgesetzbuches nicht wieder abzuändern braucht; der Entwurf ist dann bereits zum Theil berathen. Ich frage: ist es angenehm, eine Berathung zu gewärtigen, die lange dauern kann, wenn man verlangt, daß das Gesetz von 1832 seinem ganzen Inhalte nach durchberathen werde, wozu man das Recht hat, und für was? Um etwas zu berathen, das nicht entspricht, von dem man im Herzen sagen muß: wir wollen es eigentlich doch nicht. Ich sage noch einmal: ich halte darauf, eine gute Gesetzgebung zu haben. Man warf der 50er Periode Flickelei vor, aber das ist die ärgste Flickelei. Thun Sie das nicht, ich bitte die Versammlung inständig; nehme man sich ein wenig mehr Zeit und berathe man einen Gesetzesentwurf, der den Umständen entspricht. Ich bin überzeugt, daß jedes Mitglied mit den Bestimmungen des erwähnten Titels einverstanden ist, derselbe ist gar nicht lang, er enthält 7 Artikel, nämlich die Art. 228 bis 234, während das Gesetz, um dessen Wiedereinführung es sich handelt, 25-30 Artikel enthält. Ich bin mit der Bemerkung des Herrn Büzberger ganz einverstanden, daß ein Preßgesetz, welches zu strenge Strafbestimmungen enthält, nicht zur Anwendung kommt. (Der Redner verliest nun seine Anträge, welche dahin gehen: 1) Vom ersten Artikel bloß das erste Alinea beizubehalten, das zweite zu streichen und statt dessen die Art. 228 bis 234 und 142 bis 147 des Strafgesetzentwurfs, welcher zur Berathung bereit liegt, aufzunehmen; wenn dies aber nicht belieben sollte, 2) das Gesetz von 1832 in der üblichen Form zu berathen.) Was ist die Folge, wenn mein Antrag erheblich erklärt wird? Dann geht die Sache einfach an die Regierung zurück, und diese wird untersuchen, ob mein Vorschlag entsprechend sei oder nicht. Ich wünsche, daß der Herr Berichterstatter die Erheblichkeit meines Antrages zugebe. Glaubt die Behörde dann, man könne den Vorschlag nicht annehmen, so stimme ich nicht dazu. Aber es ist ein Gewinn an Zeit, daß man die Sache wenigstens untersuche.

Sahli, Regierungsrath. Als dieser Gegenstand im Regierungsrathe zur Behandlung kam, wurde von meiner Seite die Frage ebenfalls untersucht, ob nicht in der Weise verfahren werden soll, wie Herr Kurz vorschlägt. Denn ich wiederhole, daß ich grundsätzlich mit ihm einig gehe und ein anderes Gesetz wünsche als dasjenige von 1832. Indessen mußte ich schon damals mich überzeugen, daß es auf diesem Fuße nicht geht. Der Art. 229 des Strafgesetzentwurfs enthält die Bestimmung: „Alle übrigen mittelst der Druckerpresse oder durch bildliche Darstellung verübten strafbaren Handlungen werden mit den für die betreffende Gesetzesverletzung festgesetzten

Estrafen belegt. Dieselben können jedoch um die Hälfte erhöht werden (Art. 71)." Sie sehen daraus, daß der Entwurf, der Ihnen vorgelegt werden soll, der allgemeinen Gesetzgebung ruht. Nun fragt es sich: haben wir eine derartige Gesetzgebung, die für eine Menge Vergehen, welche durch die Presse verübt werden können, Strafbestimmungen aufstellt? Eben nicht. Deshalb kam man im Jahre 1803 dazu, eine Bestimmung in das Gesetz aufzunehmen, daß alle Vergehen, für die keine spezielle Strafbestimmung besteht, nach dem Ermessen des Richters bestraft werden sollen. Und das ist der Hauptartikel unserer Gesetzgebung. Nun fragt es sich, ob Sie diesen Grundsatz auch in ein Pressegesetz aufnehmen wollen. Gegenwärtig fehlen uns eben die nöthigen Strafbestimmungen, deshalb setzt der Titel, welcher von Pressvergehen handelt, das Strafgesetzbuch voraus. Ich sage damit nicht, daß das Pressegesetz absolut im Strafgesetzbuche begriffen sein müsse, aber es bezieht sich darauf. Deshalb glaube ich, der Antrag des Herrn Kurz, so gut er gemeint ist, könne nicht angenommen werden. Meine Ansicht geht dahin, daß man, nachdem das Eintreten beschlossen worden ist, an diesem Gesetze so wenig als möglich ändern, von dem Standpunkte ausgehend, es sei nur ein vorübergehender Zustand. So viel an mir, werde ich nach Kräften dahin wirken, daß das Strafgesetzbuch einmal zur Behandlung komme; aber daß man wieder ein Gesetz erlasse, von dem man weiß, daß es doch wieder modifizirt werden müsse, das finde ich nicht passend. Würde es sich um eine definitive Wiedereinführung des Gesetzes von 1832 handeln, so könnte ich das Eintreten nicht empfehlen, aber ich halte es für besser als das Pressegesetz von 1853, und da der Volkswille sich so entschieden kund gegeben hat, so möchte ich trotz den Mängeln, welche das Gesetz hat, mit Rücksicht darauf, daß dessen Einführung nur eine vorübergehende ist, die Annahme des Dekretes einfach empfehlen, um möglichst bald in einen definitiven und gesicherten Zustand zu kommen. Daher glaube ich, man sollte so wenig als möglich darüber diskutieren und die Regierung allfällig einladen, so bald als möglich ein neues Pressegesetz in Verbindung mit der allgemeinen Strafgesetzgebung vorzulegen.

Sefler. Wenn die Gelehrten nicht einig werden, so müssen sich die Ungelehrten wieder darein mischen. Mir scheint, es sei der Würde des Großen Rathes nicht angemessen, das Gesetz von 1832 wieder in Kraft zu erklären, ohne daß es den Mitgliedern ausgehört und artikelweise berathen werde. Ebenso scheint es mir nicht angemessen, den Titel XXI. des neuen Strafgesetzbuches auf das bloße Ablefen hin einzuführen. Ich komme also zum Schlusse, einstweilen gar nichts anzunehmen und es bei der Aufhebung des Pressegesetzes von 1853 einstweilen bewenden zu lassen. Wenn die Regierung die Erlassung eines Pressegesetzes notwendig findet, so wird sie uns bald den Entwurf eines solchen vorlegen.

Engemann. Ich unterstütze den Antrag des Herrn Sefler. Wie Herr Regierungsrath Sahli bereits bemerkte, haben wir den § 2 des Gesetzes von 1803, nach welchem Vergehen, für die keine spezielle Strafbestimmung besteht, nach dem Ermessen des Richters zu bestrafen sind. Ich erblicke keine Gefahr darin, wenn der Antrag des Herrn Sefler angenommen wird, und wenn die Regierung diesen Zustand für gefährlich halten sollte, so wird sie uns bald den Entwurf eines Pressegesetzes vorlegen. Die Republik wird nicht zu Grunde gehen, wenn wir einstweilen schon kein Pressegesetz haben.

Herr Berichterstatter. Es scheint mir, man wolle wieder auf die frühere Abstimmung zurückkommen, denn was mich anbelangt, so muß ich erklären, es ist mir rein unmöglich, jetzt in die Erörterung des Projektes einzutreten, das man vorschlägt. Es liegt Ihnen ein Dekret vor. Sie haben zu wählen: wollen Sie etwas annehmen oder einfach den status quo beibehalten, bis das neue Strafgesetzbuch oder ein neues Pressegesetz eingeführt werden kann? Das Verfahren, welches

Herr Kurz vorschlägt, ist weniger zulässig, als das von der Regierung beantragte. Bei der Bearbeitung des Strafgesetzbuches ging man von dem Gesichtspunkte aus, die Pressvergehen sollen den allgemeinen Strafbestimmungen unterliegen, nur zieht die größere Öffentlichkeit, welche solche Vergehen durch das Mittel der Presse erhalten, eine strengere Strafe nach sich. Dann fragt es sich, ob die Regierung nicht noch besondere Bestimmungen über die Aufsicht der Presse, über Presspolizei etc. erlassen wolle, Bestimmungen, die nicht in das Strafgesetzbuch gehören. Wollen Sie nun ein neues Dekret annehmen, welches eine Reihe Bestimmungen enthält, die noch gar nicht recht bekannt sind? Man wendet zwar ein, daßselbe sei der Fall bezüglich des Pressegesetzes von 1832. Allein der Unterschied besteht darin, daß dieses Gesetz einundzwanzig Jahre lang in Kraft bestand und als solches den Behörden bekannt war. Ganz etwas Anderes ist es, hier ein Dekret anzunehmen, welches vom Großen Rathe noch nie berathen wurde und nicht als bekannt vorausgesetzt werden kann. Sodann handelt es sich nur um ein Provisorium bis zur Erlassung des neuen Strafgesetzes. Sie haben eine gute Gelegenheit, den fraglichen Entwurf recht bald zu behandeln. Es scheint daher der Regierung am passendsten, wenn man ein Gesetz, das während einer langen Reihe von Jahren in voller Rechtskraft bestand, das man also als bekannt voraussetzen konnte, noch für einige Monate in Anwendung bringe. Wenn Sie das nicht wollen, so wäre es besser gewesen, einfach nicht einzutreten, nur hätte man die Regierung beauftragen sollen, ein neues Projekt vorzulegen. Ich überlasse Ihnen den Entscheid und beharre auf dem Antrage der Regierung mit der Modifikation, welche ich bei Art 1 vorschlug und unter Vorbehalt des von Herrn Büzberger gestellten Antrages, welchen ich als erheblich zugebe.

Kurz, Oberst, bemerkt, daß er nicht eine sofortige artikelweise Berathung des von ihm vorgeschlagenen Projektes, sondern nur die Erheblicherklärung seines Antrages in globo verlange.

Abstimmung.

Für den Art. 1 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
Für das unangefochtene erste Alinea	"
Für das zweite Alinea	Minderheit.
Für dessen Streichung	Gr. Mehrheit.
Für den Antrag des Herrn Kurz (Aufnahme der einschlagenden Artikel des neuen Strafgesetzentwurfs)	68 Stimmen.
Es bei der Streichung des zweiten Alinea einfach bewenden zu lassen	80 "

Damit fällt auch der Art. 2, sowie die von Herrn Büzberger vorgeschlagene Modifikation desselben dahin.

Das Präsidium eröffnet nun die Diskussion über allfällige Zusatzanträge.

Büzberger. Es ist also erkannt, daß das bisherige Pressegesetz aufgehoben sei und an dessen Stelle nichts Anderes in Kraft treten soll. Nun mache ich aber aufmerksam, daß dieser Beschluß im Widerspruche steht mit einer deutlichen Vorschrift der Verfassung, welche die Pressfreiheit gewährleistet, mit dem Befehle, das Gesetz bestimme die Strafen des Mißbrauchs dieser Freiheit. Darum wünsche ich, daß die Regierung beauftragt werde, an der Stelle des bisherigen ein neues Pressegesetz vorzulegen. Wir können das bisherige Pressegesetz nicht einfach aberkennen und beschließen: wir brauchen keines! D.h. in ist es etwas Unerhörtes, zu erkennen, es sei kein

Preßgesetz nöthig. Wir fahren von Extrem zu Extrem, und einer gesetzgebenden Behörde geziemt dies nicht.

Sahli, Regierungsrath. Der Auftrag, welcher nach dem Antrage des Herrn Büzberger der Regierung ertheilt werden soll, kommt mir seltsam vor, obschon ich denselben unter diesen Umständen nicht bekämpfen will. Die Regierung ist diesem Auftrage schon nachgekommen. Ein Entwurf liegt vor, und es ist an Ihnen, denselben in Berathung zu ziehen.

Büzberger. Unterdeffen besteht gar kein Gesetz über den Mißbrauch der Presse. Wir wollen sehen, was die Geschwornen machen, ob sie eine Strafe aussprechen werden.

Das Präsidium bemerkt, daß der angenommene Antrag nur erheblich erklärt worden sei.

Lauterburg. Die Sache scheint mir sehr einfach. Wenn vorerst die Erlassung des neuen Strafgesetzbuches erwartet werden soll, so dauert unterdeffen das Preßgesetz von 1853 fort.

Nach dem Antrage des Herrn Büzberger wird beschlossen, den Regierungsrath anzuweisen, ein neues Preßgesetz an der Stelle des aufgehobenen zu bearbeiten und ohne Verzug vorzulegen.

Endliche Redaktion der zweiten Berathung des Dekretes, betreffend eine Modifikation der Satzung 321 C. G.

(Siehe Großrathöverhandlungen, laufender Jahrgang, Seite 297 ff.)

Migy, Vizepräsident des Regierungsrathes, als Berichterstatter. Es handelt sich um die Festsetzung einer Frist bezüglich der Sicherheitsleistung von Seite derjenigen, welche im Falle sind, in den Besitz des Vermögens von Landesabwesenden gesetzt zu werden. Bei der frühern Berathung wurden die Art. 1, 2 und 3 unverändert angenommen, dagegen wurde am Schlusse des Art. 4 der Zusatz aufgenommen: „Mit diesem Tag erlöscht jede Sicherheit, welche seit zwanzig Jahren oder mehr besteht.“ Am 13. Juli l. J. wurde beschlossen, daß das Dekret sofort in Kraft trete. Der Berichterstatter hatte den erwähnten Zusatz bekämpft, der Regierungsrath ist damit einverstanden, daß man denselben fallen lasse. Der Grund besteht nicht darin, daß die Regierung oder der Berichterstatter mit dem Zusätze im Wesentlichen nicht einverstanden wären, sondern sie möchten denselben einfach deshalb weglassen, weil er vollständig überflüssig ist. Es sind nur zwei Fälle denkbar. Der erste tritt ein, wenn bei Erlassung des Dekretes die Frist von zwanzig Jahren, während welcher die Sicherheit geleistet werden soll, abgelaufen ist. Das ist der Fall, welchen Herr Gygar mit seinem Antrage im Auge hat. Es sind 20 oder 25 Jahre seit der geleisteten Sicherheit verflossen, dann ist es klar, daß der Art. 1 hier seine volle Anwendung findet. Ein Zweifel kann hier so wenig bestehen, als wenn man z. B. das Alter der Volljährigkeit auf 21 Jahre festsetzen und fragen würde, ob diejenigen, welche bereits 22 Jahre alt sind, volljährig seien. So verhält es sich hier: mit dem Inkrafttreten des vorliegenden Dekretes hört jede Sicherheitsleistung auf, welche seit 20 Jahren oder mehr besteht. Ich bin mit dem Zwecke des erwähnten Antrages einverstanden, aber er ist ganz überflüssig, weil nach meiner Ansicht darüber gar kein Zweifel bestehen kann. Ich beantrage daher vom Standpunkte der Redaktion aus, von diesem Zusätze zu abstrahiren und das Dekret in der ursprünglichen Redaktion zu genehmigen.

Tagblatt des Großen Rathes 1853.

Der Antrag des Herrn Berichterstatters wird ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Vorträge der Baudirektion.

1) Betreffend den Neubau der Schaalbrücke zu Unterseen.

Der Regierungsrath stellt den Antrag, der Große Rath möchte eine Summe von Fr. 50,000 zu diesem Zwecke bewilligen mit der Ermächtigung an die Direktion, den Bau nach dem vorliegenden Plane und je nach dem Ergebnisse der Verhandlungen mit den beteiligten Gemeinden, mit oder ohne Trottoirs auszuführen, sowie auch allfällige nothwendige Abänderungen vorzunehmen.

Kilian, Direktor der öffentlichen Bauten, als Berichterstatter, empfiehlt diesen Antrag mit Hinweisung auf das dringende Bedürfniß dieses Neubaus, welcher auf 45,000 Fr. veranschlagt ist, wofür aber ein Kredit von 50,000 Fr. verlangt wird, um allfälligen unvorhergesehenen Umständen begegnen zu können.

Knechtenhofer, Oberst, unterstützt diesen Antrag ebenfalls, möchte aber etwas weiter gehen, und den Regierungsrath beauftragen, zu untersuchen, ob zur Herstellung eines gehörigen Einganges zur Brücke nicht noch zwei vor derselben gelegene baufällige Häuser angekauft werden sollten.

Der Herr Berichterstatter gibt diesen Antrag als erheblich zu, da derselbe keine Erhöhung des verlangten Kredites zur Folge habe, indem eine allfällige Entschädigung aus einem andern Kredite bestritten werden könne.

Der Antrag des Regierungsrathes wird mit der von Herrn Knechtenhofer beantragten Ergänzung durch das Handmehr genehmigt.

2) Betreffend die Einrichtung eines Assisenlokals in Burgdorf.

Der Regierungsrath stellt den Antrag, der Große Rath möchte zu Herstellung eines besondern Assisenlokals im Kornhause zu Burgdorf einen Kredit von Fr. 16,000 bewilligen.

Der Herr Berichterstatter empfiehlt auch diesen Antrag mit der Bemerkung, daß die Verhandlungen der Assisen bisher im Emmenhofe zu Burgdorf stattfanden, der Staat nun aber infolge anderweitiger Verwendung des betreffenden Gebäudes sich um ein anderes Lokal umsehen müsse, wozu der Kornboden im dortigen Schlosse sich besonders eigne.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Endlich stellt der Regierungsrath in Uebereinstimmung mit der Direktion des Innern, Abtheilung Gesund-

heitswesen, den Antrag, der Große Rath möchte nach § 41 der Staatsverfassung dem Beschlusse, welchen der Regierungsrath am 26. Juni lezthin gefaßt hat, um die Weiterverbreitung der in den Amtsbezirken Ober- und Nidersimmenthal und Saanen ausgebrochenen Maul- und Klauenseuche zu verhindern, die erforderliche Genehmigung erteilen.

Dr. Lehmann, Regierungsrath, als Berichterstatter, empfiehlt diesen Antrag zur Genehmigung mit der Bemerkung, daß dieser Beschluß schon in der frühern Sitzung zur Genehmigung vorlag, daß derselbe nun aber aufgehoben sei, weil die Ursache, die denselben hervorgerufen, nämlich die Maul- und Klauenseuche, zu bestehen aufgehört habe. Gleichwohl sei nach § 41 der Staatsverfassung die Genehmigung des Großen Rathes nöthig, weil bei allfällig angehobenen Untersuchungen sonst die Einwendung gemacht werden könnte, die betreffende Verordnung sei vom Großen Rathe nicht genehmigt worden.

Auch dieser Antrag wird ohne Einsprache genehmigt.

Schluß der Sitzung: 1¼ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. Fassbind.

Dritte Sitzung.

Mittwoch den 17. November 1858.
Morgens um 8 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Niggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Gfeller in Bümpfz, Großmann, Herren, Karlen, Joh. Gottl.; Kehrli, Schären, Schertenleib, Schmid, Rudolf; Schneider, Joh.; Theurillat, Wirth und Wyder; ohne Entschuldigung: die Herren Chevrolet, Froidevaux, Hennemann, Indermühle, Amtsnotar; Lempen, Marquis, Neuenchwander, Salvisberg, Steiner, Oberst, und Streit in Zimmerwald.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Herr Oberst Karlen von Erlenbach leistet als neu eintretendes Mitglied des Großen Rathes den verfassungsmäßigen Eid.

Tagesordnung:

Uebereinkunft

zwischen

der hohen Regierung des Kantons Bern und der Direktion der schweizerischen Ostwestbahngesellschaft betreffend die Eisenbahnstrecke von Biel nach der bernischen Kantonsgränze bei Neuenstadt und von Bern nach Biel.

§ 1.

Die Regierung des Kantons Bern ermächtigt die Gesellschaft, und diese letztere verpflichtet sich, einen Schienenweg von Biel nach der bernischen Kantonsgränze bei Neuenstadt, dem linken Seeufer entlang, und von Bern nach Biel zu erstellen.

Die Gesellschaft darf die gegenwärtige Konzession weder einfach abtreten, noch sich mit einer andern Bahngesellschaft fusioniren, oder den Betrieb der konzedirten Bahnstrecken einer dritten Gesellschaft übertragen, anders als mit Einwilligung des Großen Rathes.

§ 2.

Der Sitz der Gesellschaft und deren Verwaltung ist in Bern. Für persönliche Klagen, welche gegen sie angebracht werden, gilt folglich der Gerichtsstand dieses Ortes. Für dingliche Klagen gilt das Forum der gelegenen Sache.

Zugleich verpflichtet sich die Gesellschaft, soweit sie noch für andere Eisenbahnlinien in der Schweiz Konzessionen besitzt oder in Zukunft erwerben sollte, auch für diese übrigen Eisenbahnlinien den ausschließlichen Verwaltungssitz in Bern zu nehmen.

§ 3.

Für Befetzung von zwei Stellen im Verwaltungsrathe der Gesellschaft während des Baues und Betriebes der Bahnen steht der Regierung ein dreifaches, für die Gesellschaft verbindliches Vorschlagsrecht zu. Die zwei aus dem Dretervorschlage erwählten Verwaltungsräthe sind von jedem Aktienbesitzer liberirt.

Der Verwaltungsrath soll ausschließlich aus Schwetzerbürgern bestehen, die ihren Wohnsitz in der Schweiz haben. Ausnahmen hievon können nur mit Einwilligung der Regierung stattfinden.

§ 4.

Die Dauer der Konzession für den Betrieb der konzedirten Bahnstrecken in Nutzen und Schaden der Gesellschaft ist auf neunundneunzig aufeinanderfolgende Jahre festgesetzt, welche vom 1. Mai 1858 an zu laufen anheben, undvorgezählt dem Rückkaufsrechte, welches der Eidgenossenschaft durch das Bundesgesetz vom 23. Juli 1852 und dem Kanton Bern durch § 36 hienach zugesichert ist.

§ 5.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, die ihr oben konzedirten Bahnstrecken nach den besten Regeln der Kunst anzulegen; sie wird dieselben sofort nach vollendetem Bau in Betrieb setzen und während der ganzen Konzessionsdauer in regelmäßigem, wohl organisiertem und ununterbrochenem Betriebe erhalten.

Zu diesem Zwecke wird sie sich stets angelegen sein lassen, die Verbesserungen, die namentlich in Bezug auf Sicherheit und Schnelligkeit des Dienstes auf andern wohl eingerichteten Bahnen des In- und Auslandes eingeführt werden, auch auf den in diesem Akte konzedirten Strecken eintreten zu lassen.

§ 6.

Das Bundesgesetz vom 1. Mai 1850 über die Verbindlichkeit zu Abtretung von Privatrechten findet keine Anwendung auf die Erbauung, so wie auf die nachherige Instandhaltung dieser Bahnen.

Die Befugniß der Gesellschaft, die Abtretung von Grund und Boden zu beanspruchen, erstreckt sich:

- a) auf den erforderlichen Boden für die Erbauung und den Unterhalt der Bahnen mit zweispurigem Unterbau nebst Seitengräben, so wie für die erforderlichen Abweichungen und Bahnkreuzungen;
- b) auf den Raum zur Gewinnung und Ablagerung von Sand, Erde, Kies, Steinen und allen erforderlichen Materialien für die Bahnen, so wie für die herzustellen den Kommunikationen zwischen denselben und den Bauplänen;
- c) auf Grund und Boden für die der Bahn zugehörigen Anlagen, als Zu- und Abfahrten, Wasserleitungen, Bahnhöfe und Stationsgebäude, Aufsichtsz- und Bahnwärterhäuser, Wasser- und Vorrathstationen etc.;
- d) auf Anlegung und Veränderung der Straßen, Wege, Wasserleitungen, wozu infolge des Bahnbaues und des gegenwärtigen Pflichtenbestes die Gesellschaft gehalten werden mag.

§ 7.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, spätestens drei Monate nach der Ratifikation dieser Konzession Seitens der Bundesbehörde die Erdarbeiten auf der Strecke Biel-Neuenstadt zu beginnen und der Regierung den Ausweis über die finanziellen Mittel zum Baue der Bahn zu leisten. Dieselbe soll bis Ende Juni 1861 vollendet und dem regelmäßigen Betriebe übergeben sein.

Sollte der einen oder andern dieser Bedingungen nicht Genüge geleistet werden, so hat die Regierung, abgesehen von den im § 37 festgesetzten Folgen, das Recht, die Konzession zurückzuziehen und über die Linie nach ihrem Ermessen zu verfügen.

Tritt eine Verspätung der Betriebseröffnung ein, so verfällt die Gesellschaft überdies in eine Konventionalstrafe von Fr. 150,000 gegenüber dem Kanton Bern. Würde die Regierung von Bern von dem Rechte, die Konzession zurückzuziehen, keinen Gebrauch machen, so hat die Gesellschaft für jedes weitere Jahr Verspätung der Betriebseröffnung, vom 30. Juni 1861 an, eine fernere Konventionalstrafe von Fr. 150,000 an die Regierung zu bezahlen.

In Bezug auf die Linie Biel-Bern übernimmt die Gesellschaft die Verpflichtung, die Erdarbeiten binnen zwölf Monaten nach Ratifikation dieser Konzession von Seiten der Bundesbehörden in Angriff zu nehmen und der Regierung den Ausweis über die zum Bau erforderlichen finanziellen Mittel zu leisten. Diese Linie soll bis Ende Juni 1863 vollendet und dem regelmäßigen Betriebe übergeben sein.

Im Falle von Säumnis treten für die Gesellschaft die nämlichen Folgen ein in Bezug auf die Erföschung der Konzession und die Konventionalstrafen, wie dieses oben in Bezug auf die Linie Biel-Neuenstadt festgesetzt ist.

Die Bestimmungen des gegenwärtigen Artikels finden keine Anwendung auf Verzögerungen, welche nachweislich durch höhere Gewalt veranlaßt werden.

§ 8.

Bevor die Bauarbeiten begonnen werden können, soll die Gesellschaft der Regierung die Baupläne zur Genehmigung vorlegen. Nachherige Abweichungen von diesen Plänen sind nur nach neuerdings eingeholter Genehmigung der Regierung gestattet.

Alle Pläne sollen sorgfältig ausgearbeitet und jeweilen in doppelter Ausfertigung vorgelegt werden. Die Regierung hat das Recht, die Arbeiten der Gesellschaft zu kontrolliren und zu überwachen.

Ueber die Lage der Bahnhöfe und der Verbindungsstraßen derselben hat außerdem eine Verständigung mit den zuständigen Ortsbehörden Platz zu greifen.

Sowohl bei dem Bau als bei dem Betriebe der Bahnen sollen die kantonsangehörigen Arbeiter vorzugsweise Berücksichtigung finden.

§ 9.

Da wo infolge des Baues der Bahnen Uebergänge, Durchgänge und Wasserdurchlässe gebaut, überhaupt Veränderungen an Straßen, Wegen, Brücken, Stegen, Flüssen, Kanälen oder Bächen, Abzugsgräben, Wasserbrunnen oder Gasleitungen erfordert werden, sollen alle Unkosten der Gesellschaft auffallen, so daß den Eigenthümern oder sonstigen mit dem Unterhalte belasteten Personen oder Gemeinheiten weder ein Schaden, noch eine größere Last, als die bisher getragene, aus jenen Veränderungen erwachsen darf.

Auf das Begehren der Regierung sind die Pläne über solche Arbeiten ihrer Genehmigung zu unterlegen.

Ueber die Nothwendigkeit und Ausdehnung solcher Arbeiten entscheidet im Falle des Widerspruchs der Regierungsrath ohne Weiterziehung.

§ 10.

Sollten nach Erbauung der Bahnen öffentliche Straßen, Wege oder Brunnleitungen von Staats- oder Gemeinde wegen angelegt werden, welche die Bahnen kreuzen müssen, so hat die Gesellschaft keine Entschädigung zu fordern für die Ueberschreitung ihres Eigenthums; auch fallen derselben alle diejenigen Kosten allein zur Last, welche aus der hierdurch nothwendig gewordenen Einrichtung von neuen Bahnwärterhäusern und Anstellung von Bahnwärttern erwachsen sollten.

Wenn Straßen, Wege, Wässerungsanlagen etc., welche die Bahnen kreuzen, reparirt werden müssen, so hat die Gesellschaft für daraus entstehende Unterbrechungen im Bahndienste den Eigenthümern jener Objekte gegenüber kein Recht auf Entschädigungsforderung.

Werden solche Reparaturen als nothwendig konstatiert, so können dieselben, soweit sie die Bahnen berühren, nur unter Leitung der Bahningenieure vorgenommen werden. Die Bahnverwaltung hat dießfalls gestellten Gesuchen mit Beförderung zu entsprechen.

§ 11.

Während des Baues sind von der Gesellschaft alle diejenigen Vorkehrungen zu treffen, daß der Verkehr auf den bestehenden Straßen und Verbindungsmitteln überhaupt nicht unterbrochen, noch an Grundstücken und Gebäulichkeiten Schaden zugefügt werde. Für nicht abzuwendende Beschädigungen hat die Gesellschaft Ersatz zu leisten.

Die Gesellschaft wird die Bahnstrecken, wo es die öffentliche Sicherheit erfordert, in ihren Kosten auf eine hinlängliche Sicherheit gewährende Weise einfriedern, und die Einfriedung stets in gutem Stande erhalten. Ueberhaupt hat sie alle diejenigen Vorkehrungen auf ihre Kosten zu treffen, welche in Hinsicht auf Bahnwärterposten oder sonst, jetzt oder künftig, von der Regierung zur öffentlichen Sicherheit nöthig befunden werden.

Gegenstände von naturhistorischem, antiquarischem, plastischem, überhaupt wissenschaftlichem Werthe, als z. B. Fossilien, Petrefakten, Mineralien, Münzen etc., welche beim Bau der Bahnen gefunden werden dürften, sind und bleiben Eigenthum des Staates.

§ 12.

Die Bahnen werden vorläufig einspurig gebaut, jedoch kann die Bodenexpropriation bereits für die Anlage zweispuriger Bahnen durchgeführt werden.

Der Regierung steht das Recht zu, sobald die gesteigerte Frequenz oder die Sicherheit des Betriebes es dringend erfordern, die durchgehende Herstellung der zweiten Spur zu verfügen. Ueber eine dießfällige Verfügung ist jedoch die Gesellschaft vorher zu vernehmen.

§ 13.

Die Gesellschaft hat allen denjenigen Bestimmungen sich zu unterziehen, welche die Bundesbehörde erlassen wird, um in technischer Beziehung die Einheit im Eisenbahnwesen zu sichern. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 12.)

Alle auf das Eisenbahnwesen bezüglichen Bundesgesetze überhaupt finden ihre volle, ausnahmslose Anwendung auch auf die durch gegenwärtigen Akt konzedirten Bahnstrecken.

§ 14.

Bevor die Bahnen dem Betrieb übergeben werden dürfen, sollen dieselben durch Delegirte der Regierung untersucht und wo passend erprobt werden. Die Eröffnung des Betriebes darf erst vor sich gehen, wenn auf den Bericht dieser Dele-

girten die Regierung ihre förmliche Bewilligung ertheilt haben wird. Diese nämliche Bestimmung gilt rücksichtlich der im § 11 erwähnten Vorkehrungen, insofern solche auf den Bau provisorischer Wege oder Brücken u. s. w. sich erstrecken sollten.

§ 15.

Nach Vollendung der Bahnen wird die Gesellschaft auf ihre Kosten einen vollständigen Grenz- und Cadasterplan derselben mit contradictorischer Beziehung der betreffenden Gemeindebehörden aufnehmen und zugleich mit ebenfalls contradictorischer Beziehung von Delegirten der Bundes- und Kantonalbehörden eine Beschreibung der hergestellten Brücken, Übergänge und andern Kunstbauten, so wie ein Inventar des sämmtlichen Betriebsmaterials anfertigen lassen. Authentische Ausfertigungen dieser Dokumente, denen eine genaue und vollständig abgeschlossene Rechnung über die Kosten der Anlage der Bahnen und ihrer Betriebsanrichtung beizulegen ist, sollen in das Archiv des Bundesrathes und dasjenige des Kantons niedergelegt werden. In das letztere sind auch die Statuten der Gesellschaft zu deponiren.

Später ausgeführte Ergänzungen oder Veränderungen am Bahnbaue sollen in den gedachten Dokumenten nachgetragen werden. Die Gesellschaft ist verpflichtet, der Regierung alljährlich einen Auszug aus ihren Rechnungen und aus den Verhandlungen der Generalversammlung der Aktionäre, so wie den Rechenschaftsbericht der Direktion einzusenden, und ihr je weilen die Namen der mit der Verwaltung, Beaufsichtigung und Direktion des Unternehmens beauftragten Personen mitzutheilen.

§ 16.

Die Bahnstrecken sammt beweglicher und unbeweglicher Zubehör sollen stets in gutem Zustande erhalten werden. Die Regierung kann jederzeit durch Delegirte den Zustand der Bahnen und aller davon abhängenden Bauten untersuchen lassen. Sollte die Gesellschaft allfällig entdecken und ihr zur Kenntniß gebrachten Mängeln oder Unregelmäßigkeiten nicht sofort abhelfen, so ist die Regierung befugt, von sich aus auf Kosten der Gesellschaft das Nöthige vorzunehmen.

§ 17.

Die Lokomotiven sollen nach den besten Modellen konstruirt sein und allen Vorschriften der Sicherheit für solche Maschinen entsprechen.

Das Nämliche gilt für die Konstruktion der Wagen für die Reisenden, wovon drei Klassen herzustellen sind:

Erste Klasse: gedeckt, garnirt, Rücken und Sitze gepolstert und mit Glacé geschlossen;

Zweite Klasse: gedeckt, mit gepolsterten Sitzen und mit Glacé geschlossen;

Dritte Klasse: gedeckt, mit ungepolsterten Sitzen und mit Fensterscheiben geschlossen.

Die Wagen für Vieh und Waaren sollen ebenfalls von guter und sicherer Konstruktion sein.

§ 18.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, eine wenigstens zweimal tägliche Kommunikation für Reisende und Waaren zwischen sämmtlichen Endpunkten der Bahnstrecken zu unterhalten. Die diese Verbindungen vermittelnden Züge sollen bei jeder Station anhalten, sofern die Regierung in eine Modifikation dieser Bestimmung nicht einwilligt.

Jeder Personenzug soll eine hinreichende Anzahl Wagen aller Klassen zur Beförderung aller sich meldenden Personen enthalten.

§ 19.

Das Maximum der Transporttaren, welche die Gesellschaft zu beziehen berechtigt ist, wird festgesetzt, wie folgt:

T a r i f.

Personen:	per Stunde:
Wagen erster Klasse	50 Rp.
„ zweiter „	35 „
„ dritter „	25 „

Kinder unter zehn Jahren zahlen auf allen Plätzen die Hälfte. Die Gesellschaft verpflichtet sich, für Billets auf Hin- und Rückfahrt am gleichen Tage lautend, eine Ermäßigung von 20 % auf obiger Tare eintreten zu lassen. Für Abonnementsbillets zu einer wenigstens zwölffmaligen Benutzung der gleichen Bahnstrecke während drei Monaten wird sie einen weitem Rabatt bewilligen.

Vieh:	per Stunde:
Pferde und Maultiere, vom Stück	80 Rp.
Ochsen, Kühe und Stiere „ „	40 „
Kälber, Schweine und Hunde „ „	15 „
Schafe, Ziegen und Geflügel „ „	10 „

Für die Ladung ganzer Transportwagen soll eine angemessene Ermäßigung obiger Tare stattfinden.

W a a r e n :

Für die Waaren werden vier Klassen aufgestellt, von denen die höchste nicht über 4 Rp., die niedrigste nicht über 2½ Rp. per Stunde und per Centner betragen soll.

§ 20.

Waaren jeder Art, die mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt werden sollen, bezahlen eine Tare von Rp. 8 per Centner und per Stunde; das Gepäck der Reisenden, sofern das Gewicht desselben 50 Pfund übersteigt, eine Tare von Rp. 12 per Centner und per Stunde.

Vieh und Wagen bezahlen, mit der Schnelligkeit der Personenzüge transportirt, eine um 40 % erhöhte Tare über die gewöhnliche. (§ 19.)

Geld bezahlt die Tare nach dem Werthe von Rp. 4 per Fr. 1000 per Stunde.

Als Minimum des Gewichtes resp. des Werthes werden berechnet ½ Centner resp. Fr. 500; als Minimum der Distanz eine halbe Stunde. Eine angetretene halbe Stunde zahlt ihre volle Tare.

Das Minimum der Transporttare eines Gegenstandes darf nicht unter Rp. 40 betragen.

Sendungen bis zu 50-Pfund sind stets als Güter zu behandeln.

Traglasten mit ländlichen oder industriellen Erzeugnissen bis auf 50 Pfund, mit den Personenwagen transportirt, in Begleitung der Träger, sind frachtfrei; was in diesem Falle über 50 Pfund ist, bezahlt die gewöhnliche Güterfracht.

§ 21.

Wenn der Reinertrag der Bahnen 10 % übersteigt, so sollen die vorstehenden Taren einer Revision und verhältnißmäßigen Herabsetzung unterworfen werden.

§ 22.

Die durchschnittliche Schnelligkeit der Personenzüge soll mindestens fünf Wegstunden in der Zeitstunde betragen. Waarentransporte zur niedrigen Tare sollen innert den nächsten zwei Tagen nach ihrer Ablieferung auf der Bahnstation speidirt werden; wenn der Versender aber einen längern Termin gestattet, so kann ihm ein verhältnißmäßiger Rabatt bewilligt werden.

Tagblatt des Großen Rathes 1856.

Für Waarentransporte mit Personenschnelligkeit soll die Versendung durch den ersten Personenzug geschehen, sofern die Abgabe eine Stunde vor Abgang des Zuges stattgefunden hat.

Die Gesellschaft hat für die Einheiten des Transportdienstes besondere Reglemente und detaillirte Tarife mit Genehmigung der Regierung aufzustellen.

§ 23.

Die Waaren, welche der Eisenbahn zum Transporte übergeben werden, sind in den betreffenden Stationsladplätzen abzuliefern.

Die im Tarif festgesetzten Taren begreifen nur den Transport von Station zu Station. Für die Ablieferung im Domicil der Adressaten hat die Verwaltung auf den Hauptstationen die gehörigen Einrichtungen zu treffen und die dafür tarifmäßig zu erhebenden Taren der Genehmigung der Regierung zu unterlegen.

Ein ähnlicher Tarif ist aufzustellen und der Genehmigung der Regierung vorzulegen für den Transport der Reisenden und des Gepäcks von und nach den Bahnhöfen.

§ 24.

Die Taren sollen überall und für Jedermann gleichmäßig berechnet werden.

Die Eisenbahnverwaltung darf Niemanden einen Vorzug einräumen, den sie nicht unter gleichen Umständen allen andern gestattet.

§ 25.

Jede Aenderung am Tarif oder an den Transportreglementen soll gehörige Veröffentlichung bekommen; erstere mindestens vierzehn Tage vor ihrem Inkrafttreten.

Wenn die Gesellschaft es für angemessen erachtet, ihre Taren herabzusetzen, so soll diese Herabsetzung in Kraft bleiben mindestens drei Monate für die Personen und ein Jahr für die Waaren.

Diese Bestimmung findet indeß keine Anwendung mit Hinsicht auf sogenannte Vergnügungszüge oder ausnahmsweise Vergünstigungen bei besondern Anlässen.

§ 26.

Die Gesellschaft ist dem Bunde gegenüber zur unentgeltlichen Beförderung der Gegenstände der Brief- und Fahrpost, insofern der Transport derselben durch das Bundesgesetz über das Postregal vom 2. Juni 1849, Art. 2, ausschließlich der Post vorbehalten ist, verpflichtet. Ebenso ist mit jedem Posttransporte der dazu gehörige Conductor unentgeltlich zu befördern.

Wenn die Errichtung von fahrenden Postbureaux beschlossen wird, so fallen die Herstellungs- und Unterhaltungskosten der eidgenössischen Postverwaltung zur Last. Die Eisenbahnverwaltung hat aber den Transport derselben, so wie die Beförderung der dazu gehörigen Postangestellten unentgeltlich zu übernehmen (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852, Art. 3.)

Die Verwaltung kann nicht gehalten werden, Posttransporte durch andere, als ihre gewöhnlichen Züge, zu befördern.

§ 27.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, Militär, welches in eidgenössischem oder kantonalem Dienste steht, so wie auch eidgenössisches oder kantonales Kriegsmaterial auf Anordnung der zuständigen Militärstelle um die Hälfte der niedrigsten bestehenden Taren durch die ordentlichen Bahnzüge zu befördern. Der Ausdruck „Militär“ findet seine Anwendung auch auf Landjäger und Polizeidiener, welche in amtlichen Aufträgen reisen.

Größere Truppenkörper im eidgenössischen Militärdienste, so wie das Materielle derselben, sind unter den gleichen Bedingungen, nöthigenfalls durch außerordentliche Bahnzüge zu befördern. Jedoch hat die Eidgenossenschaft oder der Kanton die Kosten, welche durch außerordentliche Sicherheitsmaßregeln für den Transport von Pulver und Kriegsfeuerwerk veranlaßt werden, zu tragen, und für Schaden zu haften, der durch Beförderung der letzterwähnten Gegenstände ohne Verschulden der Eisenbahnverwaltung oder ihrer Angestellten verursacht werden sollte.

Ueberdies ist die Gesellschaft gehalten, polizeilich zu transportierende Personen um die Hälfte der niedrigsten Tare auf der Bahn zu befördern.

§ 28.

Die Eisenbahnverwaltung ist dem Bunde gegenüber verpflichtet, unentgeltlich:

- a) die Erstellung von Telegraphenlinien längs der Bahn zu gestatten;
- b) bei Erstellung von Telegraphenlinien und bei größeren Reparaturen an denselben die dießfälligen Arbeiten durch ihre Ingenieure beaufsichtigen und leiten, so wie
- c) kleinere Reparaturen und die Ueberwachung der Telegraphenlinien durch das Bahnpersonal besorgen zu lassen, wobei das nöthige Material von der Telegraphenverwaltung zu liefern ist.

Hingegen ist die Verwaltung berechtigt, auf ihre Kosten an der Hauptleitung der längs ihrer Bahn hinlaufenden Telegraphenlinien ausschließlich für ihren Dienst einen besondern Draht und für diesen in den Stationen und Bahnhöfen Telegraphenapparate anzubringen. (Bundesgesetz vom 28. Juli 1852.)

§ 29.

Die Handhabung der Bahnpolizei wird unter der Oberaufsicht des Staates und unvorgreiflich den Befugnissen der Landespolizei der Gesellschaft überlassen, die zu diesem Zwecke das nöthige Personal bestellen und die zweckmäßigsten Vorkehrungen treffen wird, wobei sie sich vorkommenden Falls den Weisungen der Regierung zu unterziehen hat. Die hierüber zu erlassenden Reglemente unterliegen der Genehmigung der kantonalen Behörden.

Die mit der Handhabung und Ausführung dieser Reglemente zu betrauenden Bahnbeamten sollen eine kenntliche Auszeichnung in der Kleidung erhalten.

Die Beamten und Angestellten der Bahn sollen vorzugsweise aus der Zahl der Kantonsangehörigen genommen werden, wenn die sich hierzu Meldenden die nöthigen Fähigkeiten besitzen.

Dieselben sind von der betreffenden Staatspolizeibehörde für gewissenhafte und treue Pflichterfüllung in's Handgelübde zu nehmen, sollen auch auf motivirtes Begehren der besagten Behörde entlassen werden.

Zur Sicherung des Bezuges der Consumsteuer auf geistigen Getränken wird die Bahnverwaltung im Einverständnisse mit den betreffenden Behörden die geeigneten Vorkehrungen treffen.

§ 30.

Die Regierung wird, vorbehaltlich der von den Bundesbehörden ausgehenden Gesetze, für Erlassung besonderer Strafbestimmungen gegen Beschädigung der Eisenbahn, Gefährdung des Verkehrs auf derselben und Ueberschreitung bahnpolizeilicher Vorschriften besorgt sein.

Störer und Beschädiger sind von den Bahnbeamten im Betretungsfalle festzunehmen und an die zuständige Behörde abzuliefern.

Die Regierung kann die Oberaufsicht über den Bahndienst in sicherheitspolizeilicher Beziehung durch ihre gewöhnlichen oder durch besonders aufgestellte Beamte ausüben lassen.

Ihren Beamten und Angestellten steht der Eintritt in den Bahnhof zur Ausübung ihres Dienstes jeder Zeit offen.

Die Gesellschaft hat der Regierung für die Vernehmung des Polizeidienstes in den Hauptbahnhöfen ein geeignetes Lokal anzuweisen.

§ 31.

Die Aktiengesellschaft als solche soll für die Bahnstrecken selbst, mit Bahnhöfen, Zubehörde und Betriebsmaterial, so wie für den Betrieb und die Bahnverwaltung so lange weder in eine kantonale, noch in Gemeindebesteuerung gezogen werden dürfen, als die Bahn den Aktionären nicht drei Jahre hinter einander eine durchschnittliche Dividende von 6 % abwirft.

In dieser Steuerfreiheit sind jedoch die gesetzlichen Beiträge an die gegenseitige Brandversicherung nicht begriffen.

Gebäude und Liegenschaften, welche die Gesellschaft außerhalb des Bahnkörpers und ohne unmittelbare Verbindung mit demselben besitzen könnte, unterliegen der gewöhnlichen Besteuerung.

§ 32.

Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Anschluß anderer Eisenbahnunternehmungen in schicklicher Weise zu gestatten, ohne daß die Tarifansätze zu Ungunsten einmündender Bahnlinten ungünstiger gehalten werden dürfen. Allfällige Anstände unterliegen der Entscheidung des Bundes.

Die Gesellschaft geht gegenüber dem Kanton Bern die Verpflichtung ein:

- 1) für den Fall, daß sich innerhalb vier Wochen nach Ertheilung dieser Konzession durch den Kanton Bern eine Gesellschaft für Erstellung eines jurassischen Bahnnetzes bilden sollte, welche alle im vorliegenden Konzessionsakte enthaltenen Verpflichtungen zu erfüllen sich verbindlich macht, die Konzession für Biel-Neuenstadt unter den Bedingungen des gegenwärtigen Konzessionsaktes an diese neugebildete jurassische Gesellschaft unentgeltlich abzutreten;
- 2) Sollte die jurassische Bahngesellschaft dagegen erst später zu Stande kommen, so macht sich die Gesellschaft verbindlich, innerhalb den nächsten zehn Jahren, vom Tage der kantonalen Konzessionsertheilung an, der jurassischen Gesellschaft das Miteigentumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt zur Hälfte einzuräumen, sobald ihr die letztere Gesellschaft alle für Erstellung dieser Bahnstrecke gehaltenen Auslagen zur Hälfte vergütet;
- 3) Außerdem übernimmt der Konzessionär unter allen Umständen die Verpflichtung, sich mit sämtlichen Bahngesellschaften, welche im Kanton Bern ihren Sitz haben, über einen im kantonalen Interesse liegenden gemeinsamen Betrieb der ganzen beidseitigen Bahnneze unter wechselseitig vortheilhaftesten Bedingungen zu verständigen, in dem Sinne namentlich, daß die Bahnzüge einer jurassischen Bahngesellschaft direkt und ohne Unterbrechung bis Bern und Neuenstadt, resp. Neuenburg, und die Bahnzüge der Ostweilbahn-Gesellschaft direkt bis Biel und Neuenstadt, resp. Neuenburg, gegen Entrichtung eines mäßigen, später zu vereinbarenden Weggeldes oder gegen Vergütung eines verhältnismäßigen Theiles der Anlagekosten zugelassen werden.

Können sich die Unternehmungen über allfällige aus diesem Artikel (Ziffer 1, 2 und 3) herfließenden Anstände nicht verständigen, so entscheidet die Regierung des Kantons Bern.

Für Zweigbahnen der hier konzessirten Strecken hat die Gesellschaft jeweilen zu gleichen Bedingungen den Vorrang vor andern Bewerbern, soweit nicht allfällige ältere Rechte vorgehen.

§ 33.

Dem Bundesrathe ist vorbehalten, für den regelmäßigen und periodischen Personentransport je nach dem Ertrage der konzessierten Bahnen und dem finanziellen Einflusse derselben auf den Postertrag eine jährliche Konzessionsgebühr zu erheben, die den Betrag von Fr. 500 für jede im Betriebe befindliche Wegstrecke von einer Stunde nicht übersteigen soll. Der Bundesrath wird jedoch von diesem Rechte so lange keinen Gebrauch machen, als die Bahnunternehmung nicht mehr als 4 Prozent, nach erfolgtem Abzug der auf Abschreibungsrechnung gebrachten oder einem Reservefond einverleibten Summen, abwirft. (Bundesbeschluss vom 17. August 1852, Art. 1.)

§ 34.

Der Bund ist berechtigt, die Eisenbahn sammt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräthen, welche dazu gehören, mit Ablauf des 30., 45., 60., 75., 90. und 99. Jahres, vom 1. Mai 1858 an gerechnet, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, nachdem er den h. Stand Bern fünf Jahre zum Voraus hievon benachrichtigt hat.

Der Kanton Bern wird hiervon der Gesellschaft sofort Kenntniß geben.

§ 35.

Für die Auszahlung der zu leistenden Entschädigung gelten folgende Bestimmungen:

- a) Im Falle des Rückkaufes im 30., 45. und 60. Jahre ist der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen; im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger, als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf. Von dem Reinertrage, welcher dieser Berechnung zu Grunde zu legen ist, sind übrigens Summen, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefond einverleibt werden, in Abzug zu bringen;
- b) Im Falle des Rückkaufes der Bahnen im 99. Jahre ist die mathematische Summe, welche die Erstellung derselben und ihre Einrichtung zum Betriebe in jenem Zeitpunkte kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen;
- c) Die Bahnen, sammt Zubehör sind jeweiligen, zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, in vollkommen befriedigendem Zustande dem Bunde abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge geleistet werden, so ist ein verhältnißmäßiger Betrag der Rückkaufssumme in Abzug zu bringen.

Kann eine Verständigung über die zu leistende Entschädigung nicht erzielt werden, so wird die letztere durch das Obergericht desjenigen Kantons, in welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, als Schiedsgericht, bestimmt.

§ 36.

Das oben festgestellte Rückkaufsrecht des Bundes steht auch dem konzessirenden Kantone zu, in dem Sinne, daß derselbe zu den vorbezeichneten Epochen, aber bloß nach vierjähriger Benachrichtigung, das Rückkaufsrecht ausüben darf, im Falle der Bund je ein Jahr vorher keinen Gebrauch davon gemacht hätte.

In Beziehung auf die Entschädigungsnormen, so wie auf die Dazwischenkunft des Schiedsgerichtes, gelten die Bestimmungen der §§ 34 und 35.

§ 37.

Für die Erfüllung der gemäß § 7 hievor eingegangenen Verpflichtungen leistet die Gesellschaft folgende Kauttionen, als:

- a) soweit sich die Verpflichtungen auf den Bau der Strecke Biel-Neuenstadt beziehen, spätestens dreißig Tage nach der Bundesgenehmigung eine Kauttion von fünfhunderttausend Franken;
- b) soweit sich die Verpflichtungen auf den Bau der Strecke Biel-Bern beziehen, binnen sechs Monaten vom Tage der Bundesgenehmigung an gerechnet, eine besondere Kauttion von fünfzigtausend Franken.

Diese Kauttionen sollen in soliden Werthpapieren oder in baarem Gelde bestehen. Im letztern Falle vergütet die Regierung den Zins davon zu vier vom Hundert.

Wird die eine oder andere Kauttion nicht geleistet, so erlöschet jeweilen die Konzession, auf welche die Kauttion sich bezieht, unbeschadet jedoch der in § 38 enthaltenen Bestimmung, falls der Kanton Bern dieselbe hinsichtlich der Ausführung der Strecke Biel-Bern zur Anwendung zu bringen für angemessen erachten sollte.

Sollte die eine oder andere der unter lit. a und b angeführten Verpflichtungen nicht erfüllt werden, so verfällt die betreffende Kauttion dem Staate.

Die Kauttionen werden herausgegeben, sobald der in § 7 geforderte Finanzausweis geleistet ist und die Gesellschaft nachweisen kann, daß sie wenigstens das Doppelte der Kauttionssumme auf der betreffenden Bahnlinie verausgabt hat.

§ 38.

Die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt haftet für die Ausführung der Strecken Biel-Bern und Bern-Luzern und die Konzessionäre stehen überdies mit ihrem ganzen jetzigen und zukünftigen Gesellschaftsvermögen für die Erbauung und den Betrieb jener Bahnstrecken ein.

§ 39.

Die Regierung erklärt sich bereit, alle von ihr aufgenommenen Vorstudien über die Bahnstrecke Biel-Neuenburgergränze der Gesellschaft zur Verfügung zu stellen.

§ 40.

Sollte die Gesellschaft in Konzessionsakten oder später während des Baues und Betriebes der Bahn andern Kantonen günstigere Bedingungen bewilligen, als gegenwärtige Konzessionsakte enthält, oder solche günstigere Bedingungen bereits bewilligt haben, so sollen solche auch für den Kanton Bern und die durch denselben gehenden Bahnstrecken ihre Anwendung finden.

§ 41.

Streitigkeiten civilrechtlicher Natur, welche über die Auslegung dieses Vertrags zwischen der Regierung und der Gesellschaft sich erheben könnten, sollen ohne Weiterziehung durch das Obergericht desjenigen Kantons, in welchem die Gesellschaft ihren Sitz hat, schiedsgerichtlich entschieden werden.

Abgeschlossen, unter Ratifikationsvorbehalt, in

Bern, am 21. Oktober 1858.

Namens der Direktion
der Schweiz Ostwestbahngesellschaft,

Namens der Regierung
des Kantons Bern,

Der Präsident:

Der Vorstand der Direktion für
Entsumpfung u. Eisenbahnen:

Dr. Hildebrand.

Sahli.

Der Regierungsrath stellt den Antrag:

1) Der Große Rath möchte der mit der Ostwestbahngesellschaft unterm 21. Oktober 1853 unter Ratifikationsvorbehalt abgeschlossenen Konzessionsurkunde unter nachstehendem Vorbehalte die Genehmigung erteilen.

2) Der Zentralbahngesellschaft ist vom Regierungsrath eine angemessene Frist anzuberaumen, um sich darüber zu erklären, ob sie nach Mitgabe des Art. 31 der Konzessionsurkunde vom 24. November 1852, Lemma 3, von dem ihr daselbst eingeräumten Rechte Gebrauch machen und demgemäß die an die Ostwestbahngesellschaft erteilte Konzession mit allen darin enthaltenen Bedingungen übernehmen wolle. Erklärt sich die Zentralbahn innerhalb der anberaumten Frist nicht für diese Uebernahme, so tritt die Konzession für die Ostwestbahngesellschaft definitiv in Kraft.

Fischer. Herr Präsident, meine Herren! Sie wissen, es kommt bei Gegenständen, die in einem innern Zusammenhange stehen, und eigentlich als Ganzes betrachtet werden müssen, sehr viel darauf an, wie sie in Behandlung kommen. Wir haben hier ein Ganzes: erstens ist es die Ostwestbahn, welche Subvention verlangt, zweitens handelt es sich um eine Betheiligung der Gemeinden, drittens um Erstellung der Linie Biel-Neuenstadt und viertens um diejenige von Biel nach Bern. Nun hätte es mir rationeller erschienen, die Hauptsache voran zu nehmen, also die große Frage, ob man der Ostwestbahn eine Subvention von 2 Millionen bewilligen wolle, dann würde erst das Andere folgen, welches mehr als Accessorium betrachtet werden kann. Es ist noch ein anderer Grund, der mich bestimmt, diesen Standpunkt einzunehmen. Sie wissen, daß diese Gesellschaft, wie andere Eisenbahngesellschaften, dem Bundesrathe einen Finanzausweis vorlegen sollte, daß dieser Ausweis aber noch nicht oder nicht genügend geleistet ist, daß wir also möglicher Weise in den Fall kommen können, eine Konzession zu erteilen, zu deren Ausführung die betreffende Gesellschaft nicht hinreichende Mittel besitzt. Nun ist bekannt, daß von Seite der Ostwestbahngesellschaft dem Bundesrathe ein Finanzaus gegeben wurde, daß aber darüber noch nicht entschieden ist. In diesem Ausweise wird darauf gerechnet, daß der Staat Bern der Gesellschaft eine Subvention von 2 Millionen Franken bewilligen werde, oder mit andern Worten, daß es von der Staatsbetheiligung abhängt, ob die Gesellschaft überhaupt noch bestehe. Das von mir vorgeschlagene Verfahren ist sowohl der Sache angemessen, und liegt auch im Interesse der Diskussion. Befolgen Sie es nicht, so haben Sie den großen Nachtheil, daß eine Menge Gründe, welche das Hauptgeschäft beschlagen, in die Frage der Konzessionsertheilung hineingezogen und später wiederholt werden, während sie dann wegfallen würden, wenn man das Hauptgeschäft voraus nähme. Der Große Rath mag entscheiden, wenn der Herr Präsident nicht von sich aus glaubt, die verlangte Abänderung treffen zu können.

Herr Präsident. Mir persönlich ist es gleichgültig, ob man in dieser Sache so oder anders verfähre. Ich setze voraus, die Konzessionsertheilung an die Ostwestbahngesellschaft werde zu keiner oder nur zu einer sehr geringen Diskussion führen. Ich betrachte die vorliegende Konzession als eine der allergünstigsten für den Kanton, sie ist sehr günstig in Hinsicht auf die Garantien, welche sie dem Staate gewährt. Den Zusammenhang, den man in die Sache legen will, kann ich darin nicht finden. Ich betrachte sie nämlich so, daß, wenn auch die Ostwestbahngesellschaft den Finanzausweis nicht geleistet haben sollte, die Gesellschaft deshalb nicht erloschen sei, sondern die Konzession. Was die Wirkung der Konzessionsertheilung betrifft, so wird es sich fragen, ob die Gesellschaft die gestellten Bedingungen erfüllen könne oder nicht. Erfüllt sie sie nicht, so müssen wir sehen, daß eine andere Gesellschaft günstigere Bedingungen einget. So schaue ich die

Sache an. Ich habe gestern die Tagesordnung festgestellt, es wurde keine Bemerkung dagegen gemacht, und ich denke, der Herr Berichterstatter werde sich zunächst auf das erste Geschäft vorbereitet haben. Ich will ihn daher anfragen.

Sahli, Direktor der Entsumpfungen und Eisenbahnen, als Berichterstatter. Ich hatte allerdings keinen Zweifel, daß man mit Behandlung der Uebereinkunft, betreffend die Konzessionsertheilung für die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern anfangen werde. Was die Bemerkungen des Herrn Fischer betrifft, so unterscheidet er zwischen Hauptsache und Accessorium. Dieser Unterschied scheint mir in der Sache selbst nicht zu bestehen. Es handelt sich um zwei ganz unabhängige Fragen, und obgleich ich einen gewissen Zusammenhang der Gegenstände nicht läugne, so glaube ich, es könne dennoch so oder so verhandelt werden. Verfahen Sie nach dem Antrage des Herrn Fischer, so wird bei Behandlung der Frage der Staatsbetheiligung die Konzessionsertheilung für die Linie Biel-Neuenstadt ebenfalls hineingezogen werden müssen, und die Versammlung ist dann noch im Unklaren über die für den Staat wichtigste Frage. Persönlich wäre es mir auch ganz gleich, welches Verfahren man einschlagen würde, aber ich glaube, es sei zweckmäßiger, an der Tagesordnung festzuhalten.

Die Beibehaltung der vom Präsidium festgestellten Tagesordnung wird mit großer Mehrheit beschlossen und der Antrag des Herrn Fischer bleibt in Minderheit.

Hierauf wird eine von der am 23. Oktober abhin in Dachselden stattgefundenen Versammlung in Eisenbahnsachen beschlossene Vorstellung an den Großen Rath vorgelesen, welche dahin schließt: es möchte 1) die Staatsbetheiligung zu Gunsten der Ostwestbahn; 2) der Staatsbau der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern, oder wenn derselbe nicht beliebt sollte, 3) die Konzessionierung derselben an die Ostwestbahn oder an eine andere Gesellschaft, welche dem Jura entsprechende Vortheile bieten würde, beschlossen werden.

Herr Berichterstatter. Die Frage, welche Ihnen nun zur Entscheidung vorgelegt wird, besteht darin, ob der Ostwestbahngesellschaft, welche bereits die Konzession für Erstellung einer Eisenbahn von Bern nach Kröschenbrunnen besitzt, auch die Konzession für die Linien von Biel über Neuenstadt bis an die neuenburgische Kantonsgränze und von Biel nach Bern erteilt werden soll. Das Stück Biel-Neuenstadt ist das einzige noch nicht konzedirte in der Thallinie, welche den Osten der Schweiz mit dem Westen verbindet. Alle andern Stücke sind bereits entweder dem Betriebe übergeben, oder im Bau begriffen. Es haben sich nun für dieses Stück, entsprechend der Wichtigkeit, die es für den Verkehr hat, eine ziemlich große Zahl Konzessionsbewerber gemeldet. Wie Sie dem Berichte des Regierungsrathes entnehmen haben, sind diese Bewerber die neuenburgische Jurabahnengesellschaft, die Gesellschaft Franco-Suisse, diejenige der Zentralbahn, diejenige der Ostwestbahn, und Herr Dr. Schneider. Neben diesen Bewerbern war aber auch ein Konzessionsbegehren aus dem Jura eingelangt mit der Erklärung, die Konzession für die Linie Biel-Neuenstadt werde nur im Interesse des gemeinen Wohles verlangt, nicht zu spekulativen Zwecken. Einige Zeit nachher zog das jurassische Komite seine Eingabe zurück und wurde ein Begehren, das den Staatsbau zum Zwecke hatte, an den Großen Rath gerichtet. Ich will Ihnen nun in Kürze mittheilen, was bezüglich dieses Gegenstandes vor sich ging. Am nächsten lag es, daß man mit der Gesellschaft der Zentralbahn und der Franco-Suisse unterhandelte, weil es bereits länger bestehende Gesellschaften waren. Die

letztgenannte Gesellschaft weigerte sich jedoch, die Bedingung einzugehen, an welche die Konzession für das Stück Biel-Neuenstadt geknüpft wurde, nämlich die Linie Biel-Bern gleichzeitig zu übernehmen. Schon dieser Grund wäre hinreichend gewesen, die Verhandlungen abzubringen, denn die Ausführung der Linie Biel-Bern steht in so engem Zusammenhange mit der Linie Biel-Neuenstadt, daß man diese nicht getrennt konzessiren kann, ohne die Interessen des Landes wesentlich zu verletzen. Aber auch abgesehen davon, kam der Umstand in Betracht, daß die Gesellschaft einen wesentlich französischen Charakter hat, sie kann sich nach Belieben mit jeder französischen Linie vereinigen und eine französische Verwaltung an die Spitze stellen; sie steht denn auch in enger Verbindung mit der Gesellschaft Paris-Lyon. Deshalb wurden die Verhandlungen abgebrochen. Später reichte die Gesellschaft Franco-Suisse bei den Bundesbehörden ein Zwangskonzessionsbegehren gegen den Kanton Bern ein, mit andern Worten: die Gesellschaft suchte bei der Eidgenossenschaft durch Zwang zu erreichen, was sie von demselben auf dem Wege freundlicher Unterhandlung nicht erhalten konnte. Die Verhandlungen mit der Zentralbahn waren viel einlässlicher. Man besprach sich gegenseitig oft und viel, und unter gewissen Bedingungen ließ die Gesellschaft der Zentralbahn sich allerdings herbei, die Linie Biel-Bern mit in den Kauf zu nehmen; die andern Bedingungen jedoch, welche der Kanton Bern stellte, wurden von derselben in sehr geringem Maße berücksichtigt, so daß die Eisenbahndirektion in die Lage kam, von der Regierung Befehle zu verlangen, wie weit man gehen solle. Die Regierung ertheilte hierauf eine Instruktion, an deren Schluß die Erklärung enthalten war, man anerkenne das von der Zentralbahngesellschaft für die Linie Biel-Neuenstadt in Anspruch genommene Ausschlußrecht nicht, sondern gestehe ihr nur ein Vorrecht zu, dieses Stück zu gleichen Bedingungen, die eine andere Gesellschaft eingehen würde, zu bauen. Zu dieser Erklärung gab der Wortlaut der Konzessionsurkunde Anlaß. Darauf wollte die Zentralbahn sich nicht verstehen, sondern machte Miene, auf ähnlichem Wege, wie die Franco-Suisse gegen den Kanton Bern vorzugehen. Sie wählte aber nicht den Weg des Zwangskonzessionsbegehrens, sondern lud den Kanton vor Gericht. Es wurde zu diesem Ende ein Schiedsgericht angerufen, dessen Entscheidung, wie Ihnen bekannt ist, dahin ging, die Zentralbahn habe kein Ausschlußrecht, sondern nur ein Vorrecht, unter gleichen Bedingungen zu bauen. Obwohl die Bedingungen, welche die Regierung seiner Zeit gestellt hatte, sehr moderat waren und keineswegs so weit gingen als diejenigen, welche die Ostwestbahn nun einget, so zog die Zentralbahn sich dennoch zurück und nahm eine beobachtende Stellung ein, was etwa gehen möchte. Was die Linie Biel-Bern betrifft, so ist das Verhältnis dieses, daß seiner Zeit die Gesellschaft Franco-Suisse die Konzession dafür verlangt hatte. Der Zentralbahn war indessen dieselbe Konzession für fünf Jahre zugesichert mit der Bedingung, daß, wenn sich während dieses Zeitraumes andere Bewerber melden sollten, sie binnen der Frist eines Jahres den Bau davon selbst zu übernehmen oder zu erklären habe, daß sie auf die zugesicherte Konzession verzichte. Die Zentralbahn erklärte, den Bau selbst übernehmen zu wollen, aber trotz dieser Erklärung wurde binnen der anberaumten Frist kein Spatenstich ausgeführt, und was noch mehr bedeutet, kein Ingenieur an Ort und Stelle geschickt. Das Verhältnis ist nun dieses, daß der Kanton Bern die freie Verfügung über diese Linie hat, daß er aber, wenn er wollte, die Zentralbahn zur Erstellung derselben anhalten könnte, was indessen im Interesse des Landes und namentlich des Jura nicht rathsam ist. Was die andern Bewerber betrifft, so lasse ich zunächst das Konzessionsbegehren des Herrn Dr. Schneider bei Seite. Auf das Begehren der neuenburgischen Jurabahn-gesellschaft traten wir nicht ein, weil dasselbe nur als ein Manöver erschien, um der Verrieresbahn gegenüber eine Konkurrenzbahn zu erstellen und als Unterhandlungsmittel zu dienen, um die Konzession auf französischem Boden zu erhalten, während das Anerbieten der Gesellschaft zur Zeit noch auf keiner realen

Grundlage beruhte. Wir kommen zur Ostwestbahngesellschaft, mit welcher eine Konzession unter Ratifikationsvorbehalt geschlossen wurde. Man darf wohl beifügen, daß diese Konzessionsakte für den Staat von allen, die gegenwärtig existiren, die günstigste ist, und es ist auch begreiflich, daß die Gesellschaft sie eingehen konnte, weil ihr durch die Konzession der beiden Linien wesentliche Vortheile zukommen. Durchgehen wir die Konzessionsakte, so finden wir eine Bedingung, gegen welche die Zentralbahn sich immer sträubte; es betrifft den Vorbehalt, daß die Gesellschaft die konzessirten Bahnstrecken nicht abtreten, mit keiner andern Gesellschaft sich fusioniren und ebensowenig den Betrieb einer dritten Gesellschaft übertragen dürfe, es sei denn mit Einwilligung des Großen Rathes. Ich will nicht auf eine Erörterung der ganzen Tragweite dieser Bestimmung eingehen, aber nach den gemachten Erfahrungen ist es äußerst wichtig, ob wir zu einer Abtretung der betreffenden Bahnstrecken, zu einer Fusion mit einer andern Gesellschaft, oder auch nur zu einer Abtretung des Betriebs etwas zu sagen haben oder nicht. Eine fernere Bedingung besteht darin, daß die Gesellschaft sowohl für die konzessirten Bahnen, wie für diejenigen Bahnstrecken, welche sie bereits besitzt oder künftig noch erwerben mag, ihren ausschließlichen Verwaltungssitz in Bern nimmt. Auch auf diese Zusicherung wollte die Zentralbahn nicht eingehen, obgleich es Mittel und Wege gegeben hätte, auf welchen sie dem Begehren der Regierung einige Rechnung hätte tragen können. Die Erfüllung einer solchen Bedingung wird ebenfalls von wesentlichem Einflusse auf die Entwicklung unseres Eisenbahnwesens sein. Gleichzeitig wird der Regierung während des Baues und Betriebes der Bahn ein dreifaches für die Gesellschaft verbindliches Vorschlagsrecht zur Besetzung von zwei Stellen im Verwaltungsrathe der Gesellschaft eingeräumt, ohne daß die Bekleidung dieser Stellen an einen Aktienbesitz geknüpft wäre. Von der Zentralbahnverwaltung haben wir zwar die schriftliche Zusicherung, daß der Staat durch zwei Mitglieder im Verwaltungsrathe vertreten werden soll, aber auf das wichtige Zugeständniß wollte diese Gesellschaft nicht eingehen, daß die Vertretung des Staates an keinen Aktienbesitz geknüpft sein soll. Ich gehe keineswegs von der Ansicht aus, daß ein Mitglied des Verwaltungsrathes, das Aktien der betreffenden Eisenbahn besitzt, aus diesem Grunde die Interessen der Aktien denjenigen des Staates unter allen Umständen überordne, aber mir scheint, es sei der Würde des Staates angemessener, daß seine Vertretung in der Verwaltung nicht vom Besitze einer Anzahl Aktien abhängig sei, sondern daß sie kraft seines Oberhoheitsrechtes stattfindet. Eine weitere Bedingung, auf die ich indessen nicht so viel Gewicht lege, besteht darin, daß die Regierung das Recht hat, zu verfügen, daß der Bau der Bahn zweispurig erstellt werde. Nach der Konzession der Zentralbahn ist das Verhältnis ein anderes. Wenn die Regierung es nöthig findet, so kann sie die Herstellung eines zweiten Geleises verlangen; findet aber die Gesellschaft es nicht nothwendig und entspricht sie dem Begehren nicht, so entscheidet ein Schiedsgericht darüber. Auch in dieser Beziehung ist also die Staatsautorität in der Konzession der Ostwestbahn viel nachdrücklicher gewahrt. Eine sehr wichtige Bestimmung ist im § 20 der Konzession enthalten, sie ist für das allgemeine Publikum von sehr großem Interesse und von wohlthätiger Wirkung; auch diese Bedingung wurde von der Zentralbahn von der Hand gewiesen. Sie besteht darin, daß die Passagiere 50 Pfund Gepäck frei haben. Wer auf der Eisenbahn gereist ist, weiß, wie lästig es ist, wenn man für jedes Pfund Gepäck, das man nicht an der Hand tragen kann, die Taxe zahlen muß. In der Konzession der Zentralbahn ist zu Gunsten der Gesellschaft der Vorbehalt eingeräumt, wenn die Rente der Bahn den Betrag von 5 % nicht erreiche, so dürfe eine Erhöhung des Tarifes stattfinden. Es ist Ihnen bekannt, daß der von Herrn Dr. Schneider eingereichte Konzessionsentwurf eine ähnliche Bestimmung enthielt, daß man aber dagegen reklamierte. Man verlangte die Streichung dieses Vorbehaltes, und er ist in der vorliegenden Konzession gestrichen.

großen Fortschritt enthält der § 31 derselben. Bekanntlich erhielten die Eisenbahngesellschaften, namentlich die Zentralbahn, Steuerfreiheit. Bei der Unterhandlung mit der Ostwestbahngesellschaft stellten wir das Begehren, daß sie sich einer Steuer unterwerfe. Man antwortete uns: wir räumen alle Vortelle ein, deren Erfüllung uns möglich ist, aber stellt uns nicht auf eine ganz andere Basis als andere Gesellschaften; wir wollen uns der Steuer unterwerfen, sobald wir eine gewisse Rente beziehen. Nun ist die Bedingung aufgenommen, daß die Steuerfreiheit der Ostwestbahn aufhört, sobald die Bahn drei Jahre hintereinander eine durchschnittliche Dividende von 6 % abwirft. Ich gebe zu, daß diese Bedingung für den Moment nicht von großer praktischer Bedeutung sei, aber prinzipiell ist sie sehr wichtig. Uebrigens erinnere ich nur an die Verhandlungen des Großen Rathes in Zürich, wo man in letzter Zeit von einer Gesellschaft verlangt hatte, daß sie nach Ablauf eines Termins von fünfzehn Jahren eine Steuer entrichten soll. Es gab eine lange Verhandlung darüber, wobei der Staat am Ende unterlag. Hier handelt es sich darum, das Prinzip zu retten. Uebrigens vergessen sie nicht, daß die Konzession für 99 Jahre erteilt wird, und was dann geschieht, wissen wir nicht. Vielleicht gewinnt diese Bestimmung in zehn, zwanzig Jahren eine größere Tragweite. Ein wesentliches Recht räumt ferner der § 36 dem Staate ein. Nach der Konzession der Zentralbahn können die in ihr Netz fallenden Bahnstrecken von den Kantonen nur in ihrer Gesamtheit zurückgekauft werden. Wenn der Kanton Bern die Eisenbahnen auf seinem Gebiete, welche in dieses Netz gehören, zurückkaufen will, so muß er warten, bis die andern beteiligten Kantone dasselbe wollen. In der vorliegenden Konzession ist die Bestimmung aufgenommen, daß der Kanton Bern die in seinem Gebiete liegenden, zur Ostwestbahn gehörenden Bahnstrecken selbstständig zurückkaufen kann. Endlich liegt wieder ein anerkanntes Zeichen, sich der Staatsautorität und der allgemeinen Gesetzgebung zu unterziehen, darin, daß in der Konzession der Ostwestbahn die Entscheidung allfälliger civilrechtlicher Streitigkeiten nicht einem gewöhnlichen Schiedsgerichte, sondern dem Obergerichte des Kantons Bern übertragen wird, daß also die Gesellschaft wie jeder Bürger, vor dem Obergerichte Recht nehmen muß. Wer weiß, welche Rolle der Zufall bei der Zusammensetzung der Schiedsgerichte spielt, wird die Bedeutung dieses Artikels nicht verkennen. Mehr als alles dieses sind aber die Bestimmungen, welche sich auf die Erstellung eines jurassischen Bahnnetzes beziehen. Als die Zentralbahn in den Kanton Bern kam, suchte sie ihre Linie durch den Hauenstein; der Jura wurde damals umgangen, er, der eine Hauptstraße nach Basel hat. Nun glaube ich, die Zentralbahngesellschaft habe zwar die Ausführung dieses Planes bereit, und wenn ich recht berichtet bin, so ging der selbige Speiser mit dem Gedanken um, die Bözberglinie zu bauen, also selbst eine Konkurrenzlinie gegenüber der eigenen Bahn, um mit der Waldshut-Linie zu konkurriren. Meines Erachtens hätte die Zentralbahn darauf sehen sollen, ob sie nicht selbst die Erstellung einer Linie durch den Jura übernehmen wolle. Wir verlangten von Seite dieser Gesellschaft nur die bestimmte Zusicherung, auf gewisse Eventualitäten hin den Bau der Juralinie zu übernehmen. Die Verwaltung der Zentralbahn wollte nicht darauf eingehen, während sie selbst früher von der Ansicht ausging, es sei besser, selbst eine Konkurrenzlinie zu bauen, als zu riskiren, daß eine andere Gesellschaft sie baue. Die Ostwestbahn dagegen, die es freilich viel besser thun kann, geht auf diese Eventualität ein. Sie werden sich aus dem Inhalte der Konzession selbst überzeugen, daß die gegebene Zusicherung in jeder Beziehung genügend ist. Für den Fall nämlich, daß sich innerhalb vier Wochen nach Ertheilung der Konzession eine Gesellschaft für Erstellung eines jurassischen Bahnnetzes bilden sollte, welche alle im vorliegenden Konzessionsakte enthaltenen Verpflichtungen zu erfüllen sich verbindlich macht, hat die Ostwestbahngesellschaft derselben die Konzession für Biel-Neuenstadt unter

den Bedingungen des gegenwärtigen Aktes unentgeltlich abzutreten. Wir verlangten dies ausdrücklich, um dem Jura wenigstens Gelegenheit zu geben, nach der Konzessionserteilung noch die Initiative zu ergreifen. Sollte die jurassische Bahngesellschaft dagegen erst später zu Stande kommen, so macht die Ostwestbahngesellschaft sich verbindlich, innerhalb der nächsten zehn Jahre derselben das Miteigentumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt zur Hälfte einzuräumen, sobald ihr die jurassische Gesellschaft alle für Erstellung dieser Bahnstrecke gehabten Auslagen zur Hälfte vergütet. Außerdem ist eine Verständigung mit sämtlichen Bahngesellschaften vorgesehen, welche im Kanton Bern ihren Sitz haben, und zwar zum Zwecke eines im kantonalen Interesse liegenden gemeinsamen Betriebes, wobei namentlich auch auf die Bahnzüge einer jurassischen Gesellschaft Rücksicht genommen werden muß. Dabei ist bemerkt, daß wenn sich irgendwie Streit darüber erheben sollte, die Regierung von Bern entscheidet, so daß die öffentlichen Interessen gehörig gewahrt werden können. Das sind Bestimmungen, welche in der Konzession enthalten sind. Neben diesen Gründen, gibt es aber noch eine Reihe anderer, welche zeigen, daß es im Interesse des Kantons liegt, der Ostwestbahn die Konzession für die fraglichen Bahnstrecken zu erteilen. Ich will nur anführen, daß diese Gesellschaft dadurch wesentlich gekräftigt wird. Sie wird eine andere Position einnehmen können als bisher. Es liegt auch im Interesse des Kantons Bern, weil er die Linie durch das Emmenthal erhält, weil die Gesellschaft ihren Verwaltungssitz in Bern hat und der Staat selbst an Einfluß dabei gewinnt. Wir haben zu sehr erfahren, daß wir von Basel und Zürich zu weit entfernt sind, um allen Verhandlungen gehörig folgen zu können. Daher geschah es, daß, wenn wir ein Wort zur Sache sagen wollten, in Basel nicht selten alles schon geordnet war. Unter diesen Umständen (und hier komme ich zum Konzessionsbegehren des Herrn Dr. Schneider, welcher mehrere dieser günstigen Bedingungen ebenfalls einräumen wollte) schien es, man solle von andern Bewerbern Umgang nehmen, weil durch Ertheilung der Konzession an die Ostwestbahn die Linie durch das Emmenthal einen Stützpunkt erhält, weil es ferner im Allgemeinen besser ist, sich einer bereits bestehenden Gesellschaft als einer neuen anzuschließen, und es nur dann im Interesse des Kantons liegt, sich einer andern Gesellschaft anzuschließen, wenn keine der bestehenden gleich günstige Bedingungen eingehen will. Ich komme zum Schlusse und frage: begeben wir eine Unbilligkeit gegen die Zentralbahn? Mit ruhigem Gewissen darf ich sagen: nein, wir haben ehrlich, loyal und nachgiebig mit dieser Gesellschaft unterhandelt; sie wollte auf die von uns gestellten Bedingungen nicht eingehen, sie suchte auf dem Wege des Prozesses zum Ziele zu gelangen, sie verslor. Seither meldete sie sich nicht mehr. Was die Gesellschaft eigentlich beabsichtigt, ist mir gegenwärtig nicht bekannt. Abgesehen davon, daß es von unserer Seite lächerlich wäre, nachdem man einen Prozeß gewonnen, beim Gegner anzuhalten, daß er die Konzession für die betreffende Bahnstrecke übernehme, liegt keine Unbilligkeit in unserm Verfahren, weil es der Zentralbahn immer noch unbenommen bleibt, unter gleichen Bedingungen die Konzession dennoch zu übernehmen. Deshalb schließt der Bericht des Regierungsrathes dahin, die Konzession werde der Ostwestbahngesellschaft mit dem Vorbehalt erteilt, daß der Zentralbahngesellschaft eine angemessene Frist anbeiräumt werde, um sich darüber zu erklären, ob sie von ihrem Rechte Gebrauch machen und die Konzession unter gleichen Bedingungen übernehmen wolle. Erklärt sie sich dazu bereit, so mag sie die Konzession übernehmen, sonst erwächst diese für die Ostwestbahn in Kraft. Mitbin sagen wir nichts anderes als: wir anerkennen das Vorrecht der Zentralbahn, aber dazu sind wir nicht da, günstigere Bedingungen, die eine andere Gesellschaft einzugehen bereit ist, fahren zu lassen, um der Zentralbahn die Konzession unter Bedingungen, die für uns weniger günstig sind, zu erteilen. Es scheint mir, was die Ostwestbahn übernehmen kann, sollte die Zentralbahn auch

eingehen können. Auf das aus dem Jura eingelangte Gesuch trete ich jetzt nicht weiter ein, nur führe ich ergänzungsweise noch an, daß aus der Umgegend von Lys ebenfalls ein Gesuch vorliegt, welches die Berücksichtigung der dortigen Ortsverhältnisse durch Brückenbauten über die Aare u. verlangt. Es liegt auf der Hand, daß dieses nicht als Bedingung in die Konzession aufgenommen werden kann, sondern später bei der Feststellung des Tracé berücksichtigt werden muß. Dieß zur Erläuterung. Ich habe einen wesentlichen Punkt, der noch erörtert werden soll, ganz übergangen, und erlaube mir daher mit kurzen Worten darauf zurückzukommen. Es betrifft die Garantien, welche von der Ostwestbahngesellschaft angeboten werden. Sie finden, daß in der Konzession die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern getrennt behandelt sind. Bezüglich des Stückes Biel-Neuenstadt heißt es im Vertrage, die Gesellschaft leiste spätestens 30 Tage nach der Bundesgenehmigung eine Kaution von 500,000 Fr., die erst herausgegeben werde, wenn der Regierung der Ausweis über die zum Baue erforderlichen finanziellen Mittel von Seite der Gesellschaft geleistet sei und letztere nachweisen könne, daß sie wenigstens das Doppelte der Kautionssumme auf der Bahnlinie Biel-Neuenstadt verausgabt habe. Sollte diese Bahnstrecke nicht auf Ende Juni 1861 vollendet sein und der Beginn der Erdarbeiten nicht spätestens drei Monate nach der Bundesgenehmigung stattgefunden haben, so verfällt die Kaution dem Staate; dasselbe ist der Fall, wenn nicht bis zum gleichen Zeitpunkte der finanzielle Ausweis geleistet würde. Wenn eine Verspätung der Betriebsöffnung eintritt, so hat die Gesellschaft dem Staate eine Konventionalstrafe von Fr. 150,000 zu bezahlen, die sich für jedes weitere Jahr der Verspätung wiederholt. Es ist somit nicht zu zweifeln, daß die Gesellschaft sich beileben werde, die konzessionsmäßigen Fristen einzuhalten, indem der Kanton Bern das Recht hat, die ertheilte Konzession zurückzuziehen, wenn die gestellten Bedingungen nicht erfüllt werden sollten. Was die Linie Biel-Bern betrifft, so sind die für deren Erstellung vorgeschriebenen Garantien die nämlichen, wie diejenigen, welche bezüglich der Linie Biel-Neuenstadt gegeben sind, mit der Modifikation, daß für die Linie Biel-Bern die Kautionssumme bloß auf Fr. 50,000 festgesetzt ist, und zwar aus dem Grunde, weil man die Gesellschaft nicht strenger behandeln wollte, als absolut nöthig war. Dazu tritt aber die weitere Bedingung, daß die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Strecken Biel-Bern und Bern-Luzern haftet, und daß die Konzessionäre überdieß mit ihrem ganzen Gesellschaftsvermögen für die Erbauung und den Betrieb der genannten Bahnstrecken einstehen, so daß ich glaube, es seien dieß Garantien, welche als genügend betrachtet werden können. Eine Kaution von 500,000 Fr. ist wohl noch nie hinterlegt worden. Es ist überhaupt nicht zu zweifeln, daß die Gesellschaft das nöthige Geld für Erstellung der Linie Biel-Neuenstadt, um deren Konzession sich so zu sagen alle Gesellschaften streiten, mit ziemlicher Leichtigkeit werde herbeischaffen können. Ich empfehle Ihnen daher den Antrag des Regierungsrathes zur Genehmigung.

Fischer. Sowohl bezüglich der Konzessionsertheilung für die Linie Biel-Neuenstadt als für Biel-Schönbühl habe ich hier einfach eine kurze Erklärung abzugeben. Ich begreife nämlich ganz gut, daß, wenn der Große Rath Vertrauen in die Ostwestbahn hat, wenn er sie auch bezüglich der Hauptlinie als lebens- und konkurrenzfähig betrachtet, er keinen Anstand nimmt, diese Konzession als eine Art Konsequenz ohne Schwierigkeit zu ertheilen, und wenn ich das nämliche Vertrauen und denselben Glauben hätte, so könnte ich mich gut anschließen. Ich habe es aber nicht, und behalte mir vor, wenn die Hauptsache zur Behandlung kommt, nämlich die Frage der Staatsbetheiligung bei der Linie Bern-Luzern, meine Gründe geltend zu machen. Ich könnte sie jetzt schon geltend machen, von der Ansicht ausgehend, daß, da die Lebens- und konkurrenzfähigkeit der Ostwestbahn für die Hauptlinie nicht

dargethan ist, sie auch für die Nebenlinien in Zweifel gezogen werden kann; aber ich will vor der Hand nicht näher darauf eintreten. Ich beschränke mich auf die Erklärung, daß ich nicht für die Konzession stimmen werde. Hingegen verwahre ich mich des Bestimmtesten, daß, wenn man jetzt die Konzession an die Ostwestbahngesellschaft ertheilt, man dann bei der Frage der Staatsbetheiligung sich darauf berufe und sage: ihr habt bereits einen Akt des Vertrauens beschlossen, der der Gesellschaft eine Last auferlegt, nun seid ihr der Konsequenz wegen gebunden und es soll nun auch die Staatsbetheiligung beschlossen werden! Ich stelle also bestimmt darauf ab, daß diese Frage einstweilen unberührt bleiben soll und die Konzessionsertheilung nicht als vorgreiflich betrachtet werden kann. Es soll mir später nicht vorgeworfen werden können, der Große Rath habe bereits einen Akt des Vertrauens gegen die Ostwestbahn beschlossen, nun müsse man auch den weiteren Schritt thun. Ich bemerke dieß nur, um meine Stellung in der Hauptsache zu wahren.

Büßberger. Bezüglich der Konzessionsertheilung erlaube ich mir nur eine Anfrage an den Herrn Berichterstatter. Ich erkläre nämlich von vornherein, daß ich dem Antrage des Regierungsrathes beistimme und dafürhalte, daß diese Konzession die günstigste ist, welche im Kanton Bern ertheilt wurde. Dagegen ist nöthig, daß man sich klar mache, was der § 38 bedeuten soll, welcher die Haftbarkeit der Bahnstrecke Biel-Neuenstadt für die Linien Biel-Bern und Bern-Luzern auspricht. Ich bin überzeugt, daß, wenn diese Konzession so, wie sie hier vorliegt, den Bundesbehörden zur Genehmigung vorgelegt werden soll, der § 38 Anlaß zu einer Diskussion geben wird, namentlich für den Fall, wenn die Zentralbahngesellschaft von ihrem Prioritätsrechte Gebrauch machen will. Durch die Entscheidung des Schiedsgerichtes hat sie ihren Anspruch auf das Ausschlußrecht verloren, dagegen besitzt sie das Vorrecht noch, unter gleichen Bedingungen den Bau der Linie Biel-Neuenstadt zu übernehmen, so daß die Möglichkeit da ist, daß sie davon Gebrauch macht. Wenn dieser Fall eintritt, so bin ich ebenso überzeugt, daß die Zentralbahngesellschaft erklärt, der § 38 der Konzession könne für sie nicht maßgebend sein, und dann wäre die Eisenbahndirektion nicht in der Lage, eine Modifikation eintreten zu lassen. Man sehe ich voraus, daß noch einmal ein Prozeß zwischen der Regierung und der Zentralbahn entsteht über die Frage, ob die Regierung befugt sei, derselben die im § 38 ausgesprochene Haftbarkeit zu überbinden. Ich weiß nicht, wie ein Gericht entscheiden würde. Ich zweifle sogar, ob ein Schiedsgericht in diesem Falle zu Gunsten des Staates entscheiden würde. Man kann der Zentralbahn unmöglich die Haftbarkeit für die Erstellung von Bahnstrecken überbinden, die von ihrem Nege ganz unabhängig sind. Es fragt sich also, welche Bedeutung diese Haftbarkeit habe. Ich wünsche, daß zu Protokoll erklärt werde, der § 38 sei einzig für die Ostwestbahngesellschaft maßgebend, im Uebrigen bleibe es bei den Bestimmungen der Konzession, zu welcher ich mit Vergnügen stimme.

Herr Berichterstatter. Ich will sehr gerne auf die Anfrage des Herrn Büßberger antworten. Meiner Ansicht nach muß die Zentralbahngesellschaft streng rechtlich den § 38, so wie er ist, übernehmen. Wir haben das Recht, die Konzession unter Bedingungen zu ertheilen, wie wir wollen, möglicher Weise unter solchen, welche die Zentralbahn nicht annehmen kann. Sollen wir deshalb in unserm Rechte beschränkt sein? Dagegen gebe ich zu, wenn es sich darum handeln würde, daß die Zentralbahngesellschaft alle übrigen Bedingungen der Konzession eingehen und einwenden würde, daß wir einen andern Konzessionär für die Linie Bern-Luzern haben, so würden wir erklären: so lange dieß der Fall, ist der § 38 für die Zentralbahn nicht verbindlich. Aber deshalb ist der Artikel nicht überflüssig; höchstens könnte er gegenüber der Zentralbahn bezüglich der Linie Bern-Luzern eine Modifikation erleiden.

Carlin fragt an, ob die Diskussion sich nur auf die Eintretensfrage beschränke.

Das Präsidium erwiedert, daß auch die ganze Konzession in Berathung liege.

Carlin. Da es sich so verhält, nehme ich die Freiheit, hier einige Bemerkungen anzubringen. Es heißt im § 32 der Konzession, daß, wenn sich innerhalb vier Wochen nach Ertheilung dieser Konzession durch den Kanton Bern eine Gesellschaft für Erstellung eines jurassischen Bahnnetzes bilden sollte, welche alle im vorliegenden Akte enthaltenen Bedingungen zu erfüllen sich verbindlich macht, die Ostweidbahngesellschaft derselben die Konzession für die Linie Biel-Neuenstadt unter den Bedingungen des gegenwärtigen Konzessionsaktes unentgeltlich abtreten werde; daß, wenn die jurassische Bahngesellschaft dagegen erst später zu Stande kommen sollte, die Ostweidbahngesellschaft sich verbindlich mache, derselben innerhalb der nächsten zehn Jahre, vom Tage der kantonalen Konzessionsertheilung an, das Miteigenthumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt zur Hälfte einzuräumen, sobald ihr die betreffende Gesellschaft alle für Erstellung dieser Bahnstrecke gebahnten Auslagen zur Hälfte vergüte. Ich wünschte, daß die Ziff. 2 dieses Artikels in dem Sinne modifizirt werde, daß einfach die Frist von zehn Jahren gestrichen, oder in zweiter Linie durch eine Frist von zwanzig Jahren ersetzt werde. Man sollte diese Frist unbestimmt lassen, weil die Terrainstudien vielleicht längere Fristen als zehn Jahre erfordern und es angemessen ist, diesem Umstande Rechnung zu tragen. Ich wünschte ferner, daß dieselbe Wohlthat des dem Jura eingeräumten Miteigenthumsrechtes an der Linie Biel-Neuenstadt sich noch auf die Linie Biel-Bern erstrecke mit Rücksicht darauf, daß der Zentralbahngesellschaft das Recht eingeräumt ist, die Linie zu übernehmen. Wenn diese Gesellschaft die Konzession übernehmen sollte, so wären wir Jurassier von aller Theilnahme an der Linie Biel-Bern ausgeschlossen, weil die Interessen der Zentralbahn ein anderes Verhältnis nicht zulassen würden. Ich verlange daher, daß der dem Jura eingeräumte Vortritt sich auch auf das Miteigenthumsrecht an der Linie Biel-Bern während der zwanzigjährigen Frist erstrecke. Andererseits möchte ich, in der Absicht, um für die Zukunft unangenehme Debatten, wie solche bezüglich der Bern-Thun-Linie stattfanden, zu vermeiden, daß man die Berechnung der Fristen auf eine bestimmte Weise festsetze. Die Ertheilung der Konzession kann heute stattfinden, die Frist fängt aber erst mit dem Tage zu laufen an, an welchem die Gesellschaft sich ausgesprochen haben wird. Es wäre daher zweckmäßig, dem Art. 2 des Dekretes die Bestimmung beizufügen, daß die in der Konzessionsakte enthaltenen Fristen erst von der Frist an zu laufen beginnen, welche der Zentralbahngesellschaft zur Abgabe ihrer Erklärung bestimmt wird. Das sind die Anträge, welche ich der Versammlung vorlege, indem ich sie ersuche, dieselben erheblich erklären zu wollen.

Der Herr Präsident bemerkt, daß Anträge, welche eine Modifikation der vorliegenden Konzession zur Folge haben würden, nicht wohl zulässig seien, denn es handle sich um einen Vertrag, der entweder genehmigt oder verworfen werden müsse.

Ganguillet. Da es mir wirklich daran gelegen ist, daß die Bahnstrecken Biel-Neuenstadt und Biel-Bern ausgeführt werden, und zwar ohne Staatsbetheiligung, so muß ich gegen das Eintreten in die Konzession stimmen. Ich habe die Ueberzeugung, wenn wir die Konzession heute ertheilen, so wird bald ein Begehren um eine neue Staatsbetheiligung eintreten. Die Gründe, welche mich bestimmen, gegen den Antrag der Regierung zu stimmen, sind folgende. Erstens konnte die Ostweidbahngesellschaft seit dem April 1857, seitdem sie sich konstituirte hat, noch kein Kapital zusammenbringen, um die

Linie Bern-Luzern zu bauen. Es heißt freilich, es seien 3½ Millionen gezeichnet, aber diese Summe reicht nicht hin. Ein zweiter Grund ist folgender. Die Bedingungen dieser Konzession sind für den Staat allerdings so günstig, daß die Gesellschaft unter solchen Bedingungen im Auslande nicht Geld finden wird, und wie schwierig es ist, im Inlande so viele Millionen zusammen zu bringen, weiß man, wenn der Staat nicht in Mitleidenschaft gezogen werden soll, so daß ich die Ueberzeugung habe, der Staat werde beigezogen werden müssen. Ich habe aber noch einen andern Grund, der bereits von Herrn Bützberger angeführt wurde. Ich habe bereits privatim an den Herrn Berichterstatter eine Anfrage gestellt. Es heißt in der Konzession, die Zentralbahngesellschaft habe das Vortrecht, unter gleichen Bedingungen den Bau der fraglichen Linien zu übernehmen. Nun stellt man die Bedingung auf, daß die Linie Biel-Neuenstadt für die Linie Bern-Luzern haften soll, eine Bedingung, welche die Zentralbahngesellschaft nicht erfüllen kann. Das ist die Bedeutung des § 38. Ich zweifle zwar nicht daran, daß diese Gesellschaft nicht mehr an die Uebernahme der Linie Biel-Neuenstadt denkt, aber so wollen wir uns doch nicht kompromittiren, daß wir eine Bedingung aufstellen, deren Erfüllung der Zentralbahn von vornherein unmöglich ist. Wir könnten ebenso gut die Garantie für eine Linie über die Grimel oder für eine Eisenbahn durch die Gemmi nach Wallis vorschreiben. Die Garantien, welche man fordert, dürfen sich nur auf eine mit dem Netze der betreffenden Gesellschaft zusammenhängenden Bahnstrecke beziehen. Ich stimme daher gegen das Eintreten.

Dr. v. Gonzenbach. Ich könnte dem Antrage des letzten Redners nicht beistimmen, aber ich erlaube mir, Sie auf einen Punkt aufmerksam zu machen, welcher für die Stellung des Kantons Bern gegenüber der Eidgenossenschaft von großer Wichtigkeit ist. Es herrscht in der Eidgenossenschaft die Befürchtung, es sei mit der Erstellung der Linie Biel-Neuenstadt nicht ernst gemeint. Sie müssen daher Alles vermeiden, was geeignet ist, dieser Befürchtung neue Nahrung zu geben, und eine neue Nahrung derselben erblicke ich in der Bedingung, welche die Herren Bützberger und Ganguillet bereits hervorgehoben haben. Daß Sie von der Ostweidbahn die Garantie verlangen, die Linie Biel-Neuenstadt haften für Biel-Bern, begreife ich ganz gut. Sie haben das der Zentralbahn auch gesagt. Aber Sie können ernstlich nicht verlangen, die Zentralbahn könne verpflichtet werden, wenn sie die Erstellung der Linie Biel-Neuenstadt übernehme, die Linie Bern-Luzern zu bauen, für die sie die Konzession nicht hat. Sie könnten ebenso gut vorschreiben, die Gesellschaft haften in diesem Falle dafür, eine Eisenbahn in den Mond zu bauen. Der Herr Berichterstatter fühlte, und Sie werden es anerkennen, daß das unmöglich ist, daß man nicht einer Gesellschaft zumuthen kann, eine Linie zu bauen, auf die sie kein Recht hat. Ich gestehe, von allen Gesellschaften sollte diejenige der Zentralbahn am meisten Lust haben, die Linie Biel-Neuenstadt zu bauen. Es sind eine Menge Bewerber, welche die Konzession verlangen, aber ob sie alle die Sache sehr ernstlich nehmen, bezweifle ich. Es handelt sich allerdings um ein Stück, das eine ungeheure Frequenz haben wird, namentlich hinsichtlich des Waarenverkehrs, weil die Bahnen der Franco-Suisse, die Verrieresbahn, die Zentralbahn auf daselbe einmünden und sie auch einen Theil des Verkehrs der Westbahn aufnimmt. Aber dieser Voraussetzung gegenüber steht die Thatsache, daß dieses kleine Stück eines derjenigen ist, die sehr viel kosten, und ich weiß, daß Ingenieure, welche die Linie für andere Gesellschaften untersucht haben, darob erschrocken sind und gesagt haben: wir sind nicht sicher, ob die Sache profitabel sei. Andererseits hat die ganze Schweiz ein großes Interesse, daß dieses Stück ausgeführt werde, deßhalb müssen Sie, wie gesagt, Alles vermeiden, was den Glauben nähren könnte, man wolle es noch nicht ausführen. Wenn die Ostweidbahngesellschaft dafür das erforderliche Geld bekommt, so freut es Niemanden mehr als

mich, aber das müssen Sie auch zugeben, wenn diese Gesellschaft seit einem Jahre nicht einmal das nöthige Baukapital für die kleine Strecke Bern-Kröschenbrunnen zusammenbringen konnte, ohne zu einer Staatsbetheiligung ihre Zuflucht zu nehmen, — heißt es dann, das Unternehmen fördern, wenn wir ihr was noch auferlegen? Die Linie Biel-Bern, die für Bern vom Standpunkte der Verkehrsleichterung aus sehr gut ist, aber vom finanziellen Gesichtspunkte aus nicht zu den rentablen Linien gehört. Wenn sie eine so vortheilhafte Linie wäre, so würde die Zentralbahngesellschaft sie wahrscheinlich schon ausgeführt haben. Die andere Bahnstrecke, um die es sich handelt, habe ich bereits berührt. Es ist ein Stück, das auf eine sehr starke Frequenz rechnen kann, aber ob es im Hinblick auf die großen Anlagkosten stark sich rentiren werde, ist eine andere Frage; und das wird die erwähnte Besorgniß nähren. Ich habe oft gesagt, diese Besorgniß, welche man in andern Theilen der Schweiz hat, sei unbegründet, der Kanton Bern habe ein Interesse, daß die fragliche Linie ausgeführt werde. Wenn nun der Große Rath Vertrauen hat zur unternehmenden Gesellschaft, so soll er es im Ernst fund geben, aber nicht in einer Art, daß er ganz illusorische Vertragsbedingungen aufstellt. Ich glaube, im Namen der Loyalität sollte man den § 38 modifiziren, weil es nicht im Bereiche der Möglichkeit liegt, daß die Zentralbahngesellschaft, wenn sie die Konzession übernehmen will, sie erfüllen könnte. Sodann muß ich noch eine formelle Frage berühren. Es scheint mir nämlich, man sollte vor Allem erklären, daß man von dem Beschlusse vom 27. Juni 1856 zurückkomme. Der Große Rath versagte damals die Konzession einer Landeisenbahn zwischen Biel und Neuenstadt. Ich bekämpfte damals diesen Beschluß, man warf mir vor, ich sehe Gespenster. Ich äußerte Zweifel über die Ausführbarkeit des Unternehmens und bemerkte, der Kanton Waadt werde es nicht gestatten, sondern verlangen, daß, nachdem man ihm die Murten-Linie wegdekretirt habe, man ihm doch die Fortsetzung der Eisenbahn von Neuenburg nach Biel zugebe. Ich besorge also, der § 38 werde einen üblen Eindruck machen, als habe man die Zentralbahn von einem erworbenen Rechte verdrängen wollen, weil man eine Bedingung aufstellt, die von ihr nicht erfüllt werden kann. Ich beschränke mich also darauf, eine Modifikation des § 38 der Konzession im angegebenen Sinne zu beantragen.

v. Büren. Der Herr Präsident hat zwar erklärt, es sei nicht zulässig, einzelne Artikel der Konzession zu modifiziren, mir scheint jedoch, dieses Recht sollte dem Großen Rathe zustehen. Der § 27 räumt in Betreff des Militärtransportes besondere Vortheile ein, die aber, so wie der Artikel redigirt ist, einzelnen Militärs nicht zukämen, sondern nur ganzen Korps. Um dieses möglich zu machen, stelle ich den Antrag, die Stelle: „auf Anordnung der zuständigen Militärstellen“ — etwas zu verschieben und dieselbe nach dem Worte „sowie“ einzuschalten. Eine andere Bemerkung, die ich mir erlaube, bezieht sich auf die §§ 8 und 9. Der § 8 handelt von der Genehmigung der Pläne und setzt fest, daß bezüglich der Lage der Bahnhöfe u. eine Verständigung mit den Ortsbehörden stattfinden soll, während im § 9 von Bahnübergängen, Veränderungen an Straßen u. s. w. die Rede ist und nach dem zweiten Alinea desselben auf Begehren der Regierung die Pläne über solche Arbeiten ihrer Genehmigung unterliegen. Das ist gut, aber es sollte noch mehr gesagt, es sollte auch hier eine Verständigung mit den zuständigen Ortsbehörden vorbehalten werden. Die Pläne für solche Arbeiten sollen nicht nur auf Begehren der Regierung ihrer Genehmigung vorgelegt, sondern alle Pläne sollen von der Regierung geprüft und genehmigt werden. Sie Alle werden schon im Falle gewesen sein, Straßenübergänge zu sehen, und bemerkt haben, daß es solche gibt, die sehr zweckmäßig angelegt sind, aber auch solche, von denen man sagen mußte: wie ist es möglich, sie so zu machen? Die Bevölkerung muß sich dabei auf unbestimmte Zeit gedulden. Solche Fälle haben Sie in der unmittelbaren Nähe der Stadt

in einer benachbarten Gemeinde. Ich wünsche deshalb, daß diesem Punkte Rechnung getragen werde, ehe man einen Vertrag abschließt, und daß der Regierungsrath sein Augenmerk darauf richte.

Dr. Tschä. Seitdem der Jura mit der Eidgenossenschaft vereinigt ist, ist er gewissermaßen ein bernischer Bezirk geworden, und von daher hat er ein Interesse, daß die beiden Linien, welche Gegenstand der gegenwärtigen Berathung sind, ihn mit der Hauptstadt des Kantons verbinden; er hat ferner ein Interesse, daß diese Linien möglichst bald erstellt werden. Das ist der Grund, warum der Jura einmüthig die Ertheilung der Konzession verlangt. Er wünschte auch, daß gewisser Beschlüsse, von denen man in der Versammlung zu Dachselden sprach, in der Konzession Erwähnung gethan würde; nicht daß wir damit die Schlußnahme, um die es sich handelt, vertagen möchten, aber der vorliegende Entwurf enthält Bestimmungen, welche den Jura in der exceptionellen Lage lassen, in der er sich seit langer Zeit befindet. Der Jura hat keine Zukunft mehr für seine Eisenbahnen, wir sind isolirt; nur diese zwei projektierten Bahnstücke könnten uns aus dieser Lage befreien. Die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern sind im Interesse des Jura, so gut sie in demjenigen des ganzen Kantons liegen. Die von Herrn Carlin gemachten Bemerkungen sind ganz begründet, und als solche verdienen sie der Versammlung zur Berücksichtigung empfohlen zu werden. Wenn zwei Parteien über einen Vertrag verhandeln, so muß dieser klar und bestimmt gefaßt werden, damit er nicht später zu Debatten Anlaß gebe, wie diejenigen, welche hier bezüglich der Linie Bern-Thun stattfanden. Wenn Herr Carlin verlangte, daß man klar ausspreche, von welchem Zeitpunkte die Frist zu laufen beginne, daß dieß von der Bundesgenehmigung an der Fall sei, so beseitigt dieser Umstand jede Schwierigkeit für die Zukunft, und verhütet, daß der Große Rath später nicht, wie neulich, berufen werde, den Wortlaut einer Uebereinkunft zu interpretiren. Ich muß daher den Antrag des genannten Redners unterstützen, welcher dahin geht, die Frist bis auf 20 Jahre zu verlängern. Ich denke jedoch nicht, daß man im Falle sein werde, 20 Jahre lang zu warten, bis man bei uns zur Ausführung dessen gelangt, was im Wunsche einer großen Zahl Bürger liegt, aber es ist immerhin gut, die Frist auszudehnen. Es wurden im Laufe der Diskussion noch andere Bemerkungen gemacht, die ich unterschreiben kann. Eine derselben bezieht sich auf den § 8, nach dessen erstem Alinea die Arbeiten nicht begonnen werden können, bevor die Gesellschaft der Regierung die Baupläne zur Genehmigung vorgelegt haben werde u. c. Mir scheint, dieser Artikel sei nicht klar genug, und wenn man ihn nicht vervollständigt, so werde man sich bei seiner Anwendung denselben Uebelständen aussetzen, welche hinsichtlich der im Jahre 1852 der Zentralbahngesellschaft ertheilten Konzession auftrauchten. In dieser Konzession ist auch gesagt, der Regierungsrath werde die Baupläne der Gesellschaft prüfen und genehmigen, er habe im Falle von Streitigkeiten, welche zwischen der Gesellschaft und den Gemeinden entstehen könnten, zu entscheiden, und dennoch wissen Sie, daß die Gemeinde Thun die Kompetenz des Regierungsrathes bestreitet. Nun leuchtet es ein, daß, wenn es die Regierung ist, welche die Pläne genehmigt, auch sie es ist, welche das Recht hat, in letzter Instanz zu entscheiden. Hier ist nicht gesagt, daß es der Regierungsrath sei, und gerade diese Lücke ist es, welche später zu Schwierigkeiten führen könnte, denen man begegnen soll. Ich wünsche daher, daß man in diesem Paragraphen sage, welche Behörde zu entscheiden habe, und daß dieses Recht dem Großen Rathe vorbehalten werde, wie dieß in mehreren andern Kantonen, in Solothurn, Luzern und anderwärts der Fall ist. Es wäre ebenfalls zweckmäßig, den § 7 zu modifiziren bezüglich des Zeitpunktes, in welchem die Linie Biel-Bern dem regelmäßigen Betriebe übergeben werden soll. Ich wünsche, daß die Gesellschaft verpflichtet werde, die Eröffnung dieser Linie nicht bis Ende Juni 1863 zu verschieben, denn man muß

gestehen, daß eine Frist von fünf Jahren zur Erstellung einer Linie die sich unter so glücklichen Bedingungen befindet, wie Biel-Bern, eine Ewigkeit ist. Wenn man diese Frist behielte, so würde man unsere Bevölkerung erschrecken. Die Gesellschaft, welche die Konzession erhält, wird (Jedermann in dieser Versammlung anerkennt es) die rentabelste, die schönste Linie des ganzen schweizerischen Netzes bekommen; es ist daher nöthig, daß diese Linie in möglichst kurzer Frist erstellt werde; denn wenn die Gesellschaft binnen eines Zeitraumes von zwei Jahren die Linie Biel-Neuenstadt erstellen kann, so muß auch diejenige von Biel nach Bern mit Beförderung gebaut werden. Herr v. Büren stellte einen Antrag bezüglich der nach § 9 vorgeschriebenen Genehmigung der Pläne durch die Regierung und des Vorbehaltes einer Verständigung mit den Ortsbehörden. Dieser Artikel räumt den Gemeinden Rechte ein. Ich weiß nicht, warum man nicht weiter gegangen ist, warum man sie nicht auch zu Gunsten der Privaten und des Staates vorbehalten hat. Im Jura z. B. gibt es Privaten, welche gesetzlich garantierte Delegationsrechte besitzen, die sie nöthigen Falles geltend machen können. Ein Privatmann kann so gut als der Staat oder die Gemeinden interessirt sein, eine Wasserleitung unter der Linie oder durch dieselbe anzulegen. Ich wünsche daher, daß in diesem Artikel die Rechte des Staates, der Gemeinden und der Privaten gewahrt werden. Das sind die Abänderungen, welche ich der Versammlung empfehle, indem ich im Uebrigen für Ratifikation der Konzession stimme.

Gfeller zu Wichtlach. Infolge der im § 9 vorgesehenen Veränderungen, welche durch Eisenbahnbauten an Straßen, Wegen, Brücken u. s. w. eintreten können, fällt den betreffenden Grundbesitzern unter Umständen eine schwere Last auf. Man nimmt z. B. in der Praxis an, ein Stück Landes, das von der Eisenbahn direkt durchschnitten werde, könne Anspruch auf Entschädigung haben. Hingegen gibt es Landstücke, welche nicht gerade durchschnitten werden, aber so gelegen sind, daß die Eigenthümer, um zu denselben zu gelangen, einen großen Umweg machen müssen. Ich wünsche daher, daß zum Schutze der betreffenden Eigenthümer bei § 9 eine Bestimmung in der Form eines Zusatzes aufgenommen werde.

Herr Vizepräsident Kurz, welcher den Vorsitz übernimmt, wiederholt die bereits vom Herrn Präsidenten gemachte Bemerkung, daß es sich um einen Vertrag, resp um dessen Annahme oder Verwerfung handle, somit Modifikationen einzelner Artikel desselben nicht zulässig seien.

Carlin. Ich glaube, die Bemerkung des Herrn Vizepräsidenten sei ganz irrtümlich. Wir können als kontrahierende Partei über den Entwurf berathen. Wenn die der Uebereinkunft beigebrachten Modifikationen der mitkontrahirenden Partei nicht belieben, so stellen wir ihr die Uebereinkunft zurück. Wir unsererseits haben das Recht, Wünsche anzubringen und solche Anträge zu stellen, wie unsere Interessen es erheischen und wie wir es wünschen.

Mign, Vizepräsident des Regierungsrathes. Ich erlaube mir einige Bemerkungen über den Antrag des Herrn Carlin. Ich gebe vorerst zu, daß man das Recht hat, das Vertragsprojekt ungenügend zu finden, und in diesem Falle einen Verwerfungsantrag stellen kann, indem man den Grund angibt, warum dieser Vertrag nicht genüge. Aber einzig in dieser Form kann ein Vertragsentwurf dem Großen Rathe zur Ratifikation empfohlen oder nicht empfohlen werden. Ich bestreite nicht grundsätzlich das Recht, Wünsche auszusprechen, um die Bestimmungen der Uebereinkunft zu modifiziren, aber in der Stellung, in der man sich gegenwärtig befindet, muß man seine Bemerkungen beschränken, anders kann man nicht zum Abschluß einer Uebereinkunft gelangen, welche die 225 Mitglieder des Großen Rathes befriedigt, so daß man von Rückweisung zu Rückweisung nicht zum Abschlusse gelangt. Im

vorliegenden Falle nun ist es dringend, daß man dazu gelange. Was die erste Bemerkung des Herrn Carlin betrifft, so stände derselben kein Hinderniß entgegen, denn es leuchtet ein, daß, wenn man die Frist auf 20 statt auf 10 Jahre festsetze, oder selbst die Frist gänzlich streichen will, die Ostwestbahngesellschaft keine Schwierigkeit machen wird, um so mehr, als vorauszusetzen ist, daß sich binnen vier Wochen im Jura eine Gesellschaft bilden wird, um den Vortheil zu erlangen, welcher ihr von der Konzession dargeboten wird. Nicht so verhält es sich bezüglich des zweiten Antrages des Herrn Carlin; er könnte zu einer Verwerfung von Seite der Gesellschaft führen. In der That kann eine Eisenbahngesellschaft nicht mit einer solchen Servitut belastet werden, weil von dem Momente an, wo sie im Besitze der betreffenden Linien wäre, die sie mit großen Kosten erstellt und jahrelang in Betrieb gesetzt hätte, eine Gesellschaft, die sich im Jura bilden würde, das Miteigenthumsrecht in Anspruch nehmen könnte. Wenn ich darauf bestand, daß der Termin verlängert werde, so geschah es zu dem Zwecke, um hinlänglich Zeit zu haben, um die Baukosten, die künftigen Chancen einer Linie zu berechnen. Andererseits bewogen mich die Schwierigkeiten, eine Gesellschaft zu bilden, zur Annahme eines zehnjährigen Termins. Nun ist vorauszusehen, daß man während dieses Zeitraumes darüber im Reinen sein werde, ob man im Jura ein Eisenbahnnetz erstellen wolle. Nichtsdestoweniger sollte die Ostwestbahngesellschaft nicht während 20 Jahren mit einer solchen Servitut belastet sein, um so mehr, als man in einer zahlreichen Versammlung von Bürgern, welche im Jura stattfand, über diese Vertragsbestimmung übereingekommen war. Wenn man sie nun abändern würde, so könnte dieß den Entwurf in Frage stellen. Man verlese sich in der That in die Lage der Gesellschaft, die, nachdem sie den Bau auf ihre Kosten vollendet und die Linie in Betrieb gesetzt, gezwungen wäre, nach Ablauf von 20 Jahren einer andern Gesellschaft das Miteigenthum mit allen ihren Rechten abzutreten. Was mich betrifft, so bezweifle ich, daß sie der von Herrn Carlin beantragten Fristverlängerung ihre Zustimmung geben werde. Ich glaube daher, man könne sich mit dem zehnjährigen Termine ganz gut zufrieden geben, weil während dieses Zeitraums und selbst vorher die Frage des jurassischen Netzes ihre Lösung gefunden haben wird. Ich habe nicht verlangt, daß das Miteigenthumsrecht auf beide Linien ausgedehnt werde, weil, wenn die Zentralbahngesellschaft bis auf den heutigen Tag die Linie Biel-Bern nicht bauen wollte, es aus dem Grunde geschah, daß sie dieselbe als eine schlechte Finanzoperation betrachtete. Der Jura ist dabei interessirt, das Miteigenthumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt zu haben, weil dieß gewissermaßen der Schlüssel des Jura ist, weil der über Biel gehende Transit theilweise seinen Weg durch den Jura nehmen können. Der freie Betrieb der Linie Biel-Neuenstadt in seinem Interesse ist ihm vorbehalten, sowie die Möglichkeit, nach Bern zu gelangen. Zu diesem Zwecke wurde denn auch im Jura dieser Vorbehalt verlangt und in die Uebereinkunft aufgenommen. Alle Interessen dieses Kantons theils sind somit hinlänglich gewahrt, aber er wird nicht gehalten sein, das Miteigenthumsrecht an der Linie Biel-Bern zu kaufen, deren Ertrag sehr zweifelhaft ist, wie die Zentralbahngesellschaft es längst eingesehen hat. Das sind die Bemerkungen, welche ich über die im Laufe der Diskussion beantragten Modifikationen zu machen hatte. Ich gehe nun zu einem andern Antrage über, den ich meinerseits zu stellen habe, und schon im Regierungsrathe stellte, wo er in Minderheit blieb. Ich nehme denselben hier auf, ohne auf einen größern Erfolg zu rechnen, als er im Schooße der Regierung hatte. Ich thue es dennoch, um eine Gewissenspflicht zu erfüllen. Ich stelle den Antrag, daß der Staat die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern auf seine Kosten baue. Ich weiß wohl, daß man bis dahin, im ganzen Systeme des schweizerischen Eisenbahnnetzes, das Prinzip des Staatsbaues nicht zulassen wollte. Ich weiß auch, daß mein Antrag als gefährlich angesehen wird, weil man befürchtet,

Millionen entlehnen zu müssen, und daß die Vortheile und der Ertrag der Eisenbahnen nicht nothwendigerweise eine sichere Kompensation bieten. Aber es gibt keine Regel ohne Ausnahme, denn wenn man die Wichtigkeit der Linie Biel-Neuenstadt allein in Betracht zieht, so läge es im Interesse des Kantons, sie zu bauen. Es ist wahr, daß wir alsdann gezwungen wären, auch die Linie Biel-Bern zu bauen, das ist eine unausweichliche Folge. Wir müssen vorerst zugeben, daß es für uns kein großes Interesse hat, sich nach 99 Jahren den Rückfall der Schienenwege an den Staat vorzubehalten. Wenn wir nun keine Hoffnung haben, diese Eisenbahnen vor dem Ablaufe von 99 Jahren in unsern Besitz übergehen zu sehen, so frage ich, ob es nicht vortheilhaft wäre, eine solche Linie zu bauen, wie Biel-Neuenstadt, die für den ganzen Verkehr von Genf nach dem Osten und in allen andern Richtungen die größte Wichtigkeit für uns hat, welche dem Staate freie Hand läßt, wenn im Jura sich eine Gesellschaft bildet, nach Gurfinden zu handeln, um diese Gesellschaft zur Lebensfähigkeit zu bringen, — glauben Sie, daß eine Ausnahme von dieser Regel sich nicht rechtfertigen lasse? Nun ist die Linie Biel-Neuenstadt eine gute Finanzoperation, keine andere Linie kann mit ihr in dieser Beziehung verglichen werden. Man hat daher die Aufnahme einiger Baukapitalien nicht zu fürchten. Aber, wird man sagen, dann müssen wir auch die Linie Biel-Bern bauen. Auch in diesem Falle hat der Staat nichts zu fürchten, weil die Vortheile der Linie Biel-Neuenstadt die Opfer aufwiegen werden, welche diejenige von Biel nach Bern fordern wird. Noch mehr: wenn einmal die Dron-Linie, Bern-Thun, Bern-Luzern ausgeführt sein werden, so wird die Linie Biel-Bern keine schlechte Finanzoperation sein; sie kann mit der Zeit selbst einen schönen Ertrag abwerfen; denn man darf den Ertrag einer Linie nicht einzig nach dem Anfange ihres Betriebes berechnen. Man muß gestehen, daß sie für die Zukunft, wenn das Netz vollständig sein wird, vortheilhafte Chancen hat. In dieser Beziehung finde die Bedenken, welche man erhebt, nicht begründet. Das Unternehmen ist gut, es bietet sich unter vortheilhaften Bedingungen dar, und man muß hier das Prinzip des Staatsbaues zugeben. Und man würde wohl daran thun, weil wir dann, statt im Verwaltungsrathe nur eine Vertretung zu haben, Eigentümer einer Eisenbahn, einer Linie von großer Bedeutung wären. Wir könnten alsdann einen großen Einfluß auf alle Fragen dieser Art ausüben, welche für den Kanton ein Interesse haben. Ich will nicht weiträufiger sein, ich wollte meiner Ueberzeugung, meinem Gewissen eine Schuld abzahlen. Ich halte darauf, daß der Große Rath auf diese Frage eintreten möchte.

Kaiser. Ich erlaube mir ein Wort über die Anträge des Herrn Carlin. Es schien, als fasse man die Sache so auf, als würde damit eine Verschiebung bezweckt. Nun kann ich versichern, daß Herr Carlin diese Absicht nicht hat; im Gegentheil, er ist damit einverstanden, daß die Konzession der Ostwestbahn erteilt werde, und wenn diese Gesellschaft wirklich die Linie Biel-Bern ausführen würde, so könnte ich ohne Bedenken auf den Vorbehalt des Miteigentumsrechtes verzichten, denn wir wissen gar wohl, daß die Interessen der Ostwestbahn diejenigen des Jura vollständig vertreten. Anders verhält es sich, wenn die Zentralbahngesellschaft von ihrem Vorrechte Gebrauch macht. In diesem Falle wird sie die Reisenden, welche nach Basel wollen, über Olten führen, und für diesen Fall glaubte Herr Carlin für den Jura den erwähnten Vorbehalt machen zu sollen und zwar im Interesse der Ostwestbahn und der Jurabahn. Verzichtet die Zentralbahngesellschaft auf ihr Vorrecht, dann wird man sich verständigen können, aber heute, da man noch nicht sicher ist, daß die Zentralbahn die Konzession nicht verlange, möchte ich die Aufnahme des von Herrn Carlin beantragten Vorbehaltes empfehlen.

v. Büren. Ich möchte den zwei Bemerkungen, die ich gemacht, und von denen ich glaube, sie können als Vorbehalt der Konzession beigefügt werden, eine dritte anreihen, die zwar gegenwärtig noch kein Interesse bietet. Der § 35 handelt vom Rückkaufsrechte des Staates nach verschiedenen Perioden. Im ersten Abschnitte heißt es: im Falle des Rückkaufs im 30., 45. und 60. Jahre sei der 25fache Werth des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen 10 Jahre, die dem Zeitpunkt, in welchem der Bund den Rückkauf erklärt, unmittelbar vorangehen, im Falle des Rückkaufes im 75. Jahre der 22½fache und im Falle des Rückkaufes im 90. Jahre der 20fache Werth dieses Reinertrages zu bezahlen, „immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.“ Das ist ganz billig. Aber dann heißt es im folgenden Abschnitte: im Falle des Rückkaufs der Bahnen im 99. Jahre sei die muthmaßliche Summe, welche die Erstellung derselben und ihre Einrichtung zum Betriebe in jenem Zeitpunkt kosten würde, als Entschädigung zu bezahlen. Hier möchte ich den Zusatz beifügen: „immerhin jedoch in der Meinung, daß die Entschädigungssumme in keinem Falle mehr als das ursprüngliche Anlagekapital betragen darf.“

Im er. Wie Herr Nigg sehr gut sagte, ist es dringend, daß einmal die Linie Biel-Neuenstadt konzessiert werde. Wir haben schon mehrere Konzessionsbegehren für diese Linie, unter denen die Regierung uns eine Auswahl vorschlägt. Man muß sich also entschließen, wenn man nicht will, daß die Eidgenossenschaft uns eine Zwangskonzession auferlege. Der Große Rath muß sich einmal aussprechen und zwar heute, oder erklären, daß er den Bau selbst übernehme. Aber um das zu thun, bin ich gar nicht der Ansicht des Herrn Großrathspräsidenten, daß die Regierung uns einfach sagen könne; da ist eine Uebereinkunft anzunehmen oder abzulehnen. Der Große Rath ist kompetent, darüber zu diskutieren, der Regierungsrath hat nur den Antrag bereit zu halten, er begutachtet denselben, aber an uns ist es, denen in letzter Instanz die Entscheidung zusteht. Wir können an der Uebereinkunft die Modifikationen vornehmen, die uns gut scheinen, sie können alsdann der Ostwestbahngesellschaft übermittelt werden. Die Uebereinkunft, welche Gegenstand dieser Berathung ist, enthält mehrere kleine Artikel, die einer Modifikation bedürfen, und für die ich die Aufmerksamkeit der Versammlung in Anspruch nehmen muß. Man hat bemerkt, daß die §§ 8 und 9 unvollständig sind. Für uns, die Weinberge besitzen, wo das Tracé das sehr zerstückelte Grundeigenthum durchschneidet, ist in der Uebereinkunft keinerlei Bestimmung zum Schutze dieser Privaten enthalten; ebenso wenig ist dort von Häfen, Fußwegen und Ausgängen die Rede. Nun sind unsere Weinberge nicht mit Feldern auf die gleiche Linie zu stellen. Es sind meistens kleine Landparzellen, deren Eigentümer das Durchgangsrecht von einem Grundstück zum andern haben. Die Interessen der Privaten sind daher nicht genügend gewahrt. Die Regierung sagt, der Zentralbahn stehe immerhin das Vorrecht zu vor den andern Bewerbern. Was mich betrifft, so finde ich in der Uebereinkunft mehrere Bestimmungen, die es ihr zur Unmöglichkeit machen, so daß, wenn ihr dieses Recht wirklich zusteht, es wenigstens illusorisch wird. Ich citire z. B. die Bestimmung, nach welcher die Linie Biel-Neuenstadt für die Erstellung der Linie Bern-Langnau haften muß, die bereits einer andern Gesellschaft konzessiert ist. Es gibt übrigens mehrere andere Artikel, welche die Zentralbahn in die Unmöglichkeit versetzen, diese Bedingungen einzugehen. Bei diesem Sachverhalte läßt uns die Zentralbahn auf gleichen Fuß stellen mit den andern Gesellschaften; man trage dieser Gesellschaft, wie jeder andern, Rechnung. Im § 32 heißt es, der Jura könne ein Miteigentumsrecht an den zu konzessirenden Linien erwerben. Die Zentralbahn war der erste Schienenweg in unserm Kantone, man schloß in guten Treuen, von der einen wie von der andern Seite, einen Vertrag; betrachten wir daher die Zentralbahngesellschaft

nicht deshalb als einen Paria, weil sie Schwierigkeiten mit der Regierung hatte. Warum sollte man ihr also (um mich dieses Ausdruckes zu bedienen) das Gras unter den Füßen wegschneiden, ihr, die große Opferin in unserm Kantone gebracht hat? Warum sollte man sie hindern, sich der Ostwestbahn, Franco-Suisse, dem Jura-Industriel etc. anzuschließen? Es läge in dieser Handlungsweise ein Mangel an Billigkeit, ich möchte fast sagen, ein Mangel an Gerechtigkeit von unserer Seite. Man muß daher die Ergänzung in das Dekret aufnehmen, daß die Zentralbahn auf gleichem Fuße, wie die fünftige Gesellschaft des jurassischen Eisenbahnnetzes zu behandeln sei, d. h. daß für den Fall, wo sie die zwischen dem Staate Bern und der Ostwestbahngesellschaft geschlossene Uebereinkunft nicht übernehmen könnte, das Miteigentumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt ihr gleichfalls zugesichert sei. Das sind die Modifikationen, welche ich der Versammlung zur Genehmigung empfehle.

Girard. Indem ich in dieser Berathung das Wort ergreife, gebe ich nicht zu, daß alles, was man über die in Behandlung liegende Frage sagen könne, einzig den Jura betreffe. Was die Abgeordneten dieses Landes theils anbelangt, so müssen sie dahin streben, daß der neue Kantons theil das Recht erhalte, auf das er Anspruch machen kann. Dafür ist der gegenwärtige Moment ein feierlicher. Man hat im Laufe der Debatte eine sehr wichtige Frage zur Sprache gebracht, es ist die Frage des Miteigentums an der Linie Biel-Bern. Das ist wahr, daß man von anderer Seite sagte, es sei dies mehr oder weniger unnütz, weil diese Linie nicht unter günstigen Rentabilitätsbedingungen erscheint. Wir wollen dem Jura einen festen Fuß in der Ebene verschaffen. Denn es geht aus dem vorliegenden Berichte hervor, daß, um eine Eisenbahn lebensfähig zu machen, es nicht genügt, den Transport der Reisenden zu haben, und daß der allgemeine Verkehr dazu ebenfalls nöthig ist. Man bedarf, um die Stellung zu sichern, der Chancen des Erfolges dazu. Vom Standpunkte der Interessen des Kantons aus muß dem Jura das Miteigentum an der Linie Biel-Neuenstadt gesichert werden und zwar mit Rücksicht auf die doppelte Linie durch die Ebene und auf die Berglinie, wie man sie nennt. Nun theilt sich der große Transit zwischen den beiden Gesellschaften, der Ostwestbahn und der Zentralbahn. Es ist daher notwendig, daß die Gesellschaft, welche sich im Jura bilden wird, nach Bern gelangen könne, daß sie in Bern Verwalter habe, die sagen können: wir sind hier Eigenthümer. Was auf der Dronlinie kommt, ist in Händen, die uns günstig sind, welche die Ostwestbahn mehr begünstigen werden als die Zentralbahn. Es ist daher für den Jura wichtig, in Bern festen Fuß zu fassen und den großen Transit von Marseille-Genf über Freiburg und Bern nach Basel zu ziehen. Auf diese Weise wird eine große Hülfquelle für die jurassischen Linien gewonnen. Es handelt sich hier um das allgemeine Interesse des Kantons, man muß daher alle Bedingungen vereinigen, welche das jurassische Eisenbahnnetz zum Gedeihen bringen können, sonst wird dieser Landestheil mit seinen Wäldern, seinen Eisenwerken, seiner Uhrenmacherei nicht ein solches Wachsthum an Wohlstand erhalten, wie die andern Landesgegenden. Daraus wird zum Nachtheile des Fiskus eine Verminderung der Steuereinnahme entstehen. Es ist also dahin zu wirken, daß der Jura Miteigentümer der Linie Biel-Bern wird. Ich gebe auch zu, daß wir an der Uebereinkunft nicht viel ändern können, aber wir können sie nicht vollständig annehmen. Obgleich es dringend ist, die Konzession für Biel-Neuenstadt abzuschließen, so glaube ich doch, daß wir uns die nöthige Zeit dazu nehmen können, um diese Angelegenheit gründlich zu berathen und von Seite des Großen Rathes die Vorschläge der Regierung in Erwägung zu ziehen, die ganze Angelegenheit an dieselbe zurückweisend mit dem Auftrage, daß die Bestimmungen über das erwähnte Miteigentumsrecht in die Konzession aufgenommen werden. Andere Gründe scheinen mir überwiegend dafür zu

sprechen, daß man die vorgeschlagene Uebereinkunft nicht sofort annehme. Es ist einleuchtend, daß die im § 38 enthaltene Bedingung nicht bestehen darf und daß sie gestrichen werden muß. Die auf die Festsetzung der Frist bezügliche Bedingung muß ebenfalls in der Art bestimmt sein, daß keinerlei Zweifel über deren Tragweite bestehen, um für die Zukunft die Schwierigkeiten zu vermeiden, die in ähnlichen Fällen schon entstanden sind. Ich glaube daher, daß in diesen drei Beziehungen die Uebereinkunft an die Regierung zurückgewiesen werden kann, welche dieselbe ferner prüfen wird, um uns ihren Bericht zu erstatten, sei es während der gegenwärtigen Sitzung, sei es in der Zwischenzeit bis zur Dezember Sitzung. Sie wird uns dann eine Uebereinkunft vorlegen, in welcher denjenigen Punkten Rechnung getragen ist, welche wir verlangen und die von der Gesellschaft eingeräumt werden können, weil sie die in der Uebereinkunft enthaltenen Lasten derselben nicht vermehren.

Herr Präsident des Regierungsrathes. Ich erlaube mir nur einige Worte in Betreff der Aenderungen, welche von einigen Abgeordneten aus dem Jura vorgeschlagen wurden. Es möchte fast scheinen, als ob der Regierungsrath sich bei seinen Unterhandlungen mit der betreffenden Eisenbahngesellschaft durchaus isolirt von den Abgeordneten des Jura gehalten, als ob er in keiner Weise sich vorher mit ihnen besprochen hätte. Es möchte scheinen, als ob das, was hier vorliegt, zum ersten Male zur Kenntniß der verehrten Mitglieder aus dem Jura käme. Wenn das der Fall wäre, so könnte ich begreifen, daß sie jetzt erklären, es seien diese und jene Punkte, die ihnen nicht konveniren, aber die Sache verhält sich nicht so. Ich möchte doch daran erinnern, — ich glaube, ich dürfe es —, daß man vor dem Abschlusse Mittheilungen machte, namentlich denen, die sich hauptsächlich mit der Frage der jurassischen Eisenbahnen beschäftigten. Man legte die Bedingungen vor und fragte, ob dieselben zweckmäßig und hinreichend seien. Es war damals ein hinlängliches Einverständnis vorhanden, auf welches hin man abschloß, im Glauben, der Vertrag sei so gemacht, daß er namentlich den Rücksichten des Jura entspreche, und ich glaube, daß sei auch wirklich der Fall. Das schließt nicht aus, daß die Herren allerdings gerne probiren möchten, ob nicht etwas Weiteres erhaltlich sei, aber ich möchte doch aufmerksam machen, daß es keine große Schwierigkeit hat und die ganze Sache auf eine höchst zweifelhafte Bahn bringen könnte. Sie würde also wieder zurückgewiesen unter Bedingungen, die zu oneros wären. Wir haben nicht das Interesse, Bedingungen zu stellen, die möglicher Weise angenommen werden, die aber das Zustandekommen der Bahn wesentlich erschweren würden. Ich bin überzeugt, die Herren aus dem Jura werden die Sache nicht so auf die Spitze stellen wollen, daß das Ganze in Frage kommen könnte. Ich möchte also, indem ich mich zur Rechtfertigung der Regierung auf das Vorhergegangene berufe, die Herren aus dem Jura bitten, nicht zu weit zu gehen und etwas zu verlangen, was die ganze Verhandlung schwierig machen könnte. Man sagt zwar wohl, es sei noch Zeit, aber ich denke, der Große Rath werde sich nicht in allen Sitzungen mit Eisenbahnfragen beschäftigen wollen. Im Laufe des nächsten Januar tritt die Bundesversammlung zusammen. Würden wir in der Dezember Sitzung die Sache abermals vorlegen, wer garantirt uns, daß nicht dieser und jener Artikel wieder als unzuweckmäßig betrachtet würde? Es bedarf nur eines solchen Verfahrens, um der Sache sehr ernste Gefahren zu bereiten. Das ist sicher nicht der Wille des Jura, und ich kann daher nur die Bitte aussprechen, daß man in Berücksichtigung der Sachlage die Zeit benutze, den Gegenstand nicht länger verschiebe und sich mit dem begnüge, was da ist. Was den Antrag des Herrn Imer betrifft, die Zentralbahn gleich zu halten, wie die allfällig sich bildende jurassische Gesellschaft, so muß ich gestehen, daß ich diesen Antrag nicht begreife. Es steht ja der Zentralbahn das Recht zu, die Konzession zu übernehmen, wenn sie alle darin enthaltenen Bedingungen zu erfüllen sich verbindlich macht. Der Antrag des

Herrn Imer ist also durchaus überflüssig, die Zentralbahn befindet sich bereits in der Stellung, die er ihr durch eine Modifikation der Uebereinkunft anweisen will.

Girard. Ich muß hier mit allen jurassischen Abgeordneten erklären, daß nichts die Versammlung in Dachsölden mehr freute als die Anwesenheit zweier Regierungsmitglieder, welche sich dort einfanden und sagten, man habe von vornherein die Eisenbahnangelegenheit vom Gesichtspunkte der jurassischen Interessen aus behandelt. Allein da man uns nun sagt: warum habt Ihr Eure Einwürfe nicht früher angebracht? so antworte ich, daß der Grund darin liegt, daß man uns einen sehr langen Bericht verlesen hat, welcher die Bewunderung der Versammlung erntete, dessen Einzelheiten wir aber nicht alle fassen konnten, weil wir damals den Bericht der Regierung noch nicht in den Händen hatten. Ich war später sehr überrascht, und ich wiederhole noch einmal: wenn man sich über diese Miteigentumsfrage verständigen kann, so glaube ich nicht, daß es unmöglich sei, den Zweck zu erreichen. Es bedarf nicht so viel Zeit, um neue Unterhandlungen anzuknüpfen, weil die Begehren, welche wir zu Gunsten des Jura stellen, nichts enthalten, was die Ostwestbahngesellschaft nicht vollständig annehmen könnte. Es genügt, ihr zu sagen, was der Große Rath verlange, und nachher den nach unsern Begehren modifizirten Vertragsentwurf wieder vorzulegen. Ich bestehe einzig auf dieser Miteigentumsfrage mit Rücksicht auf die Bestimmung der Fristen und auf die von Herrn Büzberger angeregte Frage. Uebrigens liegt keine Gefahr im Verzuge, wenn man die Erledigung dieser Angelegenheit um einige Tage verschiebt.

Dr. v. Gonzenbach. Der Herr Präsident hat mich eingeladen, meinen Antrag zu formulieren. Ich will es folgendermaßen thun. Die Ziff. 2 des Antrages des Regierungsrathes lautet also: „Der Zentralbahngesellschaft ist vom Regierungsrath eine angemessene Frist anzuberaumen, um sich darüber zu erklären, ob sie nach Mitgabe des Art. 31 der Konzessionsurkunde vom 24. November 1852, Lemma 3, von dem ihr daselbst eingeräumten Rechte Gebrauch machen und demgemäß die an die Ostwestbahngesellschaft erteilte Konzession mit allen darin enthaltenen Bedingungen übernehmen wolle.“ Da würde ich beifügen: „Indeß soll der Zentralbahn gegenüber der Art. 38 der vorliegenden Uebereinkunft dahin modifizirt sein, daß die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt, wenn dieselbe durch die Zentralbahngesellschaft ausgeführt würde, nur für die Strecke Biel-Bern, und nicht auch für die Strecke Bern-Luzern zu haben hätte, zumal für diese letztere der Zentralbahn keinerlei Rechte zustehen noch Pflichten obliegen.“ Das ist der Antrag, den ich bereits gestellt habe. Ich erlaube mir aber, noch einen zu stellen, und zwar aufmerksam gemacht durch ein Mitglied der Versammlung, das vorhin das Wort ergriffen hat, daß noch andere Bestimmungen im Vertrag enthalten sind, welche die Konkurrenz der Zentralbahn ausschließen. So hätte sich die Gesellschaft nach § 2 zu verpflichten, „soweit sie noch für andere Eisenbahnlinien in der Schweiz Konzessionen besitzt oder in Zukunft erwerben sollte, auch für diese übrigen Eisenbahnlinien den ausschließlichen Verwaltungssitz in Bern zu nehmen.“ Diese Bestimmung ist der Ostwestbahngesellschaft gegenüber ganz vernünftig und verständlich, sie hat jetzt schon ihren Verwaltungssitz in Bern. Welche Bedeutung hat aber dieser Artikel gegenüber der Zentralbahngesellschaft? Es hat für sie eine Veränderung der Konzession zu Folge, die Sie ihr schon erteilt haben für die Linien Murgenthal-Bern u. s. w., mit dem Rechte, ihren Verwaltungssitz in Basel zu haben. Die Gesellschaft wird einwenden: die Einrichtungen, welche wir bisher getroffen, beziehen sich auf den Verwaltungssitz in Basel; wenn das Recht, das ihr uns einräumen wölte, wirklich ein Recht sein soll, das wir geltend machen können, so stellet nicht solche Bedingungen auf, welche die Ausübung desselben illusorisch machen.

Tagblatt des Großen Rathes 1858.

Die Ostwestbahn kann ihren Verwaltungssitz wohl in Bern haben, aber die Zentralbahn hat mit Ihrer Zustimmung ihren Sitz in Basel aufgeschlagen. Nun ist die Frage diese: legen Sie wirklich Werth darauf, daß die Linie Biel-Neuenstadt von der Zentralbahngesellschaft gebaut werde? Legen Sie Werth darauf, so wünsche ich sehr, daß Sie sich entschließen möchten, dem § 2 der Konzession folgenden Zusatz beizufügen: „Auch soll der Zentralbahn gegenüber auf der Vollziehung des § 2 der Konzession nicht bestanden werden.“ Kommt es später zu einer allgemeinen Fusion der Eisenbahnen, so wird man wahrscheinlich darauf halten, daß am Centralort der politischen Landesbehörden auch die Eisenbahnverwaltungen ihren Sitz nehmen. Vor der Hand möchte ich aber die Zentralbahn nicht dazu anhalten, ein ihr vertragsmäßig zugesichertes Recht aufzugeben. Zu Erstellung einer Eisenbahnlinie bedarf es Männer von großer Kraft und Einsicht. Ich glaube, die Zentralbahngesellschaft habe bisher ihre Unternehmungen so ausgeführt, wie es wenige Gesellschaften in der Schweiz so zur Zufriedenheit derer gethan haben, welche die Konzession erteilten, obschon ich weiß, daß sie auch ihre Schattenseite hat. Ich sage daher: wenn Sie Werth darauf legen, daß neben einer Gesellschaft, die noch jung und schwach ist (Jugend ist keine Schande, Schwäche auch nicht, aber zur Ausföhrung eines großen Unternehmens ist ein gewisses Alter und eine gewisse Kraft wünschbar), noch eine ältere Gesellschaft, die schon etwas mehr geleistet hat, konkurrenz, so ziehen Sie ihr nicht ohne Noth die Möglichkeit, ein Recht zu benutzen, das ihr schon zugesichert ist; und ich glaube, die Zentralbahn könne dieses Recht benutzen, wenn die erwähnten zwei Artikel modifizirt werden. Nun noch ein Wort über die Stellung der betreffenden Gesellschaften. Der Bericht des Regierungsrathes resumirt sich dahin: der Besitz der Linie Biel-Neuenstadt wäre in den Händen der Zentralbahn gefährlich für den Jura, wenn sie den sämmtlichen Verkehr, der nach Biel kommt, in sich konzentriren und der Juralinie jede Zufuhrquelle abgeschnitten würde; die Zentralbahn würde denselben alsdann über Olten leiten. Diese Voraussetzung halte ich für irrig. Die Richtung des Personen- und Waarenverkehrs läßt sich nicht von einzelnen Unternehmern bestimmen. Die Waaren nehmen auf ihrem Transporte diejenige Richtung, wo derselbe am wohlfeilsten ist; die Personen schlagen, abgesehen von dieser Rücksicht, den Weg ein, welchen sie wollen. Ich habe diese Beobachtung vielfach gemacht bezüglich der rivalisirenden Linien zwischen Zürich und St. Gallen. Zürich suchte dem Verkehre von Personen und Waaren die Richtung nach Romanshorn zu geben. In Betreff des Waarenverkehrs gelang es meistens, weil der Transport auf dieser Linie etwas wohlfeiler ist; bezüglich des Personenverkehrs aber war dies nicht der Fall. Es ist ein großer Vortheil für den Kanton Bern, daß das Stück Biel-Neuenstadt gebaut werde. Nun ist es erlaubt, die Ansicht zu haben, daß die Zentralbahn eher in der Lage sei, dieses Stück zu bauen als die Ostwestbahn, ohne einen Verdacht gegenüber der letztern auszusprechen. Warum? Weil die Zentralbahn bisher ihren Verpflichtungen nachgekommen ist, die Ostwestbahn aber seit Jahresfrist nicht die finanziellen Kräfte erwerben konnte, die zu Ausföhrung ihres Unternehmens erforderlich sind, so daß die Bundesgenehmigung eigentlich erloschen wäre. Sie können dieselbe allerdings wieder aufleben lassen. Man spricht immer von der Nothwendigkeit des Zweiliniensystems. Hier möchte ich die Konkurrenz auch möglichst frei lassen. Wenn also die Zentralbahn erklärt, die Konzession zu den gleichen Bedingungen zu übernehmen, so würde ich antworten: wir haben den Beweis, daß du die eingehangenen Verpflichtungen erfüllst, wir wollen dir die Linie Biel-Neuenstadt übergeben; aber du bauest dann auch Biel-Bern. Also wenn Sie Werth darauf legen, im Grusse zwei Präsidenten zu haben, so stellen Sie nicht Bedingungen, welche der eine derselben nicht erfüllen kann. So großen Werth wird die Zentralbahn auf das Stück Biel-Neuenstadt nicht setzen, daß sie die Konzession um den Preis

übernimmt, welchen die Konzession von ihr fordert; sie würde dieselbe preisgeben, und Sie würden dadurch einen Mitbewerber verlieren. Um diesen nicht auszuschließen, erlaube ich mir, die angeführten Anträge der Versammlung zur Genehmigung zu empfehlen.

Herr Präsident des Regierungsrathes. Ich werde Ihre Geduld nur einen Augenblick in Anspruch nehmen, um den Antrag des Herrn v. Gonzenbach etwas näher zu beleuchten. Sein Antrag geht dahin, es möchten prinzipiell alle Bedingungen weggelassen werden, welche der Zentralbahn einige Schwierigkeiten bereiten würden, und Herr v. Gonzenbach ging dabei, im Ganzen genommen, noch sehr billig zu Werke, denn ich glaube, er hätte dieses und jenes noch mitrechnen können, um das Ziel zu erreichen, das er anstrebt, d. h. die Konzession so herzustellen, daß sie so viel als der Zentralbahn hingegeben wäre. Das verstehen wir insoweit schon, daß die Zentralbahn ein großes Interesse hat, diese Linie zu übernehmen; sie hätte uns dann in der Berglinie und in der Thallinie; besser könnte sie den Kanton Bern nicht umarmen. Herr v. Gonzenbach zeigte uns, welches Interesse diese Gesellschaft am Kanton Bern habe. Ich will die Zentralbahn nicht herabsetzen, sie war die erste Gesellschaft, die auf unserm Gebiete einen Schienenweg anlegte, sie hatte mit großen Schwierigkeiten zu kämpfen; sie stand auf der Höhe des Kredites und war auf dessen Tiefe gesunken, als der Kanton Bern sie wieder emporhob durch eine Aktienbetheiligung von vier Millionen. Ich bin weit entfernt zu verkennen, daß sie Verdienste erworben hat. Auf der andern Seite muß man nicht vergessen, daß sie dem Kanton Bern schwere Mühe und großen Verdruß machte, daß sie die eingegangenen Verpflichtungen nicht alle erfüllte. Ich erinnere nur an die Linie Biel-Viel. Die Zentralbahn hatte die Verpflichtung übernommen, diese Linie zu bauen. Hat sie dieselbe erfüllt? Wenn sie diese Verbindlichkeit erfüllt hätte, ich glaube, wir hätten kaum heute noch mit der Ostwestbahn etwas zu thun. Aber die Zentralbahn hat die Verpflichtung nie erfüllt, auch diese und jene andere Verbindlichkeit geringerer Art nicht. Die Zentralbahn suchte — um ein Wort darüber zu sagen — ihre Rechte gegenüber dem Kanton Bern auf solche Weise auszudehnen, daß wir in nächster Zeit genöthigt sein werden, zu deren Wahrung Schritte zu thun. Sie wissen, daß jedes Transportreglement der Genehmigung der Regierung unterworfen ist. Die Zentralbahn entwarf ein solches, legte es der Regierung vor, und diese genehmigte es. Man glaubte, damit sei die Sache im Reinen. Wer aber mit der Nordostbahn unter der Hand einen besondern Vertrag abschließt, worin gesagt ist, dieses Transportreglement gelte nur für Waaren, die im Kanton Bern aufgeladen und abgesetzt werden, was außerhalb seiner Gränze transportirt werde, gehe ihn nichts an, es sei durchgehender Verkehr, — das war die Zentralbahn. Dafür wurden die Taren und andere Punkte geändert, und wenn man fragt, woher die Gesellschaft das Recht dazu nehme, dann heißt es: das ist durchgehender Verkehr! Wir haben noch manchen Streit mit der Zentralbahn auszufechten, aber das soll mich nicht hindern, anzuerkennen, daß sie Großes geleistet, schöne Bauten hergestellt und namentlich im Anfang eine Großartigkeit und Loyalität des Verfahrens an den Tag gelegt hat, die bestachen; später kam es anders. Die Gesellschaft glaubte, es sei der kürzeste Weg, über ihre Prätenstion durch einen Prozeß entscheiden zu lassen, von der Ansicht ausgehend, sie habe mit dem Kanton Bern schon in andern Dingen Glück gehabt, sie werde den Sieg auch jetzt davon tragen. Abgesehen davon, frage ich: ist es ein Vortheil für den Kanton, wenn die Zentralbahn die Strecke Biel-Neuenstadt übernimmt? Und da muß ich gestehen, daß mir scheint, die Entwicklung unseers Eisenbahnwesens werde dadurch sehr gehindert. Herr v. Gonzenbach fühlte das wohl; er bemerkte zwar, es werde auf den Jura keinen Einfluß haben, ob die Zentralbahn diese Linie besitze oder nicht. Das ist nicht richtig. Glauben Sie, die Zentralbahn, einmal im Besitze dieser Bahnstrecke, werde eine

Konkurrenzlinie zu Stande kommen lassen, ihr nicht alle möglichen Schwierigkeiten in den Weg legen? Und sie kann das. Das ist sehr begreiflich, daß sie nicht selbst einer Konkurrenzlinie Vorschub leisten wird; deshalb ist es für den Jura allerdings eine Hauptfrage. Nun gestehe ich offen, daß diese Konzession gar nicht so gemacht wurde, um deren Uebernahme der Zentralbahn zu erleichtern. Wir haben wirklich nicht das Interesse, ihr es leicht zu machen, daß sie die Konzession übernehme, sondern wir haben eher ein Interesse, daß sie dieselbe nicht nehme, daß diejenige Gesellschaft sie erhalte, welche die Entwicklung unseers Eisenbahnwesens am meisten fördert. Wer also dafür hält, es liege im Interesse des Landes, daß der Jura nicht abgeschnitten, die Konkurrenz nicht beseitigt, die Entwicklung des Eisenbahnwesens gefördert werde, der darf nicht so weit gehen, wie Herr v. Gonzenbach und alles aus der Konzession wegräumen, was zur Sicherung des Ziels, das er im Auge hat, fährt. Es scheint zwar sehr unverfänglich zu sein, indem man uns sagt, man solle nur die Möglichkeit der Konkurrenz der Zentralbahn offen lassen. Aber man muß sich nicht täuschen lassen. Die Ostwestbahn steht dann nicht mehr auf gleicher Linie mit der Zentralbahn, sie ist dann im Nachtheil, sie hat nicht das Vorrecht, und um die Spieße gleich zu machen, möchte ich die angefochtenen Bestimmungen nicht wieder aus der Konzession entfernen. Ich schließe also dahin, die beantragten Abänderungen sollten nicht getroffen, sondern es sollte die Konzession genehmigt werden, wie sie vorliegt. Es wurde bei der Uebereinkunft der Zentralbahn auch so gehalten. Auch damals fand man dieses und jenes nicht nach Wunsch, aber auch da hieß es: es ist ein Vertrag, den man nicht behandeln kann, wie ein Gesetz. Wir kontrahiren mit einer Gesellschaft, die Pflichten übernehmen muß und der man nicht Sachen aufdringen kann, zu denen sie sich nicht verpflichtet hat.

Stoßmar. Ich bedaure lebhaft, an den Berathungen der vorhergehenden Sitzungen nicht haben Theil nehmen zu können, aber Umstände, die nicht in meiner Macht lagen, hinderten mich, früher hieher zu kommen; ich mache deshalb meine Entschuldigung bei der Versammlung. Ich beginne damit, allen Behörden, welche sich mit diesen Eisenbahnfragen beschäftigt und sie auf ein Terrain geleitet haben, auf welchem der Jura sie annehmen kann, meinen Dank auszusprechen. Das ist in der That ein großer Schritt, um einst zur Ausführung unserer Schienenwege zu gelangen, und zwar (im Vorbeigehen sei es gesagt) ohne die Staatsfinanzen zu ruiniren. Ich sah, daß man im Laufe der Diskussion Anträge stellte, welche mit der Gesamtheit des Konzessionsentwurfs im Widerspruche wären. Diese Anträge, so weit es den Jura betrifft, sind verschiedener Art. Herr Carlin schlägt die Beseitigung des zehnjährigen Terms oder in zweiter Linie dessen Ersetzung durch eine zwanzigjährige Frist vor. Der Termin von zehn Jahren genügt uns nach meiner Ansicht, denn wenn man binnen dieses Zeitraumes nicht dazu kommt, eine jurassische Gesellschaft zu bilden, so wird man auch später nicht dazu kommen. Ich gebe mich daher mit dieser Frist von zehn Jahren zufrieden, und habe dazu noch einen andern Grund. Wenn die Termine sehr lang sind, so ist man ziemlich geneigt, die Sache zu verzögern, so daß selbst eine Frist von 5–6 Jahren genügen würde. Ich schließe also dahin, daß man bezüglich der Festsetzung einer Frist von zehn Jahren den Antrag der Regierung annehme. Was die nach Ziff. 2 desselben Antrages festzusetzende Frist betrifft, so hat sie in meinen Augen keine große Wichtigkeit. Dagegen liegt die Hauptfrage in Folgendem. Man verlangte, daß die Ostwestbahn dieselben Verpflichtungen für die Linie Biel-Viel übernehme, wie für Biel-Neuenstadt. Das wäre in der That sehr schön, und ich möchte wünschen, daß es so wäre. Aber man hat darüber mit der Ostwestbahngesellschaft nicht unterhandelt, oder wenn die Unterhandlungen sich auf diesen Punkt erstreckten, so führten sie nicht zum Zwecke. Nun kann man hier der Ostwestbahn nicht eine Bedingung auferlegen, die sie nicht angenommen hat, sonst

wäre alles, was heute gemacht wird, nichts. Es wäre der Würde des Großen Rathes nicht angemessen, eine Bedingung aufzunehmen, welche ihn verpflichten würde, auf die Uebereinkunft zurückzukommen und seine Beratungen von neuem aufzunehmen. Was mich betrifft, so wünsche ich auch etwas. Ich möchte, daß man eine für den Jura günstige Bedingung bezüglich der Linie Biel-Bern aufnehme, aber ich möchte sie als Zusatzartikel zum Dekrete aufnehmen in dem Sinne, daß gesagt werde: „Der Regierungsrath ist eingeladen, mit der Ostwestbahngesellschaft Unterhandlungen anzuknüpfen zu dem Zwecke, daß die Verpflichtungen, welche dieselbe gegenüber dem Jura für die Linie Biel-Neuenstadt eingegangen, auch auf die Linie Biel-Bern ausgedehnt werden. Für den Fall, daß diese Unterhandlungen zu einem Resultate führen, ist der Regierungsrath ermächtigt, von sich aus die entsprechenden Abänderungen der Konzession vorzunehmen.“ Sollten die Unterhandlungen zu keinem Resultate führen, so bleibt die Konzession, wie wir sie heute angenommen haben. Das ist der Antrag, welchen ich Ihnen vorzulegen die Ehre habe. Ich habe Grund zu glauben, daß die Jurassier sich mit diesem Zusatzartikel zufrieden geben werden, weil es ein Gegenstand von Unterhandlungen ist. Wir werden uns unsererseits direkt an die Ostwestbahngesellschaft wenden; nimmt sie den Vorschlag nicht an, so wird die Uebereinkunft bleiben, wie sie der Große Rath genehmigt hat.

Herr Berichterstatter. Es scheint mir, daß man im Laufe der Diskussion in mehrfacher Beziehung auf Abwege gerathen sei. Bei einzelnen Voten schien es mir ebenfalls, als ob man über eine Konzession für die Zentralbahn berathe, und ihr möglichst annehmbare Bedingungen stellen wolle, während es sich um eine Konzession für die Ostwestbahn handelt. Ferner wurden eine Menge Anträge gestellt, welche am besten beweisen, daß man sich auf Abwegen befindet. Da wo es sich um einen Vertrag handelt, ist es unthunlich, einzelne Bestimmungen desselben einseitig zu ändern. Entweder muß man den Vertrag annehmen oder verwerfen. Sind die Gründe, welche dagegen angeführt wurden, der Art, daß sie die Verwerfung hinreichend motiviren, so erkläre man den Vertrag als verworfen. Sind sie aber nicht stichhaltig, dann nehme man die Uebereinkunft an, wie sie vorliegt. Die vorgeschlagenen Modifikationen würden dazu führen, daß der Zusammenhang des Vertrages möglicher Weise gestört würde, indem die verschiedenen Anträge, welche von der einen und von der andern Seite kommen, sich widersprechen, so daß das ganze Gebäude auseinander fiel. Ich glaube also, man könne nicht auf diese Weise progrediren. Wenn diejenigen Mitglieder, welche die Anträge gestellt haben, mit dieser Auffassung nicht einig gehen und sich in einer Stellung befinden, daß sie dem Vertrage nicht beipflichten zu können glauben, so mögen sie denselben verwerfen. Auf einzelne Einwendungen übergehend, welche im Laufe der Diskussion gemacht wurden, komme ich zunächst auf das Votum des Herrn Ganguillet, welcher sagte, er glaube, die Ostwestbahngesellschaft finde nicht Geld zur Ausführung ihres Unternehmens. Das ist eine individuelle Ansicht des Herrn Ganguillet; Andere mögen eine andere Ansicht haben, und ich gehöre zu den Letztern. Herr Ganguillet begründete seinen Zweifel nicht, sondern warf denselben so hin, und es ist sehr bequem, auf diese Weise eine Bemerkung einfach hinzuwerfen, die leicht Eingang findet. Ich glaube im Gegentheil, die Ostwestbahn finde die erforderlichen Geldmittel, aus dem Grunde, den bereits Herr v. Gonzenbach anführte. Die Strecke Biel-Neuenstadt ist eine der rentabelsten Linien, deren Baukosten sich nicht so hoch belaufen, wie man darthut. Es liegen drei Befinden von Sachverständigen vor. Nach demjenigen, welches die Franco-Suisse aufnehmen ließ, würden die Baukosten $3\frac{1}{2}$, nach der Berechnung der Zentralbahngesellschaft $4\frac{1}{2}$ Millionen, und nach dem Befinden der Experten des Staates 3,600,000 Fr. betragen. Herr Ganguillet behauptete ferner, die Bedingungen der Konzession seien für den Staat so günstig gestellt, daß man annehmen müsse, mit einer Gesellschaft, die solche Bedingungen

eingehe, sei es nicht weit her. Von anderer Seite aber will man dieselben noch um vieles erschweren. Ich glaube, die Konzessionsakte habe darin ziemlich die Mitte gehalten. Das Wichtigste ist, daß die Staatshoheit in jeder Beziehung gewahrt ist. Eine finanzielle Basis bleibt der Gesellschaft immerhin. Von Seite jurassischer Mitglieder wurde der Antrag gestellt, daß die im § 32 für Einräumung des Miteigentumsrechtes an der Linie Biel-Neuenstadt zu Gunsten einer jurassischen Gesellschaft festgesetzte Frist von 10 auf 20 Jahre verlängert und das Miteigentumsrecht auch auf die Linie Biel-Bern ausgedehnt werde. In dieser Beziehung begreife ich wirklich den Jura nicht, weil unter Ziff. 3 desselben Artikels eine Bestimmung folgt, die ihm vollständige Beruhigung hätte gewähren sollen, indem es heißt: der Konzessionär übernehme überdies unter allen Umständen die Verpflichtung, sich mit sämtlichen Bahngesellschaften, welche im Kanton Bern ihren Sitz haben, über einen im kantonalen Interesse liegenden gemeinsamen Betrieb der ganzen beidseitigen Bahnnetz unter wechselseitig vortheilhaftesten Bedingungen zu verständigen, und dann folgt der Vorbehalt, daß es namentlich in dem Sinne geschehen solle, daß die Bahnzüge einer jurassischen Gesellschaft direkt und ohne Unterbrechung bis Bern und Neuenstadt, resp. Neuenburg fahren können. Damit ist dem Begehren des Jura vollständig Rechnung getragen, wenn auch das Miteigentumsrecht sich nicht auf die Linie Biel-Bern erstreckt. Ich müßte mich also allen Anträgen in dieser Richtung, sofern sie der Genehmigung der Konzession entgegen sind, auf das Entschiedenste widersetzen. Wird aber ein Zusatz in dem Sinne beantragt, daß die Konzession genehmigt, dagegen die Regierung beauftragt werde, mit der Ostwestbahngesellschaft noch über die erwähnten Punkte zu unterhandeln, so kann ich es zugeben. Ganz gleich verhält es sich mit der Einwendung gegen die in der Konzession bestimmte Frist. Im deutschen Texte ist es ganz klar ausgedrückt, indem es heißt, die zehnjährige Frist beginne „vom Tage der kantonalen Konzessionserteilung an“, also von heute an. Was die Einwendung des Herrn Töche über Abkürzung der zur Ausführung des Baues eingeräumten Frist betrifft, so gehört dieselbe zu denjenigen Punkten, bei welchen man findet, die Ostwestbahngesellschaft sei zu nachsichtig behandelt worden. Die Hauptsache ist, daß gebaut werde, ob die Frist etwas kürzer oder länger sei, darauf kommt es am Ende nicht an. Man muß der Gesellschaft Zeit lassen, ihre Vorkehrungen zu treffen. Herr Zmer erblickt im § 32 eine Ungleichheit der Behandlung der konkurrierenden Gesellschaften. In dieser Beziehung kann ich mich nur auf die vom Herrn Regierungspräsidenten bereits erteilte Antwort berufen. Für den Fall, daß die Zentralbahn die Konzession übernehmen sollte, ist darauf Rücksicht genommen; im entgegengesetzten Falle wird es nicht an uns sein, ihr gegenüber einem andern Konzessionär Rechte einzuräumen. Die Herren v. Büren und Gfeller stellten in Bezug auf einzelne Bestimmungen der Konzession Anträge, die nicht zulässig sind. Uebrigens glaube ich, die Bemerkungen, welche gemacht wurden, seien nicht von der Bedeutung, daß man deshalb die Konzession zu neuen Unterhandlungen zurückweisen soll. Bei wichtigen Gegenständen findet die Vorlage der Pläne ohnehin statt, und so wie die Regierung die Verpflichtung hat, die Interessen der Gemeinden im Allgemeinen zu wahren, so wird sie es auch hier thun, wenn in der Konzession keine spezielle Bestimmung dafür steht. Nun komme ich schließlich zum Antrage des Herrn v. Gonzenbach, welcher dahin geht, daß für den Fall, wenn die Zentralbahn die Konzession übernehme, dieser Gesellschaft gegenüber auf der Vollziehung des § 2, betreffend den Sitz der Gesellschaft, nicht bestanden werden soll. Ich begreife den Antrag des Herrn v. Gonzenbach. Er behauptet, die Bestimmungen des Gesellschaftsstatutes haben für den Staat gegenwärtig keine Bedeutung, ja man solle sich hüten, solche Bestimmungen aufzunehmen; es komme dann nach 30 Jahren, wenn die Bahnen vom Bunde angekauft werden, von selbst. Wenn man diesen Standpunkt einnimmt, so begreife ich, daß

man möglichst nachsichtig zu Werke geht. Wenn man aber will, daß die Interessen des Landes gewahrt werden, daß der Staat immer wisse, was geht, daß es den Behörden möglich sei, eine gewisse Kontrolle zu üben, dann soll man erklären: wir wollen hier den Verwaltungssitz haben. Ich gebe zu, dieser Punkt wird der Zentralbahn einige Schwierigkeit machen, indessen wird sich zeigen, ob sie dieselbe überwinden könne. Bei der Fusion der Eisenbahngesellschaften im Jahre 1856 wußte man die Schwierigkeit zu überwinden, indem der Verwaltungssitz damals hätte nach Zürich kommen sollen; und wenn später wieder eine Fusion angebahnt werden sollte, so fragt es sich, ob Bern als Verwaltungssitz mit in Frage kommen soll oder nicht. Ich möchte also vor dem Antrage des Herrn v. Gonzenbach warnen. Was den zweiten Antrag desselben Redners betrifft (bezüglich der in § 38 ausgesprochenen Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Bern-Luzern), so habe ich noch ganz die nämliche Ansicht, wie ich sie vorhin ausgesprochen habe. Streng rechtlich ist die Verpflichtung bindend für die Zentralbahn, und wenn (wie Herr Ganguillet sich ausdrückte) eine andere Gesellschaft die Verpflichtung übernehme, eine Eisenbahn durch die Gemüt zu bauen, so müßte die Zentralbahn mit der Konzession auch diese Verpflichtung übernehmen. Diese Bedeutung hat die Uebernahme gleicher Bedingungen. Wenn man so Schritt für Schritt alle Bestimmungen modifiziren wollte, von denen man annimmt, daß sie der Zentralbahn schwer fallen könnten, so hätten wir am Ende für alle Linien, die noch zu vergeben sind, gebundene Hände. Ich bin also unbedingt der Ansicht, daß die Zentralbahn, streng genommen, für die Linie Bern-Luzern haften müsse, dagegen gebe ich zu, daß, so lange eine andere Gesellschaft die Konzession für die Linie Bern-Luzern hat, eine Modifikation eintreten kann, aus andern Rücksichten jedoch als aus Gründen des strengen Rechtes. Ich gebe daher die Erheblichkeit eines Zusatzes ungefähr in dem Sinne zu, wie Herr v. Gonzenbach ihn beantragte, nämlich so, daß man über die Frage, ob der Kanton Bern das Recht habe, diesen Vorbehalt zu machen, nicht entscheide, sondern einfach sage: falls die Zentralbahn die Konzession übernimmt, ist die Regierung ermächtigt, den Vorbehalt der Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Linie Bern-Luzern gegenüber der Zentralbahn fallen zu lassen. Herr v. Gonzenbach bemerkte, wenn die Anschauungsweise der Regierung richtig wäre, so könnte man die Bedingung in der Konzession aufnehmen, daß eine Eisenbahn in den Mond gebaut würde. Herr v. Gonzenbach weiß so gut als ich, daß es im Rechte mögliche und unmögliche Bedingungen gibt, und daß die Bedingungen, deren Erfüllung an sich unmöglich ist, dahinfallen. Wenn nun eine Bedingung, deren Erfüllung an sich unmöglich ist, gegenüber der Zentralbahn aufgestellt würde, so fielen sie ganz dahin. Aber relativ unmögliche Bedingungen kommen dabei nicht in Betracht. Herr v. Gonzenbach verlangt ferner, daß der Beschluß über die Errichtung schwimmender Eisenbahnen aufgehoben werde. Das versteht sich von selbst und es kann kein Zweifel obwalten, daß, wenn man heute beschließt, die Konzession für eine Landeisenbahn von Biel nach Neuenstadt zu erteilen, der Beschluß bezüglich der schwimmenden Eisenbahnen, der übrigens in anderer Richtung seine guten Früchte getragen hat, aufgehoben ist. Da dieser Antrag überflüssig ist, so trage ich auf dessen Abweisung an. In Umfassung des Angebrachten schließe ich dahin: ich kann nur zwei Anträge geben, denjenigen des Herrn v. Gonzenbach bezüglich der Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Linie Bern-Luzern, in dem angegebenen Sinne, und denjenigen des Herrn Stockmar in dem Sinne, daß er bloß einen Zusatzbeschluss zur Konzession bilde, im Uebrigen sei die Konzession zu genehmigen. Schließlich noch folgende Bemerkung. Es wird die Einwendung gemacht, man habe seiner Zeit auch von der Zentralbahn alles Gute erwartet und sich nachher in einzelnen Punkten getäuscht, mit der Ostwestbahn werde es ebenso gehen; am Ende habe jede Gesellschaft die nämliche Tendenz. Ich

gebe zu, daß jede Gesellschaft sich zu befestigen sucht, aber der große Unterschied ist der, daß wir nun ganz andere Verträge vor uns haben als früher, daß der Staat kraft derselben viel mehr Einfluß gewinnt als bisher. Diesen Unterschied müssen wir anerkennen. Ich will nicht weiltläufiger sein und empfehle Ihnen die Konzession zur Genehmigung. Die Diskussion hat nichts zu Tage gefördert, das mich in meiner Ueberzeugung hätte wandern machen können. Ich glaube, alle Interessen des Kantons seien im vorliegenden Vertrage gewahrt.

Nachdem der Herr Präsident, welcher den Vorsitz wieder übernommen hat, die im Laufe der Diskussion gestellten Anträge verlesen und die Reihenfolge eröffnet hat, in welcher sie zur Abstimmung gebracht werden sollen, verlangt der Herr Berichterstatter, daß diejenigen Anträge, welche eine Abänderung der Konzession bezwecken, nicht in Abstimmung gebracht werden, und zwar gestützt auf das früher bei Konzessionsertheilungen, namentlich auch am 29. November 1854 bei Anlaß der Staatsbetheiligung an der Zentralbahn beobachtete Verfahren, da es sich hier nur darum handeln könne, den Vertrag in globo anzunehmen oder zu verwerfen, immerhin unter Vorbehalt der als erheblich zugegebenen Anträge der Herren v. Gonzenbach und Stockmar.

Das Präsidium fragt hierauf die Antragsteller an, ob sie auf ihren Anträgen beharren.

Carlin zieht seinen auf die Festsetzung einer Frist von 20 Jahren bezüglichen Antrag, sowie denjenigen zurück, welcher die Ausdehnung des Miteigentumsrechtes auf die Linie Biel-Bern zum Zwecke hat.

v. Büren wünscht, daß die Zusatzanträge in Abstimmung gebracht werden.

Abstimmung.

Die Abänderungsanträge aus der Abstimmung wegfällen zu lassen	Gr. Mehrheit.
Sie in Abstimmung zu bringen	Minderheit.
Für das Eintreten	169 Stimmen.
Dagegen	16 "
Für die Anträge des Regierungsrathes mit oder ohne Abänderung	Gr. Mehrheit.
Für den Antrag des Herrn Migy (Staatsbau)	21 Stimmen.
Für den zugegebenen Antrag des Herrn v. Gonzenbach (bezüglich auf den § 38)	Handmehr.
Für den nicht zugegebenen Antrag des Herrn v. Gonzenbach (betreffend den § 2)	Minderheit.
Dagegen	Mehrheit.
Für den zugegebenen Antrag des Herrn Stockmar	Handmehr.

v. Gonzenbach zieht seinen Antrag, betreffend die Aufhebung des Großrathesbeschlusses vom 27. Juni 1856 zurück auf die Erklärung des Herrn Berichterstatters, daß die Aufhebung jenes Beschlusses insolge des heute beschlossenen Votres sich von selbst verstehe.

Alle übrigen Anträge fallen dahin.

Der Herr Präsident fragt die Versammlung an, ob sie der Tagesordnung gemäß zur Behandlung des Vortrages über die Staatsbetheiligung an der Ostwestbahn übergehen, oder denselben auf morgen verschoben wolle.

Da verschiedene Anträge gestellt werden, so wird abgestimmt und mit großer Mehrheit beschlossen, heute abzubrechen und morgen fortzufahren.

Es werden noch verlesen:

1) Ein Anzug der Herren Kasser, Herrmann, Böfinger, Affolter, Schneeberger, Mühlethaler, Moser und Müller, mit dem Schlusse, es möchte die Baudirektion beauftragt werden, zu untersuchen, ob nicht als Folge des Eisenbahnbetriebes im Oberaargau die Erbauung einer neuen Straße von Herzogenbuchsee über Thörigen und Leimiswyl zur Ausmündung in die Langenthal-Huttwyl-Straße bei Kleindietwyl nothwendig geworden, allfällig Pläne und Kostenberechnungen aufzunehmen, und in möglichst kurzer Frist dem Großen Rathe Bericht zu erstatten sei.

2) Eine Zuschrift des Regierungsrathes, worin er Reminisc gibt, daß er das auf den Traktanden der gegenwärtigen Großrathsession stehende Geschäft wegen Ertheilung eines Kredites für die Brünigstraße, behufs neuer Prüfung des Traces, gegen welches Vorstellungen eingelangt, zurückgezogen habe, und in der nächsten Session wieder vorlegen werde.

Schluß der Sitzung: 1¼ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. F a s s i n d.

Vierte Sitzung.

Donnerstag den 18. November 1858.

Morgens um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Niggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Brügger, Gfeller in Bümpliz, Großmann, Herren, Karlen, J. G.; Schneider, Johann; Theurillat, Thönen und Wirth; ohne Entschuldigung: die Herren Lempen, Röhliberger, Isak; Schären, Schori, Friedrich; Schori, Johann, und Streit in Zimmerwald.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Tagesordnung:

Vortrag des Regierungsrathes, betreffend den Eisenbahnvertrag mit der Ostwestbahngesellschaft wegen Betheiligung des Staates an der Linie Bern-Luzern.

Defretsvorschlag.

Der Große Rath des Kantons Bern,

nach Einsicht des zwischen der Abordnung des Regierungsrathes, Namens desselben, und der Direktion der schweizerischen Ostwestbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages, vom 18. Oktober 1858, lautend:

Art. 1. Die schweizerische Ostwestbahngesellschaft verpflichtet sich

- a. den Bau der Linie Bern-Langnau-Luzern in der Weise in Angriff zu nehmen und zu fördern, daß die Vollendung und Inbetriebsetzung der Strecke Bern-Langnau spätestens bis 31. Mai 1861 und der Strecke Langnau-Luzern spätestens bis Ende 1862 stattfinden soll;
- b. zu diesem Ende binnen sechs Monaten nach Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages die Ausschreibung von zwei Baulosen mit wenigstens einer Gesamtlänge von fünfzehn Kilometern auf der Strecke von Bern bis Langnau zu erlassen. Die Vergebung der auf diese Weise zur Ausschreibung gelangten Baulose, so wie der Beginn

der Erarbeiten muß spätestens binnen sechs Wochen nach der Ausschreibung erfolgt sein *).

Art. 2. Der Kanton Bern verpflichtet sich seinerseits zu einer Beteiligung an dem Unternehmen der Schweizerischen Ostwestbahn im Betrage von zwei Millionen Franken mittelst Uebernahme von 4000 Stück Gesellschaftsaktien zu Fr. 500 per Stück.

Art. 3. Die Einzahlung dieses Aktienbetrages Seitens des Kantons Bern findet in zweimonatlichen Terminen und in Raten von je zehn Prozent statt. Die erste dieser Raten wird eingezahlt, sobald die Ostwestbahngesellschaft nachweist:

- 1) daß ihr für Ausführung ihres Unternehmens, mit Einschluß sämtlicher Staats- und Gemeindebeteiligungen, mindestens ein Aktienkapital von 10 Millionen Franken zu Gebote steht;
- 2) daß sie für die Erstellung der gesammten Linie zwischen Bern und Zug wenigstens zwei Millionen Franken und von diesen im Kanton Bern vierhunderttausend Franken verwendet hat.

Ueber die Hinlänglichkeit des Nachweises in Betreff der Erfüllung der unter Ziffer 1 und 2 aufgestellten Bedingungen entscheidet der Regierungsrath.

Vor der Zahlung jeder weitem Rate hat die Ostwestbahngesellschaft auf Verlangen der Regierung nachzuweisen, daß sie wenigstens den zweifachen Betrag der geleisteten Zahlungen auf die Expropriationen und den Bahnbau im Kanton Bern verwendet hat. Dem Kanton Bern ist indessen die Wahl gelassen, das Ganze oder einen größeren Theil seiner Beteiligungssumme auch vor den oben bestimmten Terminen einzuzahlen.

Für jeden eingezahlten Betrag empfängt der Kanton Bern die gleiche Summe in liberirten Aktien. Die Verzinsung der eingezahlten Beträge während der Bauzeit erfolgt, wie bei allen übrigen Aktionären, mit $4\frac{1}{2}$ % per Jahr.

Art. 4. Dem Kanton Bern wird das Recht eingeräumt, sich während des Baues und Betriebes der Bahn im Verwaltungsrathe der Ostwestbahngesellschaft durch ein Mitglied vertreten zu lassen, welches von jeder Verpflichtung zu eigener Aktienübernahme befreit ist, aber auch für seine Mithaltung von der Ostwestbahngesellschaft keinerlei Entschädigung erhält. Die Wahl dieses Mitgliedes erfolgt durch den Regierungsrath.

Art. 5. Wenn die Konzeßionäre innerhalb der festgesetzten Fristen die ihnen obliegenden Verpflichtungen nicht vollständig erfüllen, so erlöschen die ihnen konzedirten Rechte;

auf den angehörten Bericht des Regierungsrathes,

beschließt:

Art. 1.

Dem vorstehenden Vertrage mit der Direktion der Schweizerischen Ostwestbahngesellschaft, über den Bau der Eisenbahn von Bern nach Luzern, vom 18. Oktober 1858, ist unter dem Vorbehalte die Genehmigung erteilt, daß es dem Kanton Bern freistehen soll, die Einzahlung der Aktiensumme von zwei Millionen Franken, statt in baarem Geld, vermittelst Auslieferung von Zentralbahnaktien, die Aktie zu Fr. 500 berechnet, zu leisten.

*) Durch ein besonderes Schreiben hat sich die Ostwestbahngesellschaft überdies verpflichtet, ihre Hauptreparaturwerkstätte im Gebiete des Kantons Bern anzulegen.

Art. 2. Daselbst

Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt und gleichzeitig ermächtigt, bei den Bundesbehörden die erforderlichen Schritte zu thun, zum Zwecke der Verlängerung der in dem Bundesbeschlusse vom 3. und 4. August 1857 enthaltenen Frist, betreffend den Finanzausweis der Ostwestbahngesellschaft.

Gegeben in Bern, den ... (Die Unterschriften.)

Sahli, Direktor der Konsumtionen und Eisenbahnen, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Herr Präsident, meine Herren! Ich habe die Ehre, heute die Berichterstattung über die Ihnen von der Regierung vorgelegte Frage hinsichtlich der Beteiligung des Staates beim Unternehmen der Ostwestbahn zu übernehmen. Befürchten Sie nicht, daß ich in meinem Eingangsrapporte sehr weitläufig sein werde; ich werde mich möglichst kurz fassen, schon deswegen, weil Ihnen der Bericht des Regierungsrathes frühzeitig ausgetheilt wurde und Sie sich darin über manches orientiren konnten, das ich hier füglich übergehen kann. Ferner halte ich dafür; es sei passender, allfällige Einwendungen zu gewärtigen, bevor die Berichterstattung sich darüber verbreitet. Ich beschränke mich also darauf, Ihnen eine kurze Uebersicht der Sachlage zu geben. Wie Ihnen bekannt, handelte es sich im Anfang, als in der Schweiz die Erbauung von Eisenbahnen zur Sprache kam, darum, mittelst einer Linie vom Bodensee nach Genf den Osten des Landes mit dem Westen und mittelst einer andern Linie von Luzern nach Basel das Innere der Schweiz mit dem Norden zu verbinden. Dieses Einliniensystem genügte indessen nicht und man kam bald zu der Ansicht, daß zwei Linien von Osten nach Westen führen sollen. Es wurde dieß zuerst in der östlichen Schweiz klar, und sobald sich diese Auffassung geltend machte, begann dort der Kampf. Ich will Ihnen nicht die Schwierigkeiten und Mühseligkeiten schildern, mit welchen die Unternehmer von Eisenbahnen im Osten zu kämpfen hatten. Die Bahnen sind erstellt, und wir können uns ihrer freuen. Im Westen des Landes entwickelte sich bald der gleiche Kampf. Sie erinnern sich, wie man anfänglich behauptete, die Ausführung der Dronbahn sei in technischer Beziehung unmöglich; wie man von beweglicher Molasse u. dgl. sprach, aus welcher das Terrain angeblich bestehe; wie man sagte, auch der Betrieb der Linie sei technisch unmöglich. Wir wissen, welcher Scharfsinn entwickelt wurde, um die Ausführung dieser Bahn zu hindern, wie man damals, in ganz gleicher Weise, wie heute gegen die Ostwestbahn, die Rentabilität der Dronbahn zu beitreten suchte, indem man behauptete, sie werde nicht nur nicht rentiren, sondern den Aktionären sogar einen Verlust zuziehen. Troßdem kam die Dronlinie zu Stande, und das sämtliche Geschüz, das gegen sie aufgezplant worden, schwieg. Untersuchte man, woher die Angriffe kamen, so sah man, daß sie von den verschiedenen Eisenbahngesellschaften herrührten, die sich mit der neuen Konkurrentin nicht in den Verkehr theilen wollten. Es ist nun erwiesen, daß die Erstellung der Dronlinie technisch möglich ist; man nimmt an, ihr Betrieb sei nicht schwierig, und selbst rivalisirende Gesellschaften gingen so weit, dieser verlästerten Bahn ihren Arm zu reichen. Freilich ging die angebahnte Fusion später aus anderen Gründen wieder verloren. Man sieht daraus, daß das Unternehmen diese Verlästörung nicht verdiente. Wenn im Osten und Westen dieser Kampf war, so ist es natürlich, daß er sich auch im Zentrum des Landes geltend machen mußte; und er hat sich in reichlichem Maße geltend gemacht. Zunächst sagte man; die Ostwestbahngesellschaft will nicht bauen, sie will nur in den Besitz der Konzeßion gelangen, um sie dann zu verkaufen; mit anderen Worten; sie will einer andern Gesellschaft bange machen, um selbst einen Profit daraus zu ziehen. Das wurde seiner Zeit behauptet und sogar im Großrathssaale wiederholt. Diese erste Befürchtung hat sich nicht

bestätigt. Die Ostwestbahngesellschaft dachte nicht daran, ihre Konzession abzutreten, sondern sie wollte im Ernste bauen. Ferner bestreitet man die Rentabilität dieser Bahn und setzte man den Kampf bis heute fort, indem man Alle, die dieses Unternehmen unterstützten, als Schwindler bezeichnete. Man warf dem Kanton Zug, welcher sich mit einer Aktienzeichnung von Fr. 480,000 beihelligte, Schwindel vor; denselben Vorwurf machte man der Gemeinde Kaperswyl, weil sie Fr. 200,000 zeichnete, und Luzern, das sich ebenfalls beihelligt will. Derselbe Vorwurf wird nur dem Kanton Bern gemacht, da es sich hier um eine Staatsbeihelligung handelt. Man sollte Angesichts dieser Thatsache, daß die Regierungen der Kantone, durch welche die fragliche Linie geht, sich am Unternehmen beihelligt, schweigen. Wenn man die Art und Weise, wie der Kampf seit langer Zeit geführt wird, betrachtet, so bedurfte es einer festen Ueberzeugung, um auszuharren, und wäre diese nicht vorhanden gewesen, ich glaube, die Ostwestbahn wäre längst zu Grabe getragen, und nur die Ueberzeugung, daß man am Ende sich über die Ausföhrung des Unternehmens freuen werde, könnte bewirken, daß wir heute noch diese Frage zu behandeln haben. Zwar hörte ich oft die Einwendung machen: wir sind damit einverstanden, daß diese Linie gebaut werde, wir sehen die Vortheile ein, die sie dem Lande bringen wird, aber warum jetzt pressiren? Ueberlasse man es der Zeit! Das wäre schön und gut, wenn es eben ginge, aber damit ist die Sache nicht gemacht. Die Eisenbahnen müssen in einem gewissen Zusammenhange zu einander stehen, die eine Linie muß die andere unterstützen. Nun kennen Sie das Bestreben sämmtlicher Eisenbahngesellschaften, sich zu fusioniren. Die Nordostbahn und die Zentralbahn hatten bereits in Paris eine Fusion geschlossen, obgleich sie nachher nicht in's Leben trat. Auch mit der Drongesellschaft wurde darüber unterhandelt, ebenso mit der Union suisse. Wenn die Vereinigung einmal zu Stande gekommen sein wird, so ist es natürlich, daß eine zwischen den betreffenden Linien liegende Bahn nicht mehr zu Stande kommen kann. Die Union suisse und die Dronlinie warten gewissermaßen auf die Ausföhrung dieses Unternehmens, und es muß uns daran gelegen sein, eine selbstständige Eisenbahn neben der Thallinie zu besitzen. Man sagt, die Linie der Ostwestbahn sei nicht rentabel, und das führt mich zu einer kurzen Untersuchung der Rentabilitätsverhältnisse. Erwarten Sie nicht, daß ich die Bahn in einem zu glänzenden Lichte darstelle. Ich würde ganz gegen den Bericht des Regierungsrathes verstoßen und glaube, es wäre der Sache selbst nicht gar förderlich. Indessen halte ich dafür, dieser Bericht sei sehr gemäßigt zu Werke gegangen. Was vorerst die Baukosten betrifft, so mußten wir uns zunächst an die Berechnungen der Ingenieure halten. Die Regierung konnte sich nicht selbst an Ort und Stelle begeben, um sich ein Urtheil darüber zu bilden, was die Erstellung der fraglichen Linie kosten werde. Die Ingenieure schlugen die Baukosten im Ganzen auf Fr. 23,812,900 an. Bevor jedoch die Regierung diese Berechnung als richtig annahm, untersuchte sie das Verhältniß zu andern Bahnen, um sich eine Ueberzeugung zu bilden. Nun fand man, daß der Vorschlag der Zentralbahn höher gehe als derjenige der Ostwestbahn; man untersuchte die wirklichen Baukosten und fand, daß die Berechnungen der Ostwestbahn auch gegenüber der Erfahrung in den richtigen Grenzen bleiben; daraus schöpften wir die Ueberzeugung von der Richtigkeit des Vorschlages. Dessenungeachtet ging die Regierung noch weiter und schlug eine Summe von Fr. 2,187,100 hinzu, so daß die Baukosten im Ganzen auf Fr. 26 Millionen zu stehen kämen. Bei der Berechnung des Personenverkehrs wurde mit der größten Gewissenhaftigkeit zu Werke gegangen. Die Regierung wandte sich zu diesem Zwecke an die Postverwaltung und ließ eine Tabelle ausfertigen, auf welcher die Frequenz der Postreisenden namentlich auch mit Rücksicht auf den Lokalverkehr berechnet ist. Es stellte sich heraus, daß die durchschnittliche Fahrtafe von Bern-Luzern-Zürich Fr. 19. 75 für die Person

betragt. Dividirt man den gesammten jährlichen Durchschnittsertrag von Fr. 202,462. 10 durch diese Summe, so ergibt sich eine durchschnittliche jährliche Frequenz für die ganze Route von 10,254 Personen. Es ist Erfahrungsthatsache, daß der Verkehr der Reisenden sich infolge Erstellung der Eisenbahn um das Zwölfwache vermehrt. Selbst in einer gegen die Rentabilitätsberechnung der Ostwestbahn gerichteten Schrift wird diese Thatsache als richtig angenommen und beigelegt, daß für später noch eine weitere Vermehrung der Personenfrequenz um 15% angenommen werden dürfe. Daraus ergibt sich aus dem Reisendenverkehr eine Bruttoeinnahme von Fr. 1,064,647, wobei allerdings das Gepäck der Reisenden inbegriffen ist. Was den Waarenverkehr betrifft, so glaube ich, die aufgestellte Berechnung sei so bescheiden und zurückhaltend, daß nicht begründete Einwürfe dagegen gemacht werden können; sie ist im gedruckten Bericht enthalten. Das Ergebnis war, daß sich im Ganzen ein Reinertrag von 3.4% des Anlagekapitals herausstellte. Dabei ist auf die spätere Vermehrung des Verkehrs, die nach andern Erfahrungen eintritt, keine Rücksicht genommen. Nun hat aber die Regierung nicht nur auf die Rentabilität der Bahn Rücksicht genommen, sondern ferner gefragt: welche Vortheile bringt dieselbe den betreffenden Landesgegenden? Und darin liegt der Schwerpunkt des Ganzen. Wenn die Linie von Bern durch das Emmenthal und Entlibuch nicht zu Stande kommt, so ist es meine feste Ueberzeugung, daß Bern in vielfacher Beziehung abgeschnitten wird. Der Verkehr zwischen Osten und Westen wird auf die Thallinie geleitet, es wird den betreffenden Gesellschaften nicht einfallen, denselben der Dronbahn zuzuwenden. Viele Reisende, die sich in Luzern aufhielten, werden sagen, wenn eine Eisenbahn direkt nach Bern führen würde, so kämen sie hieher, aber über Diten sei es ihnen zu weit. Abgesehen davon, wird auch den einzelnen Landesheilen bedeutender Nutzen aus der Eisenbahn erwachsen. Hier kommt vorerst, neben der Stadt Bern, das Emmenthal in Betracht. Es wäre indessen ein großer Irrthum, wenn man annehmen würde, die Eisenbahn komme einzig dem Emmenthal zu gut. Alle Gegenden, die mit dem Emmenthal, mit Luzern im Verkehr stehen, haben ihren Vortheil dabei. Es kann ihnen nicht gleichgültig sein, ob sie den Umweg über Diten machen müssen, oder direkt nach Luzern gelangen können. Das Seeland hat zum großen Theil daselbe Interesse, denn es wird leichter mit Luzern und der innern Schweiz verkehren können; wenn die in Frage stehenden Linien ausgeführt werden. Die Linie nach Luzern wird überhaupt, namentlich nach Ihrem gestrigen Beschlusse, noch eine größere Bedeutung erlangen, sie wird einen großen Transitverkehr von Frankreich nach Italien leiten. Auch die Linie von Thun nach Basel wird stark frequentirt werden; Bern wird dadurch zu einem Knotenpunkte verschiedener Linien, während es im entgegengesetzten Falle von der Thallinie überflügelt wird. Die Vertreter des Kantons sind im Nationalrathe für die Dronlinie wie ein Mann eingestanden. Es war ein großer Kampf um diese Linie, und Bern hat sich durch seine Theilnahme eine bedeutende Feindschaft auf den Hals gezogen. Die Dronlinie wird aber nur dann ihre Bedeutung erhalten, wenn sie bis in's Innere der Schweiz fortgesetzt wird. Geschieht dies nicht, so hat sie für den Kanton Bern nicht den Nutzen, welchen sie gewähren soll. Das möge vorläufig genügen, um zu zeigen, welche Bedeutung das Ganze hat, daß es keineswegs nur eine Lokalbahn für das Emmenthal ist. Auch wäre es ein Irrthum, wenn man glauben würde, die Gegenden, durch welche die Zentralbahn geht, würden dadurch verlieren. Die Konkurrenz wird ihre wohlthätige Wirkung haben. Wenn man die vielfeitigen Klagen berücksichtigt, wenn man weiß, wie in den Transportreglementen einzelne Bestimmungen übergangen werden, so wird das Publikum aus der eintretenden Konkurrenz nur Vortheil ziehen. Hat auch das Emmenthal vorzugweise einen Vortheil dabei, so glaube ich, wir sollen uns auf den Standpunkt stellen: wir sind Vertreter des ganzen Kantons und wollen mithelfen, weil

es dem Ganzen von Nutzen ist. Von diesem Gesichtspunkte aus hat die Regierung mit der Ostwestbahngesellschaft einen Vertrag abgeschlossen. Es wurde gestern bemerkt, daß es noch keine reiche, nur noch eine junge Gesellschaft sei. Ich mache aber aufmerksam, daß jede Gesellschaft im Anfange schwach war und daß keine Bahn aus eigenen Mitteln zu Stande kam. In dieser Beziehung ist es interessant, die Verhandlungen des Großen Rathes von 1854 nachzulesen, als es sich um die Staatsbetheiligung bei der Zentralbahn handelte. Man sagte damals, nicht die 4 Millionen, um welche es sich handelte, machen die Sache aus, sondern das Vertrauen, welches die Gesellschaft durch diese Staatsbetheiligung erhalte. Herr v. Gonzenbach sprach sich damals folgendermaßen aus: „Man sagte zu Luzern: wir bauen nicht, wenn Ihr Euch nicht mit zwei Millionen dabei theiligt. Die Betheiligung wurde beschlossen, und was war die Folge? Daß die Aktien von 410 auf 450 Fr. stiegen. Jetzt sagt man zum Kanton Bern: wir bauen auf Euerem Gebiete nicht, wenn Ihr nicht einen Beitrag von 4 Millionen leistet. Was wird die Folge dieser Betheiligung sein? Daß die Aktien bis zu Pari steigen, so daß man neue Emissionen veranstalten kann.“ Sie sehen, daß man damals die Bedeutung der Staatsbetheiligung eingesehen hat. Sie sehen ferner aus dem Ihnen mitgetheilten Berichte, daß andere Kantone viel größere Opfer brachten, um die ihnen entsprechenden Eisenbahnen zu erhalten, als der Kanton Bern bisher. Nun fragt es sich aber: wie groß soll die Betheiligung an der Ostwestbahn sein? In dieser Beziehung wird auf verschiedene Weise gerechnet. Die Betheiligung bei der Zentralbahn war eine zufällige. Man rechnete nicht: so viele Kilometres beträgt die Bahnlänge, also geben wir so viel Belasch; sondern man fragte: wie viel habt Ihr ungefähr nötig? Ungefähr den gleichen Maßstab soll man nun bei der Ostwestbahn anwenden. Daher schlägt die Regierung Ihnen eine Staatsbetheiligung von zwei Millionen vor. Untersuchen wir, welche Ausdehnung die Bauten der Zentralbahn haben, und zu welchen die Ostwestbahn sich verpflichtete. Die Zentralbahn verpflichtete sich durch den Vertrag von 1854 einzig zum Bau der Linien Murgenthal-Bern und Biel-Grenchen mit einer Gesamtlänge von ungefähr 14½ Stunden; die Ostwestbahn dagegen übernimmt den Bau der Linie von Bern nach Luzern mit einer Gesamtlänge von ungefähr 17½ Stunden; freilich fallen davon nur etwa 8 Stunden auf bernisches Gebiet, aber die Gesellschaft hat die Verpflichtung, bis nach Luzern zu bauen. Das Verhältnis der Bahnlänge kann übrigens nicht allein maßgebend sein für die Staatsbetheiligung. Ich könnte mir den Fall denken, wo, gestützt auf die geographische Lage eines Kantons, dieser in die Lage kommen könnte, für ein Stück Eisenbahn von einer halben Stunde vier Millionen zu geben, wenn es sich fragen würde, ob die Bahn diese oder jene Richtung erhalten solle. Also kann dieser Maßstab der Berechnung der Staatsbetheiligung nach Kilometern nicht maßgebend sein, obschon man dadurch für die Ostwestbahn zu größeren Resultaten käme, als hier beantragt wird. Es wird Ihnen eine Staatsbetheiligung von 2 Millionen vorgeschlagen, während der Staat sich bei der Zentralbahn mit 4 Millionen theilte. Allerdings hieß es damals, von dieser Summe übernehmen die zunächst theiligten Gemeinden die Hälfte, so daß dem Staate noch 2 Millionen übrig blieben. Nun bot sich die Frage: will der Kanton Bern auch hier denselben Modus einschlagen und die Staatsbetheiligung von der Betheiligung der Gemeinden abhängig machen? Man verneinte die Frage und zwar gerade im Interesse einer gleichen Behandlung beider Gesellschaften. Formell schien die Gleichheit hergestellt, wenn man sagen würde: bei der Betheiligung am Zentralbahnunternehmen haben die Gemeinden die Hälfte übernommen, also sollen sie auch hier die Hälfte übernehmen. In der Wirklichkeit aber wäre das eine durchaus ungleiche Behandlung. Es ist Ihnen bekannt, daß an der Zentralbahn eine Reihe Gemeinden liegen, die ein großes Korporationsvermögen besitzen, während dieß

in den Gegenden, durch welche sich die Ostwestbahn hinzieht, nicht in dem Maße der Fall ist. Deshalb war man der Ansicht, es könne hier nicht ganz der nämliche Maßstab gegenüber den Gemeinden angewandt werden. Deshalb faßte man die Betheiligung in ihrer Gesamtheit auf und sagte: bei der Zentralbahn betrug dieselbe 4 Millionen, hier beträgt sie 2 Millionen, und dazu kommt die Summe, welche die theiligten Gemeinden gezeichnet haben. Dadurch kommen wir zu einer Summe, die nicht so hoch wird, wie bei der Zentralbahn, und wenn man alle Verhältnisse in's Auge faßt, so wird man finden, daß das Gleichgewicht hergestellt ist, daß man nicht den Vorwurf machen kann, die Ostwestbahn sei gegenüber der Zentralbahn bevorthelt. Es fragt sich nun, wie weit diese Betheiligung für den Staat führe, und da erlauben Sie mir eine ganz kurze Uebersicht zu geben, eine Reproduktion dessen, was im Bericht enthalten ist. Aus der Rentabilitätsberechnung ergibt es sich, daß als Minimum des Ertrags 3,4 % angenommen werden dürfen. Nun ist es richtig, daß ein Theil des Baukapitals in Obligationen aufgenommen werden muß; man schlug diese Summe auf 10 Millionen an. Berechnet man den Zinsfuß dafür auf 5 %, so bleibt auf das Aktienkapital von 16 Millionen noch Fr. 388,203 zu vertheilen, was einem Ertrage von 2,42 % gleich kommt. (Es hat sich in der Berechnung ein Fehler eingeschlichen, der aber am Resultate durchaus nichts ändert.) Angenommen also, es würden diese 2 Millionen dem Staate nur zu etwa 2½ % verzinst, so würde er eine Einbuße von ungefähr 1½ % erleiden, welche gegenüber einem Zinsfusse von 4 % einem Ausfalle von Fr. 31,600, gegenüber einem solchen von 4½ % einem Ausfalle von Fr. 41,600 gleich käme. Auf diese Einbuße muß der Staat sich gefaßt machen. Nun glaube ich aber, daß, abgesehen von den Vortheilen, welche die Eisenbahn direkt den betreffenden Landesgegenden bietet, abgesehen von dem Nutzen, den sie im Allgemeinen gewährt, sie auch indirekte Vortheile in anderer Richtung darbietet. Der Werth von Grund und Boden wird im Emmenthal vermehrt. Es ist nicht zu bezweifeln, daß neue Industriezweige sich eröffnen und den Nationalreichtum vermehren werden; daß der Straßenunterhalt künftig weniger kostet, und daß später auf den Salzfuhrten ein verhältnismäßig gleicher Gewinn gemacht wird, wie bei der Zentralbahn, namentlich wenn wieder ein Vertrag mit den württembergischen Salinen geschlossen werden sollte. Wenn auch der Staat ein Opfer bringen muß, so glaube ich, es sei hier wohl der Mühe werth. Es wurde bereits hervorgehoben, wie in Folge Erbauung der Eisenbahn Landwirtschaft und Industrie gewinnen werden, und wenn man behauptet, das müsse sich von selbst geben, so bestreite ich dieß. Sie setzen ja selbst alljährlich im Budget eine Summe zu diesem Zwecke aus. Hier ist der beste Anlaß geboten, denselben zu fördern. Bezüglich der Landwirtschaft ist zu bemerken, daß sie nur dann zur Blüthe gelangt, wenn sie mit der Industrie Hand in Hand geht. Es ist nicht zu verkennen, daß wir einem strengen Winter entgegenzugehen scheinen, und daß es im Interesse der Bevölkerung liegt, derselben Arbeit zu verschaffen. Eine Ausgabe von einigen hunderttausend Franken für öffentliche Arbeiten von Seite des Staates erscheint wie ein Tropfen in's Meer, während durch die Ausführung von Arbeiten in dem Umfange, wie es bei Eisenbahnbauten der Fall ist, eine wohltätige Wirkung im Allgemeinen verspürt wird. Angenommen also, der Staat werde im Anfange der Eröffnung der Bahn jährlich Fr. 31,600 einbüßen, wobei aber bemerkt werden muß, daß nach meiner Ueberzeugung diese Summe als Maximum der Einbuße zu betrachten ist, so wurde bei dieser Berechnung keine Rücksicht darauf genommen, daß der Ostwestbahn auch die Linien Biel-Bern und Biel-Neuenstadt konzessirt werden, und das haben Sie gestern erkannt, so daß diese Rentabilitätsberechnung als zu gering angeschlagen erscheint. Welche Aussichten hatte man, als es sich um die Staatsbetheiligung bei der Zentralbahn handelte? Damals lag gar keine Rentabilitätsberechnung vor, man sagte Ihnen nur,

die eidgenössischen Experten hätten die Ertragsfähigkeit der schweizerischen Eisenbahnen so und so berechnet; Sie konnten die Berechnung nicht selbst untersuchen. Der Ertrag der Zentralbahn wurde damals ohne die Strecken Bern-Lausen und Bern-Thun auf 3,07 % und mit diesen Strecken auf 2,91 % berechnet, während unsere Rentabilitätsberechnung als Minimum einen Ertrag von 3,4 % für die Ostwestbahn in Aussicht stellt. Damals wurde der jährliche Verlust, den der Staat mutmaßlich erleiden werde, im Minimum auf Fr. 40,000, im Maximum auf Fr. 80,000 berechnet, im Durchschnitte nahm man an, er werde ungefähr Fr. 63,000 betragen. Dabei war nicht von der Besteuerung der Obligationen die Rede. Mithin glaube ich, die Aussichten, welche hier vorliegen, seien jedenfalls beruhigender als damals, und wenn man sich damals zur Betheiligung entschließen konnte, so sei dies hier um so mehr der Fall. Ich hörte den Einwurf machen: wenn die Staatsbetheiligung in Zentralbahnaktien geleistet werde, die gegenwärtig nur einen Kurs von 475 Fr. haben, so werde die Ostwestbahn, welche die Aktien zum Nennwerthe annehmen müsse, schlechte Geschäfte machen. In dieser Beziehung bemerke ich nur Folgendes: Es wird keine Eisenbahn geben, der dies nicht einmal widerfuhr. Auch der Zentralbahn widerfuhr dies, indem sie eine bedeutende Anzahl Aktien dem Auslande zu 460 Fr. überließ; ebenso machte die Westbahn eine Einbuße von 20 %, so daß bei diesen Operationen 6 Millionen eigentlich verloren gingen. Im Berichte des Regierungsrathes ist nachgewiesen, daß die Ostwestbahn unter den obwaltenden Umständen gar nicht ein so schlechtes Geschäft mache, wie man behauptet, indem ihr durch die Abtretung von Aktien auf eine bereits im Betriebe befindliche Bahn die Mittel an die Hand gegeben werden, sich das erforderliche Geld zu verschaffen; andererseits macht auch der Staat kein schlechtes Geschäft, wenn er Aktien, die jetzt nur Fr. 475 gelten, zu Fr. 500 anbringen kann. Ein großer Vortheil liegt darin, daß dem Lande durch diese Einzahlungsart das Geld nicht entzogen wird, während dies der Fall sein würde, wenn der Staat seine Einzahlungen auf dem Wege des Anleiheens machen müßte, selbst wenn das Anleihen im Auslande negotirt würde. So viel in Bezug auf das Maß der Betheiligung und deren Tragweite. Was die Bedingungen betrifft, unter welchen die Staatsbetheiligung stattfinden soll, so will ich auch diese kurz durchgehen. Als Bedingung der ersten Einzahlung setzt der Vertrag fest, die Ostwestbahngesellschaft müsse nachgewiesen haben, daß ihr für die Ausführung ihres Unternehmens, mit Einschluß der Staats- und Gemeindebetheiligung, mindestens ein Kapital von 10 Millionen Franken zu Gebote stehe, daß sie für die Erstellung der ganzen Linie zwischen Bern und Zug wenigstens 2 Millionen Franken und von diesen im Kanton Bern 400,000 Fr. verwendet habe. Hat die Gesellschaft diesen Nachweis geleistet, dann bezahlt der Staat die erste Rate von Fr. 200,000. Vor jeder weiteren Einzahlung hat die Gesellschaft auf Verlangen der Regierung nachzuweisen, daß sie wenigstens den zweifachen Betrag der bereits geleisteten Zahlungen auf die Expropriationen und den Bahnbau im Kanton Bern verwendet habe, so daß in dem Augenblicke, wo der Staat seine 2 Millionen eingezahlt hat, die Summe, welche auf den Bahnbau in unserm Gebiete verwendet sein wird, sich, ohne die Gemeindebetheiligung, annähernd wenigstens auf 4 Millionen Franken belaufen, und damit zunächst jedenfalls die auf Fr. 4,032,000 veranschlagte Linie Bern-Langnau gesichert sein wird. Das scheint mir sehr annehmbar. Aber infolge der angeführten Bedingungen ist nicht nur die Linie Bern-Langnau als gesichert zu betrachten, sondern die ganze Linie von Bern nach Zug, deren Kosten auf Fr. 16,272,900 veranschlagt sind. Wenn nun, bevor der Staat seine Einzahlungen beginnt, ein Aktienkapital von 10 Millionen gezeichnet sein muß, so bleiben noch Fr. 6,272,900 zu decken, eine Summe, die unzweifelhaft mit Leichtigkeit durch Obligationen aufzubringen ist. Nun käme noch die Fortsetzung der Linie von Zug nach Zürich in Frage, deren Kosten auf Fr. 7,540,000

Tagblatt des Großen Rathes 1858.

berechnet sind. (Es liegen hiefür zwei Kostenanschläge vor, von denen die Regierung auch hier den höhern als Grundlage annahm.) Wenn nun die Gesellschaft die Hälfte dieser Summe an Aktien und die Hälfte an Obligationen darauf verwendet, so kämen wir im Ganzen auf ein Obligationenkapital von 10 Millionen, das gegenüber der Gesamtsumme gar nicht unverhältnißmäßig ist. Ich will im Vorbeigehen nur bemerken, daß die Garantien, welche uns zur Zeit, als es sich um die Staatsbetheiligung bei der Zentralbahn handelte, dargeboten wurden, nicht größer waren, als diejenigen, welche uns die Ostwestbahn gegenwärtig bietet. Das Baukapital der Zentralbahn betrug 48 Millionen, ihr Aktienkapital, mit Einschluß der Staatsbetheiligung von Bern und Luzern, 21 Millionen; 4 Millionen hatte sie bereits verwendet, aber auch ein Anleihen von 4 Millionen aufgenommen; das Uebrige mußte also aufgebracht werden. Das Baukapital der Ostwestbahn beträgt 26 Millionen, die Realisirung der Staatsbetheiligung verlangt das Vorhandensein eines Aktienvermögens von 10 Millionen. Das Verhältniß ist also dieses: zur Zeit der Staatsbetheiligung hatte die Zentralbahn ungefähr $\frac{1}{12}$, die Ostwestbahn dagegen $\frac{1}{10}$ ihres Baukapitals gesichert. Das sind Garantien, die man nicht als ungenügend bezeichnen kann. Dabei sichert uns die Ostwestbahngesellschaft gewisse Vortheile zu, die wir von der Zentralbahngesellschaft nicht erhalten haben. Einer derselben besteht darin, daß der Regierung für die Linie Bern-Luzern eine Vertretung eingeräumt wurde, die noch weiter geht, als die in der Konzession enthaltene, indem die Regierung nicht nur das Vorschlagsrecht hat, sondern ihr auch die Wahl des betreffenden Mitgliedes in den Verwaltungsrath zusteht. Ein anderer Vortheil besteht darin, daß sich die Ostwestbahngesellschaft verpflichtet hat, ihre Hauptreparaturwerkstätte im Gebiete des Kantons Bern anzulegen. Es ist diese Verpflichtung nicht gering anzuschlagen, wenn man in Betracht zieht, welche Ausdehnung die Werkstätte der Zentralbahn in Olten erlangt hat; sie wurde zu einer mechanischen Lehrstätte, die von jungen Leuten aus allen Ländern besucht ist. Weiter will ich die Vergleichung zwischen dem vorliegenden Vertrage und demjenigen von 1854 nicht fortführen, nur noch einen Punkt möchte ich berühren. Man sagt, es werde durch die Bewilligung dieser Staatsbetheiligung einer gewissen Begehrlichkeit von anderer Seite gerufen, und ein gefährliches Prinzip für die Zukunft aufgestellt; würde es bei der Ostwestbahn sein Bemenden haben, so wäre man einig. Wenn man so raisonniren will, so ist das Präjudiz schon im Jahre 1854 gegeben worden, aber ich glaube, man müsse dies der Zukunft überlassen. Ich anerkenne nicht, daß aus dem heutigen Beschlusse eine rechtliche Pflicht für den Staat entstehe, die ihn für die Zukunft binden könnte; dagegen gebe ich unbedingt zu, daß die Verhältnisse später sich so gestalten können, daß der Staat für den Jura auch etwas thun muß. In dieser Beziehung möchte ich gar nicht zurückhalten. Ich erinnere Sie übrigens noch an einen andern Vorgang. Die Zentralbahn erhielt im Jahre 1854 vom Staate 4 Millionen, vor zwei Jahren erklärte sie uns, sie hätte noch eine Staatsbetheiligung nöthig und ersuchte uns, dies in ernste Erwägung zu ziehen. Wir erklärten damals, wir seien nicht ungeneigt, darauf einzugehen, aber wir stellten gewisse Bedingungen. Damals war man im Regierungsrathe ziemlich einig, der damalige Finanzdirektor war entschieden für eine nochmalige Betheiligung des Staates und fügte dem von mir darüber abgefaßten Schreiben selbst noch einige Zeilen bei. Die Verhältnisse änderten sich, die nachträgliche Betheiligung unterblieb, aber damals war man dazu geneigt; stelle man sich daher heute nicht auf einen so einseitigen Standpunkt. Gegenüber dem Einwurfe, als setzten die an der Ostwestbahn liegenden Gemeinden auf deren Erbauung keinen Werth, mache ich auf die Thatsache aufmerksam, daß einzelne emmenthalische Gemeinden bereits eine ansehnliche Zahl Aktien gezeichnet haben. So übernimmt Eggihyl 55, Langnau 500, Lauwerswyl eventuell 55 (wenn nämlich der Stationshof an eine gewisse Stelle zu stehen kommt, sonst 20), Röhendach 20,

Rüderswyl 15, Schangnau 15, Signau (durch Privaten) 120, Trub 70, Trubschachen 10 Stück. Wenn eine solche Beteilig-
 lung sich kund gibt, so kann man sagen, die Bahn hat dort
 einen Boden. Ich empfehle Ihnen also die Anträge des Re-
 gierungsrathes und erlaube mir zum Schlusse nur noch, auf ein
 Botum zu verweisen, das bei Anlaß der Staatsbetheiligung
 im Jahre 1854 hier abgegeben wurde. Es ist das Botum des
 Herrn Regierungsrath Blösch, welcher den Satz verfocht,
 man müsse nicht nur das Gefühl walten lassen, sondern auch
 den Verstand zu Rathe ziehen. „Wenn wir (sagte Herr Blösch)
 den Verstand fragen: welches sind die bleibenden Folgen der
 Eisenbahnen und wie verhalten sie sich zu den vorübergehenden
 Nachtheilen? dann soll man auch den Gang der Vorsehung
 anerkennen, die nach meiner Ansicht nie ein nothwendiges
 Uebel schafft. Wer bringt uns die Eisenbahnen? Die Zen-
 tralbahn, die Westbahngesellschaft? Nein, die Vorsehung, und
 mit dem einzigen Worte, daß sie es ist, will ich mich nicht
 widerlegen.“

Lehmann, J. U., als Berichterstatter der Staatswirth-
 schaftskommission. Wer beim Rückblicke über die letzten drei
 Jahrzehnte die kolossalen Fortschritte in's Auge faßt, welche
 der Eisenbahnbau sowohl auf unserm Kontinente als jenseits
 des Meeres gemacht hat, wird erstaunen über die großen Di-
 mensionen, welche der Verkehr infolge dessen angenommen,
 und anerkennen müssen, daß durch die verbesserten Verkehrs-
 mittel eine große Umgestaltung der Lebensverhältnisse eingetre-
 ten ist. Wer hätte zur Zeit, als das erste Konzessionsbegehren
 in den eidgenössischen Räten zur Sprache kam, geglaubt, daß
 nach wenigen Jahren ein so schönes Netz sich über die Schweiz
 verbreiten würde, ein Netz, das gegenwärtig zum Theil aus-
 geführt, zum Theil noch im Bau begriffen ist? Es liegt darin
 ein schlagender Beweis der Zeitgemäßheit und des Bedürf-
 nisses der Eisenbahnen, ein Beweis, daß in hohem Grade
 die volkswirtschaftlichen Interessen durch die Eisenbahnen be-
 dingt sind. Wenn daher die Staatswirtschaftskommission be-
 rufen ist, einen Antrag der Regierung auf Beteiligung des
 Staates bei der Ostwestbahn zu untersuchen, so hatte sie, An-
 gesichts dieser Verhältnisse sich zu fragen: sind hier nur die
 Interessen des Fiskus vorwiegend, oder inwiefern sind gleich-
 zeitig auch die volkswirtschaftlichen Interessen in's Auge zu
 fassen? Die Kommission hat die letztere Frage mit Ja beant-
 wortet und ich habe die Ehre, Ihnen darüber Bericht zu er-
 statten. Ich unterzog mich diesem Auftrage nur ungerne, weil
 jedes andere Mitglied der Kommission eher im Falle gewesen
 wäre, über die vorliegende Angelegenheit gründlich und mit
 Sachkenntnis zu rapportiren. Deshalb bitte ich Sie um Nach-
 sicht. Bevor ich zur Erörterung der Rentabilitätsfrage über-
 gehe, soll ich bezüglich des Standpunktes, welchen die Kom-
 mission eingenommen, einige Bemerkungen machen, und komme
 zunächst zu der volkswirtschaftlichen Seite der Frage. Die
 Frage über die Nützlichkeit der Eisenbahnen überhaupt ist un-
 zweifelhaft bereits entschieden; sie wurde in der Presse viel-
 seitig erörtert und auch im Schooße der hohen Versammlung
 mehrmals besprochen. Es ist anerkannt, daß die Eisenbahnen
 nur verbesserte Straßen sind, daß infolge deren Erstellung die
 geistige Entwicklung des Volkes und die materielle Wohlfahrt
 desselben in hohem Grade gefördert wird. Wenn wir einen
 Blick auf die alten Straßen werfen und sie mit den Eisen-
 bahnen vergleichen, so entnehmen wir daraus, wie außer-
 ordentlich die Verkehrsverhältnisse sich geändert haben, und wir
 müssen uns fragen, was aus uns geworden wäre, wenn wir
 bei den alten Verkehrsmitteln hätten stehen bleiben wollen.
 Dank dem gefunden Sinne des Volkes, das auf die Erstel-
 lung besserer Verkehrswege bedacht war, und daß der Kanton
 sich bis dahin von diesem gefunden Sinne leiten ließ. Wenn
 es sich nun um die Erstellung von Eisenbahnen im Kanton
 handelt, so hat der Staat dabei nicht ganz den gleichen Stand-
 punkt einzunehmen, wie eine Privatgesellschaft. Diese hat
 lediglich die Rentabilität der Bahn im Auge, der Staat hin-

gegen hat nicht nur den momentanen Nutzen zu berücksichtigen,
 welchen das Unternehmen gewähren kann, sondern er soll einen
 Blick in die Zukunft werfen und fragen, inwiefern durch das-
 selbe mit Erfolg die Volkswohlfahrt gefördert werden könne,
 so daß selbst eine momentane Einbuße dadurch aufgewogen
 würde. Deshalb liegt es wohl in der Aufgabe des Staates,
 bei der Behandlung von Eisenbahnfragen namentlich darauf
 Bedacht zu nehmen, daß ein gewisses System befolgt werde.
 Wir sollen aus den Erfahrungen, die wir im Straßenbaue ge-
 macht, die Lehre ziehen, daß wir nicht zweck- und planlos
 bauen, sondern vor Allem auf die Erstellung von Stamm-
 linien Rücksicht nehmen, um den Verkehr nach Außen in jeder
 Beziehung zu sichern, und erst wenn dies geschehen, wird von
 Erstellung allfälliger Seitenlinien die Rede sein können. Es
 wurde Ihnen vom Herrn Berichterstatter des Regierungsrathes
 bereits gezeigt, wie sehr die heutige Auffassung gegenüber den
 ursprünglichen Eisenbahnprojekten in der Schweiz schon geän-
 dert hat, indem es sich damals nur um die Erstellung einer
 Linie von Westen nach Osten und einer solchen von Norden
 nach Süden handelte. Nun liegt die Erbauung zweier durch-
 gehenden Linien von Osten nach Westen im Entwürfe; die
 eine von Lausanne über Olten, Zürich, Romanshorn, die
 andere über Freiburg, Bern, Luzern, von da nach Zug und
 Zürich. Von Luzern führt die Wasserstrasse nach dem Gott-
 hard, von Zug aus soll eine Linie nach Rapperswyl zur di-
 rekten Verbindung mit der östlichen Schweiz erstellt werden.
 Die Konzession, welche der Große Rath gestern erteilt hat,
 bezieht sich auf diese zwei großen Linien. Die Strecke Biel-
 Neuenstadt bildet den eigentlichen Schlüssel zur Jurabahn, und
 es wurde deshalb ein Vorbehalt zu Gunsten derselben aufge-
 nommen. Was die Bedeutung der Ostwestbahn betrifft, welche
 heute in Frage liegt, so erlaube ich mir, der Versammlung
 die Vortheile darzustellen, die nach dem Erachten der Staats-
 wirtschaftskommission für den Kanton Bern aus dieser Linie
 erwachsen. Vorerst ist es wichtig, daß der Kanton nicht bloß
 eine durchgehende Linie habe, sondern daß zwei Linien dem
 Verkehre überhaupt eine größere Ausdehnung geben. Sodann
 kommt die Hauptstadt infolge dessen an eine der Stamm-
 linien zu stehen, und ist von dieser Konkurrenz ein wohlthätiger Ein-
 fluß auf die Zukunft zu erwarten. Es ist aber ganz beson-
 ders von der größten Wichtigkeit, daß Bern der Verwal-
 tungssitz einer Eisenbahn sei, wenn die künftige Stellung des
 Kantons gewahrt werden soll. Speziell ist die Erstellung der
 fraglichen Linie eine große Wohlthat für die Ortschaften,
 welche an der Linie liegen, für die Ausfuhr ihrer Erzeugnisse
 u. s. w. Wir haben im Oberaargau diese Erfahrung bereits
 gemacht, diese Erfahrung ist viel größer und wichtiger, als
 wir uns bei der Konzessionsberathung dachten. Für das Em-
 menthal und den Amtsbereich Konolfingen ist es wichtig mit
 Rücksicht auf die Einführung von Industrie. Bekanntlich sind
 jene Gegenden im Verhältnis zur Ertragsfähigkeit des Bodens
 ziemlich stark bevölkert. Früher blühte dort die Leinwand-
 industrie, die aber im Laufe der Zeit durch die englische Kon-
 kurrenz fast verdrängt wurde. Es ist eine thätige und solide
 Bevölkerung, welcher der Staat rechtzeitig die Mittel an die
 Hand geben soll, ihre Arbeitskräfte besser zu verwerthen. Es
 ist die Aufgabe des Staates, lieber auf diese Weise für die
 materielle Entwicklung des Landes zu sorgen, als durch Unter-
 stützung der Auswanderung und Verwendung großer Sum-
 men für das Armenwesen. Das ist eine bessere Richtung, um
 die Arbeitskräfte des Landes produktiv zu erhalten. Man
 sprach jahrelang von der Einführung neuer Industriezweige,
 ein Gedanke, der zwar infolge der gesegneten Ernte der letzten
 Jahre etwas in den Hintergrund trat, aber dennoch seine
 große Bedeutung hat. Eine erfreuliche Opferbereitschaft
 gab sich im Emmenthale für die Einführung der Uhrenindustrie
 kund, die dort allerdings Fuß fassen kann, indessen wird es von
 großem Nutzen für diese Landesgegend sein, wenn sie in di-
 rekter Verbindung mit Ortschaften steht, wo diese Industrie
 heimisch ist. Gleich verhält es sich mit anderen Zweigen, die

man einführen könnte. Es ist also die heutige Frage auch in Hinsicht auf die Hebung der Wohlfahrt der betreffenden Landestheile sehr wichtig. Ferner kommt die Waldkultur und deren Ertrag dabei in Betracht. Das Emmenthal hat bekanntlich nicht eine leichte Ausfuhr des Holzes. Wer denkt nicht daran, wenn einmal die Eisenbahn durchgehend errichtet wäre, daß dann der Produzent dem Konsumenten viel näher gerückt würde, daß das Holz, statt auf dem Wasser oder auf der Achs, durch die Eisenbahn schneller fortgebracht werden könnte, was die Einnahme der Produzenten in bedeutendem Maße steigern würde. Sodann kommt ein Umstand in Frage, den bereits auch der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes hervorhob. Wir haben im Oberaargau die Erfahrung gemacht, daß die Eisenbahnbauten einen bedeutenden Geldzufluß in die betreffenden Gegenden bringen, daß der Verdienst unter der Bevölkerung in hohem Grade zunimmt. Das Geld, welches da verbaut wird, ist keineswegs verloren, es bleibt großentheils im Lande und kommt in Umlauf. Wenn man von der Nützlichkeit einer Eisenbahn überzeugt ist, und zur Frage übergeht, inwiefern der Staat sich dabei betheiligen soll, so kommt man zum Schlusse: wenn die Erstellung der Bahn von großem Nutzen für das Land ist und man bei längerem Zuwarten Gefahr läuft, von anderer Seite überflügelt zu werden, so soll der Staat handbieten. Hier begegnen wir einem ersten Einwurfe: der Staat gehe in Betracht der großen Folgen, die eine solche Betheiligung haben könne, jedenfalls weit und werde sich eine große Schuldenlast auf den Hals ziehen. Diese Frage hätte geeigneter im Jahre 1854 prinzipiell zur Sprache gebracht werden sollen. Aber so wenig als man in den 30er Jahren die Erstellung der ersten großen Heerstraße aus Furcht vor den Folgen unterließ, so wenig läge es nach meinem Dafürhalten in der Stellung des Großen Rathes, ein Unternehmen, so große Vortheile es auch bieten möchte, deshalb nicht zu begünstigen, weil man sich vor spätern ähnlichen Betheiligungen fürchtet. So darf der Staat seine Stellung nicht auffassen. Er ist dafür da, die Volksinteressen in jeder Beziehung im Auge zu behalten und die Nationalwohlfahrt nach seinen Kräften zu fördern. Der Staat darf nicht bloß die Stellung eines Renier einnehmen, um einen möglichst großen Ertrag aus seinen Mitteln zu ziehen, wie der Kapitalist, sondern er ist im Gegentheil dafür da, diejenigen Mittel anzuwenden, welche die Entwicklung des Landes am besten zu fördern geeignet sind. Von diesem Standpunkte aus that der Große Rath im Jahre 1854 nach dem Erachten der Staatswirtschaftskommission wohl daran, der Zentralbahn jene Unterstützung zu bewilligen. Wir gingen zwar etwas ungünstige Bedingungen ein, aber es ist eine große Wohlthat für den Kanton, daß die fragliche Linie erstellt worden ist, und es darf nicht in der Steuung des Staates sein, eine Gesellschaft zu drücken, nachdem sie bereits eine Linie erstellt hat. Ebensovienig liegt es in seiner Stellung, auf Unkosten des Landeswobles eine Gesellschaft vorzugsweise zu begünstigen. Die Interessen des Landes zu wahren, ist seine Aufgabe, und von diesem Standpunkte aus fragte sich die Staatswirtschaftskommission; inwiefern eine Staatsbetheiligung gerechtfertigt sei. Die von anderer Seite erhobenen Bedenken, als würde der Staat sich dadurch in eine große Schuldenlast stürzen, theilt die Kommission nicht. Wir hatten Bedenken, als es sich um eine Staatsbetheiligung bei der Zentralbahn handelte, die Gesellschaft war damals in schwieriger Lage, dennoch machte man die Erfahrung, daß die Einnahmen der Bahn von Jahr zu Jahr stiegen. An der Hand der Erfahrung wird der Große Rath auch die vorliegende Frage untersuchen. Man sagt aber, wenn der Staat sich hier mit 2 Millionen betheilige, so kommen später ähnliche Begehren aus dem Jura und vielleicht noch von anderer Seite. Wenn es richtig ist, daß in nächster Zukunft die Eisenbahnaktien rentiren müssen, so ist anzunehmen, daß die Kapitalien, welche der Staat in Eisenbahnen anlegt, nicht als verloren zu betrachten sind, sondern als eine Gelbandwendung, die zum Nutzen und Frommen des Volkes

gemacht wurde. Wenn wir nun heute eine Betheiligung des Staates bei der Ostwestbahn dekretiren, so kann man nicht daraus folgern, der Große Rath müsse später geradezu auf andere Begehren, welche einlangen möchten, eintreten. Er soll, wie heute, sich fragen, inwiefern er eine Pflicht habe, darauf einzugehen, und seine Beschlüsse je nach Umständen und Verhältnissen fassen. Findet der Große Rath, daß eine nähere Verbindung des Jura mit dem alten Kantone sehr wünschenswerth sei, so wird er die Sache in ernste Erwägung ziehen; er wird aber auch, wenn die Betheiligung des Staates zur Sprache kommen sollte, die Interessen des Landes ermessen, die Kräfte des Staates wohl untersuchen und nach seiner Ueberzeugung entscheiden. Dieser gesunde Sinn hat bis dahin das bernische Volk geleitet. Ich gehe über zur Erörterung der Rentabilitätsfrage der Ostwestbahn. Ich gestehe offen, daß ich persönlich, nach den Berichten, welche von verschiedenen Seiten darüber veröffentlicht wurden, vorerst dem Gedanken Raum gab, die Rentabilität dieses Unternehmens werde gar nicht eine glänzende sein. Es gereicht mir nun zum Vergnügen, Ihnen Namens der Staatswirtschaftskommission hier einen bessern Bericht zu erstatten. Es liegt mir und der Kommission sehr daran, daß man dießfalls wohl untersuche, was man für halten müsse und für wahr halten könne. Die Volksinteressen scheinen mir übrigens so maßgebend zu sein, daß, wenn auch die Rentabilität des in Frage stehenden Unternehmens nicht so groß wäre, gleichwohl eine Staatsbetheiligung unter Umständen am Plage sein würde. Natürlich ist eine vorläufige Rentabilitätsberechnung stets etwas problematisches. Man kann nicht mit Sicherheit aus Verhältnissen, die man unmöglich zum voraus genau kennt, Schlüsse ziehen. Es fragt sich vor Allem, wie hoch sich die Baukosten belaufen. Darüber muß man Techniker zu Rathe ziehen. Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes gab Ihnen bereits Aufschluß darüber. Die Staatswirtschaftskommission fand ihrerseits, daß, wenn die Baukosten der Zentralbahn in Wirklichkeit durchschnittlich Fr. 155,000 per Kilometer betragen, man wohl die Summe von Fr. 182,840 per Kilometer für die Ostwestbahn als hinreichend betrachten dürfe. In der That, wenn man das Tracé der Linie Bern-Luzern-Zug in's Auge faßt, und damit die großartigen Schwierigkeiten vergleicht, welche die Zentralbahn zu überwinden hatte, so wird der Voranschlag der Ostwestbahn wohl genügen. Indessen ist es Sache der Fachmänner, diesen Punkt im Speziellen zu erörtern. Was die mutmaßlichen Einnahmen betrifft, so kann die Staatswirtschaftskommission dem Großen Rathe mit Befriedigung erklären, daß sie die im Berichte des Regierungsrathes enthaltene Berechnung wirklich mäßig gehalten findet. Es wird sich dabei um den Zufluß am Verkehr handeln, welchen diese Bahnlinie haben soll. Da haben wir neben dem Transitverkehre von Osten nach Westen denjenigen über den Gotthard. Man wird zwar einwenden, der Transit habe auf das Wohl des Volkes keinen großen Einfluß, da die Waaren durchgehen; aber wenn man von der Rentabilität einer Eisenbahn spricht, so kommt der Transit in Frage bezüglich des Ertrages der Bahn. Sodann haben wir den Lokalverkehr der an der Bahn liegenden Ortschaften. An der Zentralbahn wurde dieser Verkehr weit bedeutender, als man zum voraus erwartete hatte. Auch bei der Ostwestbahn wird diese Erscheinung wahrscheinlich eintreten. Sie erhält einen bedeutenden Zufluß an Personen- und Waarenverkehr vom Westen und von Biel her. Bedenkt man, daß die Linie über Bern nach Luzern kürzer ist als diejenige über Olten, so ist dieß ein mächtiger Faktor, welcher der Ostwestbahn einen großen Zufluß verschaffen wird. Ferner kommt der Verkehr zwischen Bern und Zürich in Frage; hier ist die Differenz der Distanzen nicht so bedeutend. Dazu kommt noch, daß fremde Touristen die Ostwestbahn häufig benutzen werden, wenn sie das Oberland besuchen. Wenn man diese Verhältnisse in's Auge faßt, so kann man doch nicht behaupten, daß diese Linie keinen Zufluß an Verkehr erhalten werde. Was den Personenverkehr speziell betrifft, so hat man dabei namentlich den

früheren Verkehr, die momentanen Verhältnisse und die mathematische Zunahme für die Zukunft in's Auge zu fassen. In dieser Beziehung hat der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes der Staatswirtschaftskommission die bestimmte Erklärung abgegeben, er habe sich bei der Berechnung der Personenfrequenz, wie sie im Berichte des Regierungsrathes enthalten ist, auf eine eidgenössische Posttabelle gestützt, und dann im Hinblick auf die bisherigen Erfahrungen eine Vermehrung des Verkehrs um das Zwölffache angenommen. Diese Vermehrung wird in einer von Basel aus veröffentlichten gegnerischen Broschüre anerkannt, und die Staatswirtschaftskommission nimmt daher keinen Anstand, die Voraussetzung für die Zukunft als richtig anzunehmen. Die Berechnung des Waarentransportes ist allerdings schwieriger als diejenige des Personenverkehrs, indem vieles von der Gestaltung der Verhältnisse abhängt, und man nicht eine so bestimmte Norm dafür aufstellen kann. Indessen hat die Kommission die einzelnen Posten ein wenig untersucht, und so weit man ein Urtheil in der Sache hat, die im gedruckten Berichte enthaltenen Ansätze nicht übertrieben gefunden. Ich habe namentlich in Betreff des Holzverkehrs die Ueberzeugung, daß später eine viel größere Menge Holz auf der fraglichen Linie speidirt wird als bisher; ebenso verhält es sich mit dem Transport von Käse, obschon nicht alle Handlungshäuser, die in diesem Zweige Geschäfte machen, im Falle sind, dieselbe Linie zu benutzen. Der Reinertrag des Personenverkehrs wird auf Fr. 532,323, derjenige des Waarenverkehrs auf Fr. 355,880 berechnet, was im Ganzen eine Summe von Fr. 888,203 ergibt. Zieht man davon die Verzinsung von 10 Millionen Obligationen zu 5 % ab, so bleiben auf das Aktienkapital von 16 Millionen noch Fr. 388,203, oder in Prozenten ausgedrückt 2,42 %, was eine Einbuße von 1½ % zur Folge hätte. Diese Berechnung ist freilich so wenig sicher, als ein Sterblicher überhaupt eine sichere Berechnung für die Zukunft machen kann. Aber wenn die Aktien auch momentan nicht den erwarteten Ertrag abwerfen sollten, so ist nicht gesagt, daß mit der Zunahme des Verkehrs mit der Zeit nicht eine schöne Rente erhältlich sei, so daß davon nicht die Rede sein kann, als wären die 2 Millionen verloren. Der Fiskus hat aber auch direkt seinen Nutzen an der Erstellung der Ostwestbahn; er besitzt in den Aemtern Konolfingen und Signau 6–700 Jucharten freie Staatswaldungen. Wenn nun mit der Erleichterung der Ausfuhr die Holzpreise steigen, so ist es natürlich, daß auch die Staatswaldungen einen größeren Ertrag abwerfen, wodurch dem Staate eine große Mehreinnahme erwächst, welche nebst der Ersparniß an Ausgaben auf der Salzfuhr, nebst der größeren Steuereinnahme infolge der Hebung des Nationalreichthums, nebst dem Vortheil in Erleichterung des Militärtransportes, und der Verminderung der Armenlast einen Grund mehr zur Empfehlung der Staatsbetheiligung liefert. Ich komme zu den Garantien, welche uns von der Ostwestbahngesellschaft geboten werden. Ich habe bereits gezeigt, daß der Staat hier nicht einfach die Stellung eines Rentier einnehmen dürfe, der fragt: habe ich hinreichende Sicherheit und einen großen Ertrag? sondern die Behörde wird die Vortheile, welche auseinanderzusetzen ich die Ehre hatte, in's Auge fassen, und nach Mitgabe der Umstände handeln, wie die Interessen des Landes es gebieten. Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes hat Ihnen die Garantien aufgezählt, an welche die Einzahlungen des Staates geknüpft sind. Da es dem Staate frei steht, dieselben in barem Gelde oder in Zentralbahnaktien zu leisten, so würde er gegenüber dem jetzigen Kurse der letztern von 470 Fr. einen Gewinn von 120,000 Fr. machen. (Der Redner wiederholt nun im Wesentlichen die bereits vom Herrn Berichterstatter des Regierungsrathes angeführten und im Vertrage mit der Ostwestbahngesellschaft enthaltenen Garantien.) Die Erfüllung dieser Bedingungen hat zur Folge, daß, wenn der Staat seine 2 Millionen eingezahlt hat, die Linie Bern–Langnau ausgeführt sein wird. Es kann also nicht davon die Rede sein, daß das Geld ohne Garantie hingegeben werde, sondern es

sind sichernde Bestimmungen da, welche für die Leistungen des Staates als genügend betrachtet werden können. Während der Bauzeit hat der Staat keinen Verlust zu gefährden, weil die von ihm übernommenen Aktien, wie diejenigen der übrigen Aktionäre unterdessen mit 4½ % verzinst werden müssen. Ich resümirte mich dahin: es ergibt sich aus dem Gesagten, daß die in Frage stehende Eisenbahn für den Kanton Bern ein Bedürfnis ist, daß der Staat ein großes Interesse hat, deren baldige Erstellung zu fördern, daß der Nutzen, welcher dem Staate daraus erwächst, sehr bedeutend ist gegenüber einem allfälligen Nachtheile, welcher momentan eintreten kann, daß das Opfer, welches derselbe bringt, durchaus in keinem Verhältnisse steht zu den großen Opfern, welche für den Straßenbau in der letzten Zeit gebracht wurden. Ich erinnere Sie an die Engesträße, an die Bielerseestraße und andere große Unternehmungen. Damals hatte man nicht so große Bedenken, wie heute. Von großer Bedeutung ist die Lage des Kantons und der Hauptstadt im schweizerischen Eisenbahnnetz. Statt daß Bern ursprünglich nur mit einer Zweigbahn sich hätte begnügen sollen, befindet es sich nun in der Mitte eines Bahnnetzes. Der Kanton erhält den Verwaltungssitz einer Hauptbahn, und das ist ein sehr wichtiger Punkt. Die Staatsbetheiligung bei der Ostwestbahn erscheint dann auch gerechtfertigt gegenüber der Betheiligung an der Zentralbahn. Wir erinnern uns an die großen Kämpfe um die Dronlinie. Ich hörte sie schon von einer Seite, die ich als kompetent betrachte, als eine Stammlinie für den Kanton Bern bezeichnen. Sie wurde mit großer Energie erkämpft, ihre Fortsetzung fordert nun die Erstellung der Bahn nach Luzern. Die Garantien, welche die Gesellschaft bietet, sind der Art, daß wir auf den Vorschlag der Regierung eingehen können. Es ist eine neue Zeit für Bern angebrochen, wir haben in den letzten Tagen die erste Lokomotive hier einziehen sehen, wir haben uns auf die Ankunft dieses Sohnes der Zeit gefreut. Sorgen wir dafür, daß wir die Vortheile für die Zukunft in der Hand behalten. Ein großer nationaler Gedanke durchdringt uns, lassen wir uns nicht durch kleinliche Rücksichten ängstlich machen. Wenn wir vor Allem Berner sind und das Interesse des ganzen Landes im Auge haben, so wird der Kanton blühen, sein Wohlstand wird wachsen, und er wird die Stellung einnehmen, welche ihm gebührt. Der Antrag der Staatswirtschaftskommission geht daher mit Ueberzeugung auf Genehmigung des Vorschlages der Regierung.

Der Herr Präsident fragt nach dem Reglemente die Mitglieder der Staatswirtschaftskommission an, ob sie dem Vortrage des Herrn Berichterstatters etwas beizufügen haben.

Blösch. Der Große Rath hat mir die Ehre erwiesen, mich in die Staatswirtschaftskommission zu wählen. Ohne diesen Umstand würde ich vielleicht heute hier das Wort gar nicht ergriffen haben. Durch diese Wahl aber legte die Behörde mir die Pflicht auf, an der Vorberathung Theil zu nehmen und die Ansicht, welche ich in der Kommission äußerte, hier zu vertreten. Ich halte es sogar für ein Gebot der Schicklichkeit, daß diejenigen Mitglieder, welche in einer Kommission abweichende Ansichten verfolgten, hier ihre Ansicht geltend machen. Bei der ganzen Debatte wird es gut sein, zwei Fragen auseinander zu halten: die Ostwestbahn als Unternehmen überhaupt, und die Frage der Staatsbetheiligung. Nach den beiden Vorträgen, welche die Versammlung angehört hat, sollte man glauben, es handle sich um die Konzession an die Ostwestbahn. Das ist nicht die Frage. Die Konzession ist längst erteilt. Ich erinnere mich gar nicht, daß sie hier sehr angefochten worden wäre. Ich werde auch heute die Frage, ob die Ostwestbahn konzessirt sei oder nicht, ob man wohl oder übel daran gethan habe, nicht berühren. Ich fühle mich nicht im Mindesten berufen, ein Wort dagegen zu sagen, das als feindselig betrachtet werden könnte. Aber ich bitte dann auch bezüglich der andern Frage, die Voraussetzung gelten

zu lasten, daß man bei unbefangener Auffassung des Ostwestbahnuunternehmens doch die Betheiligung des Staates nicht für gut halten kann. In der Staatswirtschaftskommission wurde die Frage während zwei ziemlich langen Sitzungen, von denen jede 5-6 Stunden dauerte, wieder zerlegt in einen formellen und materiellen Theil. Ich spreche zunächst nur über den formellen Theil und werde die Ehre haben, in dieser Beziehung Anträge zu stellen. Es wird jeder von Ihnen die Frage schon untersucht haben: in welcher Form muß die Staatsbetheiligung beschlossen werden? Welches sind die nach bestehenden Gesetzen und in der Verfassung vorgeschriebenen Bedingungen? In dieser Beziehung waren die Ansichten in der Staatswirtschaftskommission abweichend. Nach der einen Ansicht glaube man, es sei erstens nöthig, daß der Große Rath bei Eiden einberufen werde, zweitens sei zu einem gültigen Beschlusse die absolute Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes erforderlich, also gegenwärtig die Zustimmung von 113 Mitgliedern. Auf der andern Seite theilte man diese Ansicht nicht, und es ist die Mehrheit der Kommission, welche sie nicht theilte. Sie hält die Zusammenberufung des Großen Rathes bei Eiden nicht für nöthig, dennoch hat sie stattgefunden. Andererseits glaube die Mehrheit der Kommission, für das Prinzip der Staatsbetheiligung sei die absolute Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes nicht erforderlich. Wohl aber waren alle Mitglieder darin einverstanden, daß für das zweite Dekret, wonach der Regierungsrath ermächtigt werden soll, den beteiligten Gemeinden mittels eines Anleihsens bei der Aktienübernahme Vorschüsse zu leisten, beide Bedingungen erforderlich seien: die Zusammenberufung bei Eiden und die absolute Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes. Das ist die Sachlage in formeller Beziehung. Wir haben zwei Dekrete (gegenwärtig handelt es sich vor der Hand nur um eines), deren innern Zusammenhang Niemand bestreiten wird. Bei dem einen ist die Kommission einstimmig, daß in Bezug auf die eventuelle Autorisation des Regierungsrathes zu einem Anleihen erstens die Zusammenberufung des Großen Rathes bei Eiden, zweitens die absolute Mehrheit der Mitglieder erforderlich sei. Bezüglich des andern Dekretes, welches gegenwärtig in Frage steht, glaubten zwei Mitglieder der Kommission, die gleichen Bedingungen seien erforderlich. Die Mehrheit entschied anders, und ich muß als eines der betreffenden Mitglieder diese Ansicht hier reproduzieren. Ich will nicht untersuchen, warum die Regierung für gut findet, die ganze Frage in zwei Dekrete zu spalten. Der Herr Finanzdirektor gab in der Staatswirtschaftskommission Auskunft darüber, ich will sie gelten lassen, und spreche durchaus keinen Tadel aus. Er gab die Auskunft, es sei rein zufällig, daß zwei Dekrete vorliegen. Ursprünglich sei nur das erste Dekret, dasjenige über die Staatsbetheiligung in Frage gekommen, erst im Laufe der Berathung sei der Gedanke angeregt worden, daß eine Mitbewilligung der interessirten Gemeinden in einem billigen Maße stattfinden müsse. Wenn ich die Thatsache unbedingt gelten lasse, so wird man ebenfowenig bestreiten können, daß im Jahre 1854, als es sich um eine Staatsbetheiligung an der Centralbahn handelte, beide Fragen in einem Dekrete vereinigt wurden. Damals verpflichtete der Staat sich nicht, eine einzige Aktie zu nehmen, ohne im nämlichen Anhemzuge auszusprechen: unter der Voraussetzung der Betheiligung der betreffenden Gemeinden. Ich frage nun: ist es nicht eine Rücksicht der Schicklichkeit (ich bitte, den Ausdruck nicht übel zu nehmen), besonders wenn man so großen Werth darauf setzt, das Prinzip gleicher Behandlung in Anspruch zu nehmen, auch hier die gleiche Form zu befolgen und, wie man damals die beiden Fragen nicht trennte, sie auch heute in ein Dekret zusammenzufassen? Allein ich will die Rücksicht der Schicklichkeit bei Seite lassen und eine andere hervorheben, die bei den Mitgliedern, welche nicht meiner Ansicht sind, vielleicht etwas mehr Gewicht hat, nämlich: ist es nicht klug, beide Fragen in ein Dekret zu vereinigen? Wenn Sie nach meiner Ansicht verfahren, so wäre die praktische Folge keine große, es

wäre nur eine Operation der Kanzlei, beide Dekrete zu verschmelzen. Aber ganz anders ist es, wenn nach der Ansicht der Mehrheit der Staatswirtschaftskommission verfahren wird, wenn Sie heute für das eine der Dekrete, dasjenige, welches den Staat mit einer Schuldpflicht von 2 Millionen Franken belastet, die gewöhnliche Mehrheit der Anwesenden als genügend betrachten, dagegen für das andere, welches die Mitbetheiligung der Gemeinden betrifft, die Zustimmung von 113 Mitgliedern fordern. Die natürliche Konsequenz ist die Möglichkeit, daß das erste Dekret angenommen, das zweite verworfen werden kann; daß Sie die absolute Mehrheit der Anwesenden für den Beschluß haben, den Staat mit einer Schuld von 2 Millionen zu belasten, aber nicht die absolute Mehrheit sämtlicher Mitglieder für die Autorisation der Regierung, den beteiligten Gemeinden mittels eines Anleihsens Vorschüsse zu machen. Ich frage nun: ist es klug vom Standpunkte des Staates, vom Standpunkte der Eisenbahngesellschaft und von demjenigen der beteiligten Gemeinden, zu gewärtigen, daß wir die nöthige Stimmenzahl haben, um den Staat mit 2 Millionen zu belasten, aber nicht dafür, daß die Regierung den Gemeinden Vorschüsse machen dürfe? Will die Mehrheit des Großen Rathes dieses gewärtigen, so mag sie es thun, ich für meinen Theil werde auch zum verschmolzenen Dekrete nicht stimmen, aber Andere brauchen sich nicht nach mir zu richten. Aber wenn Sie die Vorschläge der Regierung annehmen, so nehmen Sie dieselben in gleicher Behandlung an, wie im Jahre 1854, damit nicht das erste Dekret angenommen, das zweite verworfen sei. Die erste Rücksicht, welche für dieses Verfahren spricht, ist also diejenige der Schicklichkeit, die zweite diejenige der Klugheit, die dritte und wichtigste ist diejenige des positiven Rechtes. Allerdings, wenn für die Behandlung beider Dekrete die gleiche Form beobachtet würde, dann fielen jedes Motiv einer Trennung dahin. Die ersten zwei Rücksichten bei Seite lassend, komme ich auf diejenige des Rechtes, von der Ansicht ausgehend, daß auch zur Annahme des gegenwärtig in Behandlung liegenden Dekretes die Zusammenberufung des Großen Rathes bei Eiden und die absolute Mehrheit der Mitglieder erforderlich sei. Was sagt die Verfassung? Sie enthält an der Spitze des § 27 den Grundsatz, daß gewisse Fragen vom Großen Rathe entschieden werden müssen und nicht einer andern Behörde übertragen werden dürfen. Darüber streiten wir nicht. Dann folgen einzelne Vorschriften und u. A. unter Ziff. III., lit. b die Bestimmung: „Die Entscheidung über die Verminderung des Kapitalvermögens des Staates.“ Unmittelbar darauf folgt die spezielle Bestimmung: „Zur Gültigkeit einer solchen Entscheidung ist die Zustimmung der Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes erforderlich. Die Mitglieder sind dazu bei Eiden einzuberufen.“ Angenommen, dieser Paragraph finde im vorliegenden Falle seine Anwendung, wie man es beim zweiten Dekrete annimmt, so wäre zur Gültigkeit des Beschlusses die doppelte Bedingung erforderlich: Einberufung bei Eiden und die Zustimmung der absoluten Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes. Man sagt, die angeführte Verfassungsbestimmung beziehe sich auf eine Verminderung des Kapitalvermögens des Staates, man anerkenne aber nicht, daß in der Betheiligung an der Ostwestbahn mit 2 Millionen eine solche liege. Ich habe in der Staatswirtschaftskommission zugegeben, und gebe auch hier zu: wenn auch meine Ansicht richtig ist, diese Betheiligung sei ein schlechtes Placement, so halte ich mich auf den heutigen Tag nicht für berechtigt, den Begriff einer Verminderung des Kapitalvermögens des Staates geltend zu machen, weil es sich vorläufig um eine Schuldschrift handelt, abgesehen von deren Ertrag. Der Grund liegt in den Verhältnissen selbst. Wenn wir außer dem Artikel der Staatsverfassung keine andere Vorschrift hätten, so könnte ich mit diesem Paragraphen allein meine Ansicht nicht begründen, weil ich trotz der schlimmen Meinung, die ich von dem in Frage stehenden Placement habe, dasselbe gegenwärtig nicht als eine Verminderung des Kapitalvermögens des Staates bezeichnen darf. Aber der Große Rath

hat am 8. August 1849 ein Gesetz über die Verwaltung und Gewährleistung des Staatsvermögens erlassen, dessen § 23 mehrere Bestimmungen enthält. Er lautet, wie folgt: „Das zinstragende Vermögen, welches auf den 1. Herbstmonat 1846 vorhanden war, soll dem Staate in seinem Gesamtwerte erhalten werden. Kein Bestandtheil dieses Vermögens darf in den Verbrauch der laufenden Verwaltung, auch nicht in der Form eines Vorschusses übergeben, ohne einen nach § 27 III. b der Staatsverfassung gefassten Beschluß des Großen Rathes.“ Hier ruft also ein spezielles Gesetz, welches die Gewährleistung des Staatsvermögens zum Zwecke hat, dem § 27 III. b der Verfassung. Dann folgt am Schlusse folgende Vorschrift: „Anleihen des Staates, welche nicht im gleichen Rechnungsjahre aus den laufenden Einnahmen zurückbezahlt werden, sind gleich einem Verbrauch von zinstragendem Vermögen zu behandeln.“ Also zunächst spricht der Große Rath kategorisch aus, daß überall, wo es sich um eine Verminderung des Staatsvermögens handelt, der § 27 III. b der Staatsverfassung Regel mache. Er geht aber noch weiter und schreibt vor, daß Anleihen des Staates, welche nicht im gleichen Rechnungsjahre aus den laufenden Einnahmen zurückbezahlt werden, gleich zu behandeln seien, wie ein Verbrauch von zinstragendem Vermögen, daß sie also ebenfalls dieser Form unterworfen seien, welche der § 27 der Verfassung unter III. b vorschreibt: Einberufung des Großen Rathes bei Eiden und Zustimmung der absoluten Mehrheit sämmtlicher Mitglieder. In der Staatswirthschaftskommission machte man die Einwendung, welche ich selbst releviren will, das vierte Alinea des § 23 des Gesetzes vom 8. August 1849 sei hier nicht anwendbar, weil es sich im ersten Dekrete nicht um ein Anleihen handle. Ueber diesen Punkt erlaube ich mir etwas näher einzutreten. Was sagt das erste Dekret? Der Staat oder die Regierung werde autorisirt, von der Ostwestbahngesellschaft für 2 Millionen Franken Aktien zu kaufen. Das Dekret geht aber weiter und sagt: um diese 2 Millionen zu decken, sei die Regierung ermächtigt, der Ostwestbahn für 2 Millionen Franken Zentralbahnaktien abzutreten, welche durch das Dekret von 1854 erworben worden und das Produkt eines Staatsanlehens sind. Ist das richtig oder nicht? Wenn nicht, so wollen wir uns mit den Konsequenzen nicht abmühen. Ist es aber richtig, dann laßt uns die Konsequenzen etwas näher in's Auge fassen. Ich zweifle, ob Jemand es bestreite, wenn ich sage, die Aktien im Betrage von 2 Millionen Franken, welche im Jahre 1854 von der Zentralbahn erworben wurden, seien das Produkt eines Anlehens gewesen. Wenn es nur thatsächlich, nur zufällig so wäre, so könnte man allfällig sagen: ja, es ist so, aber es ist zufällig und hat für den Großen Rath keine Bedeutung, es ist lediglich eine Administrativsache. Aber darf man mir einen zweiten Punkt widersprechen, wenn ich sage, daß im nämlichen Dekrete, durch welches das Anleihen von 2 Millionen Franken beschlossen wurde, untrennbar damit die Bestimmung verbunden war, daß das Produkt des Anlehens zum Ankaufe von Zentralbahnaktien, nicht von Ostwestbahnaktien verwendet werden soll? Allerdings handelt es sich hier zunächst nicht um ein Anleihen, aber darum handelt es sich, dem Produkt eines Anlehens eine Verwendung zu geben, es zu einem andern Zwecke zu bestimmen, als derjenige war, der als Bedingung des Anlehens festgesetzt worden ist. Ich will die Sache durch ein Beispiel etwas praktisch darstellen. Ich nehme an, ich sei Vogt, und habe Lust, für meinen Pupillen ein Haus zu bauen; dafür muß ich ein Anleihen aufnehmen und bedarf dazu der Autorisation der Vormundschaftsbehörde; ich gehe vor die Waisenbehörde und verlange die Ermächtigung, ein Anleihen von 4000 Fr. aufzunehmen. Die Waisenbehörde wird fragen: wofür willst du die Summe verwenden? Ich gebe darüber meine Erklärung und die Behörde erteilt mir die Ermächtigung zur Aufnahme des Anlehens. Es heißt aber im nämlichen Beschlusse, daß das Produkt des Anlehens zum Baue eines Hauses verwendet werden soll. Steht es mir nun frei, damit später etwas anderes zu machen? Muß ich

nicht die Ermächtigung so nehmen, wie sie mir erteilt worden ist? Muß ich nicht sagen: ich habe die Autorisation zu einem Anleihen, aber zu einem bestimmten Zwecke, und darf die Bestimmung des Anlehens nicht verändern, sonst verändere ich die Bedingung der Autorisation und diese selbst? Ich gebe zu, diese Schwierigkeit könnte man vermeiden, indem man einen andern Modus einschlagen würde, und in letzter Instanz hoffe ich, es werde geschehen, in der Weise, daß, wenn man eine Staatsbetheiligung an der Ostwestbahn eintreten lassen will, man in keinem Falle die Zentralbahnaktien dazu verwende, sondern lieber direkt ein Anleihen dafür aufnehme. Wir sind also einverstanden, daß für ein Anleihen, wie es das zweite Dekret bezweckt, die doppelte Bedingung erforderlich sei: Einberufung des Großen Rathes bei Eiden und Zustimmung der absoluten Mehrheit sämmtlicher Mitglieder. Dagegen sind wir über die Behandlung des ersten Dekretes nicht einverstanden, indem ich sage: es handelt sich zwar nicht um ein Anleihen, aber um die Verfügung über das Produkt eines Anlehens, das vom Großen Rathe unter bestimmten Bedingungen beschlossen wurde. Wir hatten schon ähnliche Fälle in der Praxis, und es mag nicht uninteressant sein zu wissen, wie der Große Rath in ähnlichen Verhältnissen verfuhr. Es werden sich noch eine Anzahl Mitglieder der Versammlung erinnern, daß die Regierung im Jahre 1849 beim Großen Rathe den Antrag stellte, eine Summe von 200,000 Fr. für die Beschäftigung von Armen zu verwenden. Es wurde die Alternative vorgelegt, diese Summe durch ein Anleihen oder durch einen Vorschuß aus der Domänenkasse zu decken. Zur Untersuchung dieses Gegenstandes wurde eine Kommission niedergesetzt, welche sich mit Rücksicht auf die bestehende Arbeitsnoth grundsätzlich mit dem Antrage der Regierung einverstanden erklärte, aber in Bezug auf die Art und Weise, wie die Summe aufzubringen sei, von demselben abwich. Die Kommission fand, es soll kein Anleihen aufgenommen, sondern ein Vorschuß aus der Domänenkasse geleistet werden. Der Große Rath trat der Ansicht der Kommission bei. Nachdem der Beschluß gefaßt war, entstand die Frage: mit welcher Mehrheit muß er gefaßt werden? Ist die gewöhnliche Mehrheit der Anwesenden zulässig oder bedarf es mehr? Unmittelbar nach der Abstimmung wurde durch Herrn Matthys die Frage aufgeworfen: „Ich habe keinen Zweifel, sprach er, daß der Große Rath beschließen werde, es sollen die Fr. 200,000 als Vorschuß aus der Domänenkasse genommen werden. Indessen fühle ich mich verpflichtet zu deklariren, daß durch die vorliegende Sache kein Angriff auf das Kapitalvermögen stattfindet, sondern bloß ein Anleihen. Es wäre somit nicht nöthig, daß zu diesem Beschlusse die Mitglieder bei Eiden einberufen werden, sondern es ist dazu einfach die Bestimmung der Mehrheit sämmtlicher Mitglieder des Großen Rathes erforderlich. Ich will jedoch keinen bestimmten Antrag stellen, obgleich ich die Ansicht für richtig halte, daß wir keinen Kapitalangriff machen.“ Darauf kam ich in die Lage, mich als Berichterstatter der Kommission auszusprechen: „Darüber hat sich in der Kommission Niemand geäußert und ich kann daher nicht in ihrem Namen rapportiren. Meine persönliche Ansicht ist derjenigen des Herrn Matthys gerade entgegengesetzt. Auf diese Weise wird offenbar das Kapital vermindert, denn wir könnten zuletzt so viele Anleihen machen, daß am Ende kein Heller des Vermögens mehr übrig wäre. Ich glaube übrigens, man solle in solchen Sachen delikater verfahren und im Zweifel sich eher für die Meinung entscheiden, es sei etwas durch die Verfassung geboten. Ich setze Werth auf die Sache, damit sie von keiner Seite angegriffen werden könne.“ Nun sprach sich zunächst Herr Steiger in gleichem Sinne aus mit Hinweisung auf den § 27 der Staatsverfassung. Dann erhob sich Herr Karlen von der Mühlematt und sprach: „Da Herr Blich seine persönliche Meinung ausgesprochen hat, so bin ich so frei, es auch zu thun und dem Herrn Berichterstatter ganz beizustimmen.“ Abweichend davon erklärte sich Herr Ingold, Herr Ganquillet dagegen übereinstimmend damit, und Herr Cunier, Verwalter der National-

vorsichtskasse, fand die strengere Form nicht nöthig. Man fasse also die Sache so auf: ein Anleihen ist es nicht, ein Kapitalangriff auch nicht, sondern ein Vorschuß von einer Schublade des Staates in die andere. Und nun, was sagt der Große Rath? Mit großer Mehrheit gegen 7 Stimmen wurde beschlossen, den § 27 III. b der Staatsverfassung in Anwendung zu bringen. Ich glaubte, dieses Vorganges erwähnen zu sollen, denn wenn in einem der angeführten Fälle ein Zweifel erhoben werden könnte, ob die strengere Form in Anwendung zu bringen sei, so wäre es hier, wo man nicht über das Produkt eines Anleiheus verfügt, wo man nicht hintenher die erhaltene Autorisation abändert, sondern einfach einen Vorschuß von einer Kasse des Staates in die andere beschließt. Ich glaube daher, Sie werden der Minderheit der Staatswirthschaftskommission diese Ansicht zu gut halten, daß sie, gestützt auf den § 27 der Staatsverfassung, aber nicht allein darauf gestützt, sondern in Verbindung mit dem § 23 des Gesetzes vom 8 August 1849, dafür hält, für das vorliegende Dekret sei ebenfalls die Einberufung des Großen Rathes bei Eiden und die Zustimmung der absoluten Mehrheit sämtlicher Mitglieder erforderlich. Wenn es also sonst nicht klug, nicht schicklich wäre vom Standpunkte des Staates, der Gesellschaft, der Gemeinden aus, so wären Verfassung und Gesetz dafür maßgebend, daß diese Form beobachtet werden soll, und es ist daher viel klüger, daß man beide Dekrete verschmelze, und wie im Jahre 1854, es darauf ankommen lasse, ob die gehörige Mehrheit sich für deren Annahme ausspreche. Stimmt sie dafür, so mag sie es thun, ich werde gewiß kein faures Gesicht dazu machen, aber meine Stimme werde ich nicht dazu geben. Ich bitte, mir die Bemerkung zu erlauben: ich halte die Einberufung des Großen Rathes bei Eiden, so wie sie stattgefunden hat in Bezug auf das Verhältnis, daß wir heute behandeln, für nicht genügend. Die Verfassung will nicht eine Einberufung bei Eiden für die ganze Sitzung, abgesehen davon, ob dann diese oder jene Gegenstände zur Behandlung kommen, sondern die Einberufung bei Eiden soll speziell zur Behandlung des betreffenden Gegenstandes stattfinden, wie es die Verfassung vorschreibt, nicht in Bausch und Bogen. Ich erkläre, ich bedaure, daß es unterlassen wurde; der Zweifel wird nun auf der Sache schweben. Ich wurde in die Stellung versetzt, mich darüber auszusprechen, und muß unverholen erklären, daß ich die Einberufung des Großen Rathes, wie sie stattgefunden hat, nicht für genügend halte. Deshalb stelle ich, nicht nur vom Standpunkte der Klugheit, der Schicklichkeit, sondern vom Standpunkte des positiven Rechtes aus als Ordnungsmotion folgenden Antrag: in erster Linie, die Berathung des Dekretentwurfs über eine Staatsbetheiligung an der Ostwestbahn für die Linie Bern-Luzern mit dem Dekretsentwürfe betreffend die Betheiligung der Gemeinden und Korporationen bei dieser Bahn zu vereinigen; in zweiter Linie, sofort sich auszusprechen, daß auch auf den ersten Dekretsentwurf die Lemma 2 und 4 des § 23 des Gesetzes vom 8. August 1849, in Verbindung mit dem § 27 III. b der Verfassung anwendbar, sonach für eine rechtmäßige Annahme desselben 113 Stimmen, die Hälfte der Gesamtheit des Großen Rathes, erforderlich sind. Ich bin nicht ganz sicher, ob man mir die Stellung dieses Antrages gestatten werde, weil das Reglement nicht ganz klar ist. Gestattet man es mir nicht, so muß ich auf die Sache selbst näher eintreten.

Herr Präsident. Ich erlaube mir, über die Ordnungsmotion einigen Aufschluß zu geben, welche Herr Blösch schon in der Staatswirthschaftskommission zur Sprache brachte. Ich bemerkte in Bezug auf den ersten Punkt (Einberufung des Großen Rathes bei Eiden), es sei jedem Mitgliede des Großen Rathes bekannt, daß die außerordentliche Einberufung dieser Behörde gerade zur Behandlung der Eisenbahnfragen und zur Vornahme der auf diese Session fallenden Wahlen erfolgte. Die übrigen Gegenstände der Traktanden sind unbedeutend,

laufende Geschäfte. Deshalb namentlich, abgesehen davon, ob sonst die Einberufung bei Eiden nöthig wäre oder nicht (jedenfalls für die Wahlen), habe ich den Großen Rath für die ganze Sitzung bei Eiden einberufen, und war der Ansicht, wenn dies für alle Gegenstände geschehen, so sei dann auch zu Behandlung des vorliegenden Geschäftes bei Eiden geboten. Ich erklärte übrigens bereits letzten Montag, daß die Eisenbahnfragen am folgenden Mittwoch zur Behandlung kommen werden, so daß ich glaube, der Verfassung und dem bestehenden Reglemente Genüge gethan zu haben. Was die zweite Frage betrifft, ob zur Gültigkeit eines Beschlusses die absolute Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes erforderlich sei, so bildete sich in der Staatswirthschaftskommission allerdings eine Minderheit und eine Mehrheit. Letztere glaubte, es sei nicht die absolute Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes erforderlich; indessen wurde darüber kein Entschcheid gefaßt, sondern durch Stimmenscheid des Präsidenten beschlossen, diese Frage zu reserviren. Man war der Ansicht, es sei vorerst abzustimmen, ergebe sich nicht eine Mehrheit von 113 Stimmen für den Vorschlag der Regierung, so sei es am Orte, allfällige Reklamationen geltend zu machen. Herr Blösch zeigte hier selbst, daß gerade früher so verfahren wurde. Auch im Jahre 1849, als der erwähnte Fall zur Sprache kam, wurde zur Abstimmung geschritten und erst nachher die Frage angeregt, ob nicht die Einberufung des Großen Rathes bei Eiden und die Zustimmung der absoluten Mehrheit sämtlicher Mitglieder erforderlich sei. Es liegt diese Art der Behandlung im Interesse des Geschäftsganges. Wir können über diese Frage, wenn sie als Vorfrage behandelt wird, den ganzen Tag streiten und am Ende ergibt sich nicht einmal die absolute Mehrheit der Großenrathmitglieder, oder es ergibt sich eine größere Mehrheit als 113 Stimmen, oder endlich der Große Rath beschließt, daß die 2 Millionen nicht durch Zentralbahnaktien, sondern durch ein Anleihen gedeckt werden sollen. Warum also unsere Zeit zur Erörterung dieser Formfrage verwenden? Was die Verbindung beider Dekrete betrifft, so ist dieser Punkt in meinen Augen ein durchaus unwichtiger. Es könnte immerhin getrennte Abstimmung verlangt werden, der Große Rath gewinnt dabei nicht. Ueberdies muß ich bemerken, daß es mir scheint, diese Frage könne heute nicht mehr aufgeworfen werden. Erstens liegen zwei verschiedene Dekrete vor, die wir nicht auf einmal verschmelzen können, der Regierungsrath müßte darüber angefragt, eine neue Redaktion müßte vorgelegt werden. Zweitens setzte ich gestern für die heutige Sitzung die Frage der Staatsbetheiligung an der Ostwestbahn an die Tagesordnung; dagegen wurde keine Einsprache erhoben, der Eingangstrappentrapport beider Berichterstatter wurde von der Versammlung angehört, ohne daß irgend eine Einwendung erfolgt wäre. Ich bin daher als Präsident im Falle, namentlich mit Rücksicht auf diese Gesichtspunkte und auf das Reglement, zu erklären, daß die gestellte Ordnungsmotion nicht zur Behandlung kommen soll. Ich muß auch dringend bitten, daß Herr Blösch im Interesse der Förderung des Geschäftsganges nicht darauf beharre, immerhin in dem Sinne, daß, wenn sich für den Antrag des Regierungsrathes nicht die absolute Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Großen Rathes ergeben sollte, dann Herr Blösch das Recht habe, am Schlusse der Berathung die Frage aufzuwerfen, ob nicht eine größere Mehrheit nöthig sei. Ich weiß nicht, ob Herr Blösch sich damit befriedigt erklären kann.

Blösch, Ich trage auf Entscheidung durch den Großen Rath an.

Herr Präsident. Ich bin, gestützt auf das Reglement, entschieden der Ansicht, solche Ordnungsmotionen seien nicht zulässig. (Es werden die §§ 38 und 39 des Großenrathesreglementes citirt.)

A b s t i m m u n g:

Für die Ordnungsmotion des Herrn Blösch 52 Stimmen.
Für Ablehnung derselben nach der vom Prä-
sidium gegebenen Erklärung 116

Blösch. Ich gehe nun zur Sache selbst über und erkläre wiederholt: ich will die Frage der Konzessionsvertheilung an die Ostwestbahn unberührt lassen und derselben nicht mehr erwähnen, als nöthig ist, um die Sachlage zu beleuchten. Herr Präsident, meine Herren! Ich frage zunächst: was schlägt uns die Regierung vor? Eine Bethheiligung des Staates bei einem Unternehmen, das auf 26 Millionen Franken berechnet ist, durch Uebernahme von Aktien im Betrage von 2 Millionen. In dieser Frage werde ich meine Stimme dafür abgeben, daß man gar nicht eintrete. Ich gab meinen Antrag schriftlich ein, er wurde nicht verlesen, das ändert an der Sache nichts. Sie werden einem Dekrete entnommen haben, daß es auf die Staatsbethheiligung bei der Zentralbahn Bezug nimmt, von dem Sage ausgehend: da man früher der Zentralbahn eine Subvention bewilligt habe, so müsse man jetzt auch eine solche bewilligen. Im Berichte des Regierungsrathes ist dieß auseinandergelegt. Deshalb stelle ich an die Spitze meiner Argumentation den Satz: ich anerkenne eine solche Verbindlichkeit nicht. Ich fasse die vorliegende Frage von einem doppelten Gesichtspunkte aus in's Auge, indem ich dieselbe mit einem Rückblick auf die Vergangenheit und den Vorgang von 1854, und mit einem Hinblick auf die Zukunft erörtere und frage: was haben wir gethan in der Vergangenheit und was wollen wir in der Zukunft thun? Vom ersten Gesichtspunkte aus wurde bereits angedeutet, daß im Anfange, als die Erstellung von Eisenbahnen im Kanton Bern zur Sprache kam, weder von der Ostwestbahn noch von der Zentralbahn die Rede war, wie sie jetzt ist. Man wollte nicht über Bern nach Luzern bauen, ebensowenig über Burgdorf, Herzogenbuchsee und Langenthal, sondern man zog eine Linie über Büren und Narberg durch das Thal nach Murten. Nicht nur war das der Plan nach dem Gutachten eines der bedeutendsten Techniker, eines Fremden, sondern Sie werden sich erinnern, daß im Westen der Schweiz die Konzession für die Fortsetzung dieser Linie erteilt war, daß man auch in Solothurn die Zusage dafür erhalten hatte, und das Alles, ohne daß man den Kanton Bern nur angefragt hätte. Das war die Sachlage, als die Zentralbahngesellschaft mit Rücksicht auf den Kanton Bern die Konzession machte, daß sie die von Solothurn erhaltene Zusage und die von Waadt bereits erteilte Konzession fallen ließ und auf die Wünsche des Kantons Bern einging. Der erste Akt besteht also in einer sehr großen Konzession von Seite der Zentralbahn an die Wünsche des Kantons Bern. Ich finde, die Gesellschaft hatte sehr recht, diese Konzession zu machen, sie hatte dieselbe nicht zu bereuen; aber damals war es eine große Konzession. Statt der Stephenson'schen Linie, welche unsern Kanton auf einer Strecke von 5-6 Stunden berührt und dem Verkehre über Bern den Hals abgeschnitten hätte, erhielten wir die große Stammlinie, die bei Murgenthal beginnt, Langenthal, Herzogenbuchsee, Burgdorf berührt, durch das Herz des Kantons geht, um nach Westen fortgesetzt zu werden. Also das war der erste Vortheil, daß der Kanton eine große, wichtige Stammlinie erhielt, über die sich Jedermann freut. Nebenbei wurde (mit ganz besonderer Rücksicht auf den Jura, allerdings auch mit Rücksicht auf einzelne Drtschaften) die Linie von Herzogenbuchsee nach Biel erstellt. Gleichzeitig erhielten wir eine eventuelle Zusage für die Erstellung einer Bahn nach Thun, sicher mit Rücksicht auf die Lage dieser Drtschaft, aber noch viel mehr mit Rücksicht auf die Bevölkerung des gesammten Oberlandes.

Im Momente, wo dieß geschah, wo die Zentralbahngesellschaft das zugab, mit einem Worte, im Momente, wo sie dem Kanton eine sehr große Konzession machte, war die Lage der Gesellschaft eine sehr brillante. Aber zwei Jahre nachher war ihre Lage eine sehr mißliche, und nun klopfte die Zentralbahn bei uns an mit der Erklärung: wir wollen zwar das große Netz ausführen, zu dem Ihr uns mehr oder weniger genöthigt habet, aber die Mittel fehlen uns dazu. Da hatten wir zwei faktische Verhältnisse: einmal hatte die Zentralbahn die erste Bahn, die in unserm Kanton gebaut wurde, angelegt, zweitens war es eine Gesellschaft, die auf den Wunsch des Kantons den ganzen Plan abgeändert, eine bereits erworbene Konzession in Solothurn zurückgewiesen, einen mit Waadt geschlossenen Vertrag zurückgegeben hatte, und mit großer Vermehrung des Baubedürfnisses den Wünschen des Kantons entsprochen hatte. Aber nicht nur die sachlichen Verhältnisse kommen hier in Betracht, sondern ich erlaube mir, auch die persönlichen Verhältnisse zu berühren. Es war nicht nur die erste Bahn, welche in unserm Kanton gebaut wurde, nicht nur ein komplizirtes Netz statt einer sehr kurzen Linie, sondern ich frage ferner: was war es für eine Gesellschaft? Das sage ich nicht, um Andere zu verkleinern, aber das werden Sie nicht kontestiren, es war eine Gesellschaft, die in Bezug auf persönliche Zusammensetzung und Solidität alle Bedingungen erfüllte, die man verlangen konnte. Ich will nicht daran erinnern, daß an der Spitze der Gesellschaft jener Mann stand, dessen Namen man mit Recht zuerst über die große Eisenbahnbrücke bei Bern gehen ließ, daß die Gesellschaft ihren Sitz in Basel, der verhältnißmäßig reichsten Stadt auf dem Erdboden, hatte. Und welches war die Stellung der Gesellschaft in Betreff der ökonomischen Verhältnisse? Die Quelle, aus der ich schöpfe, sind die offiziellen Berichte, welche die Regierung in der Hand hat. Im Momente, wo die Zentralbahngesellschaft bei uns anklopfte, hatte sie durch eine Operation, die an sich sehr fatal war, ihr ganzes Aktienkapital auf $\frac{1}{2}$ reduziert, wodurch es auf $14\frac{1}{2}$ Millionen gebracht wurde. Das ist im Verwaltungsberichte der Zentralbahn vom 27. April 1855 nachzulesen. In den $14\frac{1}{2}$ Millionen Franken an einbezahlten Aktien kommt, daß am 16. August 1854, also bevor unsere Bethheiligung zur Sprache kam, der Große Rath von Luzern in Verbindung mit der Stadt Zofingen 4000 Aktien übernahm, welche für den Kanton Luzern $1\frac{1}{2}$ Millionen, für Zofingen $\frac{1}{2}$ Million Franken, zusammen also 2 Millionen betragen. Infolge eines am 1. September 1854 geschlossenen Anleiheens nahm die Zentralbahn 4 Millionen auf. Also damals waren für $14\frac{1}{2}$ Millionen Franken Aktien einbezahlt, 4 Millionen Franken besaß die Gesellschaft auf Obligationen und 2 Millionen infolge der Bethheiligung von Luzern und Zofingen, im Ganzen also $20\frac{1}{2}$ Millionen. Und die persönlichen Garantien, welche die Gesellschaft bot? Was hatte sie geleistet? Hatte sie etwa nur, hin und wieder ein Zirkular herumgeschickt? etwa auf dem Papier eine Verwaltung organisiert, die vielleicht einen kleinen Generalstab von Ingenieuren in spe oder in Wirklichkeit aufstellte? Nein, die Zentralbahngesellschaft hatte auf den 31. Dezember 1854 bereits 7,327,000 Fr. verbaut. Also das bitte ich nicht zu vergessen in sachlicher Beziehung. Ich wiederhole: es ist die erste Bahn, welche das Gebiet unsers Kantons berührte, eine Gesellschaft, die uns große Konzessionen machte, die geschlossene Verträge zurückweist, um den Wünschen des Kantons zu entsprechen, eine Gesellschaft, die persönlich alle wünschbaren Garantien gewährte, die im Momente, wo sie unsere Bethheiligung verlangte, $20\frac{1}{2}$ Millionen in der Kasse und 7,327,000 Fr. bereits verbaut hatte. Was beschlossen wir alsdann? Wir beschlossen, uns durch die Uebernahme von Aktien für 4 Millionen Franken zu bethelligen. Man theilte die Summe in zwei Hälften, wovon der Staat die eine übernahm, unter der Bedingung, daß wenigstens ebensoviel die betheiligten Gemeinden übernehmen. Das ist, so weit es die Summe betrifft, unbestritten. Aber man knüpfte noch Bedingungen daran.

Der Konzessionsvertrag von 1852 enthielt das ganze Netz auf bernischem Gebiete noch nicht in der bestimmten Weise, wie es heute vor uns liegt, sondern Sie werden sich erinnern, daß nicht nur die Strecken Bern-Thun und Bern-Thöringhaus, sondern auch Solothurn-Biel nur unbestimmt zugesagt waren. Durch den nämlichen Vertrag übernahm die Zentralbahn ihrerseits die positive Verpflichtung, die Linie Bern-Thun auszuführen, sobald die finanziellen Verhältnisse es erlauben werden. Ebenso verhielt es sich mit der Ausführung der Linie Solothurn-Biel. Noch mehr: Ist in jenem Vertrage irgend etwas enthalten, wodurch der Kanton Bern sich binden würde, das man geltend machen könnte für eine andere Gesellschaft? Kein Wort. In dieser Beziehung ging man beim Abschlusse des Vertrages mit der größten Vorsicht und Zurückhaltung zu Werke. Die Beteiligung des Staates war in der Form so beschaffen, daß wohl das Faktum für die Zukunft zu Gunsten anderer Gesellschaften geltend gemacht, nicht aber eine Verpflichtung für den Staat daraus abgeleitet werden kann. Sie werden mit nun auch ein Wort über den zweiten Gesichtspunkt erlauben, daß ich neben dem Rückblick in die Vergangenheit einen Hinblick in die Zukunft werfe. Darin liegt der große Unterschied, daß wir heute ein Prinzip aufstellen, das für die Zukunft eine Verpflichtung in sich schließt. Täuschen Sie sich nicht, meine Herren, wenn der Beschluß der Staatsbeteiligung gefaßt wird, so ist es ein Wechsel, den der Kanton Bern für die Zukunft ausstellt, und diesen Wechsel werde ich nicht unterschreiben helfen. Anno 1854 half ich keinen Wechsel unterschreiben, ich half eine bestimmte Zahlung machen, aber für eine unbekannte Summe möchte ich mich nicht verpflichten. Wenn man sagen würde: wir haben mit der Erstellung der Ostwestbahn unser Netz fertig, es ist zwar eine große Leistung zu übernehmen, aber sie hat keine Konsequenzen für die Zukunft, so könnte ich am Ende dazu stimmen. Ich glaube nicht, daß der Kanton Bern wegen der 2 Millionen zu Grunde ginge. Aber zu dieser unbestimmten Verpflichtung, daß bei annähernd ähnlichen Verhältnissen jede andere Gesellschaft auftreten und vom Staate eine Beteiligung verlangen könne, möchte ich nicht handbieten. Oder gibt es etwa keine solchen Linien mehr, die auf das Prädikat der Gemeinnützigkeit und der Zweckmäßigkeit Anspruch machen dürften? Wir haben eine Linie von Burgdorf nach Langnau, die zwar, wenn die Ostwestbahn gebaut wird, in Hintergrund tritt, aber nach meiner Ueberzeugung genügt die Ostwestbahn dem Emmenthale so wenig, daß die erwähnte Linie später doch gebaut wird. Und die Linie von Bern über Kerzerz nach Neuenburg? Es ist eine Linie, die sich in technischer Beziehung betrachten läßt. Und die Jurainie? Diese beginnt in meiner Vaterstadt. Einige Stunden von dort theilt sie sich, der eine Arm geht nach St. Imier, der andere in das Münsterthal, die eine Linie links, die andere rechts, die eine nach Basel, die andere nach Bruntrut. Ich bin nicht da, um die Erstellung dieser Linie zu bekämpfen, ich weise nur auf die Eventualitäten hin, welche eintreten können, und frage: mit welchen Vorschlägen kommt man? Vorläufig hörte man von 30 Millionen reden. Aber selbst das ist noch nicht Alles: und das Oberland? Man wird zwar jetzt nicht viel davon reden, aber wer sagt Ihnen, daß man später nicht auf den Gedanken komme, dort Eisenbahnen zu bauen? Der Wechsel, den Sie ausstellen, wird also für alle diese Unternehmungen Bedeutung haben. Das sind Folgen, deren Berücksichtigung nicht aus den Augen gelassen werden darf. Ich anerkenne daher keine Verpflichtung, wenn ich meinen Blick auf die Vergangenheit richte, und will keine übernehmen im Hinblick auf die Zukunft. Von diesem Standpunkte aus spreche ich mich gegen die Beteiligung des Staates aus. Dabei verwahre ich mich wiederholt gegen die Zusage einer Hofilität gegen die Ostwestbahn. Ich könnte, wenn ich gewohnt wäre, einen solchen Standpunkt einzunehmen, sagen, ich wollte lieber, diese Bahn käme nicht zu Stande, aber diesen Standpunkt will ich nicht einnehmen. Man stellt uns den Vortheil zweier großen Transitlinien vor.

Tagblatt des Großen Rathes 1855.

Ich gebe gar nichts dafür. Ich kann mir wohl denken, daß der Kanton Bern Werth darauf legt, daß er in die Nähe einer großen europäischen Transitlinie komme, aber ich begreife nicht, wie man großen Werth darauf setzt, in den Besitz von zweien zu gelangen. Um dem Auslande zwei große Transitlinien zu verschaffen, dafür gebe ich kein Geld, daran haben wir gar kein Interesse, daß auswärtige Häuser ihre Waaren vielleicht bequemer versenden können. Etwas Anderes ist es, wenn es sich um unsere eigenen Handelsleute handelt, diesen muß man für die Waaren, die sie versenden und empfangen, eine gute Verkehrsstraße mit dem Auslande verschaffen. Ich lege also Werth auf eine große Transitlinie, aber nicht auf zwei. Als Verbindungslinie gewisser Theile unsers Kantons, die ich auch kenne, und die mir gewiß nicht unwerth sind, kann ich die Bedeutung zugeben, welche man der fraglichen Linie beimisst, aber taufen wir sie nicht „große Transitlinie“. Wenn das Eintreten im Allgemeinen und das sofortige Eintreten getrennt würde, so könnte ich hier schließen, aber da ich glaube, die Versammlung werde es nicht thun, so gehe ich einen Schritt weiter, und es entsteht die fernere Frage, wenn die Versammlung überhaupt eintreten will, ob sie sofort eintreten oder die materielle Behandlung verschieben wolle. (Ich hoffe zwar, ein anderes Mitglied der Versammlung werde diesen Punkt besser erörtern.) Es bot sich in der Kommission auch die Frage: existirt die Konzession, die man durch eine Staatsbeteiligung unterstützen will, noch in Rechtskraft, ja oder nein? Hier kommt die Frage in Betracht, ob von der Bundesbehörde der Gesellschaft eine Frist zum Ausweis über den Besitz der finanziellen Mittel festgesetzt worden sei oder nicht? Wenn ich nicht irre, so war es den 4. August d. J., an welchem diese Frist zu Ende ging. Der Große Rath sollte in die materielle Behandlung der Frage der Staatsbeteiligung nicht eintreten, bevor er darüber im Klaren ist. Das wäre vorläufig mein Antrag, daß der Große Rath nicht sofort eintrete, sondern bei der Bundesbehörde sich erkundige, ob der Finanzausweis von Seite der Ostwestbahn geleistet sei und infolge dessen die Genehmigung des Bundes noch zu Recht bestehe oder nicht. Auch bei dieser Frage ist es fast nicht möglich, die Sache ohne Rückblick in die Vergangenheit zu behandeln. Ich erinnere Sie, daß die Regierung seiner Zeit, als die Zentralbahn schon 12 Millionen verbaut hatte, den noch beim Bundesrathe die Anfrage stellte, ob ihre Konzession noch in Kraft sei oder nicht. Will man nun heute, nachdem man der Zentralbahn gegenüber so verfahren ist, da man weiß, daß man die Konzession erteilt hat unter Vorbehalt eines Finanzausweises, daß in der öffentlichen Meinung die Frage erörtert und ganz positiv behauptet wird, die Eröffnung der Konzession sei eingetreten, gegenüber einer Konzession, von der man nicht weiß, ob sie noch bestehe oder nicht, keine Erkundigungen einzuziehen? Deshalb stelle ich meinen zweiten Antrag. In der Zwischenzeit wünsche ich, daß durch unbetheiligte Experten sowohl die technischen als die finanziellen Beziehungen der Ostwestbahngesellschaft geprüft und darüber ein Gutachten abgegeben werde. Wenn Sie wirklich eintreten wollen, wenn Sie sich durch das, was gegenüber der Zentralbahngesellschaft im Jahre 1854 geschehen ist, gebunden glauben; wenn Sie sofort eintreten wollen, unbekümmert darum, ob die Bundesgenehmigung erloschen sei oder nicht, so kommt dann die Frage: in welchem Maße soll der Staat sich beteiligen? Welches sind die Gesichtspunkte, die dafür sprechen? und zu welchen Resultaten kommen wir dann? Ich muß hier Zahlen anführen, thue es aber nur insofern, als ich mit Akten dazu stehen kann. Welches war die kilometrische Länge der Zentralbahn auf dem Gebiete unsers Kantons zur Zeit, als man die Staatsbeteiligung vorschlug, und welches ist die Länge der Ostwestbahn? Welches ist die Bevölkerungsmasse an der einen und an der andern Linie? Welches sind die gewerblichen Interessen, die bei der Erstellung der einen und der andern Bahn in Frage kommen, und wie verhalten sie sich zu einander? Man sagt, die Ostwestbahn habe im

Kanton eine Länge von 39 Kilometer, also ungefähr acht Stunden, wenn man 5 Kilometer auf eine Stunde rechnet. Die Zentralbahn, so weit sie auf dem Kanton Bern ruht, hält 107¼ Kilometer, nämlich: Murgenthal-Bern 54, Herzogenbuchsee-Solothurn 3½, Grenchen-Biel 11½, Bern-Thun 28¼, Bern-Thörishaus ungefähr 10; das macht nach der nämlichen Berechnung etwas über 21 Stunden. Das ist das eine faktische Verhältnis, welches ich bezüglich beider Bahnen aufstelle. Wir haben also dort die Zentralbahn mit einer Länge von 21 Stunden, hier die Ostwestbahn, welche 8 Stunden bauen will. Freilich nimmt man bei der Ostwestbahn dazu noch die Fortsetzung nach Luzern, Zug und Zürich und verspricht auch den Rest. Ich lasse aber diese Berechnung nicht gelten. Ich nehme nur, was auf bernischem Gebiete liegt, denn wenn ich die Berechnung über die Grenzen des Kantons ausdehnen würde, so erhielte man dann nicht nur 21 Stunden, sondern das ganze Zentralbahnnetz. Entweder muß man sich auf das beschränken, was auf bernischem Gebiete liegt, oder dann das ganze Netz in Berechnung ziehen, aber für beide Unternehmen. Ich gehe einen Schritt weiter und sage: ja, die Zentralbahn hat heute ein Netz von 21 Stunden auf bernischem Boden, aber im Jahre 1854, als es sich um die Staatsbetheiligung handelte, war Bern-Thun nicht dabei, auch Herzogenbuchsee-Biel und Bern-Thörishaus nicht. Die zweite dieser drei Linien ist nun ebenfalls erstellt. Man hielt mir in der Staatswirtschaftskommission vor, ich dürfe das Stück Bern-Thun nicht berechnen, ich beharre darauf, weil gerade durch den Vertrag von 1854 das Verhältnis festgesetzt worden sei. Ich könnte ohnedies die ganz natürliche Frage stellen: wofür hätte Thun eigentlich Aktien nehmen sollen, wenn nicht die Linie Bern-Thun erstellt werden sollte? Hätten die Herren von Thun für andere Linien Aktien zeichnen sollen? Wofür hätte Biel Aktien nehmen sollen, wenn nicht für die Linie Herzogenbuchsee-Biel? Der Vertrag über die Aktienübernahme von Seite der Gemeinde Thun enthält den ausdrücklichen Vorbehalt: daß ihre Beteiligungssumme als Beitrag für die gesammte Linie von Murgenthal über Bern nach Thun angesehen werde und sie bei der einstigen Erstellung der Linie nach Thun nicht mehr in Anspruch genommen werden könne. Die Regierung und die Zentralbahngesellschaft nahmen diese Bedingung an. Dieß in Bezug auf die Länge der Bahn, welche übrigens nicht allein in's Auge zu fassen ist. Es kann eine kürzere Strecke größere Bedeutung haben als eine lange. Dabei begreife ich gar nicht, was die Berg-Linie durch das Entlibuch für eine Wichtigkeit hat. Die gewerblichen Rücksichten sind es, die auch die Wichtigkeit einer Linie bedingen. Welche Zahl der Bevölkerung, welche Gruppe von Bezirken wird durch die Zentralbahn, welche von der Ostwestbahn berührt? Darüber machte ich aus offiziellen Quellen folgende Zusammenstellung: an der Zentralbahn liegen elf Amtsbezirke, nämlich Bern, Fraubrunnen, Burgdorf, Wangen, Narwangen, Konolfingen, Thun, Laupen, Büren, Nidau und Biel, an der Ostwestbahn drei Amtsbezirke, nämlich Bern, Konolfingen und Signau. Bezüglich der Bevölkerung bilden sie folgende Gruppen: Bern mit 50,660, Fraubrunnen, Burgdorf, Wangen und Narwangen mit 80,522, Konolfingen und Thun mit 54,474, Laupen, Büren, Nidau und Biel mit 33,069 Seelen, mithin berührt die Zentralbahn eine Bevölkerung von 218,725 Seelen; zieht man den Amtsbezirk Bern ab, so beträgt diese Bevölkerung noch 168,065 Seelen. Die drei von der Ostwestbahn berührten Amtsbezirke Bern, Konolfingen und Signau zählen eine Bevölkerung von 101,436 Seelen; zieht man den Amtsbezirk Bern ab, so beträgt diese Bevölkerung noch 50,776 Seelen. Ich gebe zu, auch die Bevölkerung ist für die Bedeutung einer Eisenbahnlinie nicht allein maßgebend; ich will gerne die gewerblichen Verhältnisse im engeren Sinne berücksichtigen, und frage: wie verhält es sich in dieser Beziehung? Da ist es viel schwerer, einen Maßstab zu finden, weil wir über die gewerblichen Verhältnisse nicht Tabellen haben, auf die wir gehen können. Aber man wird mir nichts dagegen einwenden können, wenn

ich einen offiziellen Maßstab annehme, den mir die betreffenden Gemeinden selbst an die Hand geben. Wir haben nämlich direkte Steuern, sie zerfallen in Grund-, Kapital- und Einkommen- oder Gewerbesteuer. Letztere wird durch Selbstschätzung ermittelt. Ich erlaube mir nun, zu fragen: wie verhalten sich die Gruppen der Amtsbezirke, welche an der Zentralbahn, und diejenigen, welche an der Ostwestbahn liegen, zu einander? Das Amt Bern bezahlt eine Gewerbesteuer von Fr. 106,817. 68, Burgdorf eine solche von Fr. 8316. 12, Fraubrunnen Fr. 1273. 52, Wangen Fr. 3071. 19 und Narwangen Fr. 3839. 36, letztere vier Bezirke zusammen Fr. 16,500. 49; Konolfingen zahlt Fr. 2019. 61 und Thun Fr. 6254. 45, zusammen Fr. 8274. 06; Laupen zahlt Fr. 981. 43, Büren Fr. 1867. 81, Nidau Fr. 2084. 06, zusammen Fr. 4933. 30. Diese zehn Bezirke zahlen also im Ganzen eine Gewerbesteuer von Fr. 136,525. 23. Ich will auch hier den Bezirk Bern weglassen, einerseits weil er vom Staate auf nicht zu verantwortende Weise mitgenommen wird, wobei die Stadt Bern den Ehrenplatz einnimmt, andererseits aus dem Grunde, weil dieser Amtsbezirk an beiden Bahnen liegt und daher an beiden Orten in Betracht gezogen werden kann. Dann bleiben noch Fr. 29,707. 55. Die an der Ostwestbahn liegenden Amtsbezirke bezahlen an Gewerbesteuer: Bern Fr. 106,817. 68, Konolfingen Fr. 2019. 61 und Signau Fr. 1988. 43, zusammen Fr. 110,825. 72, nach Abzug des Amtsbezirks Bern noch Fr. 4008. 72. Ich wiederhole, es ist nicht meine Schätzung, sondern die Schätzung der beihilfigen Bevölkerung selbst. Wenn ich dieses Resultat im Verhältnis zur Bevölkerung vergleiche, so vertheilt sich die Gewerbesteuer per Kopf, wie folgt: der Amtsbezirk Bern zahlt per Kopf Fr. 2. 10, Burgdorf 35 Centimes, Wangen 16 Cent., Narwangen 15 Cent., Laupen 10 Cent., Büren 21 Cent., Nidau 20 Cent., Konolfingen 7 Cent., Signau 8 Cent. Nehmen Sie diese Amtsbezirke gruppenweise zusammen, zuerst diejenigen, welche an der Hauptlinie der Zentralbahn von Bern nach Murgenthal liegen, so zahlen die Amtsbezirke Burgdorf, Wangen und Narwangen durchschnittlich eine Gewerbesteuer von 22 Centimes per Kopf; Laupen, Büren und Nidau, diese kleinen, bescheidenen Amtsbezirke, zahlen per Kopf 17 Centimes; die Amtsbezirke Konolfingen und Signau mit einander zahlen 8 Centimes per Kopf. Das sind denn doch Verhältnisse, die man nicht übersehen darf. Ich wiederhole, Signau allein zahlt weniger als der Amtsbezirk Nidau. Wenn ich die Länge beider Bahnen, die Bevölkerung, welche sie berühren, die gewerblichen Interessen, welche dabei in Frage kommen, vergleiche, zu welchem Resultate komme ich dann? Die Länge der Zentralbahn beträgt 21, diejenige der Ostwestbahn 8 Stunden, die Bevölkerung an der erstern 218,402, an der letztern 101,181 Seelen, mit Abzug des Amtsbezirks Bern: an der Zentralbahn 167,995, an der Ostwestbahn 50,774 Seelen. Die industriellen Verhältnisse beider Völkerschaften, ausgedrückt durch die auf Selbstschätzung beruhende Gewerbesteuer, verhalten sich, wie 7 zu 1. Da soll man es mir nicht übel nehmen, wenn ich sage: vom Standpunkte der Gleichheit aus ist die Summe eine andere als die im Dekrete vorgeschlagene; dann will ich nicht, daß der Staat allein für diese 8 Stunden mit 2 Millionen beizugegen werde, deshalb, weil er ebenfalls 2 Millionen bewilligte für eine um mehr als die Hälfte längere Eisenbahn, die ein dreimal so stark bevölkertes Gebiet des Kantons durchzieht als die Ostwestbahn. Auch die gewerblichen Interessen sind zu berücksichtigen, dann ist Gleichheit vorhanden. Ich will die Gleichheit auch geltend machen, aber die reelle. Von diesem Standpunkte aus, wenn man eintreten sollte, komme ich dann zur Summe. Ich gebe gerne von vornherein zu, daß künftige, durch die Eisenbahn erst zu vollende, gewerbliche Interessen auch zu berücksichtigen sind, nur ist es mir leid, daß ich dem Amtsbezirk Nidau gegenüber, dem es notorisch fast an jeder Industrie gebricht, und der dennoch der offiziellen Steuerliste zufolge im Jahre 1856 per Kopf seiner Bevölkerung 20 Rappen Gewerbesteuer bezahlt hat, den gewerbreichen und gewerbstolzen Amts-

bezirk Signau nach eigener Schätzung nur mit 8 Rappen der nämlichen Steuer repräsentirt treffen muß. Ich komme zu dem Resultate, daß ich eventual den Antrag stelle, daß man, wie im Jahre 1854, auch hier die Bethheiligung des Kantons als Ganzes anfasse und die Bedingungen so stelle, daß die Hälfte durch die Gemeinden übernommen werde. Ich stellte in der Staatswirtschaftskommission meine Anträge, Herr v. Gonzenbach unterstützte dieselben; sie gehen von dem Standpunkte aus, daß man die Sache gleich behandle, wie im Jahre 1854. Ich habe mich daher ziemlich an die Verbalien des Dekretes über die Staatsbethheiligung an der Zentralbahn gehalten. Deshalb stelle ich den Antrag, zu Art. 2 des Vertrages mit der Ostwestbahngesellschaft einen Zusatz des Inhaltes aufzunehmen: „In dieser Bethheiligungssumme sind eingeschlossen, diejenigen Summen, welche von Gemeinden und Korporationen des Kantons, in Folge des gegenwärtigen Vertrages, übernommen werden mögen.“ Dann lasse ich einen neuen Art. 3 folgen des Inhaltes: „Die Aktienübernahme von Seite des Kantons Bern findet statt, wie folgt: Fr. 1,500,000, nachdem die Expropriationen für die Linie Bern-Langnau-Kröschbrunnen vollzogen und ausbezahlt sein werden; — Fr. 500,000, nachdem auch die Expropriation für den allfälligen selbständigen Bahnhof in Bern vollzogen und ausbezahlt sein, oder die Verhältnisse mit der schweizerischen Zentralbahn wegen Benutzung des gemeinsamen Bahnhofes geregelt sein werden.“ Dann würde es als neuer Art. 4 heißen: „Die Einzahlungen des Kantons Bern haben alsdann in längstens dreimonatlichen Terminen und in Raten von je 20% der jedesmal zu übernehmenden Aktienzahl zu erfolgen, insofern nicht in gegenseitigem Einverständniß ein anderer Einzahlungsmodus beliebt werden möge. Dem Kanton Bern ist indessen die Wahl gelassen, das Ganze oder einen größern Theil seiner Bethheiligungssumme vor den oben bestimmten Terminen einzuzahlen.“ Ich weiß natürlich nicht, ob die Gesellschaft der Ostwestbahn einen eigenen Bahnhof bauen werde, wie sie jetzt sagt, was ich bezweifle, oder ob sie sich mit der Zentralbahn verständigen werde. Ich möchte beide Eventualitäten im Auge behalten und die Redaktion des Dekretes darauf einrichten. Nun folgt ein fernerer Zusatz, welcher mehr das Genehmigungsdekret des Großen Rathes beschlägt und also lautet: „Dem vorstehenden Vertrage mit der Direktion der schweizerischen Ostwestbahngesellschaft, über den Bau der Eisenbahn von Bern nach Luzern, vom 18. Oktober 1858, ist unter dem Vorbehalte die Genehmigung erteilt, daß es dem Kanton Bern freistehen soll, die Einzahlung der Aktiensumme von 2 Millionen Franken statt in baarem Geld, vermittelt Auktionierung von Zentralbahnaktien, die Aktie zu Fr. 500 berechnet, zu leisten. — Bei dieser Genehmigung wird vorausgesetzt, daß an der laut dieses Vertrages von dem Kanton Bern zu übernehmenden Aktienbethheiligung von 2 Millionen Franken, die vorzüglich theilhaftigen Gemeinden wenigstens die Hälfte beitragen werden. Erst nachdem dieser Betrag zugesichert worden, erwächst die im Art. 1 ausgesprochene Genehmigung in Kraft, und ist der Regierungsrath zur Auswechslung oder Genehmigungsurkunde mit der Ostwestbahngesellschaft befugt. — Um die Einzahlungen für den Aktienantheil des Staates zu leisten, ist der Regierungsrath zur Aufnahme eines Anleiheens in gleich großem Betrage ermächtigt. Auf Begehren der an der Aktienübernahme sich theilhabenden Gemeinden und Korporationen wird der Staat für die von ihnen übernommene Aktienzahl die Einzahlungen ebenfalls leisten; jedoch nur gegen Ausstellung von Obligationen, welche die nämliche Zinsbestimmung enthalten, wie diejenigen Obligationen, die der Staat für das aufzunehmende Anleihen ausstellt. In diesem Falle ist der Regierungsrath ermächtigt, das aufzunehmende Anleihen auf die Summe der für Rechnung der Gemeinden zu leistenden Einzahlungen zu erhöhen.“ Ich sage noch einmal, es sind genau die Verbalien des Vertrages von 1854. Ich für mich anerkenne jenen Vorgang durchaus nicht als verbindlich. Wenn die Versammlung einen andern Gesichtspunkt festhält, so mag

sie es thun, aber dann will ich wirkliche Gleichheit, nicht für eine Eisenbahn von 8 Stunden gegenüber einer andern von 21 Stunden Länge, für eine Bahn, welche eine Bevölkerung von 50,774 Seelen berührt gegenüber einer andern, die eine solche von 167,995 Seelen berührt, für eine Bahn, deren Bezirk nur Fr. 4008 Gewerbesteuer zahlt gegenüber einer andern, deren Bezirk Fr. 29,797 zahlt, — gleich viel bewilligen, oder dann soll man nicht von Gleichheit reden. Der Große Rath kann mehr geben, aber taufe man das Kind mit dem rechten Namen. Zum Schlusse noch folgende Bemerkung. Man machte geltend, daß an der Zentralbahn sehr reiche Gemeinden liegen. Das ist zum Theil wahr, aber was ist damit gesagt, als daß die Erstellung der betreffenden Eisenbahn für den Kanton eine große Bedeutung hatte? Dadurch schätzt man sein eigenes Unternehmen nur herab, daß im Gegensatz die Gemeinden längs der Ostwestbahn als arm dargestellt werden. Uebrigens wurde schon bemerkt, wie verschieden man urtheilt, je nachdem es ums Ziehen oder ums Steuern zu thun ist. Ich weiß, daß die Bezirke Nidau und Büren nur über die Achsel angesehen werden. Bei den Steuern ist es anders, da müssen sie zahlen. Sie werden selbst fühlen, ich kann vielleicht bei der Anwendung der Selbstschätzung etwas zu weit gehen, aber Sie werden zugeben, daß auf der einen Seite bei der Steuer nicht so, und auf der andern Seite anders verfahren werden kann. Es war für mich eine widrige Entdeckung, den Amtsbezirk Büren höher angeschlagen zu sehen als Signau, den einen mit 17, den andern mit 8 Centimes per Kopf. Und die Gemeinden Langenthal und Herzogenbuchsee? Waren dort etwa große Gemeindegüter vorhanden? Es waren mehrentheils patriotische Männer, welche Opfer brachten. Zum Schlusse erlauben Sie mir noch die Frage: wie erscheint auf dem Tableau der Kantonalbank der Amtsbezirk Signau gegenüber Büren, Nidau und andern Bezirken als theilhaftig? Ich will hier die Zahlen nicht ablesen, sie stehen zur Verfügung. Ich stelle den Antrag, in erster Linie nicht einzutreten, sondern die Sache an den Regierungsrath zurückzuweisen, um zu ermitteln, ob die Bundesgenehmigung noch in Rechtskraft bestehe oder nicht, ferner in der Zwischenzeit durch untheilhaftige Experten sowohl die technischen als finanziellen Beziehungen der Ostwestbahngesellschaft zu prüfen und darüber ein Gutachten abzugeben. Wird auch dieß abgewiesen, so empfehle ich Ihnen in letzter Linie den verlesenen Abänderungsantrag.

Dr. v. Gonzenbach. Ich verzichte in diesem Augenblick auf das Wort. Die Ansichten der Minorität sind vom letzten Redner so umständlich motivirt worden, daß ich den Eindruck, welchen die Rede des Herrn Blösch auf die Versammlung machte, nur schwächen könnte. Dagegen behalte ich mir vor, im Laufe der Diskussion, wenn nöthig, die Frage zu erörtern, ob nicht viele Gründe dafür sprechen, daß man nicht sofort eintrete.

Karrer. Ich hatte zwar nicht im Sinne, über diesen Gegenstand so früh das Wort zu ergreifen, da aber niemand von den Herren sprechen zu wollen scheint, so will ich versuchen, einige der Einwendungen, welche gegen den Vorschlag des Regierungsrathes gemacht wurden, zu widerlegen. Ich erlaube mir zunächst einige Bemerkungen über meine persönliche Stellung zu dem Landestheile, dessen Repräsentant ich bin. Es war sowohl in amtlichen Broschüren als in andern Schriften die Rede davon, es führe die Ostwestbahn durch das Emmenthal und sei dieser Landestheil wesentlich dabei interessiert. Ich sehe mich veranlaßt, die Behauptung hier zu redressiren und zu erklären, daß nur ein Theil und zwar ein kleiner Theil des Emmenthals bei der Ostwestbahn interessiert ist, und daß der größere Theil desselben, wenn man die Lokalinteressen berücksichtigen will, ein Interesse hat, daß die Ostwestbahn nicht zu Stande komme. Zu dem letztern gehöre ich. Denn es ist wahr, wenn die Ostwestbahn durch das Emmenthal gebaut wird, so wird der Bezirk Trachselwald

und werden andere Gegenden in ihren Interessen bedeutend verletzt. Namentlich kommt Trachselwald in die Mitte zweier Bahnen zu liegen, er hat dann gleich weit auf die Zentralbahn wie auf die Ostwestbahn, und besonders für Sumiswald wird es den nachtheiligen Einfluß haben, daß die Gewerbetreibenden sich entfernen, um sich anderswo anzusiedeln. Wenn ich in dieser Stellung das Wort nehme, so wird man mir die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß ich nicht sowohl die Interessen einer Landesgegend, als die allgemeinen Interessen des Kantons im Auge habe. Herr Blösch nahm einen Standpunkt ein, von dem aus er die Länge der in Frage stehenden Eisenbahnen, ihre finanziellen Verhältnisse, die Bevölkerungszahl, welche von beiden Bahnen berührt wird, so wie deren Gewerbsverhältnisse durch Angaben aus den Steuerregistern, verglich und den Schluß daraus zog, daß die eine Bahn, deren Verhältnisse weniger günstig erscheinen, nicht unterstützt werden soll. Ich finde diesen Standpunkt vollkommen unrichtig. Wenn wir eine Staatssteuer geben wollen, so müssen wir fragen: ist der Gegenstand, um den es sich handelt, der Steuer werth? Und wenn wir finden, er sei es, so sollen wir sie bewilligen. Wenn eine Eisenbahngesellschaft eine Aktienbetheiligung vom Staate verlangt, so untersucht man, ob die betreffende Eisenbahn im Interesse des Landes liege oder nicht. Entweder oder, entweder ist die Ostwestbahn im Interesse des Kantons oder nicht; liegt sie im Interesse des Kantons, dann ist sie der Subvention von 2 Millionen Franken werth, und es hängt nicht von der Länge der Bahn noch von diesen oder jenen Verhältnissen ab, ob der Kanton sich beteiligen soll. Als es sich in der Schweiz um die Erstellung von Eisenbahnen handelte, wurde, wie der Herr Präopinant richtig bemerkte, von Stephenson eine Linie zur Verbindung des Ostens mit dem Westen entworfen, wobei man in den nämlichen Fehler verfiel, der in England zum Theil begangen wurde, indem man von der Ansicht ausging, daß die kürzeste Linie die beste sei. Es wurde ein sehr weitläufiger Bericht mit Plänen abgefaßt und den Bundesbehörden vorgelegt. Der Bundesrath brachte die Sache vor die Bundesversammlung, wo sie eine ganz andere Wendung nahm. Ich komme auf diesen Punkt zurück, weil man sagte, der Kanton Bern habe es der Zentralbahn zu verdanken, daß eine durchgehende Eisenbahn, von Murgenthal über Bern bis an die Freiburgergrenze, gebaut worden ist. Nein, der Bundesversammlung und den Männern, welche dabei thätig waren, haben wir es zu verdanken. Als die Sache zur Sprache kam, wurde eine Kommission von 13 Mitgliedern niedergesetzt, bestehend aus den ersten Mitgliedern der Räte. Die Kommission theilte sich in Mehrheit und Minderheit. Die Mehrheit schlug den Staatsbau vor, die Minderheit beantragte, daß man die Erstellung von Eisenbahnen der Privatthätigkeit überlasse. Der Bericht der Mehrheit war unterzeichnet von den Herren Bioda, Bischof, Sämpfli, Weyer im Hof, Siegfried und Steiger, der Bericht der Minderheit von den Herren Escher, Kern, Blanchenay, Bavier und Hungerbühler. In diesen Berichten bildete das Stephenson'sche Projekt die Grundlage, und ich bin so frei, Ihnen die Ansichten der Mehrheit der Kommission mitzutheilen. Man sagte nämlich, es sei ein vollkommener Irrthum von Stephenson, wenn er annehme, die kürzeste Linie zwischen zwei gegebenen Punkten sei die beste für Eisenbahnen; eine Bahn erfülle nur dann ihren Zweck im Interesse des Landes und der Unternehmer, wenn sie die gewerbreichsten Ortschaften aufsuche und durchziehe. Der Kommissionsbericht spricht sich folgendermaßen darüber aus: „Die Verhältnisse der Eisenbahn von Olten nach Lys erinnern lebhaft an die Romanshorn-Linie; wie bei dieser St. Gallen, so soll bei jener die Bundesstadt Bern mit ihren nahezu 30,000 Einwohnern nur von einer Zweigbahn berührt werden; wie man es im Osten über sich vermocht hat, technischen Rücksichten zulieb das Toggenburg, St. Gallen und Appenzell bei Seite zu lassen, so will man hier im Westen das reiche Oberaargau, die Stadt Burgdorf, diesen Hauptstübli bernischer Industrie, und

das Emmenthal, welches die Parallele zum Toggenburg bildet, von der unmittelbaren Berührung durch die Eisenbahnen ausschließen.“ Gestützt auf diese Motive und namentlich auch auf einen Bericht über die französischen Eisenbahnen, trug die Kommission darauf an, von der Stephenson'schen Linie abzuweichen, und schlug der Bundesversammlung vor, die Linie von Murgenthal über Herzogenbuchsee und Burgdorf nach Bern zu führen. Dieser Antrag wurde eventual auch von der Minderheit der Kommission genehmigt, es wurde vorgeschlagen, die Eisenbahn nicht unten durch das Thal zu führen und man sagte sogar, es würde sich dafür auch keine Gesellschaft finden. Aus diesen Vorgängen erklärt sich, warum die Eisenbahn über Bern kam. Nachdem von der Bundesversammlung der Staatsbau verworfen worden war, kommt die Zentralbahn und verlangt, gestützt auf das projektierte Netz, eine Konzession, etwa aus Gefälligkeit für Bern und Burgdorf? Das wäre ein vollkommener Irrthum, denn das Begehren stütze sich auf die Verhandlungen der Bundesversammlung und auf das eigene Interesse der Zentralbahn; denn gegenwärtig sind die Linien Murgenthal-Bern und Herzogenbuchsee viel die besten Strecken der Zentralbahn, und wenn wir es damals hätten über das Herz bringen können, sie selbst zu bauen, so hätten wir nun eine Rente von wenigstens 5 % während die Linie Olten-Luzern im Winter nicht die Betriebskosten abwirft. Wenn man also behauptet, die Zentralbahn habe ihre Linien nur mit Rücksicht auf den Kanton Bern so angelegt, so sage ich, es ist nicht richtig, es ist nicht wahr. Ich komme auf einen andern Punkt. Man suchte nachzuweisen, daß, wenn man die Verhältnisse der Zentralbahn als Grundlage annehme, man der Ostwestbahn unmöglich einen Beitrag von 2 Millionen bewilligen könne. Man stütze sich darauf, die Zentralbahn habe eine Länge von 21 Stunden, die Ostwestbahn nur eine solche von 8 Stunden. Angenommen, der Unterstütsungsbeitrag soll von der Länge der Bahn abhängen, so bestreite ich den Satz, daß man nur auf die Strecke Rücksicht nehmen soll, welche im Kanton gebaut wird. Ihnen Allen ist bekannt, daß es sich um das Projekt einer Eisenbahn über den Lukmanier handelt, welches von dem Langensee durch den Kanton Tessin bis an den Lukmanier geführt werden soll, daß dessen ungeachtet das Königreich Sardinien sich zu einem Beitrag von 25 Millionen herbeiließ. Warum thut Sardinien dies; ob schon ein Theil der Bahn nicht auf seinem Gebiete liegt? Handelt es etwa um Flug? Keinem Menschen kommt das in den Sinn. Ganz gleich verhält es sich mit der Ostwestbahn. Die 2 Millionen, um welche es sich handelt, werden nicht für die Linie Bern-Langnau gegeben, sondern zur Verbindung der Dronbahn mit der inneren Schweiz und den vereinigten Schweizerbahnen. Es soll eine Konkurrenz zwischen zwei Gesellschaften stattfinden, wobei sich das Publikum am besten befindet. Oder wenn sie die Konkurrenz nicht wollen, so führe man die alten Justeinrichtungen wieder ein, wo jeder Schuster das Gramen machen und auf den Knien anhalten mußte, um sein Handwerk ausüben zu können. Der Standpunkt, welchen Herr Blösch bezüglich der Thunerlinie einnimmt, ist ebenfalls unrichtig. Man lese die Konzession nach. Die Zentralbahn verpflichtete sich im Jahre 1854, — für was? Die Linie Bern-Thun zu bauen, sobald sie Geld habe; aber die Ostwestbahn war schuld, daß diese Linie nun gebaut wird, und wenn sie nicht gekommen wäre, so hätte man damit noch warten müssen. Also von 21 Stunden Länge der Zentralbahn fallen die 6 Stunden von Bern nach Thun weg, weil der Bau dieser Linie damals nicht bestimmt zugesichert war. Auch die Strecke Bern-Therisshaus fällt dahin, als damals nur eventual zugesichert. Dann bleiben noch 12 Stunden. Man kann eben verschieden rechnen. Gestern haben Sie der Ostwestbahn die Konzession für die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern ertheilt. Wenn nun auch die fraglichen 2 Millionen nicht für diese Linien bewilligt werden, so versteht es sich doch von selbst, daß, da Sie gestern derselben Gesellschaft Eisenbahnen in der Ausdehnung von 10 Stunden konzedit

haben, es ihren Kredit unterstützt. Wenn ich Herrn Blösch das Recht zugesteh, die Strecken Bern-Thun und Bern-Thörishaus zu der Zentralbahn zu rechnen, wie sie im Momente der Staatsbetheiligung beschaffen war, so rechne man auch die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern zur Ostwestbahn, dann hätten wir auf der einen Seite 21, auf der andern 18 Stunden. Im Vorbeigehen bemerke ich, daß es mich freute, von Herrn Blösch die Erklärung der Gemeinde Thun anführen zu hören, wie sie von der Regierung und von der Zentralbahn angenommen worden ist. Es wird wahrscheinlich noch im Laufe der Woche Gelegenheit geben, sich auf jene Erklärung zu stützen und die Herren beim Worte zu nehmen. Ich habe vorhin gesagt, die Wichtigkeit einer Eisenbahn hänge nicht von ihrer Länge, von Stunden oder Kilometern ab, auch dürfe das Beitragsverhältniß nicht darnach bestimmt werden, sondern es werde durch die Bedeutung der Bahn im Allgemeinen bedingt, und da komme ich auf die Frage: durch was zeichnet sich die Ostwestbahn gegenüber andern Bahnen aus? Meiner Ansicht nach zeichnet sie sich hauptsächlich dadurch aus, daß der Sitz der ganzen Verwaltung nach Bern kommt. Wenn man nur das allein behaupten wollte und es namentlich von der Centralbahn erlauben könnte, ich würde den Preis von 2 Millionen nicht für zu hoch halten. Es ist dieß ein so enormer Vortheil, nicht nur für die Hauptstadt, sondern für den ganzen Kanton, daß wir nicht genug Werth darauf legen können. Es gab eine Zeit, wo Bern, gestützt auf den Gutesinn seiner Bürger, große Steuern nicht scheute, um Länder zu erwerben, und Schulden, die sie dadurch gemacht hatten, abzulösen. Es gab eine Zeit, wo Bern an der Spitze der Schweiz stand, wenn auch nicht formell, doch durch seine großen Eigenschaften. Diese Umstände haben sich geändert, aber wenn der Kanton Bern will, daß bei der Entscheidung der tief in alle Lebensverhältnisse eingreifenden Fragen der Zeit seine Stellung gewahrt werde, so muß er, wie andere Kantone, wie Zürich, Basel, Genf, St. Gallen, Freiburg, den Verwaltungssitz einer Eisenbahn erhalten. So lange Bern bezüglich seiner Eisenbahnen von auswärtigen Verwaltungen, von kleinern Districten abhängig ist, hat man nicht einen richtigen Begriff seiner Würde und seiner Interessen. Das ist der Hauptpunkt, den wir im Auge behalten müssen, und wenn Sie wollen, daß der Kanton eine seiner Stellung entsprechende Rolle spiele, dann müssen Sie diesen Zweck anstreben. Nun frage ich: ist ein Zuschuß von zwei Millionen Franken zu viel, um dem Lande eine solche Wohthat, eine solche ehrenhafte Stellung zu verschaffen? Ich weiß nicht, ob der Geldsack so viel Gewicht hat, daß er den Ehrenpunkt in den Hintergrund drängen könnte. So scharfsinnig alle jene Berechnungen gemacht, so trefflich sie vorgetragen wurden, auf mich machen sie keinen Eindruck, weil es eine Zusammenstellung von Zahlen und Geldverhältnissen war, und der Ehrenpunkt des Kantons dabei nicht berücksichtigt wurde. Das sind die Motive, warum ich ganz unbedingt zum Antrage des Regierungsrathes stimme, und wenn auch darin mehr oder weniger ein Vorgang für später austauschende Unternehmungen erblickt werden sollte, so wird es dem Großen Rathe jeweilen überlassen bleiben, zu entscheiden, ob die nämlichen wichtigen Gründe vorliegen wie hier; ob es auch eine solche Lebensfrage betreffe. Man hat auf den Jura hingewiesen, und es unterliegt gar keinem Zweifel, daß der Jura Schlussfolgerungen zu seinen Gunsten aus den heutigen Entscheidungen ziehen wird; er wird es vielleicht eher thun, als es uns lieb ist, und in einem Maße, daß es unmöglich ist, ihm zu entsprechen. Aber der Grundsatz ist richtig, daß die Nothwendigkeit des Zusammenhanges aller Theile des Kantons deren Verbindung durch Eisenbahnen gegenwärtig fordert, wie man früher dahin strebte, einzelne Landestheile mit Straßen zu verbinden, so viel es in unsern Kräften lag. Es wird, z. B. am Orte sein, zu erörtern, wie dem Jura geholfen werden könne. Ich will nicht in die Details des Regierungsrathlichen Berichtes, nicht in die Rentabilitätsberechnungen eintreten, indem ich sage: die zwei Millionen, welche hier in Frage stehen, sind reichlich aufgewogen dadurch, daß Bern der Sitz einer Eisenbahnverwaltung wird und zu einer Stellung gelangt, welche ihm in der Eidgenossenschaft gebührt. Aus diesen Gründen empfehle ich den Antrag des Regierungsrathes zur Genehmigung.

Dr. Manuel. Wir haben heute den zweiten Akt desjenigen Dramas vor uns, von welchem wir im letzten Frühjahr den ersten gesehen haben; dieser erste Akt war die Frage der Konzession der Thunerlinie. Was mich betrifft, so wäre es mir lieber, der zweite Akt des Stückes wäre auch der letzte, und es gäbe nicht ein Schauspiel in fünf Aufzügen, nach dem bekannten Programm eines bekannten Briefes, wo dann der dritte Akt mit dem Titel „Zinsgarantie“ gespielt würde, ein vierter Akt käme, der Staatsbau hieße, und ein fünfter Akt mit dem Titel: 3 oder 4 pro mille Grundsteuer und etwa 7 oder 8 % Einkommensteuer. Ich sage, ich wollte, es hätte mit zwei Akten sein Bewenden. Wir sehen übrigens gerade an der heutigen Frage, wie wohl der Große Rath daran gethan hat, im Frühjahr die Frage der Thunerkonzession so zu entscheiden, wie er sie entschieden hat. Denn hätte damals der Große Rath anders entschieden, so wäre zuverlässig den Tag darauf ein Steuergesuch um eine Million oder mehr an den Großen Rath gekommen. Durch den damaligen Beschluß, wodurch die Linie Bern-Thun der Zentralbahn verblieb, ist also dem Lande eine Million erspart worden. Wenn der Große Rath heute mit gleicher Umsicht zu Werke geht, nach den gleichen Grundsätzen entscheidet, so kann er heute zwei und mehr Millionen ersparen. Die Position der Ostwestbahngesellschaft ist übrigens heute wesentlich eine andere als im letzten März. Damals konnte sie angreifend verfahren, den Gegner aus verdeckten Batterien beschleßen. Heute muß sie sich ihr Gepäck ebenfalls untersuchen lassen, sie muß ihre Papiere, ihren Paß und Heimathschein vorweisen, und es ist gut, wenn man heute nicht alles gegen die Ostwestbahn anwendet, was damals gegen die Zentralbahn angewandt wurde. Ich sage nun vorerst: der finanzielle Standpunkt ist der Hauptstandpunkt bei dieser Sache. Sobald wir als Aktionäre uns bei einem Unternehmen beteiligen sollen, ist der finanzielle Standpunkt vorwiegend, und von diesem aus werde ich in die Sache näher eintreten, als wenn man dieselbe aus allgemeinen Betrachtungen erledigen könnte. Es handelt sich um die Staatsbetheiligung bei einer Eisenbahn, um eine Finanzoperation, die eine Verminderung des Staatsvermögens enthält, und da muß gründlich untersucht werden. Ich frage: ist das Unternehmen, dessen Ausführung in Frage liegt, rentabel oder nicht? Hier stelle ich den Satz voran: Bedürfnis und Rentabilität stehen bei Eisenbahnen und industriellen Unternehmungen überhaupt in einer gewissen Wechselbeziehung. Da wo eine Bahn Landesbedürfnis ist, wird sie auch rentieren, und wo keine oder nur eine schlechte Rentabilität zu erwarten ist, was man daraus sieht, wenn das Kapital nicht Lust hat sich zu beteiligen, da kann auch das Bedürfnis nicht so groß sein, wie man vorgibt. Wendet man diesen Satz auf die Ostwestbahn an, so ergibt sich, daß die Linie nicht rentabel ist, weil das Kapital trotz der in Aussicht gestellten Rentabilität sich nicht beteiligen will, sie ist daher nicht Bedürfnis, nicht gefordert durch Verhältnisse des Verkehrs und Handels. Das ist nicht ein gutes Prognostikon für die Linie Bern-Luzern. Wie ist übrigens die Ostwestbahn entstanden? Erst spät, nachdem die großen schweizerischen Hauptlinien schon entstanden waren. Die Dronlinie gab Veranlassung dazu, das System der Konkurrenzlinien kam auf, und ich gebe zu, daß die lockenden Stellungen, welche bei Eisenbahnverwaltungen zu erhalten sind, mehr angeporn haben mögen als das Bedürfnis neuer Linien selbst. Man weiß, daß bei dem Entstehen der Dronlinie von einer Ostwestbahn noch gar keine Rede war, Herr Stämpfli nahm in dem seiner Zeit hier erstatteten Rapporte so wenig Rücksicht darauf, daß er im Gegentheil sagte, man müsse die Straßen, welche auf die große

Eisenbahnlinie einmünden, verbessern. Ich finde, die Bezeichnung „Zweiliniensystem“ sei ganz falsch. Ein System ist nur dann richtig, wenn es sich allgemein anwenden läßt. Ein Beispiel, wohin man mit diesem sogenannten Zweiliniensystem oder dem System der Konkurrenzlinien kommt, sehe ich an der Lucca-Bisa-Bahn, die nach einer Notiz, welche ich letzthin in der Allgem. A. Zeitung fand, auf der Gant ist und nächstens im Dezember an den Meißbietenden versteigert wird. Diese Lucca-Bisa-Bahn ist gerade die Toskanische Ostwestbahn, die vom Meer in einem Bogen über Lucca und Pisa nach Florenz führt und der geraden Linie vom Meer nach Florenz Konkurrenz machen sollte. Ich offerire diese Toskanische Ostwestbahn den Herren von unserer Ostwestbahn, sie können dieselbe haben um 2 Millionen 444,000 Liren. Es sind 20 Kilometer. Die Steigerung ist am 9. Dezember nächsthin. Nur ist der fatale Umstand dabei, daß, wer steigern will, eine Kaution von 100,000 Liren leisten muß. Es ist ferner Erfahrungssatz, daß für die schweizerischen Eisenbahnen nicht der große Transit sondern der Lokalverkehr der Hauptfaktor ist. Der Beweis liegt darin, daß das beste Stück der Centralbahn nicht etwa Olten-Luzern ist, obwohl es an der Weltstraße über den Gotthard liegt, sondern Murgenthal-Bern. Dieser Lokalverkehr, angewandt auf die in Frage stehende Linie, ist so beschaffen, daß man nicht eine große Rente erwarten darf. Ich bin auf keiner Linie so viel gefahren, wie auf der Emmenthalerpostlinie, aber meistens nur zweispännig; sie deckt nicht einmal die Kosten. Der Bericht des Regierungsrathes gibt selber zu, daß der Lokalverkehr im Entlibuch höchst unbedeutend sei. Sodann kommt in Betracht, was in Bezug auf den durchgehenden Verkehr und auf die Längenverhältnisse zu sagen ist. Wenn man vom großen Transitverkehr redet, so muß man die Endpunkte der Linie, Ost und West, Bodensee und Genf nehmen. Man kann nicht von einer großen Transilinie sprechen und dann sagen: Von Bern nach Luzern ist es näher durch das Emmenthal als über Olten. Nehmen Sie nun die beiden Endpunkte Genf und den Bodensee, so gestaltet es sich ganz anders, es ist dann über Olten näher nach Zürich als über Luzern, und Sie werden sich nicht vorstellen, daß der große Verkehr von Westen her, nur um die Rente der Ostwestbahn zu vermehren, über Luzern gehen müsse. Ich glaube daher, die Aussichten auf Rentabilität dieser Entlibucherbahn seien sehr ungünstig und wenig versprechend. Was hat man, um sie in ein günstiges Licht zu stellen? Man stelle die Baukosten ungeheuer niedrig, schraubte dagegen die Rentabilitätsberechnung so hoch als möglich. Daß die Baukosten zu gering angeschlagen sind, ist ziemlich leicht zu beweisen. Erstens soll die Ostwestbahn nur einspurig angelegt werden, während eine solche Weltbahn doch wenigstens zweispurig gebaut werden sollte. Die deutschen Bahnen, vier ausgenommen, kosteten durchschnittlich per Kilometer Fr. 244,600, die schweizerischen Bahnen: Vereinigte Schweizerbahnen Fr. 250,000, Nordostbahn Fr. 275,000, Centralbahn und Westbahn Fr. 320,000 per Kilometer, und doch führen diese Linien meistens durch Thalgebiete. Die Ostwestbahn dagegen, die mehr eine Berglinie als eine Thallinie ist, soll $\frac{1}{2}$ oder gar die Hälfte weniger kosten. Ich will übrigens die Linie nicht im Ganzen beurtheilen, ich trenne die Strecke Bern-Luzern von der Linie Luzern-Zug-Zürich und gebe zu, daß für die letztere Linie eine etwas bessere Rentabilität in Aussicht steht als für die erstere. Die Luzerner und Zuger werden diese Trennung wahrscheinlich auch vornehmen und ihre auffällige Theilnahme an die Bedingung knüpfen, daß man nur von Luzern nach Zug oder Zürich baue, aber nicht, um die schlecht rentirende Linie Bern-Luzern gut zu machen, die bessere Strecke ihren Profit hergeben soll. Bezüglich der Baukosten der Linie Bern-Luzern bemerke ich, daß sie nicht so unschuldig sind, wie man sie darstellen möchte. Die erste Rentabilitätsberechnung sieht viel unschuldiger aus als der vorliegende Bericht. Dort heißt es: die Linie von Bern durch das Entlibuch über Luzern nach Zürich biete nach den Vorarbeiten bewährter Ingenieure keinerlei Schwierigkeiten, weil sie sich durchwegs längs des Flußthales

sich hinziehe; ihre Ausführung erfordere nirgends einen Tunnelbau oder große Viadukte, die mittlere Steigung betrage nur 8 pro mille u. s. w. Dagegen finden wir auf Seite 19 des regierungsräthlichen Berichtes die Aufzählung dreier Tunnel, der Brücken und Viadukte, 10 Stück, und das alles nennt man dann außerordentlich günstige Verhältnisse. Wie werden sie erst in der Wirklichkeit aussehen! Dann ist noch eines Umstandes zu erwähnen, nämlich des Separattrace von Gümmligen durch die Schophalde nach Bern, das etwa Fr. 1,000,000 Mehrkosten veranlassen wird. Wie ging es übrigens mit diesem Trace? Ein Ingenieur der Centralbahn projektirte es zuerst, dann kommt Egol und verwirft es, weil es unzuweckmäßig und kostspielig sei. Und doch hatte es damals noch einen Sinn als einziges Trace, da man noch von keiner Entlibucherbahn etwas wußte. Was hat es aber jetzt für einen Sinn, da man bereits eine Eisenbahn bis Gümmligen hat. Erstens ist es absurd, zwei getrennte Bahnen, mehrere Bahnhöfe in Bern haben zu wollen im gleichen Augenblicke, da man sagt, eine Fusion aller Bahnen sei nächstens unvermeidlich. Zweitens ist es absurd, weil man überall die Bahnhöfe zentralisirt. Dann ist zu bemerken, daß es für die Bundesstadt sehr widrig ist, wenn in Folge der vielen Züge der Zugang zur Stadt für Fußgänger und Wagen so sehr gehemmt wird. Es wurde schon im letzten Frühling vom Stadtdirektor Obstberg-Bern gesprochen, das von einer Kleinheit wäre, wie es in ganz Europa nicht vorkommt. Mit Rücksicht auf alle diese Umstände nehme ich an, die Baukosten werden statt 26 etwa 32 Millionen oder wenigstens über 30 betragen. Wie Sie sehen, verfuhr man bei der Berechnung der Baukosten, wie ein Schneider, der einem beliebigen Burfchen das Maß viel zu knapp nimmt, dagegen verfuhr man bei dem Rentabilitätsbudget so, wie die Modeschneider es in großen Städten mit den Frauenzimmern machen, damit sie etwas scheitern. Kommen wir auf die Rentabilität zu sprechen, so erscheint als deren erster Faktor der Lokalverkehr, welcher zwischen dem Emmenthal und Luzern eingeständenermaßen gering, dagegen auf der großen Zürcherstraße viel bedeutender ist. Man brachte auch die Romanntstraße in's Spiel, ich muß aber gestehen, daß ich das Entlibuch zu den langweiligsten Gegenden zähle, während die Linie von Olten nach Luzern längs des Sempachersees viel angenehmer ist und man sich auf derselben den schönsten Gefühlen hingeben kann. Der Bericht geht übrigens schon bedeutend zurück von den enormen Zahlen des ersten Rentabilitätsgutachtens. Im letztern ist die Rede von 240,000 Personen für die Linie Bern-Luzern und von 300,000 Personen für Luzern-Zürich, während der Bericht des Regierungsrathes diesen Verkehr auf 123,048 Personen anschlügt. Was den Waarenverkehr betrifft, so wurde bereits gesagt, daß der große Transit nicht ein so wichtiger Faktor sei, wie der Export und Import des inländischen Handels. Ich gebe zu, daß der Käsehandel im Emmenthal bedeutend ist, aber auch hier geht man zu weit, wenn man behauptet, daß die 30,000 Zentner Käse, welche aus dem Emmenthal über Bern exportirt werde, der neuen Linie zufallen müssen. Sodann kommt der unter dem Namen Emmenthalerkäse von dortigen Käsehändlern exportirte Käse nur zum kleineren Theil aus dem Emmenthal, dem Bergland selbst; der größere Theil wird in den untern, ebenen Aemtern, wie Romslingen, Bern etc. fabricirt und wird wahrscheinlich nicht rückwärts nach Langnau geführt werden sollen, bloß um das Bergmühen zu haben, auf der Ostwestbahn nach Bern und weiter zu fahren, um die Rente des Güterverkehrs zu vergrößern. Gerade für diese Industrie des Emmenthals wäre eine Bahn von Langnau nach Burgdorf wichtiger und zweckmäßiger, und würde sie über wichtigere Dörfer führen, wie Lauerswyl, Rüderswyl, Lüzelslüh, Hasli, Oberburg, wogegen Orte wie Urzelen und Beutswyl nicht in Betracht kommen können. Ich glaube, daß namentlich vom Standpunkte von Langnau diese Bahn nach Burgdorf die vortheilhaftere wäre, weil Langnau dadurch Endpunkt würde und es eine eigentliche Emmenthal-Linie wäre. Ich erlaube mir hier eine persönliche Bemerkung,

die sich eigentlich von selbst versteht. Ich wünsche der Ortschaft Langnau, wo ich mehrere der glücklichsten Jahre meines Lebens zugebracht, in den angenehmsten und freundschaftlichsten amtlichen und außeramtlichen Beziehungen, alle mögliche Blüthe, alles mögliche Gedeihen in der Zukunft. Ich glaube aber, daß Langnau durch eine Burgdorf-Langnauabahn größer und wichtiger werden würde als durch die projektierte Dttwestbahn. Man kann eben über das Mittel zum Zweck verschiedener Meinung sein, und ich glaube, daß, wenn ich diese Meinung habe, dieß noch gar kein Hochverrath an den emmenthalischen Interessen sei und daß, wenn ich mit allen Emmenthälern zusammen wäre, welche die gleiche Meinung wie ich über diese Sache haben, ich mich noch immer in einer sehr ansehnlichen Gesellschaft befinden würde. Aber der große Transit, der durchgehende Verkehr soll die neue Linie speisen und zu einer vorzüglich guten machen; in dieser Beziehung muß man die Endpunkte von Osten nach Westen ins Auge fassen, nicht Zwischenorte. Uebrigens ist von der Fortsetzung nach Rapperswyl weniger mehr die Rede als von der Linie Bern-Luzern-Zug, während man früher sagte, man strebe nach Rapperswyl. Man soll also weniger von einer großen europäischen Transilinie von Osten nach Westen reden, sonst müßte man am Ende froh sein, daß zur Zeit des letzten russischen Krieges diese Bahn nicht gebaut war, weil sonst die ganze französische Armee dieselbe passiert hätte. Die Zahlen des voraussichtlichen Waarenverkehrs der Dttwestbahn sind demnach ebenfalls bedeutend zu reduzieren. Wenn man die Einnahmen des Waarenverkehrs auf 414,540 Franken anschlügt und die Einnahmen des Personenverkehrs mit 875,000 Franken hinzurechnet, so wird man mit der Gesamtsumme Fr. 1,289,540 für beide Linien weniger fehl schlagen, als wenn man die Berechnung des vorliegenden Berichtes annimmt. Zieht man die Betriebskosten, die nach den billigsten Erfahrungssätzen 50 % betragen, mit 784,214 Franken ab, so verbleiben zur Verzinsung des Baukapitals 505,254 Franken. Dieß bringt, wenn man keinen Reservefond bildet, bei einem Baukapital von 26 Millionen 1 $\frac{1}{10}$ %, bei einem Baukapital von 32 Millionen 1 $\frac{1}{16}$ % im Jahr, also kaum 2, weit unter 3 %. Die Aktienzeichnungen werden kaum das halbe Baukapital decken. Wird nun vorausgesetzt, daß das letztere zur Hälfte aus Aktien, zur Hälfte aus Obligationen bestehen werde, so muß man im günstigsten Falle froh sein, wenn die Obligationen 3 bis 4 % abtragen, während die Aktien ganz ohne Zins bleiben. Auch da muß man die Erfahrung zu Rathe ziehen. Nicht einmal die Zentralbahn wirft durchschnittlich 4 % ab. Die Glattthalbahn befindet sich gar in bedauerlichen Umständen, indem sie fünfmal weniger abträgt als nöthig wäre, um zu rentiren. Bei diesen Verhältnissen nun ist es ganz natürlich, daß das ausländische Kapital sich bei der Dttwestbahn gar nicht theiligt, daß es sich bei den ersten Anfängen schon nicht theiligt wolle, und daß das Resultat nun so unergiebig ist. Man kann die Rentabilitätsberechnungen der Dttwestbahn mit einem Engländer vergleichen, der an einem ungünstigen Tage fischen geht und alles mögliche anwendet, um einen guten Fang zu machen, die Fische aber wollen trotz aller künstlichen und schon gefärbten Wüden nicht anbeißen. Ich muß gestehen, als ich das Versprechen einer Rente von 3 $\frac{1}{16}$ %, die lodenden Berechnungen, dagegen den unbedeutenden Erfolg der Kapitalbetheiligungen sah, kam mir das Lied in den Sinn:

„Ha g'meynt, i heiz e ryche Schwäher

Wo n-y ne g'seh, so bettelt er.“

Ich erkläre im Allgemeinen, daß ich gar nicht von dem Grundsatze ausgehe, daß der Staat in allen Dingen so viel als möglich thun, dem Einzelnen dagegen so wenig als möglich überlassen soll. Ich verweise auf die Erfahrung anderer Staaten. Wo entstand das Größte? In England und Amerika, wo alles der Privatthätigkeit überlassen ist, wo man nicht immer zur Großmuth des Staates seine Zuflucht nehmen kann, dort wurden die größten Bauwerke ausgeführt. Ich gebe zu, daß

es namentlich in Eisenbahnsachen Fälle gibt, wo Ausnahmen gestattet werden können, aber der Staat muß dann die Verhältnisse wohl untersuchen. Es ergibt sich aus dem Obigen, daß eine Staatsbetheiligung bei der Dttwestbahn höchst ungünstig wäre. Man beruft sich zwar auf den Vorgang mit der Zentralbahn, ich finde aber, daß im Gegentheil dieses Argument mehr gegen die Dttwestbahn spricht, und will diesen Punkt nur in Kürze durchgehen. Der Unterschied ist zu schlagend. Erstens hat die Zentralbahn die Hauptlinie Murgenthal-Bern, die große Hauptverkehrsstraße mit den Posten, mit kommerziellen reichen Gegenden, wo eine Eisenbahn Bedürfnis war; dadurch wurde das Kapital namentlich herbeigelockt, weil sie die Rentabilität voraussahen. Die Dttwestbahn dagegen hat die Nebenlinie Bern-Luzern, die nicht durchgehend, deren Bedürfnis nicht vorhanden ist, die sich durch verkehrsarme Gegenden hinzieht, deren Lokalverkehr gering, deren Transit unergiebig ist, so daß man keine Rentabilität voraussehen kann. Was die Garantien betrifft, so gab die Zentralbahn sichere und genügende, die Dttwestbahn dagegen leistet keine. Der Finanzausweis der Zentralbahn war so beschaffen, daß von 48 Millionen 36 gezeichnet und von diesen 14,400,000 Franken eingezahlt waren. Damit war die Linie Basel-Ofen gesichert. Dazu kam die Betheiligung von Luzern und Zofingen mit 2 Millionen und ein erstes Anleihen mit 3 Millionen, so daß 19,400,000 Franken unbedingt verfügt waren und die Stammlinie Basel-Luzern ohne Mithülfe von Bern sicher gestellt war. Wo ist nun der Finanzausweis der Dttwestbahn? Der Finanzausweis, den man noch nicht gesehen hat, von dem man gar nicht weiß, was darin steht oder nicht, unter dem man sich alles Mögliche denken kann, besteht darin, daß angeblich 3 $\frac{1}{2}$ Millionen gezeichnet seien. Nun habe ich noch nie gesehen, daß man eine Staatsbetheiligung verlangte, bevor man den Ausweis geleistet hätte. Weil alles in Dunkel gehüllt ist, so gehen allerlei Gerüchte. Es heißt, Bauunternehmer sollen mit Aktien bezahlt werden, sogar Landeigentümer sollen Aktien erhalten. Deshalb ist der Antrag des Herrn Blösch sehr begründet. Wenn man bei der Zentralbahn mit einem solchen Ausweis gekommen wäre, es hätte Hohn und Spott abgesetzt. Nun sind von den fraglichen 3 $\frac{1}{2}$ Millionen erst 10 % einbezahlt, die zweite Einzahlung wartet auf Staatsbetheiligung. Bei der Zentralbahn hatten schon Generalversammlungen der Aktionäre stattgefunden, gedruckte Berichte lagen bereits vor, man konnte einen Blick in das ganze Verhältniß werfen. Hier hat man keine klare Uebersicht. Die Staatsbetheiligung, die erst auf Vorweisung eines genügenden Aktienkapitals geschehen sollte, ist in den 10 Millionen bereits begriffen. Ueber die nähern Verhältnisse der Zentralbahn zur Dttwestbahn gab Herr Blösch bereits die nöthige Auskunft; die Verbeitlungssumme müßte in Folge dessen bedeutend reduziert werden. Die Aussicht auf Vollendung der Bahn von Murgenthal nach Bern und von hier nach Thörishaus und nach Thun war bei der Staatsbetheiligung vorhanden; man konnte darauf rechnen, daß das Unternehmen gehörig rentiren werde. Hier dagegen ist die Ausföhrung der Bahn sehr problematisch. Wenn man nicht einmal weiß, wie die Aktien verkaufult sind, so kann man sich noch allerlei Gedanken darüber machen. Es könnte, wenn es dann um's Einzahlen, um's Kläffigmachen der Aktien zu thun wäre, so gehen, wie mit seinen zwei Boten, die in Paris mit einander wirthschafteten und von denen es in einem arztigen Lied heißt:

„Spelöten in derselben Kneipe,
Und da keiner wollte leiden,
Daß der Andre für ihn zahle,
Zahlte keiner von den Beiden.“

Der Unterschied zwischen den vermaligen Verhältnissen und denjenigen bei der Betheiligung an der Zentralbahn besteht ferner darin, daß die Stadt Bern eine Million übernahm. Die Junft zum Mohren allein theilte sich mit 70,000 Fr., und zwar mußte man sich dazu nicht sehr anstrengen. Das

beweist, daß man gar wohl zu unterscheiden weiß, wenn ein Unternehmen im Interesse des Landes liegt. Die Million wurde hier sehr leicht zusammengebracht. Mit der andern Million, welche die Gemeinden Burgdorf, Langenthal, Herzogenbuchsee, Biel und Thun übernahmen, ging es ähnlich. Man mußte nicht Regierungsräthe auf die Stör schicken, es bedurfte keiner Aufforderungen zum Spekuliren und Versprechungen, um die Gemeinden zu ermutigen, sondern es ging wie von selbst. Hier verhält es sich ganz anders. Von der Million, welche die bei der Bahn interessirten Gemeinden übernehmen sollten, sind jetzt 367,000 Franken gezeichnet. Die wichtige Gemeinde Signau lehnte die Theilnahme ab. Ich verwunderte mich über die Art und Weise, wie man die Theilnahme der andern Gemeinden erhielt, denn vom Standpunkte der Oberverwaltungsbehörde erscheint es bedenklich, wenn der oberste Vormund, welchem die Aufsicht über die Gemeindeverwaltung obliegt, dahin wirkt, daß die Gemeinden Unternehmungen begünstigen, wodurch sie in Schulden gerathen, wenn der Staat, die Gesamtheit, für eine solche Theilnahme eines einzelnen Landestheiles einstehen müßte. Ich habe mich verwundert, daß die Gemeinde Eggwil 27,000 Franken zeichnete. Sie hat starke Summen an das Armengut zu restituiren und immer starke Stellen bezogen. So habe ich für ein Grundstück erst leihweise eine große Stelle dorthin bezahlt. Wenn man in Aussicht gestellt hat, daß die Summe bald wieder zurückfließt, so ist es mir als Tölpelhaftigkeit sehr angenehm, aber als Mitglied des Großen Rathes leiten mich andere Rücksichten. Wahrscheinlich haben solche Gründe Signau und andere Gemeinden bewogen, keine Aktien zu zeichnen, indem sie dachten, so lange sie eine solche Armenlast zu tragen haben, wollen sie sich nicht für die Zukunft mit neuen Stellen belasten. Was die Gemeinde Bern betrifft, so ist hier noch gar keine Rede von einer Theilnahme; sie ist aber auf 300,000 Franken angeschlagen. Es dünkt mich, wenn man sich so viel Mühe gab, um die Gemeinden des Emmenthals zur Theilnahme zu bestimmen, so hätte man der Gemeinde Bern auch eine Deputation schicken können; es wäre eine Aufmerksamkeit gewesen. Aber ich nehme an, man habe es aus guten Gründen unterlassen, in der Voraussetzung, daß von der Gemeinde Bern nicht viel zu erwarten sei, weder von der Gemeinde, noch von den Zünften, noch von Privaten, indem man denselben nicht wohl die Zumuthung machen kann, daß sie die früher gezeichneten Aktien durch eine solche Theilnahme selbst entwerthen. Was die Theilnahme von Privaten betrifft, so muß ich mich verwundern, daß diejenigen, welche an der Spitze der Ostwestbahn stehen, sich nicht durch Zeichnung namhafter Summen hervorthun. Für mich als spekulirenden Bürger würde es einen andern Eindruck machen, wenn Herr Vanquier Schmied, der an der Spitze des Unternehmens sein soll, sich mit Uebernahme 1 Million an Aktien aus seinem Privatvermögen theilnehmen würde, als wenn die Gemeinde Rüderswyl durch Entscheidung des Präsidenten sich mit 17,000 Franken theilnimmt. Nach solchen Ergebnissen könnte ich die Vergleichung mit der Staatsbetheiligung an der Centralbahn nicht gelten lassen. Was die Konsequenzen betrifft, so hörten Sie dieselben von Herrn Blösch auseinandersetzen. Als es sich um die Theilnahme an der Centralbahn handelte, standen keine andere Konsequenzen in Aussicht, als die Verbesserung der Straßen in den betreffenden Landesgegenden, namentlich im Jura. Jetzt sehen Sie an der Stellung des Jura, wohin die Theilnahme an der Ostwestbahn führen würde, ob man dem Jura verweigern könnte, was man jetzt dem Emmenthal gibt. Ich komme also zu dem Schlusse, daß eine solche Operation vom Standpunkte des Staatsvermögens aus nicht rathsam sei, weil sie für unsere Verhältnisse viel zu weit aussehend und ruinös sein, weil sie die Steuerkraft des Volkes über Gebühr in Anspruch nehmen würde. Ich glaube auch, solche Vorschläge werden am Ende dazu führen, daß man sich am Ende fragen wird, ob es nicht besser wäre, für solche wichtige Beschlüsse das Volk anzufordern, und das wäre der nächste Weg

zum Veto und zur Verfassungsrevision. Dafür und davor läßt sich natürlich viel sagen. Ich schließe aus allen diesen Gründen auf Nicht-eintreten. Sollte aber das Eintreten beschlossen werden, so möchte ich nicht sofort eintreten, stimme also in dieser Beziehung zum Antrage des Herrn Blösch. Wenn das sofortige Eintreten beschlossen werden sollte, so muß man auf den Vertrag selbst eingehen, und dann stelle ich folgende Abänderungsanträge. a. Bei Art. 1 lit. b des Vertrages die Worte „binnen sechs Monaten nach Ratifikation des gegenwärtigen Vertrages“ zu ersetzen durch: „sechs Monate nach Erneuerung der Konzeption durch die Bundesversammlung;“ b. im Art. 3 Ziff. 1 den Ansat von 10 Millionen Franken durch einen Ansat von 15 Millionen Franken zu ersetzen; c. dem Genehmigungsdekrete zwei Vorbehalte anzuhängen des Inhaltes: „1. daß für die Strecke von Gümliigen bis Bern die Ostwestbahngesellschaft das bereits existirende Tracé der Centralbahn benutze, und daß die Bahnhofstation Bern für beide Gesellschaften dieselbe bleibe, und die Ostwestbahngesellschaft sich verpflichte, sich zu diesem Zwecke über beide Punkte mit der Centralbahngesellschaft zu verständigen.“ Dies zum Art. 1. 2. daß vom Art. 2 Alles bis auf den letzten Satz: „der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt“ gestrichen werde. So viel ich weiß, ist es gar nicht Brauch bei der Bundesversammlung, daß in Fällen, wo es sich um die Verlängerung einer Konzeption handelt, die Regierung sich für die betreffende Gesellschaft verwalte. Es ist Sache der letztern, die Verlängerung nachzusuchen; die Regierung soll sich über die Gesellschaft stellen. Endlich möchte ich noch (ich weiß zwar nicht, inwiefern es thunlich ist) als Amendement den Art. 3 des Dekretes von 1854, betreffend die Ermächtigung des Regierungsrathes zur Aufnahme eines Anleiheens, aufnehmen. Bezüglich der Abstimmung bin ich mit Herrn Blösch einverstanden, daß man sich an den § 27 der Verfassung halten soll, weil es sich um eine Verminderung des Staatsvermögens handelt. Es ist nichts anderes. Man nimmt ein gutes Papier aus der Kiste, und legt dafür ein schlechtes hinein.

Fischer stellt die Frage, ob das Präsidium die ganze Angelegenheit durch eine ununterbrochene Verhandlung zu erledigen oder ein wenig abzubrechen gedenke.

Herr Vizepräsident Kurz, welcher den Vorsitz übernommen hat, erklärt, daß er seinerseits dafürhalte, die Verhandlung solle nicht unterbrochen werden.

Hierauf wird beschlossen, die Sache in der heutigen Sitzung ohne Unterbrechung zu erledigen.

Oeller zu Signau. Es ist sowohl für die Redner als für diejenigen, welche sie anhören müssen, bemüht, wenn man erst um halb drei Uhr das Wort ergreift, indessen kann ich in dieser wichtigen Angelegenheit nicht anders. Bevor ich auf die Sache selbst eintrete, muß ich Herrn Manuel, dem gewesenen Gerichtspräsidenten von Signau, einige Worte erwidern. Ich bedaure sehr, daß er das Emmenthal, das ihm sonst so lieb war, so lächerlich machen wollte. Ich begreife es, Herr Gerichtspräsident Manuel war seiner Zeit in Langnau, kommt aber wahrscheinlich nicht mehr dahin. Er behauptete, das Emmenthal sei eine der langweiligsten Thalschaften, und doch ist es bewiesen, daß die Engländer und überhaupt fremde Reisende diese Gegend vorzugsweise besuchten, bevor die Eisenbahn erstellt war; daher ist es vollständig unrichtig, wenn man das Emmenthal und das Entlibuch so darstellt, als wären nur die Heiden, nicht einmal gebildete Leute dort zu finden. Er sagte auch, die Angabe einer Ausfuhr von 30,000 Zentner

Käse sei übertrieben. Ich kann aber als zuverlässig behaupten, daß diese Angabe eine sehr mäßige ist, denn von den 8 bis 10 Häusern, die sich in Signau und Langnau mit Käsehandel beschäftigen, werden eber 35 bis 40,000 Zentner ausgeführt als nur 30,000. Es gibt einzelne Häuser, die 6000 und mehr Zentner ausführen. Herr Manuel weiß gar wohl, warum die Linie Burgdorf Langnau in die Versammlung geworfen wurde, — um die Ober- und Unteremmenthaler zu trennen, dieses jesuitische Kunststück wird aber nicht gelingen. Die Interessen der Bewohner dieser Landesgegend sind zu gemeinschaftlich, als daß sie sich trennen ließen, und wenn Sie meinen Worten vielleicht nicht trauen, so will ich es mit einem Schreiben des Zentralbahndirektoriums in Basel, d. d. 15 Mai 1858, unterzeichnet von einem Herrn Geigy, an einen bekannten Herrn in Burgdorf gerichtet, beweisen. (Der Redner verliest hierauf eine Stelle aus dem erwähnten Schreiben, welches jedoch dem Konzipienten nicht zur Verfügung gestellt wurde. Hierauf fährt der Redner fort): Aus diesem Schreiben sehen Sie auf das Evidenteste, daß es mit der Erstellung der Linie Burgdorf-Langnau nicht sehr ernst ist. Deswegen haben die Unteremmenthaler das Unternehmen der Ostwestbahn näher untersucht, namentlich auch zu dem Zwecke, ob nicht die einzelnen Theile zu vereinigen seien. Diese Untersuchung hat ein gewisses Resultat geliefert, so daß durch eine bestimmte Richtung der Linie die Interessen des Mittel- und Unteremmenthals berücksichtigt werden können. Darauf hin waren die meisten Bewohner des untern Emmenthals befriedigt, und ich glaube, es sei ihnen damit eben so sehr und schneller gedient, als mit der Linie Burgdorf-Langnau. Deswegen gelang es nicht, Uneinigkeit ins Lager zu werfen. Herr Manuel sagte ferner (und das macht Eindruck bei soliden Leuten) es seien nur 10 % des Aktienkapitals der Ostwestbahn einbezahlt, also sei keine Garantie vorhanden. Wenn Herr Manuel wußte, was eingezahlt ist, so hat er, gelinde gesagt, sich geirrt; mußte er es nicht, so hätte er schweigen sollen. Ich weiß, was eingezahlt wurde, es sind 20 %, also 100 Franken per Aktie. Bei diesem Anlasse muß ich zeigen, wie den Gegnern der Ostwestbahn kein Mittel zu klein ist, dieselbe zu verdächtigen. Herr Manuel hob namentlich hervor, daß die Gemeinde Signau auch nichts davon habe wollen; ja, es kam eine Einsendung in den Oberländeranzeiger, natürlich nicht von Herrn Manuel, und um die Quelle abzuleiten, erschien dieselbe zuerst in der Neuen Zürcherzeitung. Es heißt darin, wie man höre, hätte die Gemeinde Signau sich mit 80,000 Franken betheiligen sollen. Das ist eine Lüge, die Gemeinde hätte sich mit 90 Aktien betheiligen sollen. Ferner heißt es: „Herr Gfeller rechnete der Gemeinde vor, daß die Aktien jedenfalls später auf eine Rente von 7 % kommen müssen. (Das gleiche soll auch Herr Hiltbrand bei einer Versammlung in Langnau prophezeit haben: Es könne keine Bahn in der Schweiz weniger als 7 % rentiren. So erzählte ein Zuhörer.)“ Nun habe ich aber zur Gemeinde gesagt: Nehmt euch in Acht, es kann ein Verlust von Fr. 5 per Aktie eintreten; ich will euch aufmerksam gemacht haben, ich will nicht, daß es heiße, ich habe euch hineingeführt. Es kann euch Nachtheil bringen, ich bin bereit, diesen Nachtheil zu tragen, weil ich glaube, es sei für Signau ein viel größerer Vortheil, wenn die Linie gebaut werde; nun ersuche ich jeden Gemeindegänger, sich nach seiner Ueberzeugung auszusprechen, ob es zum Vortheil der Gemeinde gereiche, wenn sie sich betheiligt. Sie haben gesprochen. Der Artikel lautet ferner: „Dann haben ja die Gemeinden das Geld nicht zu schießen, sondern der Staat mache ihnen das nöthige Anleihen zu 4 %, so daß sie also 3 % Gewinn machen.“ Auch das habe ich wieder nicht gesagt, ich habe die Gemeinde aufmerksam gemacht, daß wir nicht Profit haben, wenn die Aktien nicht mehr als 4½ % abtragen. Ich will Sie nicht weiter mit diesem Artikel langweilen, es heißt am Schlusse noch: „Fuchswild soll Herr Gfeller den Saal verlassen und allerdings die Zeichnung versehen haben.“ Das ist wieder nicht wahr. Ich verließ den Saal fröhlich, denn ich war versichert, wenn die

Gemeinde nicht Aktien zeichne, so werden Privaten solche zeichnen. Und das ist geschehen. Das Dorf Signau hat ein paar Stunden nach der Gemeindeversammlung statt 90 Aktien 120 gezeichnet. Ich komme zu einer ziemlich Effekt machenden Stelle der Rede des Herrn Blösch, wo er sagte, wie wenig Steuer das Emmenthal zahle. Das wirft ein schiefes Licht auf die Gegend. Allein das Einkommensteuergesetz erschien Anno 1847 und konnte verschieden ausgelegt und angewandt werden. Ich war damals in der Zentralschätzungskommission und erklärte zur Ehre der Stadt Bern, daß das Gesetz nirgends so genau ausgeführt worden sei als in Bern. Bern hatte verhältnißmäßig die größte Einkommensteuer. Im Emmenthal wurde es verschieden gehalten. Ein Kagenfelshändler zahlte z. B. von Fr. 9000 die Steuer, während eines der größten Häuser sie nur von Fr. 600 zahlte. Wie man vernahm, daß man es in andern Amtsbezirken unter dem gleichen Gesetze etwas wohlfeiler machen könne, wollte man nicht länger der Narr im Spiele sein. Das ist der Grund, warum der Steuerbetrag so gering erscheint. Wenn ein besseres Steuergesetz erlassen wird, so wird das Emmenthal seinen Theil zahlen so gut als andere Landesgegenden. Ueber das Unternehmen der Ostwestbahn will ich meine Ansicht so kurz als möglich sagen. Ich bin der Entwicklung dieser Angelegenheit aufmerksam gefolgt und will offen gestehen, daß ich vor wenigen Jahren noch nicht den Gedanken hatte, daß das Emmenthal auf einen Schienenweg Anspruch machen könne, als der Kampf um das Zweiliniensystem begann. Dieser Kampf war hin und wieder hart, aber er wurde durchgesetzt. Wir haben zwei Linien von Lausanne nach Bern, im Osten der Schweiz ist daselbe System zur Geltung gekommen und die bernischen Abgeordneten im Nationalrathe haben allenthalben getreulich mitgeholfen. Wo stehen wir jetzt? Nachdem man beim Kanton Bern angelangt ist, sollte dieser darauf verzichten. Das hieße in meinen Augen wirklich die Interessen des großen Kantons schlecht verstehen. Unsere Mitgedenken haben uns vorgearbeitet und möglich gemacht, daß auch wir zu einem Zweiliniensystem gelangen, und das Bern zum Sitz der Eisenbahnverwaltung erhoben werden kann. Nachdem nun dieser hartnäckige Kampf durchgesetzt war, bildete sich in Bern mit großer Mühe eine Gesellschaft, um das großartige Werk auszuführen. Es ist wahr, ich habe warmen Antheil daran genommen. Ich glaube, daß man damit nicht nur dem Emmenthal (so ein Spießbürger bin ich nicht), sondern dem Kanton und der Schweiz einen Dienst geleistet habe. Die Gesellschaft hatte mit den größten Schwierigkeiten von allen Seiten her zu kämpfen, nicht sowohl im Kanton selbst als anderwärts, bei unsern lieben Nachbarn im Aargau, in Zürich, in Basel fanden sich die Gegner; und warum? Sie wissen wohl, warum. Sie rechnen nach ihren Prozents und sehen, daß es ein ihnen entgangener Gewinn ist. Wir können es ihnen also nicht verargen, daß sie so wüth dagegen thun. Wenn dieß im Kanton Bern selbst nicht in dem Maße der Fall war, wie anderwärts, so hat man doch hier die Sache von vielen Seiten her nicht unterstützt, wie es hätte geschehen sollen. Ich verweise hier namentlich auf die Stadt Bern, weil Herr Manuel so geringschätzend vom Emmenthal gesprochen hat. Wenn eine arme Gemeinde, wie Rüderswyl, sich bei der Aktienzeichnung betheiligte, die reiche Stadt Bern aber nicht, so will ich Ihrem Urtheil anheimstellen, wo sich hochherzigere Gedanken vorfinden, dort oder hier. Ebenso betheiligte sich Eggwil, eine Ortschaft, deren Bewohner früher schon ihre Aufopferungsfähigkeit durch Erstellung einer Straße mit Brücke über die Emme an den Tag legten. Auch damals gab es viele Widerspenstige, in der Meinung, es rüthire die Gemeinde. Das war nicht der Fall. Die Kosten sind jetzt gedeckt, alles ist damit einverstanden und kein Einziger geht mehr durch das Wasser, sondern alles über die Brücke. Die Eggwiler waren, wie damals, auch hier bereit, ihren Beitrag an das großartige Unternehmen zu leisten, eine Bereitwilligkeit, die nicht so kleinlich dargestellt zu werden verdient. Man kann sagen, daß alle Gemeinden des

Amtsbezirks Signau sich in schönem Maße theils durch eigene Aktienzeichnungen, theils durch solche von Privaten, betheilt haben, und es wäre gut gewesen, wenn Herr Manuel dahin gewirkt hätte, daß auch die reiche Stadt Bern etwas gethan hätte. Nachdem ich etwas weiter abgeschweift bin, als ich eigentlich beabsichtigte, will ich etwas abkürzen. So wie die Sache für die Schweiz und für den Kanton Bern von großer Wichtigkeit ist, soll man namentlich die Bedeutung des Verwaltungssitzes nicht aus den Augen verlieren, so daß wir in Zukunft bezüglich der Eisenbahnen nicht fortwährend von Zürich, Basel, Aarau aus dirigirt werden, sondern einmal sagen können: bis anhin habt ihr uns regiert und an der Nase herumgeführt, nun wollen wir selbst regieren. Nebstdem hat der Kanton Bern ein großes Interesse, daß auf seinem Gebiete Eisenbahnen in allen Richtungen gebaut werden. Unser Kanton ist einer der holzreichsten. An der Route von Bern nach Langnau besitzt der Staat nicht weniger als 125 Zucharten Wald. Man soll nun sehen, was er gewinnt, wenn eine Eisenbahn in jener Gegend gebaut wird. Dadurch wäre schon der Nachtheil, welchen der Kanton an den Aktien erleiden kann, aufgehoben. Ferner muß man nicht außer Acht lassen, welche Masse Salz auf die Käseproduktion verwendet und auf der betreffenden Route transportirt wird. Sodann mache ich auf die Kosten des Straßenunterhaltes aufmerksam, welche durch die Eisenbahnen bedeutend vermindert werden. Zum Schlusse muß ich ein wenig an die Billigkeit und Gerechtigkeit der Versammlung appelliren. Anno 1854 machte man nicht ein großes Wesen daraus, man suchte nicht lange in Verfassung und Gesetzen herum, sondern sagte: das muß jetzt sein, es ist im Interesse des Kantons Bern, seid so gut und thut es. Hat man damals die Zentralbahn mit 4 Millionen unterstützt, wie viel mehr sollte man jetzt die Ostwestbahn unterstützen, da es sich darum handelt, den bestehenden Eisenbahnen Konkurrenz zu machen im Interesse des Landes und seiner Bewohner? Das Eisenbahnwesen ist ein Geschäft wie ein anderes, etwas großartiger betrieben. Man fand, daß die Konkurrenz hier so gut sei als in andern Dingen, z. B. bei den Wirthen. Nach meinem Dafürhalten sollte dieser Gesichtspunkt für unsern heutigen Beschluß maßgebend sein. Wir wenigstens thäten es wohl, wenn man vor vier Jahren in dergleichen Sache zu Gunsten einer Gesellschaft eine Staatsbetheiligung beschließen konnte, jetzt aber nicht. Man würde sagen, es sei nicht mit gleicher Elle gemessen worden. Ich möchte jedem von Ihnen dringend ans Herz legen: untersuchen wir selbst, was dem Kanton Bern frommt, lassen wir uns nicht influenziren, weder von Aarau noch von Zürich noch von Basel. Bern muß selbst untersuchen, was zu seinem Nutzen ist, und wird bald darüber im Reinen sein. Seien wir eintig in Eisenbahnsachen, wie bisher. Der Nachtheil der früheren Staatsbetheiligung war nicht groß. Wenn wir einen Blick auf das Budget werfen, so finden wir eine jährliche Differenz von 10,000 Franken. Bevor man behauptet, diese Betheiligung werde größere Steuern veranlassen, soll man die Sache wohl untersuchen. Ich schließe dahin, daß man mit gleicher Elle messe wie im Jahre 1854, und die Ostwestbahn für eine Aktienübernahme von 2 Millionen Franken unterstütze, damit das schwierige und großartige Unternehmen zum Heil und Segen des Kantons ausgeführt werden könne.

Ganguillet. Wenn ich in dieser Angelegenheit das Wort ergreife, so geschieht es nicht, um Herrn Gfeller zu erwiedern. Ich werde natürlich auch dazu kommen, aber ich glaube, in einer Frage von solcher Tragweite überhaupt das Wort ergreifen zu sollen. Wenn es sich darum handelt, die ökonomische Zukunft des Landes zu kompromittiren, so ist es Pflicht jedes Mitgliedes, bei seinem Eide zu seiner Ansicht zu stehen. Man kann verschiedener Ansicht sein, wenn nur die Meinung ehrlich ist. Ich werde Zahlen anführen, die schwer zu streichen sind. Ich werde nicht in dem gereizten Tone sprechen, in dem Herr Gfeller sprach, sonst wäre die Ver-

sammlung gerade hintereinander. Ich erinnere nur an den Vorgang mit der Brünigstraße, wo Herr Gfeller das Oberland als eine kleine Ecke darstellte, für die man 100,000 Fr. verwenden wolle. Damals stand natürlich der Kirchthurm von Signau auf der Seite. Man darf nicht diesen Standpunkt einnehmen. Ich gehe nun zur Frage selbst über und will so ziemlich dem Gedankengange des Berichtes folgen. Es handelt sich um den Stand des Ostwestbahnunternehmens. Ich verfocht schon gestern die Ansicht, daß man nicht eintrete, weil es im Interesse des Kantons liege, so schnell als möglich von Burgdorf nach Langnau zu bauen und dieß hier nicht erreicht wird. Der Herr Berichterstatter warf mir vor, ich hätte der Ostwestbahn Mangel an Geld und Vertrauen zugemutet, ohne den Beweis dafür zu leisten. Ueber das Personal der Verwaltung kein Wort, es ändert an der Sache nichts. Wir wissen, daß mehr oder weniger alle Gesellschaften in Verlegenheit waren. Es war am 3. April 1857, als der Große Rath von Bern der Ostwestbahn die Konzession ertheilte; am 7. Juni erfolgte die Konzession von Luzern und am 4. August die Bundesgenehmigung. Nun sind seither 1½ Jahre verstrichen, die Ostwestbahn hätte beim Bunde ihren Finanzausweis leisten sollen, sie konnte es aber nicht. Warum gelangt sie jetzt vor uns? Damit wir ihr das Fehlende geben, um den Ausweis leisten zu können. Man hofft, wenn Bern 2 Millionen gebe und die Gemeinden sich etwas bethelligen, wenn Luzern auch beitrete und etwa 2 Millionen vom Auslande übernommen werden, dann könne man den Ausweis leisten, sonst nicht. Ich frage, genügt das? Ich behaupte, nein; eine schweizerische Gesellschaft kann sich nicht an das Ausland wenden, sie wird dort kein Geld finden. Warum nicht? Weil wir eine förmliche Eisenbahn-Anarchie haben, es ist ein eigentlicher Schwindel. Nun erlaube ich mir, die Gründe anzugeben, warum ich noch nicht an die Solidität der Ostwestbahngesellschaft glaube. Vorerst frage ich: existirt eigentlich eine solche Gesellschaft? Wir kennen eine provisorische Direktion, einen provisorischen Verwaltungsrath, aber ich habe noch nie gehört, daß eine Aktionärversammlung stattgefunden hätte. Ich will mich gerne belehren lassen. Was die Bedeutung der Ostwestbahn betrifft, so werde ich sicher nicht bestreiten, daß die Ostwestbahn nützlich sein könne, und daß sie namentlich für die Stadt Bern Vortheile haben werde. Man sagt, Bern sei gegen die Ostwestbahn feindlich gesinnt. Ich will das erklären. Ich bin Einwohner von Bern, nicht Bürger, bin Mitglied des Gemeinderathes und kenne ein wenig die vorhandene Stimmung. Es gab eine Zeit, wo Bern sich schöne Hoffnungen machte bezüglich der Eisenbahnen, indem man sagte, der ganze Verkehr von Osten nach Westen, von Basel nach Westen und ins Oberland werde über Bern gehen. Ja, wenn das damalige System befolgt worden wäre, so hätte Bern zu einer Handelsstadt von großer Bedeutung werden und bald 40 bis 50,000 Einwohner zählen können. Wurde jenes System befolgt? Nein, man wollte nicht die Linie über Murten nach der Waadt bauen, sondern portirte die Dronlinie, das Zweiliniensystem, dessen natürliche Konsequenz die Thallinie war. Das änderte das ganze Verhältniß. Man sagte damals den Gegnern der Dronlinie: Wie ist es möglich, daß ihr eine andere Ansicht haben könntet! Man mußte fast als ein Paria gelten, wenn man gegen die Dronbahn war. Jetzt ist es etwas anderes. Ich nehme es nicht übel, aber sonderbar ist es, wenn man der Stadt Bern Vorwürfe macht. Ich habe nicht erwartet, daß man in dem Berichte der Regierung Recht bekomme, daß man uns Andern, die für die Murtenlinie waren, zugebe, daß wir eigentlich die richtige Anschauung gehabt haben. Nun heißt es auf Seite 10 des Berichtes: „Wirft man einen auch nur flüchtigen Blick auf die Karte, so ist es einleuchtend, daß bei dem gegenwärtigen Eisenbahnetz der Verkehr zwischen dem Osten und Westen der Schweiz sich vorzugsweise der Thallinie über Neuenburg, Solothurn und Olten zuwenden würde. Denn wenn auch die Dronlinie die monopole Stellung der Thallinie einigermassen geschwächt hat, so ist sie doch auf

so lange nicht im Stande, jene für Bern nachtheilige Folge hinlänglich zu paralysiren, als sie nicht eine selbständige Fortsetzung nach dem Osten der Schweiz hat, sondern nur in die Linie der Zentralbahn einmündet; so lange sie jene Fortsetzung nicht gewinnt, wird das gemeinsame Streben der durch dieselbe Pariser Geldmacht verbundenen West- und Zentralbahn immer im Stande sein, den Verkehr zwischen dem Osten und Westen der Schweiz vorzugsweise der Thallinie zuzuwenden, und die Stadt Bern, die nicht nur als Bundesstadt, sondern auch durch ihre Lage und als Hauptstadt des größten Kantons zum Centrum der Schweiz berufen ist, sinkt dann zu einer verhältnismäßig vereinsamten Nebenstation herab.“ Das haben wir eben gerade damals begriffen, daß wenn man die Dronlinie baue, die Thallinie zu einer Hauptlinie werde und Bern zu einer Zweigbahn gelänge. Es ist jetzt so, man muß sich darein schicken; aber wie wäre es gekommen, wenn das andere System angenommen worden wäre? Die Eisenbahnpolitik war damals eine ganz irrige. Wäre die Murtenlinie zu Stande gekommen, so wäre die sogenannte Seelinie ausgeschlossen gewesen, wenigstens von Biel aufwärts. Wäre es ein Nachtheil gewesen? Von Biel nach Yverdon hätte man die Dampf-iffahrt gehabt, von dort an wieder die Eisenbahn. Dieß wäre namentlich im Hinblick auf den Jura, dem ich angehöre, wichtig gewesen, mit dessen Abgeordneten ich in der vorliegenden Frage durchaus nicht einig ging. Es wäre damals in der Stellung Berns gewesen, den Jura industriell zu unterstützen, die Franco-Suisse hätte ihren Anschluß bei Murten immer gefunden. Das that man aber nicht, man jagte der Franco-Suisse die Fische ins Garn und ließ den Jura industriell im Stich. Dieser baute die Linie Neuenburg-Vauchaudfonds und wird möglicherweise an seinem Unternehmen verbluten. Nun wird der Jura abgeschnitten, das jetzt noch blühende Münsterthal und St. Imer werden veröden. Es ist bekannt, daß man vor zehn Jahren noch gar nicht an die Möglichkeit einer solchen Bahn dachte. Wie kam das Unternehmen des Jura industriell zu Stande? Die Regierung gab demselben eine Subvention von 3 Millionen, dem Val de Travers dagegen nichts, und das ist jetzt noch ein Gegenstand des Haders im Kanton Neuenburg, so daß sich die Parteien selbst auf politischem Gebiete wegen der unglücklichen Affaire den Krieg machen. Legihin war der Jura industriell in Geldverlegenheit. Was sollte er machen? Geld findet die Gesellschaft im Auslande nicht, auch in der Schweiz nicht, sie hatte bereits 3 Millionen auf Obligationen aufgenommen nun sollte sie noch 3 Millionen haben. Was geschah? Es wollte sich Niemand beteiligen, endlich übernahmen legihin die Gemeinden Locle und Vauchaudfonds die fehlende Summe. Ich will nicht prophezeien, aber ein bedeutender Mann aus Neuenburg sagte mir, wenn diese Bahn nicht rentire (und sie wird schwerlich rentiren), so werden die Einwohner von Locle und Vauchaudfonds in die niedern Gegenden des Kantons auswandern, was bereits der Fall sei. Ich führe das nur als Beispiel an, wohin es führt, wenn man es in solchen Unternehmungen übertreibt. Im Berichte des Regierungsrathes wird die Ostwestbahn namentlich auch deshalb empfohlen, weil sie eine gerade Linie von Frankreich nach Luzern bilde und mit Rücksicht auf die kürzere Distanz ein Bedürfnis für das Land sei. In dieser Beziehung erlaube ich mir, einen Widerspruch hervorzuheben. Es ist allerdings ein ziemlicher Umweg von Bern über Olten nach Luzern, dessen Länge auf 23 Stunden angegeben wird. Die Entfernung von Bern nach Luzern durch das Entlibuch wird indessen auch 18 alte oder 19 neue Stunden betragen, besonders bei den Umwegen, welche die Bahn machen muß. Die Differenz zwischen beiden Linien beträgt also 4 Stunden; und um diese auf der Eisenbahn zurückzulegen, braucht man höchstens 20 Minuten. Nun kann man nicht sagen, daß es ein absolutes Erfordernis sei, wegen diesen 20 Minuten 26 Millionen oder noch mehr auszugeben. Wie verhält es sich mit der Linie Biel-Bern-Luzern? Die Entfernung von Biel nach Bern beträgt 7 Stunden, diejenige von Bern nach Luzern 19, die ganze Linie also 25 bis 26

Stunden, während die Entfernung von Biel über Olten nach Luzern 23 Stunden beträgt. Also ist die Linie über Bern wenigstens 3 Stunden länger als diejenige über Olten. Ich mache auf diesen Widerspruch nur aufmerksam, um zu zeigen, daß man die Differenzen an beiden Orten in Anschlag bringen sollte. In einer bei Schabelitz in Zürich gedruckten Brochüre wird behauptet, die Schweiz müsse wenigstens 400 Stunden Eisenbahnen haben. Das erlaube ich mir zu bestreiten und unser Land mit einem Staate zu vergleichen, der gewiß sehr gut verwaltet ist und viele Beziehungen zur Schweiz hat. Belgien ist ein kleiner Staat mit einer liberalen Regierung, ein Staat, der Fortschritte gemacht hat, dessen Industrie blüht, wo aber auch die Landwirtschaft daneben gut betrieben wird. Dort wurden von den ersten Eisenbahnen gebaut; man beschloß den Staatsbau. Nun hat Belgien eine fast doppelt so starke Bevölkerung als die Schweiz, es besitzt aber nur 362 Stunden Eisenbahnen, also nicht so viel, wie man uns zumuthet. Wenn ich vorhin gesagt habe, daß in Belgien eine sehr blühende Industrie, ein sehr lebhafter Verkehr herrsche, wie man ihn in der Schweiz nie haben wird, so will ich nun zeigen, welchen Ertrag die Eisenbahnen in Belgien vom Jahre 1841 bis 1854 nach dem Berichte des Regierungsrathes abwarfen. Im Jahre 1841 war der Reinertrag 2,60 %, im Jahre 1842 3,20 %, im Jahre 1843 3,80 %, im Jahre 1844 4,70 %, im Jahre 1845 4,11 %, im Jahre 1846 4,10 %, im Jahre 1847 3,40 %, im Jahre 1848 2,57 %, im Jahre 1849 3,23 %, im Jahre 1850 4,18 %, im Jahre 1851 4,65 %, im Jahre 1852 4,70 %, im Jahre 1853 5,56 %, im Jahre 1854 6,25 %, also der höchste Ertrag. Wer in Belgien reist, weiß, daß man nicht gerade Linien von einer Hauptstadt zur andern gezogen hat, daß man z. B. von Brüssel nach Gent einen schönen Elbogen passieren muß. Belgien wußte also gar wohl, was es that, und das Tableau des Ertrages zeigt, daß die nöthige Frequenz zu einer Vermehrung der Eisenbahnen nicht vorhanden wäre. Man sagt: je mehr Eisenbahnen, desto besser. Ich bin ein entschiedener Freund von Eisenbahnen, aber ich könnte diesem Grundsatz nicht beipflichten. Ich bin ein entschiedener Feind des Schwindels. Wenn die Gesellschaften schlechte Geschäfte machen, wenn sie die Betriebskosten nicht mehr heraus schlagen, dann tritt eine große Nachlässigkeit in der Verwaltung ein, der Betrieb wird gefährlich und das Leben des Menschen steht auf dem Spiel. Wenn eine Bahn gut administriert werden soll, so muß sie rentiren. England hat im Eisenbahnwesen übertrieben und dabei einen Verlust von 2½ Milliarden, also von 2500 Millionen Franken gemacht. (Der Redner verliest nun eine Stelle aus einer französischen Zeitschrift und fährt dann fort): Was ist die Rügenwendung davon? Die Gesellschaften in England kamen durch ihre Verluste dahin, sich zu fusioniren; aber warum? um die Tarife so hoch als möglich zu schrauben und das Publikum auszubeuten. Das wäre freilich in der Schweiz nicht möglich, aber es zeigt, wie weit man gehen kann, wenn man die Sache übertreibt. Man legt großen Werth darauf, den Sitz der Gesellschaft in Bern zu haben. In dieser Beziehung bin ich mit der Regierung und mit dem Herrn Berichterstatter einverstanden. Ich sehe sehr gerne den Verwaltungssitz einer Eisenbahn in Bern, aber lieber von einer blühenden Gesellschaft. Die Umstände können die Bedeutung eines solchen Verwaltungssitzes sehr vermindern. Man wies ferner auf die muthmaßliche Fusion der Eisenbahnen hin. Wenn eine Fusion kommt, so werden die guten Gesellschaften sich gewiß nicht mit den schlechten fusioniren. Vielleicht kommt es dahin, daß der Bund einmal die Eisenbahnen ankauft, aber dann ist es nicht nöthig, wegen des Sitzes einer Gesellschaft Opfer zu bringen, denn sobald der Bund die Bahnen ankauft, ist der natürliche Sitz ihrer Verwaltungen in der Bundesstadt. Ich komme zu dem Vorwurfe, den man der Stadt Bern macht, daß sie sich nicht theilige. Es ist ganz natürlich. Durch den Bau einer Konkurrenzlinie werden die Zentralbahnaktien bedeutend entwerthet. Im Jahre 1854 beschloß

der Große Rath eine Theiligung an der Zentralbahn mit 4 Millionen Franken, aber unter der Bedingung, daß Gemeinden und andere Korporationen 2 Millionen davon übernehmen. Die Stadt Bern übernahm damals eine Million. Ist es nun natürlich, den Lokalbehörden zuzumuthen, daß sie Aktien einer Bahn übernehmen, die nicht rentiren und den Werth der andern Aktien noch verderben? Was würde man von Gemeindebehörden halten, die ihr Gemeindegut auf diese Art verwalten? Ich bin überzeugt, wenn Herr Gfeller Regierungsrath von Bern wäre, so würde er in diesem Falle darauf antragen, die Gemeinde zu bevoogten. Auch Privaten haben Anno 1854 Aktien genommen, weil die Theiligung der Regierung ihnen Vertrauen einflößte; ich habe keine Aktien. Ich mache auf die moralische Seite aufmerksam und frage: ist es zu verantworten, wenn der Große Rath heute erklärt: ich habe euch damals ermahnt, Zentralbahnaktien zu nehmen, jetzt fasse ich einen Beschluß, der euer dazu verwendetes Vermögen kompromittiren wird. Nun komme ich zu einer Hauptaufgabe, zur Erörterung der Rentabilitätsfrage. Es ist dies ein Gegenstand, von dem man noch lange Jahre reden wird. Ich betrachte denselben als den wichtigsten, der seit der Verhandlung über den § 85 der Verfassung hier berathen wurde. Der Bericht des Regierungsrathes gibt das erforderliche Kapital für den Bau der Ostwestbahn für 142 Kilometer oder 29½ Stunden an zu 26 Millionen. Dabei wird der Kilometer auf Fr. 182,840 berechnet. In wie weit dies richtig ist, will ich dahin gestellt sein lassen. Sicher ist, daß diese Kostenberechnung unter allen bisherigen Erfahrungen bleibt, denn nach den eigenen Angaben des Berichtes hat der Kilometer gekostet: in England Franken 573,000, in Frankreich Fr. 483,000, in Belgien Fr. 298,000, in Oesterreich Fr. 270,000, in Sardinien Fr. 243,000, in Deutschland Fr. 222,000, endlich in der Schweiz: die Nordostbahn Fr. 234,000, die Zentralbahn Fr. 311,000, die Rheinthalbahn Fr. 163,000, die Glarthalbahn, die nur kurz ist und in den vortheilhaftesten Terrainverhältnissen steht, freilich nur Fr. 100,000. Diese Bahn wäre wohl die erste, die mit der devisirten Summe angelegt würde. Indessen will ich bei dem angeschlagenen Kapital bleiben und dennoch beweisen, daß die Rentabilität eine sehr schlechte sein wird. Wenn, wie der Bericht sagt, die Bahn also mit 26 Millionen erstellt wird und wenn davon nur 10 Millionen auf Obligationen aufgenommen werden müssen, so wird für die Verzinsung der letztern zu 5 % eine Summe erforderlich von Fr. 500,000 zu 4 % würde betragen Fr. 640,000

Ob nun diese Summe nebst den Betriebskosten herauszufinden ist, werden Sie mir erlauben zu untersuchen. Vor Allem aus muß ich gestehen, daß die Rentabilitätsrechnung des Berichtes gegenüber der frühern von Herrn Professor Hildebrand bedeutend ermäßigt ist. Indessen sind die muthmaßlichen Einnahmen immer noch viel zu hoch gegriffen. Die Zentralbahn hat dieses Jahr bis 1. Oktober geführt 1,023,509 Reisende mit einer Einnahme von Fr. 1,795,414

Rechnen wir für die letzten drei Monate ein Viertel hinzu, 255,877 Reisende, mit einer Einnahme von Fr. 448,878 so haben wir 1,279,386 Reisende und Fr. 2,244,292 Einnahmen. Dividiren wir die Einnahmen durch die Reisenden, so haben wir eine Durchschnittseinnahme von Fr. 1.75 per Reisenden. Die Zentralbahn hat gegenwärtig in Betrieb:

Basel-Olten	10 Stunden,
Olten-Varau	2 "
Olten-Luzern	10 "
Olten-Biel	12 "
Olten-Bern	12 "
Im Ganzen	46 Stunden.

Es fallen somit auf die Stunde 27,813 Reisende mit Fr. 48,788 Einnahmen. Dieses Verhältniß brächte für die Ostwestbahn für 30 Stunden 834,390 Reisende mit Fr. 1,463,640 Einnahmen. Diese durch die Durchschnittstare von Fr. 8 dividirt, würde 199,264 Durchschnittsreisende machen. Nun kommt diese Frequenz auf die beste Bahn der Schweiz vor — eine Bahn, die den ganzen Verkehr von Basel nach Luzern und Italien, den ganzen Verkehr zwischen Basel und der Ostschweiz, zwischen Basel und der Westschweiz, endlich den durchgehenden Verkehr vom Bodensee bis zum Genfersee gegenwärtig vermittelt. Ist es zu wagen, wenn ich das Verhältniß dieses Verkehrs auf vier Richtungen für die Ostwestbahn, die nur eine Linie hat, auf nur die Hälfte reduziere? Diese Rechnungsart würde die Zahl der Reisenden auf 99,634 reduzieren; nehmen wir also die runde Zahl von 100,000 (274 per Tag), so haben wir zu 8 Fr. eine Einnahme von Fr. 800,000. So viel für den Personenverkehr. Gehen wir über zu dem Waarenverkehr. Die Zentralbahn hat in den ersten neun Monaten dieses Jahres geführt Zentner 2,431,399

Fügen wir für das letzte Vierteljahr Fr. 607,849 hinzu, also Zentner 3,039,248 mit einer Einnahme von Fr. 1,236,737. Dividirt man die Zentner in die Einnahmen, so erhält man eine Durchschnittseinnahme von 40½ Ct. per Zentner, so daß ein Zentner durchschnittlich nicht ganz $\frac{1}{4}$ der Bahnlänge macht. Der Bericht nimmt an, die Ostwestbahn werde im Ganzen eine Gesamtzahl von 706,993 Zentner führen und verdoppelt dann die Zahl wegen natürlicher Zunahme des Verkehrs, was die Zahl auf 1,413,986 erhöht. Ich nehme also in runder Zahl Zentner 1,414,000 an. Wenn auf eine Bahnlänge von 46 Stunden der Durchschnitt des Zentnerertrags 40½ Ct. macht, so kommt derselbe auf eine Länge von 30 Stunden nur auf ungefähr 26 Ct. Nun will ich wie gesagt die Zentnerzahl des Berichtes, so übertrieben sie auch ist, annehmen, und wir bekommen für 1,414,000 Zentner à 26 Ct. 367,640 Fr. Ich bitte hier zu bemerken, daß diese Zentnerzahl beinahe die Hälfte der der Zentralbahn macht. Wo soll diese Bahn einen solchen Verkehr hernehmen, beweisen ja doch die eidgenössischen Zolltabellen, daß $\frac{1}{3}$ der gesammten Ein- und Ausfuhr der Schweiz über Basel geht und mithin der Zentralbahn zufällt, während der Verkehr dieser Linie bis jetzt durch zwei Wagen in der Woche vermittelt wurde. Das Ergebnis stellt sich also so heraus: Ertrag der Reisenden Fr. 800,000 Ertrag der Waaren Fr. 367,640 Fr. 1,167,640 Ziehen wir davon ab 50 % Betriebskosten Fr. 583,820 bleibt eine reine Einnahme von Fr. 583,820

Ich habe gesagt, die Verzinsung der Obligationen erfordere Fr. 500,000. Es bliebe somit für die Verzinsung des Aktienkapitals von 16 Millionen eine Summe von 83,823 Fr., also ungefähr $\frac{1}{2}$ %, und doch rechne ich — ich bitte Sie, es wohl zu bemerken, alles viel zu günstig an für die Ostwestbahn, denn kein Mensch wird glauben wollen, daß sie auf einer Linie je die Hälfte der Reisenden und beinahe die Hälfte der Waaren, welche die Zentralbahn, die in jeder Beziehung in den günstigsten Verhältnissen ist, auf vier, sage vier Richtungen führt. Die Rentabilität der Bahn wird sich also in der Wirklichkeit für die Aktien auf Null reduzieren und das Obligationenkapital wird kaum verzinst werden können. Was ist dann das Resultat? Daß die 2 Millionen, welche der Staat übernehmen soll, für die Staatskasse rein verloren sind. Ich will nicht sagen, daß das Amt Signau dabei nicht gewinne. Das gleiche Ergebnis ist für die Theiligung der Gemeinden vorauszusetzen. Soll nun der Staat unter solchen Umständen sich theiligen? Hat der Kanton Bern wirklich so viele verfügbare Millionen? Ich glaube es nicht und bin daher auch nicht für eine Theiligung. Ich habe immer gesehen, daß namentlich das Berner Volk nicht sehr freigebig ist bezüglich der

Steuern, welche dadurch vermehrt würden. Wir befinden uns gerade gegenwärtig in einer solchen Epoche. Der muthmaßliche Ausfall würde 80,000 Franken betragen. Ich habe noch jetzt die Ueberzeugung, daß man die fraglichen Millionen nicht im Auslande, auch nicht in der Schweiz finden wird. Die Privaten kaufen lieber Aktien von Eisenbahnen, die bereits im Betriebe sind, die sie für 450 Franken haben können, wie die Aktien der Zentralbahn, der Nordostbahn, der Westbahn und so fort. Was geschieht dann? Wenn man 5—6—7 Millionen verlost haben wird und in Kröschenbrunnen stecken bleibt, dann heißt es: jetzt Großer Rath von Bern, mußt du wieder herhalten. Was thut Einer, der ein Haus bauen läßt? Wenn er beim zweiten Stock angelangt ist, so sagt er: ich kann es nicht so sein lassen, es muß ein Dach darauf. So wird es uns mit dieser Staatsbetheiligung gehen, man wird es in einigen Jahren sehen. Wir haben gestern Biel-Neuenstadt und Biel-Bern konjiziert; auch für diese werden wir etwas geben müssen; dann kommt die Betheiligung für den Jura, vielleicht mit 4—6 Millionen. Dann hätten wir ungefähr 12—14 Millionen in Eisenbahnen angelegt, und da die Rentabilität der meisten dieser Unternehmungen höchst zweifelhaft ist, so kämen wir dann dazu, die Steuern erhöhen zu müssen. Wenn wir dann sehen, daß die nackte Wirklichkeit sich anders gestaltet, als man uns jetzt vorrechnet, welche Abrechnung wird es dann geben? Ich fürchte, es könnte uns wieder zu bösen Tagen führen; deshalb bitte ich, lasse man sich nicht auf diesen Boden ein, es ist ein schlimmer Boden. Ich komme nun zu den Anträgen. In erster Linie schliesse ich mich dem Antrage des Herrn Blösch auf Nichteintreten an. Wenn aber das Eintreten beschlossen werden sollte, dann schlage ich vor, daß man nicht sofort eintrete, sondern die Sache an den Regierungsrath zurückweise mit dem Auftrage, nach gefeiner gründlicher Untersuchung Bericht und Anträge über folgende Punkte zu erstatten: a. Welche Linien sind zur Vollendung eines den Bedürfnissen des Kantons Bern entsprechenden Eisenbahnnetzes noch erforderlich? b. Welches Kapital ist zur Anlage derselben nothwendig? c. Wie stellt sich die muthmaßliche Frequenz und Rentabilität heraus? d. In welchem Maße hat sich der Staat dabei zu betheiligen? e. Welche Einwirkung wird diese Betheiligung auf die Staatsfinanzen haben? f. Wie soll das nöthige Kapital herbeigeschafft und ein allfälliger Ausfall gedeckt werden? g. Diese Fragen sollen zusammenhängend in einem einzigen Berichte behandelt und die daran geknüpften Anträge Gegenstand einer summarischen Berathung werden.“ Ich formulirte meinen Antrag in dieser Weise, damit man ein klares Bild habe, bevor wir uns in Eisenbahnsachen weiter betheiligen, denn der Wind kann ändern. Ich fürchte es namentlich für den Jura, welcher für die Ausföhrung seines Reges mehr als 2 Millionen bedürfen wird. Ich fürchte, wenn man die Sache vereinzelt nimmt, so werde der gute Wille, der sich heute für den Jura kund gibt, später nicht mehr vorhanden sein. Darum verlange ich in zweiter Linie, daß man genau untersuche, was im Ganzen noch nöthig sein werde, damit jeder Landestheil wisse, was er zu erwarten und was er beizutragen habe.

M i g y, Regierungsrath. Ich beginne da, wo Herr Ganguillet endete; ich erlaube mir ebenfalls, mit Ihnen zu untersuchen, welches der Ausgangspunkt sei, welcher der Berechnung als Grundlage dienen muß. Man sprach heute von dem, was im Jahre 1854 vorging und suchte die Position von 1858 nach derjenigen zu formen, in der man sich vier Jahre früher befand; man ging daher vier Jahre rückwärts, um das festzustellen, was heute geschehen soll. Man beschränkte sich nicht darauf, Herr Fischer suchte, um Eindruck zu machen, das Gespenst der Furcht heraufzubeschwören, indem er uns sagte: nehmt euch in Acht, wenn ihr mit Hilfe der Staatsfinanzen eine Linie wie die Ostwestbahn gründen wollt, dann zittert für die Konsequenzen, welche eintreten werden, dann habt ihr zu befürchten, daß man euch von mehreren andern Seiten her mit

ähnlichen Begehren bestürmen wird. Wißt ihr nicht, daß bereits von einer Eisenbahn von Neuenburg nach Bern über Kerzers, vom jurassischen Eisenbahnnetz u. die Rede ist? Wie wollt ihr dann Widerstand leisten, nachdem ihr solche Vorgänge geschaffen? So sprach man diesen Vormittag, um die Versammlung zu terrorisiren. Meine Herren! Die Politik der Furcht ist eine schlechte Politik; sie ist immer ein schlechter Rathgeber. In den großen Fragen öffentlicher Interessen, in den Fragen, deren Tragweite sich auf ein ganzes Land erstreckt, sollte man, wie mir scheint, nicht zu dieser Taktik seine Zuflucht nehmen. Aber man blieb dabei nicht stehen; man stellte noch Vergleichen mit andern Bezirken an und sagte uns, es hiesse zum Nachtheile vollreicher Landesgegenden eine Ungerechtigkeit begehen, wenn man weniger stark bevölkerten Gegenden Eisenbahnen bewillige. Dieses Argumentationsystem muß zurückgewiesen werden, wie es jederzeit in dieser Versammlung geschah. In der That frage ich, was seiner Zeit dem Jura erwidert wurde, als man eine Eisenbahn für eine andere Landesgegend dekretirte? Sagte man ihm, der neue Kantonstheil dürfe keine Eisenbahnen bekommen, weil er weniger bevölkert sei? Was würden die Abgeordneten eines Bezirkes antworten, wenn man ihnen sagen würde, sie dürfen keine Hilfsmittel zu Erstellung von Kommunikationsstraßen bewilligen, bevor sie die Bevölkerung der andern Bezirke des Kantons gezählt hätten? Gestehen wir, daß eine oberste Landesbehörde, die auf diese Weise zu Werke ginge, ihr Mandat nicht erfüllen würde, welches darin besteht, die Interessen des gesammten Landes zu wahren, überall, wo die Umstände es erheischen, die öffentliche Wohlfahrt zu fördern. Ich frage: um was handelt es sich heute? Es handelt sich darum, ob man sich bei der Erstellung einer neuen Verkehrsstraße im Kanton Bern, einer bedeutenden Straße, die im Interesse des ganzen Landes liegt, betheiligen wolle. Nun muß man diese Frage in der Weise behandeln, wie wenn es sich um eine gewöhnliche neue Straße handeln würde. Dieser Gesichtspunkt muß der Berathung zu Grunde liegen. Nun haben alle Argumente, die man bisher vorbrachte, alle Mittel, die man im Laufe der Diskussion anwandte, einen andern Zweck, als diesen neuen Straßenbau zu verhindern. Als im Jahre 1854 die Zentralbahn mit dem Gesuche um eine Unterstützung für den Bau ihrer Linie an den Staat Bern gelangte, trat etwa Herr Ganguillet auf, um uns alles zu sagen, was er heute vorbrachte? Nein, er ergriff nicht einmal das Wort, er trat nicht auf, um den von der Regierung vorgeschlagenen Staatsbeitrag zu bekämpfen; er stellte nicht Berechnungen auf, um zu beweisen, daß die Linie nicht einträglich sei; ebenso wenig sprach er von der Bevölkerung und von der Stellung der andern Bezirke des Kantons. Gestehen wir daher, daß derartige Uebertreibungen nicht zu den Ohren einer Versammlung, wie der Große Rath von Bern, gelangen sollten. Von welchem Gesichtspunkte wollen Sie ausgehen? Wollen Sie vom Emmenthal verlangen, daß es die Betheiligung an der Erstellung einer interkantonalen Linie übernehme, daß es bewirke, daß die Bundesstadt auch zum Sitze einer Eisenbahnverwaltung werde, und gleichzeitig die Mittel verweigern, welche die Ausführung dieses Projektes möglich machen? Diejenigen, welche ein entgegengesetztes System befolgen, haben nicht den Muth, gegen die Macht der Dinge zu kämpfen. Was hätten Sie gesagt, wenn, als man die Reuchenettestraße, alle Straßen, die in der Umgebung von Bern erbaut wurden, dekretirte, man sich auf dieses Gebiet gestellt hätte? Mit welchem Rechte werfen Sie nun heute dem Lande solche Argumente ins Gesicht, um die Erstellung einer Eisenbahn zu verhindern, welche für den Kanton eine noch größere Wichtigkeit hat als die Straßen, von denen ich sprach? Trotz allem, was man gegenüber dem Jura anbrachte, wird allerdings auch er eines Tages bauen, und wenn er heute nichts von Ihnen verlangt, so geschieht es aus dem Grunde, weil er Vertrauen in die Volksvertreter hat und er vorerst untersuchen muß, ob die Linie, welche man heute projektirt, die Unterstützung des Staates verdient. Wenn der

Jura einst seine bestimmten Vorschläge in dieser Beziehung macht, so wird der Große Rath, wir hoffen es, die Frage mit der nämlichen Billigkeit behandeln, wie heute. Er wird eines Tages Ihnen ebenfalls sagen, man dürfe eine Bevölkerung von mehr als 75,000 Seelen nicht in vollständiger Abgeschlossenheit lassen, eine Bevölkerung, die mehrere sehr ausgedehnte Industriezweige besitzt, welche dem alten Kanton noch größere Vortheile brächten, wenn eine leichtere und schnellere Verbindung mit der Ebene hergestellt wäre. Das ist der Grund, warum ich dem Jura abrathen mußte, diesen Vorschlag nicht mit der heute in Behandlung liegenden Frage zu verbinden. Was Sie für die Eisenbahnen des alten Kantons theils thun wollen, möchte ich auch für den Jura thun; ich möchte auch die Bezirke dieses Landestheiles, deren Bevölkerung zählen, und alsdann meinen Theil verlangen. Aber ich wiederhole, ist das die rechte Art, Kreditfragen zu behandeln, wenn man solche Schreckbilder aufstellt? Hat der Jura so gehandelt, als er für die Unterstützung von Unternehmungen stimmte, die ihn nicht direkt berührten; hat er seinen Beistand verweigert; hat er eure Vorschläge durch Gründe bekämpft, die er mit demselben Rechte hätte anrufen können, wie ihr es heute thut? Das hat der Jura nicht gethan. Und nun wollt ihr, in der Boraussetzung, es könnte ein so bedeutender, so industrieller Kantonsheil mit der Zeit eure Theilnahme in Anspruch nehmen, nun wollt Ihr, sage ich, ein von einer andern Landesgegend herrührendes Gesuch abweisen, von einer Landesgegend, die auf die nämliche Theilnahme von Seite des Staates für Verbesserungen ihrer Verkehrsstraßen Anspruch hat, von einer Landesgegend, für die bis dahin so wenig gethan wurde? Ein solches Raisonnement ist bei Verkehrsfragen unzulässig, und besonders wenn es sich um Bergstraßen handelt. Wird nicht für Bauten dieser Gattung das Budget am meisten mitgenommen? Glauben nicht gerade hierin die Staaten die Initiative ergreifen zu sollen? Ich erkläre, daß ich in dieser Beziehung die in der Diskussion aufgetauchten Tendenzen nicht theilen könnte. Ich sage daher, wie von dem Momente an, als der Große Rath im Jahre 1852 beschloß, daß der Kanton Bern Eisenbahnen nöthig habe, als eine Konzession zu diesem Zwecke der Zentralbahn bewilligt wurde und zwar unter günstigen Bedingungen; als zwei Jahre nachher diese Gesellschaft in ihrer kritischen Finanzlage genöthigt war, eine Reduktion ihrer Aktien vorzunehmen und ihr Kapital von 32 auf 14 Millionen zu reduzieren, als die Zentralbahn dem Kanton Bern erklärte, ihre Geldmittel reichen nur so weit, um bis nach Olten zu bauen, und wenn man die Fortsetzung der Bahn auf bernischem Gebiete wolle, so müsse man ihr Geld geben; wie man zu jener Zeit sich über die Lage des Kantons Bern bertheilte, wie man den Ertrag der Zentralbahn, das Bedürfniß, Eisenbahnen zu bekommen erörterte, und man zur Ueberzeugung gelangte, man könne diese Gesellschaft nicht in der Lage lassen, in der sie sich damals befand, — so müssen wir auch heute in derselben Weise zu Werke gehen. Und welches war die finanzielle Lage der Zentralbahn? Ihr Aktienkapital war auf 14 Millionen reduziert, wovon 7 Millionen in der Kasse. Sie entschieden dann über die Frage, ob man dieser Gesellschaft zu Hülfe kommen wolle, und lösten dieselbe in bejahendem Sinne. Wohlan, meine Herren, Sie sollen heute auf dieselbe Weise verfahren. Sie sollen sich fragen, ob die Ostwestbahn sich in solcher Lage befinde, daß der Staat ihr zu Hülfe kommen könne und solle, wie er es im Jahre 1854 zu Gunsten der Zentralbahn gethan hat. Nun wissen Sie, daß die Ostwestbahn des Kredites bedarf, daß es noch eine junge Gesellschaft ist und daß sie Geld nöthig hat. Wäre es anders, so müßte sie nicht nach mühsamen Unterhandlungen hier unangenehme Erörterungen über sich ergehen lassen, sie würde sich nicht den Angriffen der Presse aussetzen, wenn sie Millionen zu ihrer Verfügung hätte; ein Privatmann selbst würde sich dem nicht aussetzen. Ich sage also, daß die Ostwestbahngesellschaft sich gegenwärtig in derselben Lage befindet, in der sich die Zentralbahn im Jahre 1854 befand; sie sucht heute darum nach, daß

Sie darauf Rücksicht nehmen möchten. Man sagte diesen Vormittag, es genüge nicht, die Länge zu berechnen, man müsse auch der Gesamtheit der Linie Rechnung tragen. Sie erinnern sich, daß seiner Zeit in gewissen Kantonen der Eidgenossenschaft Streit darüber entstanden war, ob man das Zweiliniensystem annehmen wolle. Man sagte damals, es sei besser, die große Seelinie und die Linie in die innere Schweiz zu haben. Ist es ein Unglück für Bern, daß der Entscheid anders fiel; ist es weniger gut bedacht, als wenn es nur eine Linie hätte (diejenige über Murten war nicht mehr in Frage)? Es handelte sich nur um die Westbahn, um die Dronlinie unmöglich zu machen. Die Anhänger des Zweiliniensystems erhoben sich dagegen, und statt einer Zwitterlinie, die nichts anderes wäre als die Verlängerung derjenigen von Freiburg nach Bern, haben sie nun eine Linie von Marseille nach Genf über Lausanne, Freiburg und Bern mit der Richtung nach dem Centrum der Schweiz. Wenn nun sich eine Gesellschaft bildet und sagt: ich will mich ans Werk machen und diese innere Linie verlängern, so daß ihr nicht nur eine Linie habt, die nach Luzern geht, sondern die auch nach Zürich gelangt, glauben Sie, dieß verdiene keinerlei Beachtung von Seite der Behörden eines Kantons? Was würden Sie von einer Regierung sagen, die, mit der Ueberwachung wichtiger Fragen beauftragt, die sich an die öffentliche Wohlfahrt, an das Gedeihen und die Zukunft des Landes knüpfen, mit gekreuzten Armen zusehen und eine Gesellschaft ihren eigenen Hülfquellen überlassen würde? Ich für meinen Theil sage, daß sie ihr Mandat verlegt hätte, wenn sie die Hauptstadt des Kantons in dieser Lage gelassen hätte. So müssen wir die Sache auffassen, da Bern bei der Fusionsaffaire so vernachlässigt wurde, als die kontrahirenden Parteien sich in Paris versammelten, um zu unterhandeln, aber weil Basel nicht weichen wollte, die Fusion nicht zu Stande kam. Es handelt sich um eine Linie, die alle größern Städte der Schweiz verbindet. Man sagt zwar, sie werde nichts abtragen. Allein es handelt sich nicht nur um die Strecke Bern-Kröschbrunnen. Wenn einmal die Seelinie hergestellt sein wird, glauben Sie, es sei dann gleichgültig, eine direkte Verbindung mit der innern Schweiz zu haben, und die Reisenden werden nicht diese Linie wählen? Herr Ganguillet gab sich Mühe, uns zu zeigen, daß man nur einige Viertelstunden gewinnen würde, da man über Olten fast eben so schnell auf der Eisenbahn nach Luzern gelangen könne, als auf der Ostwestbahn. Wenn man aber Eisenbahnfragen erörtert, so handelt es sich nicht allein um die Bequemlichkeit der Reisenden, man muß sich auch fragen, welchen Effect sie auf die Landesgegenden, die sie durchziehen, hervorbringen. Man darf nicht übersehen, daß die Eisenbahn diese Gegenden beleben, daß sie den Abfluß der Produkte erleichtern und Industrie herbeiführen wird; aus diesem Grunde hat die Beweisführung des Herrn Ganguillet keinen Werth. Derselbe Redner sagte ferner, er habe kein Vertrauen in die Zukunft dieser Gesellschaft. Da bei ihm diese Idee fest steht, so gebe ich mir keine Mühe, ihm solches Vertrauen einzulösen. Er ging sogar so weit, daß er sagte, er wisse nicht, ob diese Gesellschaft wirklich noch existire. Aber sehen Sie den Widerspruch darin. Gestern hätte der Große Rath von Bern die Konzession für die Linie Biel-Neuenstadt der Gesellschaft bewilligt, welche nicht existirt! Mir scheint, gestern wäre der geeignete Moment da gewesen, um uns zu sagen, daß diese Gesellschaft eine Fabel sei, daß sie nicht existire. Uebrigens wüßte ich nicht, wie sie anders ihre Existenz enthüllen könnte; sie ist durch ihr Komitee vertreten, weil die Gesellschaft eine moralische Person ist, und ich nicht wüßte, wie eine moralische Person sich anders geltend machen könnte. Diese Argumentation fällt also dahin. Herr Ganguillet ging noch weiter, indem er behauptete, die Gesellschaft werde kein Geld finden. Ich meinerseits habe diese Meinung nicht. Warum hat die Zentralbahn das nöthige Geld gefunden? Weil der Große Rath von Bern einen Akt des Vertrauens von sich gab, und die Großen Räte von Aargau und Luzern in gleicher Weise handelten. Auch die Ostwestbahngesellschaft

wird Geld finden, wenn der Große Rath des Kantons Bern ihr sein Vertrauen bewiesen haben wird, und weil ferner Zug sich durch eine Aktienübernahme betheiligt hat und in nächster Zukunft auch die Regierung von Luzern sich der Betheiligung anschließen wird, weil endlich alle interessirten Gemeinden ihre Sympathie für diese Eisenbahn an den Tag legen. Alles was man daher gegen dieses Unternehmen geltend macht, ermangelt der Begründung. Herr Manuel sagte, wenn an der Spitze der Gesellschaft Millionäre wären, so könnte man einiges Zutrauen zu ihr haben. Ich sehe nicht ein, daß man gerade Millionär sein müsse, um Unternehmungen dieser Art zu leiten. Die Betheiligung der Mitglieder des Verwaltungsrathes der Zentralbahn besteht in 30 Aktien, und diejenigen, welche sich an der Spitze dieser Verwaltung befinden, sind nicht alle Millionäre. Herr Speiser stand an der Spitze der Gesellschaft, und man weiß, daß er kein Vermögen besaß. Er war eine Autorität in Eisenbahnsachen. Was hätte man geantwortet, wenn man uns im Jahre 1854 gesagt hätte, Herr Speiser sei nicht Millionär? Aus welchen Mitgliedern müßte der Verwaltungsrath bestehen, wenn man immer Millionär sein müßte, um Eintritt zu haben? Man fand hinlängliche Garantie darin, daß die Mitglieder 30 Aktien übernahmen. Ich komme nun zur Garantiefrage. Hier müssen wir uns fragen, ob die Regierung, so wie man behauptete, 2 Millionen zum Fenster hinauswerfen wolle. In dieser Beziehung sind Vorsichtsmaßregeln getroffen, man wird keine Einzahlung leisten, bis die Gesellschaft sich über den Besitz eines Kapitals ausgewiesen hat. Herr Manuel stellte die Sache so dar, als hätte diese Gesellschaft sich mit einer Krinoline bekleidet, um ihre Magerkeit zu verbergen. Ich antwortete ihm darauf, daß Herr Ganguillet ihr hier die Krinoline abgezogen, daß er ihr selbst das Haus weggenommen hat, um sie vor dem Großen Rathe bloß zu stellen. Bezüglich der Rentabilität haben Sie die Berechnungen vernommen, welche man machte. Jedesmal, wenn eine Gesellschaft auftaucht, bemerken Sie immer, daß man sie auf jede Weise anschwärzt, bis zu dem Punkte, daß es scheinen möchte, es gebe keine Gerechtigkeit mehr. Wir hatten ein ziemlich schlagendes Beispiel davon, man muß es anrufen, denn man ging dabei viel weiter in Bezug auf die Ausführung und auf die Existenz der Gesellschaft. Erinnern Sie sich daran, was man von der Drongesellschaft sagte, als sie vor die Bundesversammlung gelangte? Die ruhigsten Köpfe versicherten mich, es sei mit dieser Gesellschaft nicht ernst gemeint, sie sagten mir: macht, was ihr wollt, die Gesellschaft Rivet wird sich zurückziehen; und die Experten wollten uns in ihrem Berichte glauben machen, daß die Ausführung dieser Linie unmöglich sei. Auf diese Art wurde die Dronlinie von allen Seiten behandelt, in der Presse, und von allen, die sie bekämpften. Sobald diese Gesellschaft die Hindernisse überwunden hatte, die man ihr von allen Seiten entgegenstellte, legte sie Hand ans Werk, um die Arbeiten zu beginnen, und zur gegenwärtigen Stunde sind sie so vorgerückt, daß es in der Schweiz keinen Menschen mehr gibt, der im Ernste von technischer Unmöglichkeit reden könnte. Was hätte man gesagt, wenn die in Bern versammelten Behörden sich von derartigen Angriffen hätten einnehmen lassen? Ich begreife, daß die Interessen der Zentralbahn, welche eine Konkurrenzlinie entstehen sieht, daß die Leute, welche bei diesen Interessen betheiligt sind, Opposition machen. Allein bedenken Sie auch, daß die Bedeutung der Eisenbahnen vom Standpunkte der Betheiligung aus ins Auge gefaßt werden muß. Nun frage ich, ob die Millionen, welche man in Straßen angelegt hat, verlorenes Geld sein? Lasse man einstweilen die Rentabilitätsfrage bei Seite, um von der Nützlichkeit einer Eisenbahn vom Standpunkte der Gegenden aus zu reden, welche sie berührt; man muß auch an die Erleichterung denken, welche die Industrie durch die neuen Verkehrsstraßen erhält, welche die Wohlfahrt des Landes fördern. Das sind Betrachtungen von einem höhern Standpunkte aus, die man nicht aus den Augen verlieren darf. Herr Ganguillet sagte wohl, man bereue in England den Ueberfluß an Eisen-

bahnen; aber geht in dieses Land und fraget die Bevölkerung ob ihnen die große Zahl von Eisenbahnen unangenehm sei. Wenn die Gesellschaften, nachdem sie ungeheure Kapitalien vergraben haben, finden, daß der Ertrag der Eisenbahnen nicht beträchtlich sei, so wird man zugeben, daß darin kein Grund liege, bei uns keine Eisenbahnen zu erbauen. Die Ostwestbahn berührt alle Hauptstädte im Innern der Schweiz, sie ist rationell. Man sagte, daß der Sitz der Gesellschaft in Wahrheit eine bedeutende Sache sei, aber die Gesellschaft sollte eine blühende sein. Ich trete nicht auf die Berechnungen ein, die man über deren Rentabilität machte, die man erst feststellen kann, wenn die ganze Linie im Betrieb ist. Sie wird alsdann im Verkehr mit Waaren und Reisenden eine große Frequenz bekommen, aber wie kann man jetzt schon verlangen, daß die Gesellschaft eine blühende sei? Ich behaupte, daß wir mit vollem Vertrauen 2 Millionen Aktien der Ostwestbahn nehmen und dagegen Zentralbahnaktien eintauschen können. Von anderer Seite wurde gezeitigt, daß der Große Rath gerecht sein solle, daß man im Jahre 1854 der Zentralbahn 4 Millionen bewilligt habe, und daß, wenn man nun Konkurrenten begünstige, man der Linie schade, welcher man so gewogen war. Sodann sprach man von den Gemeinden, von der Stadt Bern, welche dabei ebenfalls direkt interessirt sind. Was diese Partikularinteressen betrifft, so weiß ich, daß viele Gemeinden darauf bedacht waren, ihre Aktien zu verkaufen und einen schönen Profit daraus zu ziehen. Eine Junft, welche die ihrigen verkaufte, gewann 80,000 Fr. durch diese Operation. Uebrigens denke ich, der Staat dürfe bei Fragen über Verkehrsstraßen nicht darauf bedacht sein, Spekulationen zu machen, noch weniger glaube ich, daß er die Einführung eines neuen Verkehrsmittels aus dem Grunde vernachlässigen dürfe, weil er früher eine Straße begünstigt hat, die auch im Interesse des Landes lag. Ich bedaure, die Versammlung so lange aufgehalten zu haben. Ich für mich halte dafür, der Große Rath solle die Anträge der Regierung genehmigen um die Wohlfahrt des Landes zu fördern, um Bern die Bedeutung zu geben, die es haben soll. Wir dürfen Angesichts der viel beträchtlicheren Opfer, welche alle andern Kantone in Eisenbahnsachen gebracht haben, nicht zurückbleiben, besonders wenn die Behörde die Opfer ins Auge faßt, welche die Gemeinden und Privaten anderer Kantone gebracht haben, wenn Sie den kleinen Kanton Zug betrachten, der für sich eine Aktienübernahme von Fr. 350,000 für die Ostwestbahn beschloß, und die Gemeinde Rapperswyl mit ihrer Betheiligung von Fr. 350,000. Ich habe die innige Ueberzeugung, daß der Antrag der Regierung im Interesse des Landes ist, und aus diesem Grunde habe ich die Ehre, Ihnen denselben lebhaft zu empfehlen.

v. Werdt. Obschon der in Berathung liegende Gegenstand bereits vielfeitig erörtert worden ist, so daß es unentschieden erscheinen mag, die Versammlung länger hinzuhalten, fühle ich mich dennoch gedrungen, das Wort zu ergreifen, indem ich nur die Sache im Auge habe und nur meine Ueberzeugung ausspreche. Die Frage, welche der Versammlung gegenwärtig zur Entscheidung vorliegt, ist so unberechenbar wichtig, daß man es keinem Mitgliede übel nehmen kann, wenn es seine Ansicht ausspricht. Der Gegenstand zerfällt in zwei Fragen. Die erste ist diese: liegt die Erstellung der Ostwestbahn im Interesse des bernischen Staates? Und die zweite Frage: ist das Unternehmen ein rentables und gewährt es die gehörige Garantie? Wenn keine Konkurrenzlinie gebaut wird, so wird infolge des gestrigen Beschlusses der Verkehr von Westen nach Osten der Thallinie über Olten und Aarau zufließen. Ob es nun Bern gleichgültig sein könne, ganz bei Seite gesetzt zu werden, will ich denen zur Beurtheilung überlassen, welche die Verkehrsverhältnisse besser kennen. Was aber in meinen Augen großes Gewicht hat, ist das, daß die Gesellschaft, welche die Ostwestbahn bauen will, ihren Sitz in Bern haben wird. Das hat eine große moralische und politische Bedeutung bei der großen Konkurrenz der Eisenbahnen. Man beklagte sich schon in öffentlichen Blättern und

in der Bundesversammlung über die Herrschaft der Eisenbahngesellschaften, die über enorme Summen verfügen, zahllose Beamte haben, und bereits einen Staat im Staate bilden. Deshalb soll die Frage, ob der Staat von seinem Standpunkte aus sich betheiligen soll, einer genauen und sorgfältigen Prüfung unterworfen werden. Ich komme zur zweiten Frage, und da muß ich gestehen, daß ich ungeachtet der günstigen Zahlenzusammenstellung keinen großen Glauben an die mutmaßlichen Rentabilitätsberechnungen habe. Nach den Angaben öffentlicher Blätter ergibt es sich, daß die Zentralbahn den besten Ertrag liefert; dessenungeachtet haben sich ihre Aktien noch nicht auf pari erhoben. Deshalb glaube ich nicht, daß der Ostwestbahn eine große Rentabilität in Aussicht stehe. Wenn daher nur das finanzielle Interesse in's Auge zu fassen wäre, so könnte ich nach meiner Ansicht nie dazu raten, daß der Staat sich betheilige. Da aber die Sache zwei Seiten hat, von denen die eine das Staatsinteresse, die andere die Rentabilität betrifft, so glaube ich, die Frage sollte folgendermaßen erörtert werden: soll der Staat ungeachtet dessen, daß der mutmaßliche Ertrag nicht günstig sein wird, sich dennoch betheiligen? Bevor aber diese Frage entschieden werden kann, soll eine andere Frage erörtert werden: ist der heute versammelte Große Rath im Falle, diese Frage mit vollem Bewußtsein zu beurtheilen und bei seiner Verantwortung gegenüber dem Volke zu entscheiden? Ich glaube, nein. Ich habe das Meiste gelesen, was für und gegen das Unternehmen geschrieben wurde, ich bin mit gespannter Aufmerksamkeit der Diskussion gefolgt und bekenne, daß ich mich nicht in der Lage fühle, mit voller Ueberzeugung meine Stimme so oder so abzugeben; und da ich annehme, daß es möglicher Weise andern Mitgliedern eben so gehen könne, so stelle ich den Antrag, der Große Rath möchte eine Kommission niederlegen mit dem Auftrage, die Sache in finanzieller und technischer Beziehung noch einmal sorgfältig zu prüfen und in der nächsten Sitzung Bericht zu erstatten, damit jedes Mitglied in den Stand gesetzt sei, seine Stimme mit Ueberzeugung abzugeben.

Dr. v. Gonzenbach. Fürchten Sie nicht, daß ich Sie lange aufhalten werde. Die Frage des Eintretens oder Nicht-eintretens ist erörtert, die Ansichten darüber sind festgestellt. Wenn nicht Herr Blösch bemerkt hätte, ich würde noch einige Worte beifügen, so hätte ich das Wort nicht ergriffen. Ich habe allerdings in der Staatswirthschaftskommission den Antrag gestellt, daß man nicht in dieser Sitzung eintrete. Dafür habe ich formelle und materielle Gründe. Der erste Grund ist der, weil die Regierung selbst die Konzession der Ostwestbahn als erloschen betrachtet, sonst würde sie nicht den Antrag stellen, beim Bunde die Verlängerung seiner Genehmigung zu verlangen. Es kann keine Verlängerung verlangt werden, wohl aber eine neue Konzession, und ich zweifle nicht, daß der Bund sie ertheilen werde. Ich frage aber: ist es passend, einer Gesellschaft, die keine Konzession mehr hat, eine Staatsubvention zu geben? Wäre es passend gewesen, wenn der Große Rath von Waadt s. Z. der Westbahn gegenüber so gehandelt hätte, als auch diese ihre Konzession verimiren ließ? Man hätte damals auch sagen können, die Regierung von Waadt könne sich dann für Verlängerung des Termins verwenden. Aber was geschah damals? Es sind neue Gedanken aufgetaucht, man erneuerte die Konzession nicht und statt der Murtenlinie haben wir die Dronlinie. Wenn dieses Frühjahr, bei Anlaß der Diskussion über die Thunerlinie die Zentralbahn gesagt hätte: ich will sie bauen, aber gebt mir eine Million; — was hätte das für ein Geschrei gegeben? Man hätte gesagt: die Konzession ist erloschen, für sie geben wir keine Subvention. Man muß doch ungefähr die gleiche Elle anwenden. Das ist ein formeller Grund, und wenn Sie heute nicht eintreten, so hat es die Folge, daß sich die Gesellschaften künftig etwas mehr in Acht nehmen werden, die Termine besser einzuhalten. Neben diesem formellen habe ich noch einen materiellen Grund. Da die Ostwestbahn nicht mehr die gleiche ist, welche sie vorgestern

war, so möchte ich diese Aenderung der Sachlage für mich auch benutzen und fragen: ist es nicht möglich, daß die so komponirte Ostwestbahn, welche nun auch die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern hat, daß eine solche Gesellschaft mit einem viel größern Reize, mit Stücken, von denen die Regierung annimmt, und ich mit ihr, daß sie zu den frequentirtesten der ganzen Schweiz gehören, wie Biel-Neuenstadt, ihr Unternehmen ohne Staatsbetheiligung ausführen könne? Das werden Sie zugeben, wenn es sonst geht, so ist es besser. Prinzipiell bin ich durchaus nicht gegen jede Staatsbetheiligung. Ich kann mir denken, daß der Staat unter Umständen eine Linie unterstütze, die nicht rentabel ist, wenn sie im national-ökonomischen Interesse des Landes liegt. In Hinsicht auf die Staatsbetheiligung ist die Frage die wichtigste, ob sie bernische Interessen vermittelt, ob sie bernisches Bedürfnis sei, und nicht diejenige, ob sie „europäisch“ von Bedeutung sei. Ist sie letzteres, so wird das Geld von Europa ihr zufließen, auch ohne unsere Staatsbetheiligung. Und nun bitte ich Sie, schauen Sie das Tracé an. Von Kröschenbrunnen bis Langnau ist kein wichtiger Punkt. Langnau ist ein gewerbereicher Ort, er soll und kann wünschen, eine Eisenbahn zu erhalten, ebenso Signau, aber von da nach Bern, was haben Sie? Das Amt Konolfingen, das ja die Thunerbahn hat. Von Signau bis Bern vermittelt also die Bahn keine bernischen Interessen mehr. Wie wichtig der innere Verkehr für unsere Eisenbahnen ist, wie wenig Bedeutung der sogenannte europäische Transit für sie hat, sehen Sie aus der Vergleichung der Linien Olten-Luzern und Olten-Bern. Jene ist die große Transitlinie, diese hat den innern Verkehr, jene ist nicht rentabel, diese wohl. Ich möchte ferner untersuchen, ob die Bahn nicht kürzer wäre und für den innern Verkehr viel zweckmäßiger, wenn sie von hier aus über Kirchberg nach Burgdorf und von dort nach Langnau gezogen würde. Den Sitz der Verwaltung hätten Sie bei diesem wie bei jenem Tracé in Bern. Offenbar wäre aber eine Linie Neuenstadt-Biel-Buchsee-Kirchberg-Burgdorf-Langnau, wenn sie sich ohne große Schwierigkeiten ausführen läßt, viel zweckmäßiger, als die dermal projectirte. Damit glaube ich, wäre dem Kanton ein Dienst geleistet und der Gesellschaft auch. Nun frage ich: verliert die Gesellschaft etwas, wenn die Sache näher untersucht wird? Nein, sie kann in der Zwischenzeit doch nichts vornehmen, weil die Konzession erloschen ist; man muß dieselbe erst wieder auflieben lassen, und das kann erst im Januar geschehen, wenn sich die eidgenössischen Räte versammeln. Möglicherweise kann man dann sagen, man bleibe beim alten Tracé, und in diesem Falle sind wir in 4 bis 6 Wochen wieder da, um dann zu entscheiden, ob wir auch für dieses Tracé eine Staatsbetheiligung eintreten lassen wollen. In der Zwischenzeit würde ich dann aber nicht nur in technischer Beziehung die Bahn untersuchen, sondern auch die andern Verhältnisse der Gesellschaft, insoweit sie den Finanzausweis beschlagen, prüfen lassen; und das ist ein Hauptpunkt, über den ich Bedenken habe. Wenn man für eine Idee angenommen ist, so legt man sie so zurecht, um sie als gerechtfertigt erscheinen zu lassen. Ich will in die Details der Kostenberechnungen nicht eintreten, aber die Bauanlagen sind so niedriger gestellt, daß Sie selbst nicht daran glauben werden. Wenn ich das Baukapital statt auf 26 auf 30 Millionen setze, so werden die Herren der Regierung zugeben, daß ich nicht zu hoch greife. Sie haben bei der Ostwestbahn nicht das gleiche Terrain wie bei der Glatthalbahn. Daher sollte der Durchschnitt der Baukosten der schweizerischen Bahnen per Kilometer als maßgebend betrachtet werden; dann kommen die Kosten aber noch höher. Die Regierung sagt selbst, sie sei nicht ganz sicher, ob sie nicht einen Theil des Güterverkehrs doppelt berechnet, nämlich einmal als innern Verkehr und dann wieder als Transit. So hätte man dann vielleicht sich selbst getäuscht, indem man die Anlagekosten zu niedrig, die Rentabilität aber zu hoch angeschlagen hat. Das ist indessen nicht der Hauptgrund, warum ich besorgt bin, sondern ich möchte Herrn Regierungsrath Migy, welcher darauf hinwies, daß die Zentralbahn seiner Zeit nur

ein Kapital von 21 Millionen zur Verfügung gehabt habe, während sie jetzt das dreifache verwendet, antworten; die Disposition von ganz Europa war damals eine ganz andere; die Geldmächte, die jetzt in verschiedenen schweizerischen Unternehmen engagirt sind und nicht überall Seide gesponnen haben, waren damals noch anders gestimmt. Rothchild betheiligte sich bei den Vereinigten Schweizerbahnen. Wenn Sie ihm seine Aktien abnehmen wollen, so wird er sie Ihnen wahrscheinlich cediren. Neben Rothchild hat der Crédit mobilier, der in St. Gallen seinen Sitz hat, die meisten Aktien der Vereinigten Schweizerbahnen. Ich glaube nicht, daß diese Finanzmächte viel freies Geld haben, um der Ostwestbahn zu Hülfe zu kommen, wenn sie es aber hätten, so würden sie es wohl zunächst der Gürtelbahn um den Bodensee und der Fortsetzung der Südostrbahn in der Richtung des Lukmanier zuwenden. Eine andere Geldmacht steht hinter der Dronlinie. Hier möchte ich aber wünschen, daß sie ihre Verbindlichkeiten zuerst für diese Linie erfülle. Herr Migy sagte zwar, es werde auf allen Punkten gebaut. Ich hörte, die Arbeiten seien nur zwischen Thörtschhaus und Bern im Gange, zwischen Freiburg und Lausanne werde fast nichts gemacht, weil die Gesellschaft nicht verfügbares Geld habe, weil sie im Anfang, statt ihre Finanzoperation zu demokratisiren, dieselbe veraristokratisirte, um mich so auszudrücken. Nun werden die fernern Einzahlungen den wenigen, in deren Hand sich die Aktien befinden, zu schwer und die Sache stockt mehr oder weniger. Wenn aber gesagt wurde, die Dronbahn habe keinen Sinn, wenn die Ostwestbahn nicht gebaut werde, so halte ich dieses Raisonnement für ganz irrig. Als die Dronbahn beantragt wurde, dachte man noch nicht an die Ostwestbahn. Man wollte von Olten ein sogenanntes Zweiliniensystem nach dem Westen der Schweiz haben. Die eine Linie sollte über Solothurn, Biel, Neuenburg, Yffertzen, Morges, Genf gehen und die andere über Bern, Freiburg, Lausanne, Genf. Allerdings wird die Ostwestbahn der Dronbahn nützlich sein, aber sie ist ihr nicht nothwendig, denn wenn sie nicht gebaut wird, so ist der Unterschied für die Dronbahn nur der, daß Alles, was von Marseille und Lyon auf der Dronbahn herkommt, über Olten statt über Kröschenbrunnen nach Luzern gehen wird. Wenn die Dronbahn keine Fortsetzung hätte, so wäre das erwähnte Raisonnement wahr, aber weil diese Fortsetzung vorhanden ist, so kann ich gar nicht glauben, daß die Dronbahn so großen Werth auf die Erstellung der Ostwestbahn legt und jedenfalls bestreite ich die im Regierungsberichte enthaltene Andeutung, daß die Geldmächte, welche hinter den Vereinigten Schweizerbahnen und hinter der Dronlinie stehen, der Ostwestbahn Geld zukommen lassen werden. Daß aber die Dronbahn bei weitem nicht so schlecht, als angedeutet wurde, mit der Centralbahn steht, geht wohl am deutlichsten daraus hervor, daß für einmal die Waggon der Centralbahn auf den Schienen der Dronbahn bis Freiburg fahren werden. Staatsbetheiligungen können allerdings fremdes Kapital anziehen, aber sie können es unter Umständen auch abschrecken. Es erinnert mich dies an die Vorgänge in St. Gallen. Dort kam man dazu, nachdem man sich bei der Linie Winterthur-Rorschach betheiligte hatte, auch diejenige von Rapperswil über Wesen und Wallenstadt nach Chur zu unterstützen, indem man sagte: was dem Einen recht, ist dem Andern billig. Aber so wie die letztere Linie eröffnet sein wird, muß die andere über Rorschach viel an Frequenz verlieren. Wie ging es dem Jura-industriell? Nach langem Hader und bitteren Erfahrungen kam man dazu, sich mit der Franko-Suisse, um sich Geld zu ersparen, über einen gemeinsamen Bahnhof zu verständigen. Ich spreche es daher offen aus, daß ich besorge, die 4 Millionen, welche man dem Auslande vorbehalten will, werden noch ziemlich lange verfügbar bleiben. Diese Befürchtung wird bestärkt, wenn ich sehe, wie schwer es ausländischen Unternehmen von größerer Bedeutung wird, das nöthige Geld zu finden. Glauben Sie, daß man im Auslande sehr geneigt sein werde, Ostwestbahnaktien zu nehmen, nachdem der Bericht des Regierungsrathes nur eine Rente von höchstens $2\frac{1}{2}\%$ in Aussicht gestellt hat?

Ich glaube nicht. Wenn ein Ausländer Schweizer Eisenbahnaktien kaufen will, so nimmt er lieber Centralbahnaktien für 450 Fr., die 4 % abtragen, als solche, die nur $2\frac{1}{2}\%$ rentiren. Wie gesagt, im Prinzipie bin ich durchaus nicht gegen jede Staatsbetheiligung. Bei der Reufschneidestraße haben wir auch eine Staatsbetheiligung in hohem Maßstabe eintreten lassen, obschon jene Straße nicht nur dem Staat als solchem nichts einträgt, sondern auch jährlich große Kosten veranlaßt. Aber jene Straße entsprach einem wirklichen Bedürfniß. Dieß ist auch hier der Standpunkt, von welchem die Staatsbetheiligung beurtheilt werden soll. Wir müssen zuerst untersuchen: ist die Ostwestbahn ein Bedürfniß für den Kanton Bern, — und wenn diese Frage bejaht werden sollte, wird der beabsichtigte Zweck — nämlich die Ausführung dieser Linie durch eine Staatsbetheiligung von 2 Millionen wirklich erreicht? Bis ich vollständigen Anschluß darüber habe, muß ich Bedenken tragen, 2 Millionen auszugeben. Nach dem Vertrage handelt es sich jeweils um eine Ausgabe von 200,000 Fr., mit dem Vorbehalte, daß immer das Doppelte verwendet sein müsse. Aber diese 200,000 Fr. sind schon viel, wenn sie ohne Resultat ausgegeben würden. Ich hörte im Laufe der Berathung viele Hoffnungen aussprechen, Hoffnungen über Erfolg auf dem Geldmarkte, nachdem die Staatsbetheiligung ausgesprochen sein werde; ich weiß nicht, haben sie den „Economist“ nicht bei der Hand, oder machen die Herren sich sonst Illusionen. Ich fürchte, wie Herr Ganguillet, daß die dem Auslande vorbehaltenen Millionen nicht so bald genommen sein werden. Von diesem Standpunkte aus wünsche ich, daß man die Zeit bis zu Erneuerung der Konzession durch die Bundesbehörden benutze, um zu untersuchen, ob das Unternehmen nicht für den Kanton und die Gesellschaft profitabler gemacht werden könne. Ich stimmte gestern dazu, daß man nicht auf dem Verwaltungssitz in Bern beharre, um mit der Centralbahn nicht abubrechen, weil ich lieber eine mit Fonds ausgerüstete Gesellschaft habe, als eine erst noch zu bildende. Wenn ich so stimmte, so verkannte ich nicht, daß es für Bern wichtig wäre, den Sitz der Verwaltung von Eisenbahnen, die zum größten Theil auf benachbarten Gebieten betrieben werden, in Bern zu haben; ja ich anerkenne, daß dies eines Opfers werth wäre. Vielleicht ließe sich mit der Centralbahn ein Abkommen treffen, dem man in Basel kaum entgegengetreten würde, denn so gut es für Bern wäre, der Sitz einer solchen Administration zu sein, so schwer ist es für Basel, das Centrum dreier verschiedener Verwaltungen zu sein. Basler Regierungsmitglieder sagten mir, es sei nicht immer angenehm, drei so mächtigen Gesellschaften gegenüber zu stehen, wenn man nicht einen mächtigeren Staat hinter sich habe als Basel. Ich stelle daher in Uebereinstimmung mit Herrn Blösch den Antrag, daß man die Sache für einmal verschiebe.

Dr. Schuetter. Ich werde mich möglichst kurz zu fassen suchen, indem ich versuche, auf Mehreres zu erwidern, das heute nicht genügend erörtert wurde. Ich komme zunächst auf den häufig erhobenen Vorwurf, daß die Ostwestbahn ihre Berechnungen in's Blaue hinein mache. Man behauptete wiederholt, die Kostenberechnungen seien im Berichte zu niedrig angegeben. In dieser Beziehung könnte es der Verwaltung der Ostwestbahn sehr erwünscht sein, wenn die Regierung eine Untersuchung veranlassen ließe, und sie kann es darauf ankommen lassen. Mehrere Redner stellten heute das Unternehmen der Ostwestbahn mit andern Bahnen zusammen, die bedeutend mehr gekostet haben, aber es sind eben ganz eigene Gründe dafür. Ich mache sie aufmerksam, daß die außerordentlichen Bauten der Centralbahn nicht weniger als 16 Millionen Fr. kosteten. Ich will einige solche andeuten und dann fragen; ob auf der ganzen Linie der Ostwestbahn von Bern über Luzern bis Zug dergleichen vorkommen. Ich verweise auf die Brücke bei Bern mit 1 Million, auf den Tunnel bei Burgdorf mit 1 Million, auf den Hauensteinunnel mit 5 Millionen, auf noch andere bedeutende Werke. Wenn dann der Kilometer so hoch kommt, so muß man sich nicht verwundern. Ich wieder-

hole daher, die Ostwestbahn kann es auf eine Untersuchung ankommen lassen. Man machte auch Einwendungen gegen die Rentabilität des Unternehmens. Ich hörte darüber die Ansicht von Leuten, welche auch einige Erfahrung haben, die der Zentralbahn sehr nahe stehen, die in ihrer Verwaltung sind und sich darüber verwunderten, daß die Berechnungen in dieser Hinsicht so mäßig gehalten seien. Freilich kann man nicht Alles vorsehen. Sie wissen Alle, daß die Berechnungen der Zentralbahn bedeutend niedriger gehalten waren, als die Kosten in der Wirklichkeit betragen. Wenn die Zentralbahn eine bessere Zukunft hatte, als ihre Gründer berechneten, warum sollte nicht auch diese Bahn eine solche haben, und wenn man nur hingeworfene Zweifel äußert, so darf ich dasjenige hervorheben, was sich bei andern Bahnen faktisch erwiesen hat. Nun erlaube ich mir einige Worte über das Botum des Herrn Blösch. Ich gestehe, daß ich auf der einen Seite sah, daß Herr Blösch noch immer das gleiche Talent hat wie früher, aber ich habe ihn auf der andern Seite bedeutend verändert gefunden. Er stellte sich heute, ich möchte sagen, auf den Boden einer Kirchthürmspolitik, auf einen materialistischen Standpunkt, in einer Frage, die noch eine andere Seite hat, während ich ihn in andern Fragen, wo auch Millionen auf dem Spiele standen, einen andern Standpunkt einnehmen sah. Ich hätte gewünscht, daß er auch die andere Seite der Frage geschildert hätte. Ich begreife, daß es diejenigen Leute, welche der Zentralbahn sehr nahe stehen, vielleicht stoßen mochte, daß man hier sagen konnte: weil man der Zentralbahn gab, soll man auch der Ostwestbahn geben. Es scheint, man betrachte es als eine Art Beleidigung, und wenn Herr Blösch heute sagt, es liege in jenem Vorgange kein Vorgang, so will ich es ihnen lassen. Ich kehre nicht die Hand um, ob man Konsequenz beobachte oder nicht. Das ganze lange Argument war für mich keinen Centime werth. Herr Blösch forderte Gegenleistungen, wenn man heute die 2 Millionen dekretire. Haben Sie noch Eisenbahnen zu bauen, wie Sie der Zentralbahn gegeben haben? Die Ostwestbahn ist bereit, sie zu nehmen. Was ist übrigens gestern geschehen? Wurde von der Ostwestbahn nicht auch eine Verpflichtung übernommen und zwar für eine Gegend, wo die Eisenbahn, wie man sagt, nicht rentiren wird? Beide Verträge stehen in einer gewissen Connerität. Wenn daher Herr Blösch sagt, die Zentralbahn habe f. 3. Gegenverpflichtungen übernommen, so sage ich, die Ostwestbahn hat auch solche übernommen, und wenn er ferner behauptet, die für die Zentralbahn verwendeten 4 Millionen sollen ohne Konsequenz sein, so sage ich, auch die heute in Frage stehenden 2 Millionen sollen ohne Konsequenz sein. Ich habe noch nicht gehört, daß Begehren von anderer Seite vorliegen, daß die Jurassier oder Bewohner anderer Landesgegenden 4-6 Millionen gefordert hätten. Wir haben immerhin freie Hand für die Zukunft. Herr Blösch bemerkte ferner, die Ostwestbahn habe ihren Finanzausweis noch nicht geleistet, und er habe daher einigen Zweifel, ob die Konzession wirklich noch bestehe. Darauf erwidere ich ihm erstens das: der Bundesrath hat darüber noch keinen Beschluß gefaßt, wahrscheinlich noch nicht einmal die Sache untersucht; aber der Zentralbahn gegenüber hat er f. 3. einen Beschluß gefaßt, indem er erklärte, die Zentralbahn habe sich über den Besitz der erforderlichen Geldmittel noch nicht ausgewiesen. Liegt das heute vor? Nein. Hat der Große Rath damals eine Einwendung deswegen gemacht? Hat man es mit einem Worte hier berührt? Ließ der Große Rath sich deshalb abwendig machen, dem Begehren der Zentralbahn zu entsprechen? Man sollte sich daher auch in der vorliegenden Frage nicht auf ein solches Terrain begeben. Uebrigens werden Sie sich erinnern, daß die Zentralbahn f. 3. sich über den Besitz von verfügbaren Geldmitteln auswies, die auf den 31. Dezember 1857 im Ganzen 15,700,000 Fr. betragen, dagegen war sie schuldig: an die eidgenössische Staatskasse 4 Millionen und hatte Verpflichtungen eingegangen für 12 Millionen; dazu kam noch die Erstellung der Linie Bern-Thun und Bern-Thörishaus, so daß ihre Verpflichtungen im Ganzen über 22 Millionen betragen. Jetzt

führt man heute eine solche Sprache und macht Bemerkungen von denen ich wünschen möchte, sie wären lieber unterblieben. Ich komme nun auf denjenigen Punkt der Rede des Herrn Blösch, der mir am meisten wehe that, als er uns Berechnungen aufstellte über die Bevölkerungsverhältnisse und über den Gewerksbetrieb der an beiden Bahnen liegenden Gegenden, als wollte er dem Großen Rathe damit sagen, die Ostwestbahn habe keine andere Bedeutung, als zu bewirken, daß die Großräthe vom Oberemmenthal bequemer nach Bern kommen können, als wäre der Kanton Bern im Uebrigen untheilhaftig. Ich erwartete von dieser Seite solche Berechnungen nicht. Aber warum sagte Herr Blösch nur das Einkommen in's Auge, nicht auch das Grundsteuerkapital? Das Resultat wäre dann wesentlich anders herausgekommen. Noch mehr, Herr Blösch weiß, daß die Ostwestbahn seit gestern durch Beschluß der großen Mehrheit der Versammlung im Besitze einer neuen Konzession ist, und daß man auch diese hätte in Berechnung ziehen sollen, wenn Alles berechnet werden soll. Dieß führt mich auf das Botum des Herrn Manuel Meine Herren! Wenn ich einmal in meinem Leben den Namen eines alten Patriziergeschlechtes zu tragen hätte wünschen mögen, so wäre es jetzt. Es mögen ungefähr 160-180 Jahre her sein, als die damalige Regierung zweckmäßig fand zwischen Zürich und Bern eine möglichst direkte Militär- und Transitstraße zu haben. Man nahm auch Pläne auf und zwar über Burgdorf und Zofingen, die Herren von dort wurden angefragt, ob sie einverstanden seien, daß man ihnen diese Landstraße baue. Aber diese Herren verbateten sich die Straße, sie wurde anders angelegt und über Kirchberg und die Kreuzstraße gezogen. Nach 160 Jahren wurden die Burgdorfer und Zofinger wegen einer neuen Straße angefragt, wegen einer Eisenbahn. Da kam es ganz anders, sie setzten Alles daran, um die Straße zu bekommen; der Zufall wollte, daß Herr Blösch einmal in Burgdorf gewohnt hatte. Mit diesem Raisonnement will ich sagen, daß die Burgdorfer und Zofinger um 160 Jahre klüger geworden sind. Wenn ich aber hier die Patrizier sprechen höre und vergleiche, wie ihre Vorgänger vor 160 Jahren im gleichen Saale gesprochen haben mögen, so will ich damit nicht sagen, sie seien um 160 Jahre zurück, aber man könnte es doch vielleicht sagen. Wie kommt es, daß ein Bürger von Bern, wenn man ihm eine Straße anbietet und den Bahnhof da stellen will, wo er ihn wünscht, nicht darauf eingehen will? Ist das der Geist der alten patrizischen Geschlechter, der Geist, moralische und geistige Eroberungen zu machen? Das sollten die Stadtbürger auch bezrefen. Man spöttelte heute und sagte, es sei doch merkwürdig, daß die Mitglieder der Verwaltung der Ostwestbahn nicht tiefer in ihre Tasche greifen. Diese Schande will ich auf mich nehmen, daß ich nicht mehr Aktien übernommen habe, als für ein Mitglied des Verwaltungsrathes gerade erforderlich war. Die Bürger von Bern sollten Aktien übernehmen, aber diejenigen, welche die Zeit begreifen, sind hier in sehr kleiner Zahl vertreten; sie sollte potenziert sein, nicht nur in den Einsäßen, sondern vorzüglich in den Bürgern. Man sagte heute, und namentlich Herr Manuel war es, der diesen Standpunkt einnahm, die Rentabilität sei einzig maßgebend. Ich kann es von Herrn Manuel auf der einen Seite bezrefen, obschon dieser Standpunkt gegen sein ganzes geistiges Leben verstößt. Ich weiß, Herr Manuel ist in die englische Literatur und Nationalökonomie vertieft und die Engländer fragen immer: rentirt es? Aber haben wir hier immer so räsonnirt? Räsonnirten wir so, als wir Fr. 200,000 a. W. auf die Nideckbrücke warfen? Räsonnirten wir so bei den Straßenbauten, als es sich darnum handelte, Millionen von Lengnau nach Neuenburg zu verbauen? Ich könnte noch dieses und jenes anführen Frage man damals nach der Rentabilität der betreffenden Unternehmungen? Ich glaube nicht. Geben wir das bisherige System entweder ganz auf, oder fahren wir damit fort. Herr Ganguillet, dessen Vortrag ich leider nicht ganz hörte, stellte uns Rentabilitätsberechnungen bezüglich der Ostwestbahn auf und suchte nachzuweisen, daß

ste eigentlich gar nicht rentire. Wenn dieß der Fall wäre, so ginge es mit den fraglichen 2 Millionen, wie mit den Summen, die man für die Bielersee-Strasse, für die Tiefenaubrücke und andere Unternehmen verwendete. Aber ein wenig bequemer machte Herr Ganguillet es sich doch mit seinen Berechnungen, indem er von der Voraussetzung ausgeht, daß wir wenigstens so theuer bauen, als es devisirt sei, wahrscheinlich noch theurer, daß wir den bedeutendsten Theil des Ertrages für die Obligationsschuld verwenden müssen. Nun sind aber einzelne Strecken zu bedeutend geringern Summen vergeben, als sie devisirt waren. Er setzt ferner voraus, die Verwaltungs- und Betriebskosten der Ostwestbahn werden so hoch steigen, wie bei der Zentralbahn. Das wird hier nicht der Fall sein. Denken Sie nur an die Kosten, welche die Zentralbahn für den Hauensstein-tunnel hat. Die Betriebskosten kommen hier bedeutend geringer zu stehen. Herr Ganguillet ist ferner der Ansicht, die Ostwestbahn werde nur die Hälfte der Personenzahl erhalten, welche auf der Zentralbahn reist. Sie werden Alle fühlen, daß diese Rechnungsweise eine sehr willkürliche ist. Beweisen sollte man solche Behauptungen, und Herr Ganguillet hätte bessere Belege dafür geben sollen. Man darf nicht nur die Linie Basel-Olten in Betracht ziehen, die Zentralbahn hat noch andere Linien, wie Olten-Luzern, Olten-Biel, Strecken, die nicht auf die Zahl von Reisenden Anspruch machen können, auf welche die Ostwestbahn von Bern nach Luzern und Zug rechnen kann. Ueber den Waarenverkehr will ich mich mit Herrn Ganguillet nicht streiten. Wenn die Regierung ihre Ansätze an irgend einem Orte zu niedrig stellte, so war es hier. Dieß auseinanderzusetzen, würde mich wirklich etwas zu weit führen; auch glaube ich nicht verpflichtet zu sein, die nicht motivirten Behauptungen des Herrn Ganguillet zu widerlegen. Ich komme wirklich auf den Standpunkt zurück, von welchem aus die Frage heute entschieden werden soll. Bern hat heute seine ganze Zukunft zu wahren. Durch das, was gestern vor sich ging und was heute hoffentlich vor sich gehen wird, sichert Bern seine Zukunft. Dem Jura sind wir schuldig, daß er wenigstens so nahe mit Bern verbunden sei als mit Paris. Wir sind ihm schuldig, dahin zu wirken, daß seine Grobräthe nicht genöthigt seien, nach Basel zu reisen, um nach Bern zu kommen, daß er selbst nicht näher bei La Chaux-de-Fonds als bei Biel sei. Wenn der Jura nicht in geistiger und materieller Hinsicht vom alten Kanton getrennt werden soll, so müssen wir ihm die Möglichkeit einer nähern Verbindung gewähren. Wir sind das nicht nur dem Kanton Bern schuldig, sondern auch der Eidgenossenschaft. Es ist wichtig, daß der Kanton Bern groß und einig dastehe. Ich könnte Ihnen eine Menge Beispiele zitiren, welche moralische Wirkung das Votum unseres Kantons in diesem Saale hatte. Ich will nur an jenen Beschluß erinnern, als der Jura und der alte Kanton einmüthig der Regierung die Vollmacht erteilten, über Menschen und Geld zu disponiren. Wir sollen daher alles thun, um diese Einheit auch in materieller Hinsicht durch den ganzen Kanton zu erhalten. Die Ostwestbahn hat für Bern nicht nur eine Bedeutung bis Kröschbrunnen, sondern auch mit Bezug auf die nähere Verbindung mit Luzern und dem ganzen Osten, und diese Verbindung kann unter Umständen für die Existenz der ganzen Schweiz sehr wichtig sein. Denken Sie sich den Fall eines Krieges, daß ein französisches Armeekorps an der Grenze stehe, von dem man nicht weiß, wohin es sich werfen wolle. Wenn es nach Neuenburg kommt, so bemächtigt es sich im gleichen Augenblicke unserer Eisenbahnen, und wir kriechen dann an den Bergen herum, um unsere Truppen zu sammeln. Berns Einnahme hätte gegenwärtig eine andere Bedeutung als Anno 1798, als die Kantonsouveränität die Herrschaft führte. Die Leute aus den kleinen Kantonen schlugen sich im Grauholz nicht, wohl aber zu Hause für sich. Wenn Bern jetzt eingenommen würde, denken Sie, es würde noch Jemand in der Schweiz sich wehren? Bern gefallen, Alles gefallen. Wir sollen daher alles thun, was zu einer schnellen Sammlung unserer militärischen Kräfte beitragen kann. Da wird man

wieder Einwürfe bezüglich der Rentabilität machen. Aber, meine Herren, ich möchte Sie an zwei Sachen erinnern. Erstens ist es eine in der ganzen zivilisirten Welt anerkannte Aufgabe, gleichsam Polizei zu üben zum Schutze von Angehörigen aller zivilisirten Völker. Wir treiben Handel unter dem Schutze der Engländer, der Franzosen, und jetzt möglicher Weise unter dem Schutze der Preußen und Oesterreicher, und wir zahlen nichts an die Hunderte von Millionen, welche diese Nationen in der Marine verwenden. Sie haben uns leghin in Canton geschügt. Größere Staaten haben größere Pflichten und der große Kanton Bern soll sich auch einige Opfer gefallen lassen. Ein anderer Standpunkt ist dieser: Bern hatte namentlich zur Zeit, wo es groß war, immer den Wahlspruch: hie Bern! Und ich möchte heute von den Nachkommen der alten Berner auch den Ruf hören: hie Bern! Ich erwarte, wenn es von der Stadt nicht begriffen werden sollte, so werde es vom Lande begriffen. Ich überlasse es der Abstimmung.

Fischer Ich fühle gar wohl, daß ich Ihrer und meiner Ermüdung Rechnung tragen muß. Ich könnte es machen, wie jener Franzose, der vor dem Kampfe zu seinen Leuten sagte: *Voilà le moment de nous montrer, ainsi cachons nous!* Aber so mache ich es nicht, ich bin genöthigt, meine Ansicht in der vorliegenden Frage ein wenig auseinander zu setzen. Ich beginne mit der Erklärung des Herrn Regierungsrath Nigy: *La peur est un mauvais conseiller.* Aber es gibt noch einen andern Satz, der nicht weniger bewährt ist und also lautet: *On peut lutter contre les hommes, mais on ne doit pas lutter contre la force des choses.* Diesen Standpunkt kann man einnehmen, ohne daß man gerade der *politique de la peur* beschuldigt werden darf. Nach dieser kurzen Einleitung erlauben Sie mir einige Worte. Ich glaube nicht, daß ich das Wort ergriffen hätte, wenn es sich nur darum handelte würde, für die Ostwestbahn 2 Millionen als Staatsbetheiligung zu bewilligen, ihr dafür Zentralbahnaktien zu geben, selbst wenn man jährlich 30—40,000 Fr. einbüßen würde. Man könnte von der Ansicht ausgehen, so wie man seiner Zeit durch Uebernahme von Zentralbahnaktien ein schönes Unternehmen begünstigte, so werde auch hier ein schönes Unternehmen begünstigt, und auf dieselbe Weise könnten die Ostwestbahnaktien später an Zentralbahnaktien vertauscht werden, weil auch da ein schönes Unternehmen zu begünstigen wäre, und am Ende wäre es daselbe, wie wenn man ein Huhn in einen andern Stall plaziren würde, damit es besser Eier lege. Aber es hat eben seine Konsequenzen, und bei diesem wichtigen Wendepunkte glaube ich, es sei vielleicht gut, an alte Zeiten zu erinnern, wo namentlich in diesen alten Mauern des Rathhauses, die alt, aber fest sind, der Geist der Nüchternheit und Besonnenheit, nicht der Geist des Schwindels herrschte. Ich appellire also an Ihre Nüchternheit und Besonnenheit und glaube, dadurch den guten alten Zeiten zu huldigen. Um die Sache etwas näher zu beleuchten, will ich vor Allem den persönlichen Standpunkt berühren; er ist etwas verschieden von demjenigen anderer Mitglieder der Versammlung. Ich kann manches einräumen, was der Herr Berichterstatter und Herr Dr. Schneider sagten, und merkwürdiger Weise komme ich doch zum Schlusse des Nichtintretens. Ich anerkenne, daß, wenn Bern als Knotenpunkt in die Mitte eines Eisenbahnnetzes kommt, es vom kantonalen und städtischen Standpunkte aus sehr wichtig, aller Ehren werth und eines Opfers von mehreren Millionen werth sei; ja, daß nach meinen Begriffen — ich bin auch Stadtberner —, selbst wenn man bedeutende Verlüste machen müßte, diese nicht zu scheuen wären, unter der Voraussetzung, daß es ein lebensfähiges Unternehmen sei, um was es sich handelt, nicht nur ein Phantom. Ich glaube nun aber nicht an die Lebensfähigkeit des Unternehmens, und es ist mir gar nicht bange, mit dieser Ansicht vor meine Wähler zu treten. Ich kenne Bern auch, vielleicht so gut als Herr Dr. Schröder, vielleicht noch etwas besser. Also dieses Zugeständniß mache ich, daß man nicht nur die Interessen der Aktionäre im Auge

zu behalten hat. Es ist schwierig, im Eisenbahnwesen den rechten Faden zu finden. Auf der einen Seite ist die Sache klar, auf der andern Seite eine genaue Berechnung unmöglich, weil die Eisenbahnen über die kantonale Grenze hinausgehen, und insofern hat die Regierung Recht, wenn sie sagt: wir wollen die Stellung Bern's wahren, um seine Bedeutung und sein altes Gewicht zu behaupten. Der Große Rath soll den Grundton finden, der mit dieser Sprache sympathisirt. Ich theile diese Rücksicht. Desto mehr thut es mir wehe, hier andere Worte hören zu müssen. Das hindert mich indessen nicht, die Gründe auseinanderzusetzen, warum ich nicht zum gleichen Resultate komme. Wenn man etwas messen will, so muß man vor Allem einen richtigen Maßstab haben. Wendet man einen falschen Maßstab an, so kommt man zu keinem richtigen Resultate. Haben nun diejenigen, welche der Stadt Bern Vorwürfe machten, den richtigen Maßstab? Wenn ja, so ist es recht; wenn sie aber nicht den richtigen Maßstab haben, dann sollen sie uns nicht Vorwürfe machen. Welches ist der richtige Maßstab? Das führt mich zu zwei Fragen. Wie kommt es, daß, so lange man in der Schweiz von Eisenbahnen spricht, nichts anderes hört als von Aktien, von Schulden heute, von Schulden morgen, von Millionen und sogar von Eisenbahnbaronen? Wie kommt es, daß ein vollständiger Eisenbahnwirth eingetreten ist, daß man Konflikt über Konflikt hat, sobald man eine Zeitung zur Hand nimmt? Die Beantwortung dieser Fragen führt mich dann auf den Maßstab, den wir anzuwenden haben. Die erste Frage ist diejenige der Millionen und der Eisenbahnbarone. Das beweist Ihnen, daß es sich um Unternehmen handelt, die eine ungeheure Tragweite haben. Die Zentralbahn hat heute etwa 64 Millionen verbaut und wird 70 zu verbauen haben. Die Ausführung des heute in Frage stehenden Unternehmens wird auf mindestens 26 Millionen angeschlagen, die Jurabahn wird wohl etwa 40 Millionen in Anspruch nehmen und die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern werden ebenfalls bei 8—10 Millionen kosten. So geht es in enorme Summen, und ich hörte, daß in der Schweiz gegenwärtig bei 200 Millionen in solche Unternehmen geworfen seien. Darin liegt la force des choses, das führt uns in die Hände der Finanzmächte, bei deren Gheß man am Ende antichambriren muß, chapeau-bas. Die Herren wissen wohl, daß in der Schweiz die Idee des Staatsbaues schlechterdings unausführbar ist; das hat man gestern erfahren. Das ist also einer meiner Maßstäbe, indem ich sage: wir haben in der Schweiz noch keine Eisenbahnen entworfen, ohne daß man vom großen Geldmarkte Zufluß erhalt. Wir sind an die Finanzmächte gebunden und müssen sie ein wenig streicheln. Ich komme zu einem zweiten Punkte, den man nicht übersehen darf: daß eben die Bedeutung der Eisenbahnen weit über die kantonale Grenze hinausgeht, während wir hier nur eine kantonale Behörde sind. Wenn ich mich eines trivialen Bildes bedienen darf, so sind die Eisenbahnen Riesen zu vergleichen, einem großen Thiere, dessen Schweif sich an der einen Grenze des Landes befindet, während der Kopf die andere erreicht. Die kantonale Grenze verschwindet. Es begegnete mir selbst, daß ich in Rorschach, als ich in den Eisenbahnwagen stieg, eine Cigarre anzündete, von dort durch den Kanton Thurgau fuhr, dann die Zürchergrenze überschritt und daß die Cigarre noch brannte. C'est la force des choses, welche die Bedeutung der Kantone verschwinden macht. Es genügt nicht, ein kantonales Netz in's Auge zu fassen, sondern wir müssen fragen: in welchem Verhältnisse steht es zu den Eisenbahnen anderer Kantone? Es gibt noch einen dritten Punkt: die Frage des Vertrauens überhaupt. Ich will nicht auf die Untersuchung der Frage eintreten, ob die betreffende Gesellschaft Vertrauen verdiene oder nicht, aber gegen Thatsachen läßt sich nicht streiten. Hat eine Gesellschaft Vertrauen oder nicht? Das ist der Schwerpunkt. Wenn ich nun den Maßstab, welcher in diesen drei Punkten liegt, auf die in Frage stehende Angelegenheit anwende, und dann auf die Mängel stoße, welche sich kund geben, so werden Sie mir zugeben, ich

sei offen zu Werke gegangen. Welches ist einer der ersten Mängel? Es ist vor allem derjenige, welchen Herr v. Gonzenbach andeutete: die Zurückhaltung des gegenwärtigen Geldmarktes bezüglich der schweizerischen Eisenbahnen. Diese Erscheinung ist leicht zu begreifen. Im Anfange standen die schweizerischen Eisenbahnen im Auslande ziemlich in Gunst, aber zur Stunde sind die betreffenden Finanzmächte durch ihre Spekulationen nüchtern geworden und zur Besonnenheit zurückgekehrt. Die anfänglichen Lockungen hatten nicht den erwarteten Erfolg, die Aktien blieben ihnen auf dem Halse, während sie darauf rechneten, dieselben weiter zu plaziren; sie fanden sich getäuscht. Dazu die ewigen Streitigkeiten und Kerkungen bei unsern republikanischen Verhältnissen, welche Streitigkeiten die schweizerischen Eisenbahnen beim auswärtigen Geldmarkte in Mißkredit brachten. Ich will nicht so weit gehen, wie Herr Ganguillet, anzunehmen, daß die Ostwestbahn die 2 Millionen nicht aufbringen könnte, aber es wird sehr schwer sein, das Haus fertig zu bauen, wenn man das Fundament gelegt hat. Das, glaube ich, wird der Ostwestbahn begegnen, wenn ihr der Geldmarkt im Auslande nicht günstig ist. Die Thatsache als solche existirt, und wir können es nicht ändern. Um das Unternehmen konkurrenzfähig und lebensfähig zu machen, werden auch andere Kantone in's Spiel gezogen, und man machte mit Recht aufmerksam, daß die Linie auf unserm Gebiete nicht für sich allein bestehe, sondern als Theil eines Ganzen betrachtet werden müsse. Ich lasse das gelten, aber es ist etwas sonderbar. Wo ist die Konzeßion von Zürich? Die Ostwestbahn hat die Konzeßion für ihre Linie bis Zug, also nicht einmal für den ganzen Theil, den sie selbst im schweizerischen Eisenbahnneze bilden will. Es heißt, das fehlende Bruchstück werde man dann noch bekommen. Ich muß gestehen, ich hätte gewünscht, daß man die Konzeßion dafür schon hätte. Einen andern Punkt betrifft die Frage der Konkurrenzfähigkeit. Der Regierungsrath sagt in seinem Berichte etwas, das mich frappirt. Es heißt nämlich darin: „Die Linie Biel-Neuenstadt ist schon öfter als der Schlüssel zu den Juralinien bezeichnet worden und es bedarf wirklich keines besondern Scharfblickes um einzusehen, daß sie in den Händen der Zentralbahn, so lange dieselbe nicht zu sichernden Bestimmungen handbieten will, einer Jurabahn im höchsten Grade hinderlich ist, namentlich wenn alsdann folgerichtig auch die Linie Biel-Bern jener Gesellschaft überlassen würde. Durch den Besitz der besagten Bahnlilien würde nämlich die Zentralbahn geradezu den sämmtlichen Verkehr, der nach Biel kommt, in sich konzentriren, und der Linie von Biel über Delsberg nach Basel jegliche Zufuhrquelle abgeschnitten sein.“ In der That, wenn man eine Konkurrenzlinie erstellen will, so ist es von Wichtigkeit, daß sie den Schlüssel in die Hand bekomme. Ich sage aber: was in dieser Beziehung wichtig ist für die Zentralbahn, ist wichtig für die Ostwestbahn bezüglich der Anknüpfung in Bern. Wie ich hörte, wäre die brüderliche Einigkeit zwischen der Dronbahn und der Ostwestbahn entschlüpft, weil die bei der erstern theilhaftige Geldmacht größeres Vertrauen habe, wenn Biel-Neuenstadt in der Hand der Zentralbahn, als wenn sie in der Hand der Ostwestbahn sei. Wenigstens ist bereits ein Vertrag abgeschlossen, nach welchem die Zentralbahn den Verkehr bis Freiburg übermittle, bis die Dronbahn vollendet sei. Wenn dieß hier der Fall ist und die Nordostbahn von Zürich aus den Schlüssel des Verkehrs hat, so bleibt nichts anderes übrig, als anzunehmen, es handle sich nun um eine Gesellschaft, die nicht mehr konkurrenzfähig ist. Das ist eine sehr schwierige Lage für die Ostwestbahn, die eben auch der Macht der Thatsachen unterliegt, eine Lage, die für diejenigen, welche das Unternehmen begünstigen wollten, die Sache schlimmer macht. Ich komme nun auf die Frage des Vertrauens. Das Vertrauen ist eine individuelle Sache. Die gereizte Sprache, welche Herr Schneider führte, ist nicht geeignet, denen, von welchen er voraussetzt, daß sie Vertrauen in das fragliche Unternehmen haben und sich theilhaben sollten, Vertrauen einzuschößen. Ein anderes, schwieriges Verhältniß liegt darin, daß, so wie ich es

auffasse, und wie es jeder Jurassier in seinem Herzen auffasst, es sich heute nicht nur um die Ostwestbahn handelt, sondern der Konsequenz nach auch darum, daß wir uns auch für die Jurabahn betheiligen. Ich erkläre von vornherein, wenn sie lebens- und konkurrenzfähig ist, so wird es mich nicht abschrecken, ihr 4 Millionen zu geben, im Gegentheil, ich glaube, der Kanton Bern habe dabei dann immer noch ein gutes Geschäft gemacht, vorausgesetzt, daß die Konkurrenzfähigkeit vorhanden sei. Die Sache hat aber auch ihre politische Bedeutung. Ich hörte von Seite des Jura gar häufig die Bemerkung machen: wir sind eigentlich Anno 1846 bei dem damaligen Markten etwas zu kurz gekommen, wie jüngere Brüder. Nun wäre es eine etwas gefährliche Disposition, wenn ein zweiter Akt dazu käme, in welchem dieser Landestheil noch einmal auftritt und sagen würde: wir haben die Ostwestbahn unterstützt, jetzt handelt es sich um die Jurabahn. Ich will nicht furchtsam sein, aber der Jura könnte dann doch etwas unzufrieden werden, und das kompliziert die Sache sehr. Ich erkläre nach meinem Gewissen: wenn wir den Ruf loyaler Handlungsweise gegenüber dem Jura behaupten und die politische Tragweite der Sache gehörig in's Auge fassen wollen, so sollen wir dasselbe Angebinde, das wir der einen Schwester geben, der andern auch geben. Das ist mein Gefühl, und die Konsequenzen mögen sich gestalten, wie sie wollen, so spreche ich es hier aus. Die Sache hat eine enorme Tragweite. Entweder müssen wir auch den Jura unterstützen, oder dann die politischen Folgen gewärtigen, die eine wahre Strafe sein können. Deshalb sagte ich mir: ich will lieber nicht in dem Ding sein. Wenn wir den staatsmännischen Standpunkt festhalten, so wollen wir den Jura lieber nicht in diese zweideutige Lage versetzen. Viel lieber wollen wir die Frage genau untersuchen lassen, ob nicht, wenn man von einer kantonalen Eisenbahnpolitik reden will, die Jurabahn viel die wichtigere sei. Ich will für das Emmenthal auch sorgen, glaube aber, es wäre ihm mit einer Zweigbahn von Burgdorf nach Langnau geholfen. Unter Umständen und mit dem nöthigen Vorbehalte könnte ich sogar zugeben, daß die Jurabahn mit der Ostwestbahn verbunden werden soll; jedenfalls glaube ich, es wäre noch besser, als wie es eingeleitet ist, daß die eine Schwester ihr Angebinde bekomme, die andere noch an der Thüre warte. Das sind die Gründe, warum ich, der ich auch glaube, ein Altberner zu sein und die nationalökonomische Seite der Frage zu kennen, ohne die traurige Bagenpolitik zu treiben, nicht zum Eintreten stimmen kann. Es gefällt mir nicht, und ich erinnere mich eines Ausdruckes, dessen sich Herr Fueter als Finanzdirektor so oft bediente: ich sehe nicht durch den Jaun. In Finanzsachen genügt es nicht, Projekte zu machen, man muß durch den Jaun sehen; es kann jenseits ein Graben oder ein Möödslein sein, und ich betrete nicht gerne ein Möödslein, selbst wenn der Herr Entschuldigungsdirektor dabei wäre. Ich schließe mich in erster Linie dem Antrage auf Nichteintreten an, in zweiter Linie, wenn dennoch eingetreten werden sollte, stimme ich zum Antrage des Herrn Blösch, daß die Sache noch näher untersucht werde.

Riggeler. Ich werde mich so viel als möglich der Kürze befehlen, und manches weglassen, was ich sonst zu berühren gedachte. Der Grund, warum ich das Wort ergriff, besteht vorzüglich darin, um den Standpunkt zu bezeichnen, von dem man ausgehen soll, und vor Irrungen zu warnen. Sie hörten in drei Richtungen Anträge stellen. Der erste Antrag geht dahin, nicht einzutreten. Das ist klar. Zweitens wird die Verschiebung beantragt. Das ist das Gefährlichste. Drittens beantragt man Modifikationen, auf die ich nun eintreten will. Beim Antrage auf Nichteintreten begreife ich den Schluß durchaus. Es hängt einzig davon ab, welchen Standpunkt man einnimmt. Wenn man von dem Standpunkte ausgehen wollte, um eine Finanzspekulation zu machen, wenn Sie diesen Grundsatz annehmen wollten, so würde ich sagen: nehmt überhaupt keine Eisenbahnaktien. Ich würde das sagen bei

der Zentralbahn, bei jeder andern Bahn. Aber ich habe eben einen andern Standpunkt. Ich betrachte die Eisenbahnen als verbesserte Verkehrsstraßen. Herr alt-Regierungsrath Blösch nahm diesen Standpunkt in der Staatswirtschaftskommission und hier selbst ein. Ja, Anno 1852 sagte er, in 50 bis 100 Jahren werden wir für jede Hauptstraße eine Eisenbahn haben. Das möchte ich nicht unterschreiben. Herr Blösch mag das denen beweisen, welche Zweifel in die Zukunft der Eisenbahnen haben, wie Herr Ganguillet und Andere. Früher, wenn es sich um Erstellung einer Straße handelte, konnten die Gemeinden solche anlegen, oder es bleiben lassen. Das war der Grundsatz, welchen die frühere patriiische Regierung befolgte. Der Grundsatz, daß der Staat ein Interesse habe bei der Erstellung gehöriger Verkehrsstraßen, war damals nicht erfunden. Ich mache den damaligen Regierungen keinen Vorwurf, aber wir haben diesen alten Grundsatz verlassen. Seit 1830 sagte man nicht mehr: wer Straßen haben will, soll sie selber bauen, sondern man ging von dem Standpunkte aus: es liegt im nationalökonomischen Interesse, im Gebiete des öffentlichen Wohles, daß der Staat eingreife, bessere Verkehrsmittel erstelle und seither wurden große Summen auf den Straßenbau verwendet. Wir haben z. B. die Engesträße mit der Tiefenau-Brücke, für eine Strecke von ungefähr zwei Stunden, für welche zirka 2 Millionen Fr. verwendet wurden; die Bielersee-Sträße mit ebenfalls ungefähr 2 Millionen Fr. für eine Strecke von etwa vier Stunden; die Lys-Hindelbank-Sträße, die Neuchenette-Sträße u. s. w., man arbeitete ein Straßennetz für den Kanton aus, das etwa auf 10 Millionen Fr. zu stehen gekommen wäre. Damals fürchtete man sich nicht so vor zwei Millionen; man sagte: es ist eine Straße, die gemacht sein muß. Ist es daher etwas Neues, wenn wir auf Verbesserung der Verkehrsmittel mit andern Kantonen sehen? Nein, es ist etwas, das im bisherigen Verfahren lag. Es ist sicher eine irrige Vorstellung, wenn man uns glauben lassen wollte, daß im Jahre 1854 die Aktienbetheiligung nur aus besondern Gründen, etwa wegen der schönen Gächter der Verwaltungsräthe der Zentralbahn, stattgefunden hätte. Ich habe damals aus ganz andern Gründen dazu gestimmt, ich habe gesagt: es ist ein für den Kanton Bern sehr wichtiges Unternehmen, deshalb soll der Staat sich betheiligen. Hat man bisher der Rente so viel nachgefragt? Nehmen wir an, eine Eisenbahn rentire gar nicht. Was rentirt die Engesträße, die Bielersee-Sträße? Diese rentiren negativ. Wir haben 2 Millionen für die eine dieser Straßen ausgegeben, und dazu haben wir noch den Unterhalt. Deshalb sage ich: wir nehmen heute nicht ein neues Prinzip an, wohl aber geben wir auf ein altes Prinzip zurück, auf dasjenige von 1830. Wenn es sich nun um Eisenbahnen handelt und man sagt: ich mag es wohl leiden, daß sie gebaut werden, es freut mich sogar, — warum wendet man dasselbe nicht auch auf die Straßen an und sagt, man solle recht sparen, nichts thun für den Verkehr! Das wären die Konsequenzen. Sind die Konsequenzen des entgegengesetzten Systems denn wirklich so gefährlich, wie die Herren Blösch, Fischer und andere Redner darstellten? Engagiren wir uns so, daß es den Ruin des Staates herbeiführen wird? Durchaus nicht. Herr Blösch stellte die Konsequenzen dar, welche nach seiner Ansicht daraus entstehen. Wir müßten dann, sagt er, jede Eisenbahnunternehmung, die für den Kanton von Bedeutung ist, unterstützen. Ich gebe zu, daß es eine natürliche Folge allgemeiner Prinzipien ist. Herr Blösch führte verschiedene Konsequenzen an, die daraus entstehen könnten. Er sprach von einer Eisenbahn durch das Oberland in's Wallis. Ja, wenn man durch die Jungfrau in's Wallis bauen wollte, es wäre noch viel schwieriger; aber es ist dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen. Ich bin überzeugt, in den ersten fünfzig Jahren wird sich keine Gesellschaft dafür finden. Herr Blösch sprach ferner von einer Linie über Bern und Kerzers nach Neuenburg. Allein auf dieser Linie befinden sich keine bedeutenden Ortschaften, wenn man nicht allfällig das große Moos berücksichtigen will, und so lange man die Be-

wohner darauf hat, die jetzt dort sind, werden wir keine große Noth haben, eine Eisenbahn zu erstellen. Von der Burgdorf-Langnau-Linie sprach man auch, aber da es sich um ein sehr kleines Stück handelt, so ist die Sache nicht so schwierig. Die Hauptsache, la bête noire, ist der Jura. Ich bin vollkommen überzeugt, die Jurassier werden kommen. Aber glaubt Herr Blösch, wenn wir das Emmenthal jetzt abweisen, die Jurassier werden dann weniger kommen? Glaubte er, der alte Grundsatz werde dann aufkommen: wer Straßen bauen will, baue sie selbst! Glaubte er, die Jurassier werden dann nicht eine Theiligung des Staates verlangen, oder sie werden weniger unzufrieden sein, wenn der Staat sich heute nicht theilhaftig? Ich glaube, die Jura habe die größte Berechtigung auf Unterstützung, und was die Möglichkeit der Ausführung betrifft, so kann ich mich auf eine Aeußerung des Herrn Blösch selbst berufen, welcher sagte, die Zentralbahngesellschaft bereue es sehr, daß sie ihre Linie nicht statt durch den Hauenstein durch den Jura geführt habe. Es ist nun aber äußerst wichtig, daß der Kanton Bern, wenn er den Jura behalten will, demselben bezüglich der Eisenbahnen zu Hülfe komme. Es ist wichtig im Allgemeinen, in Bezug auf den politischen Zusammenhang aller Landestheile. Wenn Sie dem Jura keine direkte Verbindung mit dem alten Kantonsstheile geben, so wird der eine Theil, das St. Immenthal, seine Verbindung mit dem Kanton Neuenburg suchen; der andere Theil wird genöthigt sein, seine Verbindung mit Frankreich zu suchen. Bedeutende Ortschaften, wie Delsberg, Bruntrut u. sind vollständig abgeschnitten, und wenn ihre Bewohner sich nach Bern begeben wollen, so müssen sie über Basel reisen, um auf die Eisenbahn zu kommen. Wollen Sie dennoch den Jurassiers zumuthen, daß sie auch unter solchen Umständen gute Berner seien, während sie mit andern Kantonen in näherer Verbindung stehen als mit uns? Ich gehe aber weiter. Der Jura hat eine Industrie, wie kein anderer Theil des Kantons, eine Industrie, welche der Eisenbahnen durchaus bedarf. Ich erinnere nur an die dortigen Glashütten und Eisenwerke. Diese sind ungeheuer wichtig, und nur wenn sie gehörige Verkehrsmittel haben, können sie neben der ausländischen Konkurrenz bestehen, sonst können Sie sicher sein, daß die Eisenindustrie zu Grunde geht und die Glasfabrikation verkümmert; denn gegenwärtig sind die Eisenwerke in Westphalen, in Rheinpreußen vermöge der leichten Transportmittel, welche ihnen zu Gebote stehen, verhältnißmäßig ebenso nahe bei Bern als die jurassischen Eisenwerke. In solchen industriellen Gegenden des Auslandes muß man sehen, was für derartige industrielle Etablissements gethan wird, wie oft einzig im Interesse derselben Eisenbahnen gebaut werden. Man weiß eben, daß andere Etablissements, welche nicht an Eisenbahnen liegen, nicht bestehen können und eingehen. Glauben Sie, es liege nicht im Interesse des Kantons, das Gedeihen solcher Etablissements zu fördern? Gegenüber solchen Interessen scheint es mir, es könne schlechterdings kein Zweifel obwalten, daß eine Theiligung an der Erstellung einer Eisenbahn für den Jura nicht zurückzusehen soll. Ein fernerer Gesichtspunkt, der besonders von den Herren Ganguillet und Fischer berührt wurde, ist dieser: kann das Unternehmen, um welches es sich heute handelt, ausgeführt werden, oder werden wir nicht noch tiefer hineingerathen? Herr Ganguillet sagt: jetzt geben wir 2 Millionen, aber es ist vorauszu sehen, daß wir später noch 2 Millionen geben müssen. Es scheint, Herr Ganguillet habe die Konzession nicht gelesen, denn es heißt in derselben ausdrücklich, bevor eine Einzahlung stattfindet, habe die Gesellschaft nachzuweisen, daß sie den doppelten Betrag der zu leistenden Einzahlung auf die Expropriation und den Bahnbau im Kanton Bern verwendet habe. Von einer Staatsbetheiligung an den Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern ist nicht die Rede. Für Erstellung der ersten Linie wird die Gesellschaft leicht die nöthigen Fonds finden; ich kann sogar etwas weiter gehen und sagen, wenn ich recht berichtet bin, so sind sie ihr schon zugesichert. Aber diese Linie wird vielleicht nicht von der Ostwestbahn ausgeführt, weil die Zentralbahn,

wenn sie sieht, daß ihr Interesse gefährdet ist, von ihrem Vorrechte Gebrauch macht. Es müßten drei Bahnen auf diese Linie aus, und wenn die Ostwestbahn diesen Schlüssel hat und dazu eine Linie von Biel nach Bern, so ist zu gewärtigen, daß nicht gar viel Waaren der Linie der Zentralbahn zufließen werden, so daß die Herren trotzdem, daß die Konzession einige erschwerende Bedingungen enthält, von ihrem Vorrechte Gebrauch machen. Wenn das nicht erfolgen sollte, so gestaltet sich die Sache um so günstiger für die Ostwestbahn. Man wendet ein, die Finanzmächte seien mißtrauisch. Wenn jedoch Herr Fischer den Grund dieses Mißtrauens in den schweizerischen Zuständen sucht, so ist er im Irrthume. Das Mißtrauen lastet nicht nur auf den schweizerischen Eisenbahnaktien, sondern auf allen industriellen Wertpapieren. Man irrt sich, wenn man glaubt, wir Schweizer seien an diesen Zuständen schuld. Nein, der Grund liegt anderswo, nämlich darin, weil man an den betreffenden Plätzen nicht recht weiß, was ein gewisser Herrscher denkt, was er beginnen mag. Wenn der Staat nun sich mit 2 Millionen theilhaftig, so kann dann die Ostwestbahn bei einem Aktienkapital, welches die Hälfte des Baukapitals ausmacht, die andere Hälfte in Obligationen aufnehmen. Ich mache Sie aufmerksam, daß die Zentralbahn zur Zeit, als ihr die Staatsbetheiligung zugesichert wurde, trotzdem nicht in rosenrothem Lichte erschien; sie hatte ein Baukapital von 60—70 Millionen aufzunehmen, aber nur eine Summe von 17 Millionen verfügbar. Man sagt sodann, die Ostwestbahn habe nicht einmal die Konzession, nach Zürich zu bauen. In dieser Beziehung besteht keine Schwierigkeit; wenn sie diese Konzession will, so kann sie dieselbe jeden Augenblick haben. Uebrigens geht die Hauptverbindung der Ostwestbahn nicht über Zürich, sondern nach Osten. Die Verbindung mit Zürich ist bloß eine Zugabe. Ferner sagt man, die Ostwestbahn habe nicht das nöthige Vertrauen. Das ist eben verschieden, der Eine kann zu einem Unternehmen Vertrauen haben, der Andere nicht. Daß die Ostwestbahn Vertrauen hat, beweist die Aktienbetheiligung in andern Kantonen von Seite der Staatsbehörden, von Korporationen und Privaten, und dieses Vertrauen wird zuverlässig sich auch anderswo vorfinden. Ich bitte übrigens, nicht zu übersehen, daß die Zentralbahn gerade zur Zeit, als sie den größten Mangel an Vertrauen hatte, vor den Großen Rath gelangte. Warum führte Herr Fischer damals nicht diese Sprache? Ich glaube daher, alle Gründe, welche gegen das Eintreten angeführt wurden, seien nicht stichhaltig. Indessen wollte ich lieber eine gänzliche Verwerfung als eine Verschiebung, wie die Herren Blösch und v. Gonzenbach sie beantragen. Ich betrachte nämlich eine solche Verschiebung einerseits als durchaus nicht gerechtfertigt, andererseits als äußerst gefährlich. Warum will man verschieben? Man sagt vorerst: wir sind nicht sicher, ob die Konzession der Ostwestbahn erloschen sei, weil sie auf den 4. August leghin ihren Finanzausweis hätte leisten sollen. Hierauf habe ich zu erwidern, daß die Ostwestbahn nach eingezogenen Erkundigungen ihren Finanzausweis innerhalb der ihr eingeräumten Frist geleistet hat, allerdings gestützt auf Zusicherungen von Gemeinden, die vorher nicht definitiv genehmigt waren, deren Genehmigung aber nachher einlangte. Angenommen jedoch, der Finanzausweis wäre nicht geleistet, so würde dieß an der Sache nichts ändern, denn es ist Uebung beim Bundesrathe, wenn eine Gesellschaft nachträglich um Verlängerung des Termins einkommt und der betreffende Kanton damit einverstanden ist, dem Begehren ohne weiteres zu entsprechen. Angenommen selbst, der Bundesrath würde die Verlängerung der Frist verweigern, was ich zwar nicht begreifen könnte, denn nach dem Bundesgesetze über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen kann eine Verweigerung nur stattfinden, wenn die militärischen Interessen der Eidgenossenschaft verletzt werden, so könnte man vor die Bundesversammlung gelangen. Uebrigens gewährt der vorliegende Vertrag hinlängliche Garantien. Bevor eine Einzahlung stattfindet, müssen 400,000 Fr. im Kantone verbaut sein, und wenn die letzte Einzahlung geschieht, muß die Gesellschaft 4 Millionen

im Kanton verwendet haben. Wenn sie nun keine Konzession mehr hätte, so könnte sie auch nicht bauen. Man behauptet ferner, es sei eine ungleiche Behandlung gegenüber der Zentralbahn, wenn wir der Ostwestbahn eine Staatsbeteiligung von 2 Millionen bewilligen; dabei beruft man sich auf die Linie Bern-Thun. Aber die Stellung der Regierung gegenüber der Gesellschaft war damals eben eine verschiedene. Damals wollte die Regierung die Konzession der Zentralbahn als erloschen erklären lassen, um dieselbe einer andern Gesellschaft zu geben, aber heute verhält es sich umgekehrt. Eine andere Gesellschaft ist nicht da, und Jedermann ist einverstanden, daß die Ostwestbahn die Konzession behalte. Eine fernere Einwendung geht dahin: die Ostwestbahngesellschaft habe jetzt die Konzession für die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern, und man könnte nun sehen, ob sie sich selbst behelfen könne. Ich begreife nicht, wie man auf diese Idee kommen kann. Der Eine behauptet, die Ostwestbahn werde nie ihr Baukapital aufbrechen können, selbst wenn der Kanton Bern ihr mit 2 Millionen zu Hülfe komme; Herr v. Gonzenbach dagegen sagt: vielleicht gelingt es ihr, mit Hülfe der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern das erforderliche Geld aufzunehmen. Es scheint, Herr v. Gonzenbach habe ein sehr großes Vertrauen in die Rentabilität der betreffenden Linien, daher sollte er um so weniger Bedenken tragen, zur Staatsbeteiligung zu stimmen. Endlich schlägt man vor, die Sache an die Regierung zurückzuweisen, damit man Gelegenheit habe, das Projekt näher zu untersuchen. Dabei wurde auch eine Linie von Bern über Kirchberg nach Burgdorf zur Sprache gebracht. Auch dieser Einwurf ist nicht stichhaltig. Erstens bezweifle ich, ob die Ostwestbahn dieses Projekt annähme. Ich will die Gründe nicht näher entwickeln, welche dagegen sprechen, aber ich glaube, es wäre ein ziemlich guter Umweg gegen über der von der Ostwestbahn projektierten Linie. Aber wenn diese Gesellschaft auch darauf eingehen wollte, so könnte sie nicht in dieser Richtung bauen, denn im bekannten Art. 31 der Konzession der Zentralbahn ist die Bedingung enthalten, daß der Kanton Bern für Eisenbahnen, welche zwischen der Murgenthal-Linie und dem Jura liegen würden, binnen einer gewissen Frist keine Konzession erteilen dürfe. Wenn nun eine andere Gesellschaft unmittelbar neben der Zentralbahn eine Linie nach Burgdorf projektieren würde, so würde die Zentralbahn ihr Ausschlußrecht geltend machen. Eine Verschiebung wäre zudem unnötig, da die Sache genügend untersucht ist. Gestern wäre allfällig ein solcher Antrag am Orte gewesen, als es sich um Ertheilung einer neuen Konzession handelte. Allein ich will nun zu zeigen suchen, was die beantragte Verschiebung zur Folge hätte. Was die Verschiebung überhaupt betrifft, so könnte ich allfällig in dem Sinne, wie Herr v. Werdt sie beantragt, dazu stimmen, wenn nicht die äußerste Gefahr damit verbunden wäre. Wir dürfen nämlich nicht außer Acht lassen, daß die Regierung der Biel-Neuenstadt-Linie nicht verzögert werden darf. Wenn im nächsten Januar nicht eine Gesellschaft da ist, welche Garantie für diese Linie leistet, so steht uns eine Zwangskonzession bevor. Was ist nun die Folge, wenn Sie heute die Sache verschieben? Der Ostwestbahn ist zwar die Konzession zugesichert worden, aber sie ist im Ungewissen, ob sie die Staatsbeteiligung erhalte oder nicht. In dieser Lage wird sie nicht eine Kaution von 500,000 Fr. leisten; diese muß innerhalb dreißig Tagen von der Bundesgenehmigung an hinterlegt werden, sonst erlischt die Konzession; die Frist trifft ganz prächtig mit dem Januar zusammen, und dann haben wir die Zwangskonzession, aber nicht in dem Sinne, wie wir es wünschen, auch für Biel-Bern, sondern bloß für das wichtige Stück Biel-Neuenstadt. Dann ist uns diese Linie aus den Händen gerissen. Darüber sind wir nicht im Zweifel, daß die Strecke Biel-Bern für Bern von solcher Wichtigkeit ist, daß man sehr auf deren Ausführung dringen muß. Es kann der Bevölkerung unmöglich konveniren, daß man, um nach Biel zu gelangen, immer den Umweg über Herzogenbuchsee machen müsse. Von ungeheurer Bedeutung ist diese Linie für eine jurassische Bahn.

Nun ist man einverstanden, daß dieses Stück, dessen Ausführung nicht bloß 2 Millionen, sondern mehr kostet, einzig schlecht rentiren würde, und man daher noch lange darauf warten müßte, bis es gebaut würde. Wollen Sie das riskiren, dann stimmen Sie für Verschiebung. Wollen Sie das nicht, so treten Sie entweder ein, oder weisen Sie die Sache von der Hand. Ich ziehe das Nichttreten der Verschiebung vor. Tritt man aber nicht ein, dann sind wir in den Händen der Zentralbahn und der Franco-Suisse. Was die Vorschläge der Regierung betrifft, so erlaube ich mir darüber einige ganz kurze Bemerkungen. Ich betrachte die Frage der Rentabilität der Linie nicht als Hauptsache, sondern frage: ist die Bahn für den Kanton Bern von solcher Wichtigkeit, daß eine Staatsbeteiligung als gerechtfertigt erscheint? Ich bin zwar nicht der Mann, wie Herr Ganguillet, alles, was der einen oder andern Linie zukommt, bis auf den Zentner zu berechnen. Ich hörte bisher, bei Eisenbahnen mache sich das Verkehrsverhältniß im Laufe der Zeit. Bei der Zentralbahn selbst zeigte die Erfahrung, daß man sich in verschiedenen Punkten verrechnete. Ich sprach lezthin mit einem Mitgliede des Direktoriums, mit Herrn Schmidlin, darüber, welcher sagte, daß eine Menge Faktoren, die in Berechnung gezogen worden waren, sich in der Wirklichkeit nicht bewähren; dagegen andere, an die man nicht gedacht hatte, wesentlichen Einfluß auf die Rentabilität haben. Deshalb ist es immer schwer, in solchen Dingen alles zum Voraus zu berechnen. Uebrigens kommt es nicht darauf an, ob ein paar Zentner Käse mehr oder weniger auf der Ostwestbahn transportirt werden; andere Punkte, welche in Betracht kommen, sind viel wichtiger, namentlich ist es der von der westlichen Schweiz herfließende Verkehr einerseits, und die Anknüpfung an die Union suisse andererseits. Ein Hauptgewicht lege ich auf die Bedeutung der Linie. Man suchte zwar die Bedeutung derselben herabzusetzen, namentlich im Vergleiche mit der Zentralbahn, indem man behauptete, die letztere durchziehe sehr industrielle Gegenden, während dieß von Seite der Ostwestbahn nicht der Fall sei. Herr Blösch zog übrigens Amtsbezirke, von welchen nur ein kleiner Punkt durch die Zentralbahn berührt wird, ganz in seine Berechnungen. Ferner führte er eine Berechnung der Gewerbesteuer an und hob namentlich hervor, wie hoch diese sich für die Stadt Bern belaufe. Was er aber Gewerbesteuer nennt, besteht in der Stadt Bern hauptsächlich in den Abgaben der Beamten, in der Einkommenssteuer, welche die eidgenössischen und kantonalen Beamten von ihrer Besoldung zahlen. Ich will es darauf ankommen lassen und glaube, es wäre nicht schwer zu zeigen, daß der Betrag der Einkommenssteuer, welche die Beamten zahlen, den Betrag der Gewerbstreibenden bedeutend übersteigt. Wenn daher Herr Blösch auf den geringen Steuerbetrag hinweist, welchen das Emmenthal zahle, so könnte man darauf erwiedern, daß dieser Betrag ein weit höherer wäre, wenn Signau oder Langnau den Bundesstz, den Zentralverwaltungsstz hätte. Ich betrachte die Linie der Ostwestbahn als sehr wichtig für den ganzen Kanton und für die betreffende Landesgegend, welche sie durchzieht. Ganz ohne Bedeutung ist diese Gegend auch nicht. Man hatte bisher durch das Emmenthal zwei Hauptstraßen, und wenn der Ausspruch des Herrn Blösch, daß mit der Zeit überall, wo eine Hauptstraße ist, eine Eisenbahn gebaut werde, richtig ist, so wird das Emmenthal wenigstens eine Eisenbahn bekommen. Für den Verkehr im Allgemeinen ist es nicht ohne Bedeutung, ob man z. B. den geraden Weg nach Italien benutzen könne, oder einen bedeutenden Umweg machen müsse. Es handelt sich nicht nur darum, nach Luzern zu kommen, sondern um eine entsprechende Verbindung nach Italien ohne Umweg zu finden. Ueberdieß mache ich speziell aufmerksam auf die Richtung, welche die Reisenden zum größten Theil einschlagen, daß der Rigi, Luzern etc. Hauptfammelplätze für dieselben sind. Glauben Sie, es sei gleichgültig für die Stadt Bern, welche Linie die Reisenden von Luzern aus benutzen? Wenn sie einmal in Olten oder Herzogenbuchsee sind, gehen sie leichter in einer andern Richtung nach Genf als über Bern; oder sie

gehen von Luzern aus über den Brünig in das Oberland. Es ist daher für die Stadt Bern von großer Bedeutung, eine direkte Verbindung mit Luzern zu haben, und diese Linie wird dann auch am stärksten frequentirt werden. Auch für die Entwicklung der Industrie ist es wichtig. Sie entwickelt sich an den Orten am meisten, wo man das Material am leichtesten beziehen und die Produkte am leichtesten fortführen kann. Ich möchte ebenfalls warnen vor dem eventuellen Antrage, den Herr Blösch stellte, daß der Staat sich unter der Bedingung beteiligen sollte, wenn die betreffenden Gemeinden die Hälfte übernehmen. Herr Blösch sagte zwar, er wolle vollständig gleiche Behandlung der Ostwestbahn wie seiner Zeit der Zentralbahn. Ich glaube aber, ein solcher Maßstab würde vollständig zu ungleicher Behandlung führen. Herr Blösch zieht allerlei in Berechnung, um das Netz der Zentralbahn auszudehnen und kommt dann zu 21 Stunden Länge. Wenn man aber die Strecken Bern-Thun und Bern-Thörisshaus abrechnet, so bleiben dann noch 13 Stunden. Wenn nämlich die Ostwestbahn nicht Ernst gemacht hätte, so wäre es der Zentralbahn noch lange nicht eingefallen, die Linie Bern-Thun zu bauen. Dagegen will man die übrigen Linien, welche die Ostwestbahn auch übernommen hat, nicht in Berücksichtigung ziehen. Von zweien Eines: entweder berechnet man an beiden Orten alle Linien, welche der betreffenden Gesellschaft gehören, oder man läßt an beiden Orten die Nebenlinien weg. Geschieht letzteres, so hat man bei der Zentralbahn 13, bei der Ostwestbahn 8 Stunden, so daß der Unterschied nicht sehr groß ist. Aber die Beteiligung bei der Zentralbahn war viel stärker. Man setzte den Gemeinden gleichsam das Messer an die Kehle. Warum sagt man, sollten die emmenthalischen Gemeinden sich nicht auch im gleichen Maße beteiligen? Ich sage, das Emmenthal hat sich jetzt schon viel stärker beteiligt als irgend ein Landestheil. Wie gieng es im Jahre 1854? Der Staat beteiligte sich mit 2 Millionen, ebensoviel übernahmen die interessirten Gemeinden. Gegenwärtig beteiligen sich die zwei Amtsbezirke Signau und Konolfingen mit einer halben Million, und zwar ist vom einen Bezirke nur ein kleiner Theil interessirt. Keiner der Amtsbezirke, welche von der Zentralbahn berührt werden, beteiligte sich so stark, wie Signau und Konolfingen. Uebrigens liegt ein Widerspruch darin, daß man einerseits den Gemeinden zumuthet, sie sollen sich durch Uebernahme von Aktien beteiligen, während man andererseits ihnen vorwirft, sie stürzen sich in Schulden. Es könnte von einer größern Beteiligung der Gemeinden die Rede sein, wenn die Stadt Bern bereit wäre, einen Theil zu übernehmen, wie früher, aber die Herren von Bern wollen nicht mehr, daher ist der Antrag, daß die Gemeinden die Hälfte übernehmen sollen, nichts anderes als ein Antrag auf Verwerfung. Die Stadt Bern wird sich nicht beteiligen. Deshalb, wenn Sie verwerfen wollen, verwerfen Sie lieber direkt. Was das Beteiligungsverhältnis betrifft, so bekam die Zentralbahn vom Kanton Bern 4 Millionen, für die Ostwestbahn werden ungefähr 2½ Millionen gezeichnet, eine Summe, die ich im Verhältnis zur Zentralbahn nicht zu groß finde. Uebrigens kann man in solchen Dingen nicht gerade mit der Goldwaage abwägen, wenn man wirklich die einzelnen Landestheile mit den nöthigen Verkehrsmitteln versehen will. Ich möchte daher dringend warnen vor den Verschiebungs- und Abänderungsanträgen, und den Antrag der Regierung zur Genehmigung empfehlen.

Koth von Bipp wird nicht zusammenhängend verstanden, spricht sich aber im Wesentlichen dahin aus: Es sei weniger darauf zu sehen, ob die Eisenbahnen viel oder wenig rentiren, als auf die Beantwortung der Frage, ob unsere Finanzen durch die Unterstützung, um welche es sich handelt, in Mitleidenschaft gezogen würden, ob man genöthigt wäre, vom Volke höhere Steuern zu beziehen. Im Berichte des Regierungsrathes werde zwar dieß in Abrede gestellt, allein der Sprechende kann dieser Versicherung nicht festen Glauben schenken, um so weniger als man Vorgänge kenne, welche gerade das Gegentheil beweisen,

und da er aus der ganzen Diskussion keine andere Ueberzeugung schöpfen konnte, als die, daß die Staatsbetheiligung am Ende vom Liede erhöhte Abgaben zur Folge hätte, so stimmt er für Nichteintreten.

Sesler verzichtet auf das Wort, in der Hoffnung, daß andere Redner seinem Beispiele folgen werden.

Röthlisberger desgleichen, ebenso Girard, mit der Bemerkung, daß er im Interesse des Jura mehreres anzubringen hätte.

Bernard. Da ich nur deshalb das Wort ergreife, um einen Antrag, welchen ich der Versammlung vorlegen möchte, zu entwickeln, so kann ich sehr kurz sein. Ich werde nicht auf die verschiedenen Berechnungen eintreten, welche man aufgestellt hat, um die Rentabilität der Ostwestbahn festzustellen; ich beschränke mich einfach auf die Erklärung, daß ich die Ersteuerung dieser Linie als im allgemeinen Interesse liegend anerkenne, obgleich ich überzeugt bin, daß sie nicht rentabel und daß deren Aktien auch lange Zeit nicht ertragsfähig sein werden. Im Laufe der Diskussion sprach man von der Lage des Jura, und man ließ durchblicken, daß dieser Kantonsheil auch etwas erhalte. Aber erinnern Sie sich wohl, daß der Jura zehn Jahre lang warten kann, bis er Miteigentümer der Linie Biel-Neuenstadt wird. Aus diesem Grunde habe ich, ohne irgend welches Mißtrauen gegen die Vorschläge zu äußern, welche uns gemacht wurden, folgenden Antrag formulirt, den ich als Zusatz dem Dekrete beigefügt sehen möchte. Man würde sagen: „Der Staat Bern bewilligt der Ostwestbahngesellschaft eine Unterstützung von Franken 2 Millionen, bezahlbar nach den von der Regierung an den Großen Rath gestellten Anträgen. Zugleich sichert der Staat dem Jura eine verhältnißmäßige Unterstützung zu, sobald eine die nöthigen Garantien darbietende Gesellschaft die Ausführung einer Eisenbahn in diesem Landestheile unternimmt; im gegentheiligen Falle ist dieser Beitrag für die Korrektion seiner gewöhnlichen Straßen zu verwenden.“ Sie werden zugeben, daß diese Forderung nicht zu weit geht, indem die jurassische Eisenbahnfrage noch in eine ziemlich entfernte Zukunft hinausgerückt ist. Aus diesem Grunde möchte ich eine Art Kompensation für diesen Kantonsheil hier beigefügt sehen. Ich empfehle Ihnen daher lebhaft meinen Antrag.

Revel. Ich würde das Wort nicht ergriffen haben, wenn nicht mehrere Redner Zweifel über die Ausführung der Dronlinie ausgesprochen hätten. Was mich betrifft, so kann ich der Versammlung die Zusicherung geben, daß ich letzte Woche das ganze Tracé dieser Linie auf waadländischem Gebiete durchging und konstatiren konnte, daß die Arbeiten dort sehr vorgerückt sind. Nun da die Weinfeste beendigt, die Neben angekauft und bezahlt sind, so werden in einigen Tagen die Arbeiten mit Thätigkeit fortgesetzt, denn man kann nicht mehr aufschleben. Man sollte also den Bau dieser Eisenbahn nicht mehr in Zweifel ziehen.

Stoßmar. Es ist mir leid, den Antrag, welchen Herr Bernard gestellt hat, bekämpfen zu müssen. Es geschieht nicht deshalb, weil ich wünschte, daß er verworfen werde, sondern weil ich wünschte, derselbe möchte zu geeigneterer Zeit gestellt werden. Was geschieht, wenn der Antrag verworfen wird? Man wird sagen, der Große Rath wolle dem Jura nichts geben. Aber wenn er angenommen wird, ist er genügend? Ich meinerseits glaube es nicht. Das ist der Grund, warum ich den Antrag des Herrn Bernard als eine Gefahr betrachte, wenn gleich ich anerkenne, daß er in ganz jurassischem Geiste gestellt worden ist. Ich wünsche deshalb, daß er denselben zurückziehen möchte. Sie wissen, meine Herren Abgeordnete aus dem Jura, daß mich in den Eisenbahnfragen eine grenzenlose Hingebung befeelt, eine Hingebung, die mich viel kosten

wird. Sie müssen wohl ein wenig Vertrauen in das setzen, was ich Ihnen sage. Ich glaube nun, man solle heute sich darauf beschränken, für die 2 Millionen zu Gunsten der Ostwestbahn zu stimmen; wir Jurassier müssen einsehen, daß, wenn diese Gesellschaft bestehen kann, es ein Vorgang von großer Bedeutung für uns ist, weil es eine Schwester für den Jura ist und wir sie als solche unterstützen müssen. Ich habe volles Vertrauen in den Großen Rath; ich bin überzeugt, daß er nach Bewilligung dieser 2 Millionen sich gerecht gegen uns zeigen wird, weil wir unsererseits ebenfalls gerecht waren. Ich gehe selbst noch weiter und sage, selbst wenn wir vom alten Kantontheile nichts erhalten sollten, ich würde gleichwohl für die 2 Millionen zu Gunsten der Ostwestbahn stimmen, ungeachtet unseres jurassischen Reges. Das soll Ihnen genügen, um zu zeigen, daß wir uns darauf beschränken sollen, die Anträge des Regierungsrathes anzunehmen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich freue mich der heutigen Diskussion und zwar von ganzem Herzen, sie hat das Resultat zu Tage gefördert, daß die Bahn, welche heute vom Staat unterstützt werden soll, unstrittig im Interesse des gemeinen Wohles liegt. Es ist das von keiner Seite bestritten worden, von einem Redner, welcher die Anträge der Regierung bekämpfte, von Herrn alt-Regierungsrath Fischer, wurde es sogar ausdrücklich anerkannt. Zum ersten Male wurde von Seite eines Altbarners hier der Standpunkt anerkannt, daß es für die Stadt Bern von unendlicher Wichtigkeit sei, daß diese Bahn gebaut werde. Herr Fischer anerkannte die Tragweite des Unternehmens und die Bedeutung des Verwaltungssitzes für Bern. Ich kann mich also dieses Resultates freuen und mich in meinem Schlussrapporte kurz fassen. Erlauben Sie, daß ich die Hauptpunkte berühre, auf welchen die Differenzen beruhen. Herr alt-Regierungsrath Blösch begann sein Votum mit einem Rückblick in die Vergangenheit und einem Hinblick in die Zukunft. Ich will ihm auch mit einem Rückblicke auf vergangene Zeiten folgen, und erlaube mir dabei einige Berichtigungen, damit wir uns auf dem richtigen Terrain befinden. Herr Blösch behauptete zunächst, die Subvention an die Zentralbahn sei deshalb bewilligt worden, weil diese Gesellschaft dem Kanton Bern bedeutende Opfer gebracht habe bezüglich der Richtung ihrer Linie. Herr Karrer zeigte Ihnen bereits, daß die Zentralbahn aus ganz andern Gründen als aus Rücksicht für den Kanton Bern die Linie gebaut hat, wie sie jetzt ist. Die Konzession wurde im Jahre 1852 erteilt, die Linien wurden also bezeichnet: Murgenthal-Bern und Herzogenbuchsee-Biel; die Staatsbetheiligung aber erfolgte erst im Jahre 1854, also viel später. Dazu kommt der Umstand, daß Anno 1852 ausdrücklich erklärt wurde, die Zentralbahn nehme keine Subvention in Anspruch. Man ermutigte den Großen Rath mit der Bemerkung: man fordere kein Geld von ihm, es bringe Jemand dem Lande eine Eisenbahn, wollt Ihr sie nicht annehmen? Die Konzession wurde erteilt. Später kam die Gesellschaft in Verlegenheit, sie suchte eine Betheiligung des Staates nach; diese wurde beschlossen, aber nicht mit Rücksicht auf gebrachte Opfer von Seite der Zentralbahn, sondern im Interesse des Landes. Herr Blösch ließ in seiner Berechnung des Baukapitals, welches der Zentralbahn zur Zeit, als sie die Staatsbetheiligung nachsuchte, zur Verfügung stand, durchblicken, als hätte die Regierung in ihrem Berichte etwas verschwiegen, was sie nicht hätte verschweigen sollen. In dieser Beziehung bemerke ich nur, daß der Regierungsrath sich bei seinen dießfälligen Angaben an den Bericht der damaligen Regierung gehalten hat, welcher von Herrn Blösch unterzeichnet ist, und daraus ergibt sich, daß die Zentralbahn damals bei einem Baukapital von 48 Millionen mit Einschluß der Beteiligungssummen von Luzern und Bern, ein Aktienvermögen von 21 Millionen und darauf 4 Millionen Schulden hatte, welche letztere allerdings in bereits vorhandenen Bauten repräsentirt sein mochten. Dieß zur Rechtfertigung der hierseitigen Angaben. Herr Blösch sprach sich ferner dahin

aus: er könnte sich allfällig zu einer Betheiligung entschließen, wenn nicht so viel im Hintergrunde läge. Auf diese Einwendung wurde hinlänglich erwiedert, und ich will nur insofern darauf zurückkommen, als ich erkläre, daß die Zentralbahn im Jahre 1856 oder Anfangs 1857 vor die Regierung von Bern gelangte mit dem Begehren um eine neue Staatsbetheiligung von 3 Millionen Franken, daß die Regierung sich nicht ungeneigt zeigte, darauf einzugehen, und darin wäre allerdings ein gefährlicheres Präjudiz gewesen als im vorliegenden Falle. Man darf sich also durch diese Einwendung nicht einschüchtern lassen. Aus diesen Gründen vorzugsweise geht der Antrag des Herrn Blösch dahin, nicht einzutreten; in zweiter Linie, die Sache zurückzuweisen, um zu ermitteln, ob die Ostwestbahn den Finanzausweis geleistet habe, den sie auf den 4. August abhin zu leisten hatte, verbunden mit einer technischen und finanziellen Expertise über das ganze Unternehmen. Ich weiß nicht, warum man absolut einen Beschluß provoziren will, es sei die Konzession der Ostwestbahn erlassen. Die Gesellschaft hat einen Finanzausweis geleistet, der Bundesrath aber noch nicht darüber entschieden, und ich gebe zu, daß der heutige Entscheid des Großen Rathes auf den Beschluß des Bundesrathes Einfluß haben mag. Uebrigens ist der Finanzausweis als geleistet zu betrachten, bis der Bundesrath etwas Anderes entscheidet. Man sollte übrigens die Spieße gleich machen und bedenken, daß die Zentralbahn die Erdarbeiten nicht zu rechter Zeit begonnen hat, ohne daß man sich deshalb veranlaßt sah, beim Bundesrath einen Beschluß zu provoziren, daß ihre Konzession erloschen sei. Anders verhielt es sich bezüglich der Thuner Linie, wo es nach der Ansicht der vorberatenden Behörde im Interesse des Landes gewesen wäre, die Konzession als erloschen zu erklären. Endlich ist es, wie Herr Riggeler bemerkte, Brauch, daß der Bundesrath unbedenklich einem Fristverlängerungsgesuch entspricht, wenn der betreffende Kanton damit einverstanden ist. Sollte der Bundesrath finden, die Konzession der Ostwestbahn sei erloschen, so müßte die Gesellschaft um eine Verlängerung einkommen. Indessen würde der Bundesrath auf deren einseitiges Begehren nicht eintreten aus dem Grunde, weil auch dem Kanton Bern ein Recht erwachsen ist, dessen Behörden also damit einverstanden sein müssen, und deshalb die Bestimmung in Art. 2 des Dekretes. Was den Antrag betrifft, noch ein Expertengutachten einzuholen, so glaube ich wirklich, es wäre eine etwas eigenthümliche Schlussnahme. In finanzieller Beziehung ist die Sache gründlich geprüft worden. Wenn nun eine neue Expertise veranstaltet würde, deren Resultat dahin ginge, die Kosten des Unternehmens belaufen sich auf 25 oder 28 Millionen, so könnten dieselben Herren ihre Einwendungen wiederholen. Ich glaube also, diese Verschiebungsanträge führen zu nichts, als daß der Kanton Bern in die fatale Lage der Zwangskonzession gegenüber der Franco-Suisse geräth. Ich denke, Sie werden so viel Bernerhochmuth (wie man sich bei einem gewissen Anlasse ausdrückte) besitzen, sich nicht zu Ertheilung einer Konzession zwingen zu lassen. Ich halte auch dafür, es sei eigentlich in den Verschiebungsanträgen nichts enthalten, als ein indirekter Antrag auf Nichteintreten. Wie Herr Blösch auf die Sache selbst eintrat, machte er Berechnungen, auf welche genügend erwiedert wurde, wie auf seine Vergleichen der Zentralbahn mit der Ostwestbahn. Herr Blösch stellte aber noch weitere Anträge, welche theils eine Abänderung des Vertrages, theils des Dekretes bezwecken. In ersterer Beziehung, erinnere ich an das Verfahren, welches Sie gestern befolgten, indem Sie beschlossen, daß Anträge, welche eine Abänderung des Vertrages zur Folge hätten, nicht zulässig seien, sondern derselbe entweder genehmigt oder verworfen werden müsse. Es versteht sich von selbst, daß Alles, was den Vertrag wesentlich berührt, nur nach genommener Rücksprache mit der Ostwestbahngesellschaft modifizirt werden und nur unter die Motive eines nicht sofortigen Eintretens aufgenommen werden könnte. Was die von Herrn Blösch sodann angeregte Betheiligung der interessirten Gemeinden betrifft, so wurde hierauf von verschiedenen Rednern erwiedert.

Den zweiten Antrag desselben Redners, dahin gehend, daß statt der Einzahlung mittels Ablieferung von Zentralbahnaktien ein Anleihen aufgenommen werden soll, müßte ich auf das Entschiedenste bekämpfen. Es ist im Regierungsrathe die Frage, ob der Ostwestbahngesellschaft Zentralbahnaktien abgetreten werden sollen, reiflich erwogen worden. Die Frage des Vorschusses an die Gemeinden, welche Herr Blösch ebenfalls in seinem Antrag aufnimmt, liegt nicht auf der Tagesordnung und dehnt sich die Diskussion nicht auf dieselbe aus. Ich muß daher schon aus formellen Gründen auf Abweisung antragen, so weit die Anträge des Herrn Blösch sich auf den Vertrag beziehen und aus materiellen Gründen, so weit sie andere Punkte betreffen. Herr Manuel bestrebt sich, den Großen Rath in eine heitere Stimmung zu versetzen, und es ist ihm dieß in mehrfacher Hinsicht gelungen. Hingegen glaube ich, daß in so wichtigen Angelegenheiten mit Spasmen und Wigen der Sache nicht gedient sei; insofern könnte ich mich vollständig einer Erwiderung darauf enthalten, in der Voraussetzung, die gemachten Einwürfe seien von Ihnen als das aufgenommen worden, was sie sind. Herr Manuel hielt sich darüber auf, daß die Ostwestbahn einspurig gebaut werde. In dieser Beziehung erwiedere ich nur das, daß dadurch bedeutende Kosten erspart werden, ohne dem Betriebe Eintrag zu thun, und daß man in neuerer Zeit fast durchgehends einspurig, aber mit Ausweichgleisen zu bauen anfängt. Was die Berechnung der Baukosten betrifft, so weiß ich nicht, ob Herr Manuel darin ein so vollständig kompetentes Urtheil hat, um dem Berichte der Regierung, welcher sich in dieser Beziehung auf das Gutachten Sachverständiger stützt, auf diese Weise entgegenzutreten. Ich wiederhole noch einmal: die Regierung hat die Baukosten nur gestützt auf das Gutachten von Technikern und die bisherigen Erfahrungen im Eisenbahnbau berechnet. Herr Manuel behauptete ferner, der Hauptverkehr ziehe sich der Thallinie zu, ob nun die Linie Bern-Luzern-Zürich gebaut werde oder nicht. Nehmen Sie Notiz davon, denn was ist die Konsequenz, wenn die Linie Bern-Luzern nicht gebaut wird? Dann wird eben der Verkehr noch weit mehr der Thallinie nachgehen, und Herr Manuel hätte der Linie Bern-Luzern keine bessere Empfehlung ausstellen können als durch diese Behauptung. Derselbe Redner bemerkte, so sehe man die Sache in Bern an, deshalb werde die Stadt sich nicht betheiligen. Das hätte ich von Herrn Manuel nicht erst jetzt zu vernehmen gebraucht. Aber mit dieser Ansicht steht dann der Antrag des Herrn Blösch im Widerspruche, welcher dahin geht, daß die Gemeinden die Hälfte übernehmen sollen. Das heißt mit andern Worten immer: wir wollen nichts von der Sache, und wenn wir sie nicht direkt unterdrücken können, so soll es indirekt geschehen. In Betreff der Anträge des Herrn Manuel, welche eine Abänderung des Vertrages bezwecken, wiederhole ich die früher gemachte Bemerkung, daß sie formell unzulässig sind. In formeller Beziehung zulässig wären die Anträge, welche sich auf das Genehmigungsfaktum beziehen, dagegen lassen sich materielle Gründe anführen. Vorerst müßte ich mich gegen den Antrag verwahren, welcher die Ostwestbahngesellschaft verpflichtet will, von Bern bis Gümliigen das Tracé der Zentralbahn zu benutzen. Es wäre dieß eine Verpflichtung, welche der Gesellschaft auferlegt würde, und ich sehe nicht ein, wie man dazu kommt, einen solchen Antrag zu stellen, bevor die Sache untersucht ist. Auch den fernern Antrag des Herrn Manuel, daß der Schlusssatz des Art. 2 des Dekretes gestrichen werden soll, könnte ich nicht zugeben. Herr Ganguillet suchte der Versammlung damit bange zu machen, daß er sagte, die Gesellschaft finde zu Ausführung ihres Unternehmens das erforderliche Geld nicht; er ging so weit zu behaupten, keine Gesellschaft fände das erforderliche Baukapital. Damit spricht er auch der Zentralbahn die Lebensfähigkeit ab. Man sieht, wie leicht man mit vorgefaßter Meinung zu übertriebenen Behauptungen kommt. Herr Ganguillet kam auch auf die Rentabilitätsfrage zu sprechen. Ich glaube, das sei ein Gebiet, auf welches wir uns diesen Abend nicht

mehr verlieren sollen. Herr Ganguillet konnte faktisch nichts an den Angaben des Berichtes aussetzen, er sah aber, daß man nach den im Berichte enthaltenen Berechnungen zu einer Rente kommt. Er will aber keine Rente, und nimmt deshalb bei seiner Rechnungsweise, die ganz willkürlich ist, eine ganz andere Basis an, die sich nur auf Vermuthungen stützt, auf deren unermessliches Feld man sich nicht einlassen soll. Herr Ganguillet schüttelt zwar den Kopf, aber wenn er bei ruhigem Blute darüber nachdenkt, so wird er es zugeben. Er wird es mir nicht übel nehmen, wenn ich von einer Privatäußerung Gebrauch mache, die er mir gegenüber aussprach. Es mache ihm persönlich nichts, sagte Herr Ganguillet, er werde eine allfällige Steuererhöhung von vielleicht hundert Franken durch die mittels der Ostwestbahn dargebotene Verkehrserleichterung schon wieder einbringen. Wenn Herr Ganguillet einzig vermöge dieser Verkehrserleichterung bei hundert Franken gewinnen kann, so spricht dieß für die Rentabilität der Bahn. Wie sehr Herr Ganguillet bei seiner Berechnung die Sache übertrieb, kann man der Äußerung entnehmen; man könne 7—8 Millionen verloren, in Kröschenbrunnen stecken bleiben, und dann habe man erst noch nichts. Man sieht es dieser Argumentation an, daß nicht mit der nöthigen Ruhe zu Werke gegangen wurde. Derselbe Redner nahm den Antrag des Herrn Blösch bezüglich einer anzuordnenden Expertise auf und drang namentlich auf eine gründliche Untersuchung. Diesen Vorschlag nehme ich nicht an, die Sache ist gründlich untersucht, der Bericht der Regierung rechtzeitig ausgeheilt worden, und wenn in diesem Antrage ein Vorwurf liegen sollte, so müßte ich ihn zurückweisen. Bezieht derselbe sich auf das südtürkische Eisenbahnetz, so glaube ich, es sei Ihnen im gedruckten Berichte ein so klares Bild von dem, was die Regierung will, gegeben worden, daß Sie nicht mehr im Zweifel sein können. Herr Ganguillet möchte die Untersuchung auf das ganze bernische Eisenbahnetz ausdehnen. Was ist damit gesagt? Daß wir vielleicht noch zwei Jahre lang warten müßten, bis die nöthigen Studien aufgenommen wären. Herr v. Werdt beantragt, die Sache einer Kommission zu überweisen. Ich muß mich auch gegen diesen Antrag aussprechen, weil eine Verschiebung höchst fatal wäre und sehr nachtheilige Folgen für die Entwicklung unseres Eisenbahnnetzes hätte. Ich spreche mich aber auch aus dem Grunde dagegen aus, weil ich glaube, es komme bei allen diesen Untersuchungen nichts mehr heraus. Auch wenn Sie den Gegenstand durch eine Kommission untersuchen lassen, werden Sie nicht weiter aufgeklärt. Ein Theil der Kommission wird sich für den Antrag der Regierung, der andere dagegen aussprechen. Jetzt ist doch die Regierung einig in der Sache, mit Ausnahme einer Stimme. Der Vorschlag, eine Kommission niederzusetzen, kam hier mehrmals zur Sprache, fand aber nicht Anhang. Vermeiden wir auch jetzt den Schein, als wollten wir zu Behandlung dieser Angelegenheit ein anderes Verfahren einschlagen, als bei andern ähnlichen Anlässen. Als es sich um die Staatsbetheiligung an der Zentralbahn handelte, war der Bericht der Regierung den Mitgliedern des Großen Rathes erst hier im Saale ausgeheilt worden; drei Tage nachher wurde die Sache behandelt, so daß man bittere Klagen in den Verhandlungen findet, daß die Mitglieder des Großen Rathes nicht Zeit gehabt hätten, die Sache zu studiren; über den heute vorliegenden Gegenstand wurde der Bericht der Regierung rechtzeitig ausgeheilt, und um Ihnen Zeit zu geben, sich mit der Sache vertraut zu machen, wurde die Session um drei Wochen verschoben. Herr v. Gonzenbach behauptete, es könne von einer Verlängerung der Konzession nicht die Rede sein. Ich erkundigte mich hierüber bei kompetenter Stelle, man schlug mir Protokolle auf, denen ich entnahm, daß allerdings eine Verlängerung zulässig sei. Was den Vorschlag des Herrn v. Gonzenbach betrifft, die Linie der Ostwestbahn von Bern über Kirchberg nach Burgdorf zu führen, so wurde bereits von anderer Seite darauf erwiedert. Die Linie käme in das Ausflußgebiet der Zentralbahn zu liegen, so daß die Ausführung unmöglich wäre. Im Vorbeigehen bemerke ich, daß es mich

amüßte, auch in dieser Frage das terrain mobil eine Rolle spielen zu sehen, wie bei der Dronlinie, welche Herr v. Gonzenbach damit in Verbindung brachte. Nun kann ich aber aus eigener Anschauung versichern, daß im Altenberg, wo die molasse Quelle sich befinden soll, auf vielleicht 60 Fuß Tiefe kein Tropfen Wasser zu finden ist. Wenn übrigens bei diesem Anlasse auch jetzt das Zustandekommen der Dronbahn angezweifelt wird, so habe ich hier einen Bericht, der Ihnen zur Einsicht vorliegt. Es ergibt sich daraus, daß auf waadtländer Gebiet von 22 Kilometer 12 vergeben sind. Ich komme zu Herrn Fischer, und anerkenne vollständig, daß dieser Redner die Sache bis auf einen gewissen Punkt mit großer Offenheit und verdankenswerther Einsicht behandelt hat. Er stellte den Grundtag auf: on ne peut pas lutter contre la force des choses. Was aber Herr Fischer la force des choses nennt, begreife ich nicht. Er stellte die Eisenbahnen als eine große Macht dar, als Riesen, um deren Gunst man in Paris werben müsse, so daß man seine Rede fast als gegen die Eisenbahnen gerichtet ansehen möchte. Gerade weil die Eisenbahnen als Riesen betrachtet werden, möchte ich etwas zu deren Entwicklung zu sagen haben und eine Gesellschaft hieherziehen, damit wir diese Riesen anständig bekämpfen können. Herr Fischer wies darauf hin, daß die Ostwestbahn nicht für ihre ganze Linie bis nach Zürich die Konzession bestze. Allein daran wird Niemand zweifeln, daß, wenn einmal nach Zug gebaut ist, Zürich gewiß seine Konzession erhalten wird, sonst ist der Artikel 17 des Bundesgesetzes über die Eisenbahnen. Herr Fischer bemerkte ferner, die Zentralbahn habe sich bereits mit der Dronlinie vereinigt, und vermittele den Verkehr der letzteren. An dieser Bemerkung ist etwas Wahres, etwas aber nicht richtig. Es ist richtig, daß die Zentralbahn mit der Dronbahn einen Vertrag abgeschlossen hat über Vermittlung des Betriebes dieser Bahn bis Thörshaus, aber bloß für zwei Jahre, und für diese Zeit ist es sehr vernünftig, denn vorher wird die Ostwestbahn nicht im Betriebe sein. Ich habe noch auf einen abweichenden Antrag des Herrn Blösch zu antworten, welcher dahin geht, daß die Einzahlung erst stattfinden soll, wenn die Expropriation auf der Linie Bern-Kröschbrunn vollzogen und ausbezahlt sein werde. Die Regierung wick in Bezug auf diesen Punkt im Interesse größerer Garantie vom Vertrage der Zentralbahn ab, weil die Erfahrung bewiesen hat, daß in demselben gar keine Garantie liegt, weil der betreffende Artikel nicht ausführbar ist, während nach dem vorliegenden Vertrage die Gesellschaft vor jeder Einzahlung nachweisen muß, daß das Doppelte auf den Bau der Bahn im Kanton bereits verwendet worden sei. Ich will nicht länger sein. Ich erkläre zum Schlusse nur: wenn auch die Ostwestbahn zu Stande kommt, so hat der Kanton Bern noch nicht zu viele Eisenbahnen, er steht in dieser Beziehung im Verhältnisse zu andern Kantonen noch ziemlich einsam da. Gegenwärtig gelangt man auf der Eisenbahn nur von einer Seite in die Stadt Bern. Gehen Sie in die östliche und westliche Schweiz, und Sie werden sehen, daß die Eisenbahnverbindungen dort viel mannigfaltiger sind. Es hängt nun von Ihrem Entschiede ab, ob der Kanton Bern seine Stellung im schweizerischen Eisenbahnneze behaupten werde. Ich empfehle Ihnen die Anträge des Regierungsrathes zur Genehmigung. Ueber den Antrag des Herrn Bernard kein Wort, Herr Stockmar hat das Nöthige darauf erwiedert, und gestügt darauf ersuche ich Sie, auf denselben nicht einzutreten.

Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Frage, welche den Großen Rath beschäftigt, ist heute sehr umfassend und gründlich erörtert worden, deshalb kann ich mich kurz fassen, obgleich ich über die Boten mehrerer Redner Notizen gemacht habe. Ich will mich darauf beschränken, gegen einige Hauptbedenken, welche geäußert wurden, die Ansicht der Staatswirthschaftskommission in Schutz zu nehmen. Ein Hauptbedenken geht dahin, der Kanton Bern werde sich durch diese Staatsbetheiligung in eine große Schuldenlast

stürzen. Diese Ansicht theilt die Kommission nicht. Es handelt sich um eine Aktienübernahme von 2 Millionen Franken. Wenn man vom Jura spricht, so ist es so zu verstehen: wenn eine Gesellschaft sich bildet, die eine jurassische Eisenbahn auszuführen entschlossen ist und die erforderlichen Garantien darbietet, so wird der Große Rath auf ein allfälliges Begehren um Betheiligung eintreten, sofern er es begründet findet, abgesehen von der heutigen Frage. Der heutige Beschluß hat keine Konsequenz in dieser Beziehung. Wir wissen aus der Erfahrung anderer Staaten, daß die Eisenbahnen anderwärts von Jahr zu Jahr mehr rentiren, und wenn wir die Vermehrung des Verkehrs infolge der leichtern Vermittlung desselben in's Auge fassen, so wird unser Urtheil bezüglich der Eisenbahnen sich anders gestalten. Man sprach von Mangel an Garantie. Ich habe die Ansicht der Kommission hierüber schon ausgesprochen. Es wurde Ihnen gezeigt, daß keine Einzahlung geleistet wird, bevor ein Aktienkapital von 10 Millionen gezeichnet ist, daß immer der doppelte Betrag der Einzahlung im Kanton verwendet sein muß, so daß, wenn die letzte Einzahlung erfolgt, die Linie Bern-Langnau erstellt sein wird. Wenn es sich nur um eine Einbuße am Zinsetrage handelt, so kann man nicht sagen, daß diese Einbuße schwer in's Gewicht falle. Bezüglich der Rentabilität habe ich nur noch zu wiederholen, daß die Staatswirthschaftskommission die dahierigen Berechnungen des Regierungsrathes sehr mäßig und gewissenhaft fand. Die Hinweisung auf die Eisenbahnen in Belgien von Seite des Herrn Ganguillet lieferte einen neuen Beweis, daß die Stellung des Staates in solchen Fragen eine volkswirthschaftliche sein muß, daß man in Belgien bei Erstellung des Eisenbahnnezes die Volkswohlfahrt im Auge hatte, nicht den Ertrag der Eisenbahnen allein. Mehrere Redner stellten Ihnen die Bedeutung des Verwaltungssitzes dar, die Wichtigkeit der Sache in materieller und politischer Hinsicht. Welche Folgen überhaupt die Erstellung einer Konkurrenzlinie hat, lehrt die Erfahrung, welche uns das Zweiliniensystem darbietet. Die ganze heutige Diskussion konnte bei mir und denjenigen meiner Herren Kollegen, welche in der Staatswirthschaftskommission die Mehrheit bilden, keine andere Ansicht hervorrufen, als diejenige, welche ich bereits zu entwickeln die Ehre hatte. Täuschen wir uns nicht über die Bedeutung der Frage, ob von Ihrem heutigen Entschiede das Zustandekommen oder Nichtzustandekommen der Ostwestbahn abhängen soll. Seien wir vor Allem Berner, und reichen wir uns die Hand zu einem großen nationalen Werke, welches dazu dienen soll, die geistige Entwicklung und die materielle Wohlfahrt des Volkes zu fördern. Fortschritt — ist die Devise der Neuzeit; sie liegt in Allem, was wir anstreben. Ich möchte Ihnen nochmals die Genehmigung des regierungsräthlichen Vorschlages angelegentlich empfehlen.

Dr. v. Gonzenbach. Da der Antrag auf Verschiebung zum Zwecke einer finanziellen und technischen Untersuchung mit einer Gefahr für das ganze Unternehmen in Verbindung gebracht wurde, so erkläre ich in meinem Namen und in demjenigen des Herrn Blösch, daß ich nicht darauf beharre.

Bernard. Infolge von Bemerkungen, die mir von meinen Herren Kollegen aus dem Jura gemacht wurden, ziehe ich meinen Antrag zurück.

Herr Präsident. Ich muß noch eine Erklärung abgeben. Herr Blösch bemerkte mir nämlich, er habe in der Staatswirthschaftskommission sich nicht dahin ausgesprochen, daß die Zentralbahngesellschaft es bereue, nicht durch den Jura gebaut zu haben, sondern er (Herr Blösch) bereue es. Zugleich mache ich die Versammlung aufmerksam, daß der Natur der Sache gemäß, so wie mit Rücksicht auf den gestrigen Beschluß, diejenigen Anträge, welche auf Abänderung einzelner Bestimmungen des Vertrages mit der Ostwestbahngesellschaft zielen, nicht in Abstimmung fallen sollen.

A b s t i m m u n g.

Für das Eintreten überhaupt	143 Stimmen.
Für Nichteintreten	64 "
Für sofortiges Eintreten	147 "
Für Verschiebung	49 "
Damit fallen die Anträge der Herren Ganguillet und v. Werdt dahin.	
Für den Antrag des Regierungsrathes mit oder ohne Abänderung	144 "
Dagegen	50 "
Für den Antrag des Herrn Blösch, betreffend die Beheiligung der Gemeinden	35 "
Dagegen	Gr. Mehrheit.
Für den Antrag des Herrn Blösch, betreffend die Aufnahme eines Anleiheens	Minderheit.
Dagegen	Gr. Mehrheit.
Für den Antrag des Herrn Manuel, betreffend das Tracé der Strecke Gümliigen-Bern	Minderheit.
Dagegen	Gr. Mehrheit.
Für den Antrag des Herrn Manuel, betreffend die Modification des Art. 2 des Genehmigungsdekretes	Minderheit.
Dagegen	Gr. Mehrheit.

Herr Präsident. Nach dem Ergebnisse der soeben beendigten Abstimmung ist das Dekret in jedem Falle mit der gehörigen Mehrheit, welcher Ansicht man auch über die Verfassungsvorschrift sein mag, angenommen worden.

Schluss der Sitzung: 10½ Uhr in der Nacht.

Der Redaktor:
F. r. F a s s i n d.

Fünfte Sitzung.

Freitag den 19. November 1858.

Morgens um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Riggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Brügger, Herren, Karlen, J. G.; Schneider, Johann; Theurillat, Wagner, v. Werth und Wirth; ohne Entschuldigung: die Herren Chopard, Kempen, Schären und Streit in Zimmerwald.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Hierauf läßt der Hr. Präsident einen Anzug der Herren Bernard, Zmer, Sigrü und Karrer verlesen, mit dem Schlusse auf beförderliche Revision der bestehenden Gesetze über das Notariatswesen und Vorlage neuer Entwürfe:

- 1) Einer Notariatsordnung selbst.
- 2) Eines Emolumenttarifs für die Notare.

Tagesordnung:

Bahnhoffrage von Thun.

Die Bittschriftenkommission, welche den Gegenstand einer neuen Prüfung unterworfen hat, legt dem Großen Rathe folgenden Beschlussesentwurf vor:

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Erwägung:

1) daß, abgesehen von der Frage, ob dem Regierungsrathe nach Art. 8 der Konzessionsakte vom 24. November 1852 an sich das Recht zustehe, über die Lage der Bahnhöfe, falls darüber eine Verständigung nicht stattfindet, endgültig zu entscheiden, im vorliegenden Falle nicht einzig die Bestimmungen jener Konzessionsakte, sondern überdies auch die speziellen Zusicherungen in Betracht kommen, welche die Zentralbahnges-

fellschaft der Gemeinde Thun rücksichtlich der Lage des dortigen Bahnhofes gegeben hat;

2) daß mit Rücksicht auf die daorts gepflogenen Unterhandlungen es dem Recht und der Billigkeit angemessen erscheint, den von der Einwohnergemeinde Thun ausgesprochenen Wünschen Rechnung zu tragen, um so mehr, als die Berücksichtigung dieser Wünsche keine erheblichen Inkonveniente darbietet, und die Zentralbahngesellschaft erklärt hat, die dießfällige Verfügung dem Großen Rathe anheim zu stellen;

beschließt:

Es ist in Abänderung des Beschlusses des Regierungsrathes diejenige Lage des Bahnhofes von Thun genehmiget, welche von der dortigen Einwohnergemeinde vorgeschlagen wird und in dem von ihr eingegebenen Plane näher bezeichnet ist.

Mühletaler stellt die Ordnungsmotion, daß im Interesse des Zeitgewinnes die heutige Verhandlung über den vorliegenden Gegenstand als Fortsetzung der ersten Verhandlung betrachtet werde, da die Berichterstattung schon in einer frühern Sitzung stattgefunden habe.

Der Herr Präsident bemerkt, daß die Berichterstattung der Bittschriftenkommission jedenfalls angehört werden müsse, weil sie neue Anträge bringe, dagegen stehe kein Hinderniß dem Vorschlage entgegen, daß die heutige Verhandlung als Fortsetzung der frühern betrachtet werde.

Brunner verlangt, daß jedem Mitgliede, welches bei der frühern Verhandlung nicht anwesend war, Gelegenheit gegeben werde, seine Ansicht geltend zu machen.

Karrer, als Berichterstatter der Bittschriftenkommission. Ich werde mich bestreuen, so kurz als möglich zu sein, weil Ihnen die Hauptgründe, welche für und gegen den Antrag der Bittschriftenkommission geltend gemacht wurden, bereits aus den frühern Verhandlungen bekannt sind. Die Bittschriftenkommission stellte in einer frühern Sitzung den Antrag, den Beschluß des Regierungsrathes vom 27. Mai 1858, bezüglich der Lage des Bahnhofes in Thun, zu suspendiren und den Regierungsrath anzuweisen, eine Verständigung zwischen der Einwohnergemeinde Thun und der Zentralbahn einzuleiten. Dieser Antrag wurde von Ihnen weder angenommen noch verworfen, weil der Große Rath nicht mehr in beschlußfähiger Zahl versammelt war. Der Effekt bestand aber darin, daß die Sache verschoben und Zeit zu einer Verständigung gewonnen wurde. Es haben dann auch Unterhandlungen zu diesem Zwecke stattgefunden, indessen ohne Erfolg, indem die Abgeordneten der Zentralbahn die Einwendungen der Gemeinde Thun nicht für begründet genug betrachteten, um von ihrem frühern Projekte abzugehen, Thun hingegen auf seinem Begehren beharrte. Seither sind einzelne neue Thatsachen zu den Akten gekommen, die ich Ihnen mittheilen will. Die Zentralbahnverwaltung erklärte in einem Schreiben an die Regierung, was folgt: „Wir erklären Ihnen ganz unumwunden, daß das von der Thuner-Delegation vorgeschlagene Projekt der Bahnhofsituation weder in Bezug auf die technischen Anlagen noch in Bezug auf die Kosten der Ausführung und irgend welche Schwierigkeiten darbietet und in letzterer Beziehung der Aufwand ein wahrscheinlich nicht unerheblich geringerer sein würde als bei der Ausführung des von uns vorgeschlagenen und von Ihnen genehmigten Projektes. Allein es sind andere Gründe, welche uns bestimmen, an der genehmigten Situation festzuhalten und die nach unserm Dafürhalten auch für die Gemeinde Thun maßgebend sein sollten, von ihrem Begehren abzugehen und die wir in folgenden einfachen Sätzen zusammenfassen.“ Das Resultat besteht darin, daß die Zentralbahnverwaltung sagt: wenn der Bahnhof da gebaut wird, wo die Gemeinde Thun ihn haben will, so ist die Entfernung von der Scherzligbrücke um

1080 Fuß länger als von dem Projekte der Zentralbahn, während die Entfernung der von der Gemeinde Thun projektirten Baustelle von der Allmendbrücke um 490 Fuß kürzer ist als das Projekt der Zentralbahn. Wenn man die Entfernungen nach der Lage der Straßen mißt, so sind die Angaben der Zentralbahnverwaltung richtig. Es entgegnet aber die Gemeinde Thun auf diese Einwendung, es sei außerordentlich leicht, eine entsprechende Verbindung herzustellen, wodurch die Entfernung bedeutend abgekürzt würde. Eine fernere Bemerkung besteht darin, daß es nach dem Projekte der Gemeinde Thun sehr leicht möglich sei, eine Verbindung mit der Frutigstraße zu finden, während dieß nach dem Projekte der Zentralbahn nicht der Fall sei. Dazu kommt noch ein drittes Projekt, dessen ich mit einigen Worten erwähnen will, obschon ich glaube, es sei eigentlich nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung, weil es nur von einzelnen Partikularen herrührt. Es bildet ein Mittelglied, das den Vortheil hätte, daß es die Entfernung zwischen beiden Brücken ausgleichen würde. Das Projekt ist indessen von der Gemeinde Thun verworfen worden, doch fühlte ich mich verpflichtet, desselben zu erwähnen. Bei dieser Sachlage glaubte die Bittschriftenkommission einen entscheidenden Antrag stellen zu sollen. Das erste Motiv, welches demselben zu Grunde liegt, ist doppelter Natur; es berührt die Kompetenzfrage und nebstdem die Vertragsfrage, die Bedingungen, welche die Gemeinde Thun gestellt, und die Zusicherungen, welche sie von der Zentralbahn erhalten hat. Die Bittschriftenkommission spricht sich über die Kompetenzfrage nicht aus, sie sagt mit andern Worten: auch angenommen, die Kompetenz des Regierungsrathes wäre der Art, daß ihm das Recht zustände, über die Lage der Bahnhöfe definitiv zu entscheiden, so ist der § 8 der Konzessionsakte nicht allein maßgebend, sondern es kommen auch in Betracht die Verhandlungen, welche mit der Gemeinde Thun gepflogen wurden, und wenn man diese in's Auge faßt, so sind dabei gewisse Zusicherungen zu berücksichtigen, welche derselben seiner Zeit erteilt wurden. Was die Kompetenzfrage betrifft, so habe ich mich in einer frühern Sitzung weitläufig darüber ausgesprochen und zwar in dem Sinne, der Regierungsrath sei kompetent, über die Lage der Bahnhöfe zu entscheiden, aber sein Entscheid stehe unter der Genehmigung des Großen Rathes, aus dem wesentlichen Grunde, daß zwar der § 8 der Konzessionsakte die Genehmigung der Lage der Bahnhöfe der Regierung anheimstelle, aber zugleich eine Verständigung zwischen den Parteien vorbehalte. Gestützt auf diese Bestimmung, welche für die Entscheidung über die Lage der Bahnhöfe eine andere Vorschrift aufstellt als für die Genehmigung der Pläne überhaupt, hat die Bittschriftenkommission angenommen, es könne die Regierung als Partei nicht endlich in der Sache entscheiden, sondern es müsse eine dritte Behörde sein, welcher der endgültige Entscheid zustehe, der Große Rath. Ich habe diesen Punkt mit den Bestimmungen anderer Konzessionen verglichen und gefunden, daß in andern Kantonen der Große Rath die endlich entscheidende Behörde ist. Der Große Rath mag nun die Sache auslegen, wie er will, er legt sie recht aus. Nur auf Eines möchte ich Sie aufmerksam machen, daß Sie aus materiellen Gründen entscheiden, damit Sie sich bezüglich der Kompetenzfrage nicht für die Zukunft die Hände binden. Der § 8 der Konzession ist hier deshalb nicht einzig maßgebend, weil ein Vertragsverhältniß besteht, und ich bin so frei, die Bedingung anzuführen, welche die Gemeinde Thun gestellt hat, als es sich darum handelte, sich bei der Aktienübernahme zu betheiligen. Die Erklärung der Gemeinde bildet ein Ganzes und sie ist von der Regierung und von der Zentralbahnverwaltung als solches angenommen worden. Am Eingange jener Erklärung heißt es, Thun sei bereit, sich bei der Aktienübernahme zu betheiligen, obschon voraussichtlich die Zentralbahn einseitigen nur nach Bern bauen und die Linie nach Thun verschieben werde; dann folgt die Stelle: „An obige Verpflichtung knüpft die Gemeinde Thun folgende Bedingungen: a. daß ihre Bethelligungssumme als Beitrag für die

Gesamtlinie von Murgenthal-Bern-Thun angesehen und sie bei der dereinstigen Erstellung der Linie zwischen Bern und Thun zu keinem weiteren Beitrage angehalten werden könne. b. Daß über die Lage des Bahnhofes bei Thun und der Verbindungsstraßen die in § 8 der Konzessionsakte vom 24. November 1852 vorgesehene Verständigung mit der zuständigen Ortsbehörde stattfinden und die Regierung bei der legitinstanzlichen Genehmigung der dessfalligen Pläne die billigen Forderungen und Interessen dieser Ortschaft berücksichtige.“ In einer folgenden Bestimmung ist die Bedingung enthalten, daß der Bahnhof auf dem rechten Ufer der Aare, in der Stadt oder möglichst in der Nähe der Stadt erstellt werde. Diese Bedingungen wurden sowohl von der Zentralbahn als von der Regierung ohne allen Vorbehalt angenommen, und es macht sich dieß durch die ganze Verhandlung wie ein rother Faden bemerkbar, der sich durch alle Akten zieht. Als es sich im Jahre 1857 darum handelte, die Thunerlinie zu bauen, setzte man sich mit der Gemeinde Thun in Verbindung und sagte, es sei nicht wohl möglich, den Bahnhof an die ausbedungene Stelle zu setzen, weil die allgemeinen Verkehrsverhältnisse dessen Verlegung auf das linke Ufer fordern. Die Gemeinde Thun, obgleich sie das Recht hatte, zu verlangen, daß der Bahnhof auf dem rechten Ufer gebaut werde, sah ein, daß es spießbürgerlich wäre, darauf zu beharren, und gab nach, daß die Verlegung auf das linke Ufer stattfinden dürfe, aber unter der Bedingung, daß derselbe so nahe als möglich zur Allmendbrücke zu stehen komme. Statt sich mit der Gemeinde Thun zu verständigen, die sehr entgegenkommend war, geschah gerade das Umgekehrte. Es mag sein, daß Thun nicht zu rechter Zeit die gehörige Thätigkeit entwickelte, aber es wünscht nun einmal, daß der Bahnhof da gebaut werde, gestützt auf die gestellten und angenommenen Bedingungen, und wir sind es der Gemeinde schuldig, ihrem Begehren Rechnung zu tragen. Würde man mich persönlich fragen, welchen Bahnhofplatz ich im allgemeinen Interesse vorziehe, so würde ich sagen, er soll so nahe als möglich an den See gebaut werden. Wenn wir es nicht mit Bedingungen zu thun hätten, welche die Gemeinde Thun gestellt hat, mit Versprechen, die ihr gegeben wurden, so glaube ich, es wäre gar kein Streit. Aber das ist nicht maßgebend für uns, welchen Platz wir vorziehen würden. Wenn Einer ein Recht hat, so soll man es ihm gewähren. Ich mache Sie aufmerksam, daß Thun für 200,000 Fr. Aktien übernahm zu einer Zeit, wo man noch nicht wußte, wann die Linie von Bern nach Thun gebaut werde. Wenn nun die übrigen Gegenden des Oberlandes verlangen, daß sie auch berücksichtigt werden, so darf man nicht vergessen, daß Thun die einzige Gemeinde war, welche sich mit der Summe von 200,000 Fr. beteiligte, in der Voraussetzung, daß die gestellten Bedingungen erfüllt werden, und daß die andern oberländischen Gemeinden sich nicht beteiligten. Wir haben also eine moralische Pflicht, Thun bei seinem Rechte zu schützen, und die betreffenden Personen, welche damals mitverhandelten, müssen sich auf den Standpunkt stellen, den sie einnahmen, als die von Thun gestellten Bedingungen genehmigt wurden. Ein zweites Motiv, welches zu Gunsten Thuns spricht, besteht darin, daß weder in technischer noch finanzieller Hinsicht Schwierigkeiten obwalten, und daß die Zentralbahnverwaltung erklärt, sie würde sogar eine Wenigerausgabe haben, wenn das von der Gemeinde Thun vorgeschlagene Projekt angenommen würde, und daß sie sich dem Entschiede des Großen Rathes unterziehen werde. Die letztere Erklärung wurde zwar von Seite des Abgeordneten der Zentralbahn nur mündlich gegeben, indem er sagte, es schide sich der Zentralbahn nicht wohl, von ihrem Projekte abzugeben. Die Regierung stellte sich ihrerseits auf den nämlichen Standpunkt, und so entstand theilweise eine mündliche, theilweise eine stillschweigende Konvention, daß es den Parteien recht sei, wenn der Große Rath entschiede. Unter diesen Umständen glaube ich, es sei der Antrag der Bittschriftenkommission mehr als gerecht, und empfehle Ihnen denselben zur Genehmigung.

Abi. Ich muß es lebhaft bedauern, daß die Versammlung wieder mit dieser Angelegenheit bebelligt wird. Ich war wirklich auch des Glaubens, daß mit der frühern Verhandlung die Sache abgethan sein werde, indem ich erwartete, Thun werde sich, wie mir von verschiedenen Seiten bemerkt wurde, in der Zwischenzeit mit der Zentralbahn verständigen, es werde einsehen, daß dieß in seinem eigenen Interesse liege. Diese Erwartung bestätigte sich nicht, Thun beharrte auf seinem Begehren, deshalb erlaube ich mir einige Worte. Die Minderheit der Bittschriftenkommission hält dafür, der Große Rath könne heute nicht in der Sache selbst entscheiden. Nach § 8 der Konzessionsakte ist der Regierung grundsätzlich die Genehmigung der Baupläne übertragen. Ueber die Lage der Bahnhöfe und die Verbindungsstraßen derselben ist überdieß eine Verständigung mit den zuständigen Ortsbehörden vorbehalten. Nach hierseitigem Erachten ist der § 8 einfach so zu verstehen: in Betreff der Genehmigung der Baupläne im Allgemeinen ist der Regierungsrath ohne weiteres kompetent zu entscheiden; er fragt die betreffenden Gemeinden gar nicht an. Was hingegen die Bahnhöfe betrifft, so soll er über deren Lage und Verbindungsstraßen mit den Lokalbehörden Rücksprache nehmen. Sind die Parteien einig, so soll der Regierungsrath die Vorschläge genehmigen, vorausgesetzt, daß die öffentlichen Interessen nicht dadurch verletzt werden; wäre es jedoch der Fall, daß die Ausführung des Planes den allgemeinen Interessen widerspräche, so soll der Regierungsrath denselben nicht genehmigen. Wenn die Parteien sich nicht verständigen können, so soll der Regierungsrath dieselben anhören und dann nach Gesetz und Recht und mit billiger Berücksichtigung der Wünsche der betreffenden Ortschaft entscheiden. Das ist meine Ansicht über Auslegung der Konzessionsbestimmung, und wenn man diese nicht befolgen würde, so käme man zu sonderbaren Konsequenzen. Nehmen Sie an, Thun würde den Bahnhof oben beim Schlosse haben wollen, die Zentralbahn aber möchte denselben auf der Spitalmatte haben. Nach der Ansicht der Mehrheit der Bittschriftenkommission müßte die Regierung einfach zuwarten, bis die Parteien sich verständigen könnten, und wenn es mehrere Jahre ginge. Nehmen Sie an, beide Parteien wären darüber einig, den Bahnhof etwa eine Viertelstunde unterhalb Thun zu bauen, was den öffentlichen Interessen zuwider wäre; dann müßte die Regierung einschreiten und entscheiden. So wurde die Sache bis dahin von Seite der Regierung angesehen. In allen derartigen Fällen hat die Regierung zu entscheiden. Ich mache Sie namentlich noch auf einen Fall aufmerksam, der sich in Bern ereignete. Da waren die Gemeinde und die Zentralbahn über die Lage des Bahnhofes einig, dessenungeachtet sanktionirte der Regierungsrath den Plan nicht, sondern stellte denselben da, wo er ihn gerne haben wollte. Die Minderheit der Bittschriftenkommission hat daher angenommen, es soll der Versuch einer Verständigung zwischen der Gemeindebehörde von Thun und der Zentralbahn stattfinden. Können sie sich verständigen, so soll es dabei bleiben; kommt eine Verständigung nicht zu Stande, dann soll die Regierung entscheiden. Da sie sich nicht verständigen konnten, so hat der Regierungsrath entschieden, und die Minderheit der Kommission ist durchaus seiner Ansicht. Aber man sagt, es hätten seiner Zeit Verhandlungen stattgefunden, die es recht und billig erscheinen ließen, daß den Wünschen der Stadt Thun Rechnung getragen werde. Man sprach in dieser Beziehung schon in der frühern Verhandlung und auch heute wieder von einem Vertrage. Ich bin ganz entgegengesetzter Ansicht, daß hier von einem Vertrage durchaus nicht die Rede sein könne. Allerdings machte die Stadtbehörde von Thun seiner Zeit den doppelten Vorbehalt, daß ihre Beteiligungssumme als Beitrag für die Gesamtlinie von Murgenthal-Bern-Thun angesehen werde, und daß bezüglich der Lage des Bahnhofes eine Verständigung mit der Ortsbehörde stattfinden und die Regierung „bei der legitinstanzlichen Genehmigung der dessfalligen Pläne“ die billigen Forderungen und Interessen dieser Ortschaft berücksichtige. Nun legt die Mehrheit der Bittschriftenkommission und die Gemeinde Thun

den Vorbehalt so aus, die letztere habe sich die Erstellung des Bahnhofes auf dem rechten Ufer der Aare, in der Stadt oder vor derselben in der Nähe derselben vorbehalten, und dabei bleibe es. Der Ansicht bin ich nicht. Allerdings hat Thun diesen Vorbehalt gemacht, aber beigefügt, der Regierungsrath solle bei seinem letztinstanzlichen Entscheide die Wünsche der Gemeinde billig berücksichtigen. Also gesteht Thun dem Regierungsrathe die Kompetenz zu, in letzter Instanz zu entscheiden. Wie kann man von einem Vertrage reden, der zwischen der Zentralbahn und Thun geschlossen worden wäre? Im Gegentheil findet man im fraglichen Vorbehalte selbst, daß der letztinstanzliche Entscheid in die Hand der Regierung gelegt wurde. Die Zentralbahnverwaltung meldete in einer telegraphischen Depesche, daß die gemachten Vorbehalte bezüglich der Bahnhöfe angenommen worden seien, und in einem darauf folgenden Schreiben heißt es: „Sollte aber in irgend einem Fall eine Abweichung von jenen Bedingungen, wie solche in Ihrem Eingangs erwähnten Schreiben enthalten sind, von uns nöthig erachtet und von Ihrer hohen Regierung gutgeheißen werden, so würden wir uns als verpflichtet betrachten, die von der betreffenden Gemeinde übernommene Aktienzahl derselben wieder abzunehmen und ihr die allfällig geleisteten Einshüsse sammt statutengemäßen Zinsen zurückzuerstatten.“ Da sagt also die Zentralbahnverwaltung: wir nehmen die Bedingungen an, sollten wir jedoch später finden, daß die bezeichneten Plätze für die Bahnhöfe nicht zweckmäßig seien, so behalten wir uns vor, diesen Wünschen nicht Rechnung zu tragen, wohl aber halten wir uns verpflichtet, die betreffende Gemeinde in allen Theilen zu entschädigen. Nun frage ich: kann man unter diesen Umständen von einem Vertrage zwischen Thun und der Zentralbahn reden? Kann man behaupten, daß die Zentralbahn sich absolut verpflichtet habe, den Bahnhof da zu bauen, wo die Gemeinde ihn haben will? Ich sage, nein, und zwar aus folgenden Gründen. Erstens hat Thun jene Bedingung nicht als Vertragsvorbehalt aufgestellt, sondern dieselbe als Wunsch ausgesprochen und gleichzeitig die Regierung als kompetent bezeichnet, letztinstanzlich in der Sache zu entscheiden. Ich frage aber: hat die Zentralbahn diesen Vorbehalt so unbedingt angenommen? Nein, sie sagte: vorläufig nehmen wir denselben an, sollte es sich aber zeigen, daß die Ausführung unzweckmäßig wäre, so behalten wir uns vor, davon abzugehen und der Stadt Thun die übernommenen Aktien wieder abzunehmen. Noch mehr. Angenommen, es bestände ein Vertrag zwischen der Gemeinde Thun und der Zentralbahn, so frage ich: handelt es sich noch um den Bahnhof unterhalb der Stadt auf dem rechten Ufer der Aare? Nein, diese Stellung ist längst verlassen. Thun will nicht mehr den früher ausbedungenen Bauplatz, sondern es handelt sich um die Erstellung des Bahnhofes oben in der Stadt. Die Gemeinde Thun hätte ihre Aktien behalten sollen, um sie allfällig der Zentralbahn zur Verfügung zu stellen, sie hat aber dieselben verkauft und einen bedeutenden Profit daraus gemacht, und nun will man es dennoch als Vertrag qualifizieren! Davon kann also keine Rede sein. Die Zentralbahnverwaltung sagt in ihrem Schreiben: in unserm Interesse könnten wir uns mit dem Begehren der Gemeinde Thun einverstanden erklären, technische Schwierigkeiten stehen der Ausführung nicht entgegen, finanzielle ebenfalls nicht; es sind nicht unsere eigenen Interessen, welche uns veranlassen, auf unserm Projekte zu beharren, sondern es sind eigentlich die Interessen der Stadt Thun, der dortigen Bevölkerung, des Verkehrs, welche uns dazu bewegen. Der Herr Präsident der Bittschriftenkommission erklärte sich in der Sitzung dahin, er würde antworten, wenn er entscheiden müßte, ob der von der Zentralbahn vorgeschlagene Platz für Thun selbst nicht besser sei als das Projekt der Gemeinde. Der Herr Berichterstatter der Kommission erklärte unumwunden, daß der von der Zentralbahn vorgeschlagene Bauplatz für Thun selbst besser wäre. So reden die Mitglieder der Bittschriftenkommission. Es handelt sich um drei Pläne: erstens um denjenigen der Stadt Thun, zweitens um denjenigen der Zentralbahn, drittens um das Projekt eines Theils der

Bevölkerung. Das Projekt der Stadt Thun wurde in einer Reihe Bittschriften umliegender Gemeinden empfohlen, die zum Theile ziemlich entlegen sind. Der Plan der Zentralbahn wurde von Gemeinden des Oberlandes und des Seebenthal empfohlen. Diese Bittschriften liegen zwar nicht bei den Akten. Ich begreife, daß die Gemeinde Thun ihr Projekt empfiehlt, allein es wird ihr selber nichts nützen, wenn sie den Bahnhof an der Stelle bekommt, die sie selbst wünscht. Die Zentralbahn schlägt die Erstellung des Bahnhofes in der Mitte der Stadt vor, so daß die Bewohner der obern Stadt gleich weit haben, wie die Bewohner der untern. Die Gemeinde Thun hingegen will denselben zu unterst in der Stadt haben, so daß diese selbst dabei nicht gewinnen würde. Wenn der Plan der Gemeinde Thun angenommen wird, so hat man 1080 Fuß weiter zum Dampfschiffe als nach dem Plane der Zentralbahn. Nun frage ich: welchen Plan wollen Sie unter diesen Umständen annehmen? Alle Reisenden, welche sich von Bern nach Thun und in's Oberland begeben wollen, hätten 500 Schritte weiter zu laufen. Kann man da noch zweifeln, ob ein öffentliches Interesse in Frage stehe? Soll einigen Häusern zuliebe das ganze Publikum gezwungen werden, 500 Schritte weiter zu gehen, um das Dampfschiff zu erreichen? Ich will nicht länger sein, ich verweise nur noch auf das Schreiben der Zentralbahnverwaltung, worin diese erklärt, in technischer und finanzieller Hinsicht könnte sie das Projekt der Gemeinde Thun annehmen, sie mache jedoch auf die Folgen aufmerksam. Ich stelle daher, in Betracht, daß die Regierung nach § 8 der Konzeptionsakte kompetent ist, endgültig in der Sache zu entscheiden, daß es im öffentlichen Interesse liegt und sogar demjenigen der Stadt Thun besser entspricht, wenn das Projekt der Zentralbahn ausgeführt wird, den Antrag, es sei auf die Beschwerde der Stadt Thun nicht einzutreten.

Mühletaler beantragt Schluß der Umfrage.

Regez beginnt mit der Bemerkung, wie bemüht es gewesen sei, daß die frühere Verhandlung wegen ungenügender Mitgliederzahl habe abgebrochen werden müssen, so daß man Gründe habe anzunehmen, es sei die Versammlung absichtlich hingehalten worden. Auf die Sache selbst übergehend, fährt der Redner fort, wie folgt: Das zweite Alinea des § 7 enthält die Bestimmung, daß, wenn die Gesellschaft den ihr zur Ausführung des Unternehmens gestellten Termin nicht beobachte, der Große Rath derselben einen ihm angemessen scheinenden Endtermin setzen werde. Der § 8 dagegen überträgt der Regierung die Genehmigung der Pläne. Aus den Bestimmungen der Konzeption geht also ausdrücklich hervor, daß die Kompetenzfragen so normirt sind, daß auf der einen Seite der Große Rath, auf der andern Seite die Regierung gewisse Befugnisse hat. Es scheint mir daher unzweifelhaft, daß die Regierung kompetent gewesen sei, im vorliegenden Falle zu entscheiden. Man sagte zwar bei der frühern Verhandlung, unter der Regierung sei der Große Rath auch begriffen, aber diese Argumentation ist rabulistisch. Ich stelle daher den Antrag, es soll bei der Verfügung des Regierungsrathes sein Bewenden haben und seien die Petenten von Thun mit ihrem Begehren abzuweisen, weil der Große Rath nicht kompetent ist, in der Sache zu urtheilen.

Seßler. Es dünkt mich, für uns sollte in dieser Frage hauptsächlich eines maßgebend sein: hat man gegenüber Thun eine Verpflichtung übernommen, ja oder nein? Der Herr Berichterstatter der Minderheit sucht alle und jede Verpflichtung wegzuraisonniren, während ich die Ueberzeugung habe, die Stadt Thun habe die Ansicht gehabt, der Bahnhof werde dann dort hin zu stehen kommen, wo sie denselben wünschte. Ganz gleich ging es mit Biel. Wir haben uns lange über die Bahnhöfstele beraten, am Ende einigten wir uns, als die Zentralbahn oder die Regierung mit dem Vorschlage kam, wir sollen für 300,000 Fr. Aktien übernehmen und sagen, was wir für einen

Gegenwerth verlangen. Wir erklärten uns bereit, aber unter der Bedingung, daß der Bahnhof an den Hafenplatz zu stehen komme. Die Gemeinde Biel genehmigte die Sache zuerst, hierauf wurde intrigirt, aber mit großer Mehrheit beschloß die Gemeinde, an ihrem frühern Beschlusse festzuhalten; hierauf wurde neuerdings intrigirt. Nun behauptet man, gegenüber der Gemeinde Thun sei keine Verpflichtung eingegangen worden. Es hat seiner Zeit ein Fürsprecher für die Zentralbahn eine Broschüre geschrieben mit dem Motto an der Spitze: ein Mann ein Wort. Das möchte ich auch hier sagen. Sie haben vorgestern hier der Ostwestbahn eine Konzession erteilt, diese Gesellschaft wird auch die Uebernahme von Verbindlichkeiten verlangen und Gegenleistungen übernehmen. Wollten Sie ihr nun hier einen Vorgang an die Hand geben, daß sie später alles wegraisonniren kann? Wenn Sie das nicht wollen, und Sie können es nicht wollen, so dringen Sie darauf, daß Wort gehalten werde. Ich schaue nicht darauf, wo der Bahnhof liegt, ich kann es nicht recht beurtheilen; aber es ist nun einmal eine Zusicherung, die gegeben wurde, und es handelt sich darum, ein Beispiel zu statuiren, daß man die Eisenbahngesellschaften anhalten wolle, Wort zu halten. Ich stimme zum Mehrheitsantrage der Bittschriftenkommission.

Bühler bemerkt, daß seiner Zeit allerdings die Erstellung des Bahnhofes auf dem rechten Ufer der Aare vertragsmäßig ausbedungen worden, nun aber davon keine Rede mehr sei, indem es sich gegenwärtig um den Bauplatz auf dem linken Ufer handle, so daß die erste Bedingung erloschen sei und man nicht mehr vom Halten eines Vertrages u. dgl. sprechen könne. Man spreche vom Versuche einer Verständigung. Eine solche habe eben, wie aus der Beschwerde der Gemeinde Thun hervorgehe, nicht herbeigeführt werden können. Nun wolle man den Beschluß des Regierungsrathes kassiren, weil Herr Blösch an den Unterhandlungen Theil genommen und man ihn als theilhaftig betrachte. Bisher sei es aber noch Niemanden in den Sinn gekommen, Mitglieder von Behörden deshalb auszuschließen, weil sie in Eisenbahnangelegenheiten an einer Verhandlung Theil genommen. Was die Frage des Bahnhofes in Thun selbst betrifft, so beruft der Redner sich auf die Stimmung der oberländischen Bevölkerung und verlangt, daß man derselben Rechnung trage, um so mehr, als man durch Gewährung des von Thun gestellten Begehrens keineswegs der Zentralbahn einen Streich versetzen würde, indem diese alldann eine Minderausgabe von 40,000 Fr. hätte, wohl aber die Interessen der oberländischen Gegenden, welche eine Bevölkerung von 80,000 Seelen repräsentiren, dadurch verletzt würden.

Herr Berichterstatter der Bittschriftenkommission. Wäre von Niemanden das Wort ergriffen worden, als vom Berichterstatter und vom Repräsentanten der Minderheit der Bittschriftenkommission, so hätte ich gar keinen Schlussrapport gehalten, sondern die Versammlung entscheiden lassen. Nun aber bin ich genöthigt, einige Erwiderungen anzubringen. Wie mir scheint, ist man über den Gang der verschiedenen Verhandlungen, welche stattfanden, noch nicht im Klaren. Ueber den Plan, welchen die Gemeinde Thun ausgeführt wünscht, hat gar kein Verständigungsversuch stattgefunden, bevor der Regierungsrath seinen Beschluß faßte. Ja, wenn man ganz genau verlangen will, daß eine Verständigung stattfinden soll, ehe der Regierungsrath entscheidet, so muß man zugeben, daß eine solche vor dem Beschlusse desselben eigentlich gar nicht stattfand. Es fanden wohl Besprechungen und Konferenzen statt, aber von Seite der Zentralbahn hat nie ein Bevollmächtigter daran Theil genommen. Fragen Sie andere Gemeinden, welche sich in ähnlicher Lage befanden, wie Biel, Langenthal, Herzogenbuchsee, ob sie sich bei den Verhandlungen über die Lage ihrer Bahnhöfe nur mit einem Ingenteur eingelassen hätten. Sie verlangten einen mit Vollmachten versehenen Abgeordneten. Das wäre schon ein Motiv, um den Beschluß des Regierungsrathes zu kassiren. In der Bittschriftenkommission wurde denn

auch dieser Antrag gestellt. Man sagte aber, wir seien hier nicht in der Stellung eines Appellationshofes, sondern entscheiden nach dem Gesamteindrucke der ganzen Verhandlung. Aber wenn wir formelle Bedenken hätten geltend machen wollen, so hätten wir auf Kassation des regierungsräthlichen Beschlusses antragen können, weil nie eine Verständigung stattgefunden hat. Im Vorbeigehen bemerke ich, daß es Niemanden in den Sinn kam, den Beschluß des Regierungsrathes deshalb zu kassiren, weil Herr Blösch bei der Verhandlung in Thun mitgewirkt hat. Ich erinnere Sie abermals an die Konzessionen anderer Kantone, von denen die eine die Entscheidung über die Lage der Bahnhöfe dem Regierungsrathe, die andere dem Großen Rathe überträgt. In unserer Konzession steht nicht, wer zu entscheiden habe. Wer ist der legitime Stellvertreter des Volkes? Es ist der Große Rath. Wird die Vollmacht der Regierung, in einer Sache zu entscheiden, zum voraus vermuthet, wenn das Gesetz nichts darüber sagt? Nein, so wenig als bei einem Advokaten, der einer besondern Vollmacht bedarf, um für die Partei, welche er vertritt, zu handeln. Da wo das Gesetz nichts sagt, hat die Regierung keine Vollmacht, zu verfügen, sondern der Große Rath kann sie ihr übertragen oder nicht. Hierzu kommt noch die Vorschrift der Verfassung im § 27, welcher dem Großen Rathe die Oberaufsicht über die ganze Staatsverwaltung überträgt. In dem Bereiche der Oberaufsicht ist namentlich begriffen: „die Befugniß, Einsicht von allen Verhandlungen des Regierungsrathes zu nehmen, denselben über alle Gegenstände seiner Verwaltung Bericht abzufordern und ihn über seine Geschäftsführung zur Verantwortung zu ziehen.“ Und dieses Recht des Großen Rathes möchte ich mir nicht durch die feinen Distinktionen, welche gemacht wurden, wegdekretiren lassen. Nehmen Sie an, die Zentralbahngesellschaft und die Gemeinden wären über die Lage des Bahnhofes einig, die Regierung aber wäre mit dem Projekte nicht einverstanden. Wollen Sie nun den erstern beiden zumuthen, sich einfach einer Verfügung der Regierung zu unterziehen? Es sind drei durch die Konzessionsakte gleichgestellte Parteien, die sich zu verständigen haben. Können sie sich nicht verständigen, so muß eine obere Behörde da sein, dann entscheidet der Große Rath, gestützt auf die Konzession und auf die Verfassung. Wir abstrahiren aber von der formellen Seite der Frage. Man wendet ein, das Vertragsverhältniß existire nicht mehr, weil die Gemeinde Thun auf das rechte Ufer verzichtet habe. Eine solche Schlussfolgerung ist sehr seltsam. Wenn Einer dem Andern 1000 Fr. schuldig ist und auf 500 Franken verzichtet, so wäre er ihm nach dieser Argumentation dann gar nichts mehr schuldig. Das Vertragsverhältniß ist aber anders aufzufassen. Die Sache hat ihre sehr ernste Seite, wenn man eingegangene Verpflichtungen nicht mehr halten will. Welchen Nachtheil hat das Oberland, wenn dem Begehren der Gemeinde Thun entsprochen wird? Der Oberländer muß dann 5—600 Schritte weiter gehen, das ist die ganze Unbequemlichkeit. Thun hat seiner Zeit Aktien im Betrage von 200,000 Fr. übernommen, die andern Gegenden leisteten nichts daran. Nun fragt es sich, ob man das der Gemeinde gegebene Wort halten wolle. Die Zentralbahn erklärt: es ist mir gleich, wie der Entscheid falle, im Gegentheil, das von Thun vorgeschlagene Projekt wäre für mich bequemer; die Regierung sagt: mir schickt es sich nicht, von einem Beschlusse zurückzukommen, der Große Rath möge entscheiden. Nun haben Sie zu entscheiden.

Abstimmung:

Für den Antrag der Bittschriftenkommission	105 Stimmen.
Für den Antrag des Herrn Aebi	68

Vortrag

des Regierungsrathes, betreffend die Betheiligung der Gemeinden und Korporationen bei der Ostwestbahn.

Der Regierungsrath legt dem Großen Rathe folgenden Dekretsentwurf zur Genehmigung vor:

Projekt-Dekret

Betreffend

die Betheiligung der Gemeinden und Korporationen bei der Ostwestbahn.

Der Große Rath des Kantons Bern,

in der Absicht, den an der Ostwestbahn liegenden Gemeinden und Korporationen, welche sich an diesem Unternehmen durch Aktienübernahme betheiligen, die gleichen Vergünstigungen zu gewähren, wie solche durch das Dekret vom 29. November 1854 den an dem Zentralbahnunternehmen betheiligten Gemeinden und Korporationen gewährt wurden,

auf den angehörten Bericht des Regierungsrathes

beschließt:

§ 1.

Der Regierungsrath wird ermächtigt, auf Begehren der an der Aktienübernahme betheiligten Gemeinden und Korporationen die Einzahlungen für die von ihnen übernommene Aktienzahl ebenfalls zu leisten und zwar wenn nöthig mittelst eines Anleiheens.

§ 2.

Die Gemeinden und Korporationen haben hiefür Obligationen auszustellen nebst faustpfandweiser Hinterlage der Aktien. Die Anleihebedingungen hinsichtlich des Zinsfußes, der Rückzahlung und der Kosten machen auch für diese Obligationen Regel.

§ 3.

Wenn der Staat die Einzahlungen für die Gemeinden aus eigenen Mitteln leistet, so wird der Regierungsrath ermächtigt, die Bedingungen über den Zinsfuß und die Rückzahlung dieser Obligationen festzustellen.

Gegeben u. c.

Namens des Großen Rathes:
(Folgen die Unterschriften.)

Die Staatswirthschaftskommission erklärt in ihrem Vortrage, daß sie dem Antrage des Regierungsrathes nach reiflicher Berathung beipflichte.

Weber, Finanzdirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes: Das vorliegende Dekret hat zwei Zwecke. Den an der Ostwestbahn liegenden Gemeinden die gleiche Vergünstigung zu gewähren, wie seiner Zeit den an der Zentralbahn liegenden Gemeinden. Nach § 1 soll der Regierungsrath ermächtigt werden, den an der Aktienübernahme betheiligten Gemeinden auf ihr Begehren die Einzahlungen vorzustrecken und nöthigenfalls ein Anleihen zu diesem Zwecke aufzunehmen. Nach § 2 haben die betreffenden Gemeinden dafür Obligationen aus-

Tagblatt des Großen Rathes 1856.

zustellen unter gleichen Bedingungen, welche der Staat allfällig bezüglich seines Anleiheens eingehen muß. Endlich hat der Regierungsrath die Bedingungen über den Zinsfuß und die Rückzahlung der Obligationen festzustellen. Ich empfehle Ihnen das Eintreten, die Behandlung des Dekretes in globo und dessen Genehmigung.

Lehmann, J. U., als Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission, erklärt sich mit dem Dekretsentwurfe einverstanden und empfiehlt denselben zur Genehmigung.

Fischer. Sie werden konsequent mit dem gestrigen Beschlusse heute den Antrag der Regierung genehmigen. Da ich aber zu denjenigen gehöre, welche die Ansicht nicht theilen, daß es sich bei der Ostwestbahn um ein lebens- und konkurrenzfähiges Unternehmen handle, so werde ich nicht dazu stimmen. Ich stelle daher einfach den Antrag auf Nichteintreten.

Röthlisberger, alt Regierungsrath. Ich erlaube mir, folgenden Zusatz zu beantragen: „Der Regierungsrath ist ermächtigt, die faustpfandweise von den Gemeinden hinterlegten Aktien der Ostwestbahngesellschaft in Obligationen der nämlichen Gesellschaft umzuwandeln, sobald dieß im Nominalwerthe der Aktien ohne Verlust geschehen kann.“ Wir wissen Alle, daß die Aktien einen eigenen Charakter haben, sie steigen und fallen von heute auf morgen. Wer au courant der Geldverhältnisse auf den auswärtigen Plätzen ist, mag den günstigen Moment benutzen; wer dieß unterläßt, hat Schaden. Es scheint mir im Interesse der Gemeinden zu liegen, daß die Regierung in dieser Beziehung ein wachsameres Auge habe und dahin trachte, daß die Aktien, sobald es ohne Verlust geschehen kann, in einen festen Titel, in Obligationen umgewandelt werden, deren Kurs nicht schwankend und deren Zins ein fester ist. Wie verhält es sich mit den übernommenen Zentralbahnaktien? Diese standen seiner Zeit sehr hoch im Kurse, so daß ich die Ansicht hatte, man hätte den günstigen Moment benutzen sollen. Man verpakte denselben, und wenn man die Aktien jetzt verkaufen wollte, so würde man 37 Fr. per Stück verlieren. Ich glaube daher, es liege ganz in der Stellung der Regierung, die Gemeinden vor Verlust zu schützen und sie nicht den Fluktuationen des Geldmarktes auszusetzen, und empfehle ihnen daher den beantragten Zusatz zur Genehmigung.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich gebe den Antrag des Herrn Röthlisberger als erheblich zu. Ich finde ihn selbst im Interesse der Gemeinden, und es kann dem Regierungsrathe nur lieb sein, wenn diese Sicherheit gegeben werden kann.

Der Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission theilt diese Ansicht ebenfalls und schließt sich dem Antrage des Herrn Röthlisberger an.

Abstimmung.

Für das Eintreten	Gr. Mehrheit.
Für Nichteintreten	Minderheit.
Für Annahme des Dekretes	140 Stimmen.
Für Verwerfung desselben	11
Für den Antrag des Herrn Röthlisberger	Handmehr.

W a h l e n .

1. Wahl zweier Mitglieder des Ständerathes.

Erstes Mitglied.

Von 174 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Niggeler, Grobtrathspräsident	103	Stimmen.
" Schenk, Regierungspräsident	23	"
" Boivin, Oberrichter	13	"
" Fischer, alt-Regierungsrath	15	"
" Röhlißberger, alt-Reg.-Rath	5	"

Die übrigen Stimmen zersplittern sich.

Erwählt ist somit Herr Grobtrathspräsident Niggeler in Bern.

Zweites Mitglied.

Von 177 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Schenk, Regierungspräsident	115	Stimmen.
" Boivin, Oberrichter	23	"
" Fischer, alt-Regierungsrath	14	"
" Ganguillet, Kommandant	7	"
" Röhlißberger, alt-Regierungsrath	6	"
" Kurz, Oberst	6	"

Die übrigen Stimmen zersplittern sich.

Erwählt ist also Herr Regierungspräsident Schenk in Bern.

2. Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes

an der Stelle des Herrn alt-Regierungsrath Röhlißberger, welcher die Wahl abgelehnt hat.

Von 188 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Scherz, Oberrichter	107	Stimmen.
" Ganguillet, Kommandant	25	"
" Brunner, alt-Regierungsrath	13	"
" Stockmar, "	6	"

Die übrigen Stimmen zersplittern sich.

Erwählt ist somit Herr Oberrichter Scherz in Bern.

3. Wahl eines Mitgliedes des Obergerichtes

an der Stelle des Herrn Bühlmann, welcher seine Wahl abgelehnt hat.

Von 184 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Imobersteg, alt-Regierungsrath	81	Stimmen.
" Ritschard, alt-Oberrichter	41	"
" Ingold, Gerichtspräsident	13	"
" Blumenstein, Gerichtspräsident	11	"

Da keiner dieser Herren die absolute Mehrheit erhalten hat, so wird zum zweiten Wahlgange geschritten.

Von 185 Stimmenden erhalten im zweiten Wahlgange:

Herr Imobersteg	110	Stimmen.
" Ritschard	61	"
" Ingold	4	"
" Blumenstein	10	"

Erwählt ist somit Herr alt-Regierungsrath Imobersteg zu Herzogenbuchsee.

4. Wahl von vier Suppleanten des Obergerichtes.

a. An der Stelle des austretenden Herrn Stuber:

Von 126 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Stuber, Fürsprecher	83	Stimmen.
" Amstutz, "	22	"
" Krebs, Rechtsagent	12	"

Erwählt ist somit Herr Fürsprecher Rudolf Stuber, bisheriger Suppleant, in Bern.

b. An der Stelle des austretenden Herrn Amstutz:

Von 106 Stimmenden erhält im ersten Wahlgange:

Herr Amstutz, Fürsprecher, in Bern, bisheriger Suppleant, 94 Stimmen, und ist somit wieder gewählt.

c. An der Stelle des zum Regierungsrathe gewählten Herrn Scherz:

Von 141 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Dr. Munzinger, Professor	73	Stimmen.
" Wenger, alt-Regierungsstatthalter	55	"
" Krebs, Rechtsagent	10	"

Erwählt ist also Herr Professor Dr. Walther Munzinger in Bern.

d. An der Stelle des zum Gerichtspräsidenten von Bern erwählten Herrn Lindt:

Von 123 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Wenger, alt-Regierungsstatthalter	45	Stimmen.
" Maurer, alt-Gerichtspräsident	40	"
" Krebs, Notar	29	"

Da keiner dieser Herren das absolute Mehr erhalten hat, so wird zum zweiten Wahlgange geschritten.

Von 153 Stimmenden erhalten im zweiten Wahlgange:

Herr Maurer	73 Stimmen.
" Wenger	54 "
" Krebs	26 "

Da auch dieser Wahlgang ohne definitives Resultat geblieben ist, so erfolgt der dritte:

Von 155 Stimmenden erhalten im dritten Wahlgange:

Herr Maurer	90 Stimmen.
" Wenger	50 "
" Krebs	15 "

Erwählt ist also Herr Abr. Maurer, alt-Gerichtspräsident von Seftigen.

5. Wahl des Staatschreibers

infolge Ablaufs der verfassungsmässigen Amtsdauer.

Mit 132 von 137 Stimmen wird im ersten Wahlgange gewählt: Herr Moriz v. Stürler, der bisherige.

Schluss der Sitzung: 2 Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind.

Sechste Sitzung.

Samstag den 20. November 1858.

Morgens um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Riggeler.

Nach dem Namensaufrufe sind, theils mit, theils ohne Entschuldigung abwesend: die Herren Nebi, Affolter, Jakob; Bärtschi, Brechet, Brügger, Bützberger, Burri, Chopard, Fleury, Girardin, Gygar, Herren, Hofmeyer, Karlen, J. G.; Klave, Koller, Lehmann, Dantel; Lempen, Loviat, Moser, Jakob; Niat, Ritter, Röstli, Röhlißberger, Gustav; Röhlißberger, Mathias; Salfisberg, Schären, Schertenleib, Schneider, Joh.; Schrämlt, Schürch, Theurillat, Thönen, Wagner, v. Werth, Widmer und Wirth.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird verlesen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Tagesordnung:

Bericht des Regierungsrathes über die endliche Redaktion des Beschlusses, betreffend Konzession der Eisenbahnlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern an die Ostwestbahngesellschaft.

(Siehe Großrathesverhandlungen der gegenwärtigen Session, Seite 370 ff.)

Sahli, Direktor der Eisenbahnen und Entsumpfungen, als Berichterstatter. Bezüglich der Konzession der Linie Biel-Neuenstadt wurden eine Reihe Anträge gestellt, aber nicht erheblich erklärt; nur zwei Anträge wurden erheblich erklärt, der eine von Herrn v. Gonzenbach, der andere von Herrn Stöckmar gestellt. Der erste geht dahin, daß der Zentralbahn gegenüber der Art. 38 der Konzession in dem Sinne modifizirt sei, daß die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt, wenn dieselbe durch die Zentralbahngesellschaft ausgeführt würde, nur für die Strecke Biel-Bern, und nicht auch für die Strecke Bern-Luzern zu haften hätte, zumal für die letztere der Zentralbahn keinerlei Rechte zustehen noch Pflichten obliegen. Dieser Antrag wurde vom Berichterstatter in dem Sinne zugegeben, daß zwar der darin enthaltene Vorbehalt nicht so positiv ausgesprochen, sondern daß der Regierungsrath ermächtigt würde, für den Fall, daß die Zentralbahn sich für die Uebernahme der Konzession erklären sollte, die Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für Bern-Luzern dahinfallen zu lassen, wobei ich bemerkte, daß, wenn alle andern Schwierigkeiten gegenüber der Zentralbahn

wegfielen, dieser Punkt kaum zu Differenzen Anlaß gäbe. Der Antrag des Regierungsrathes geht nun dahin, daß die Art. 1 und 2 des vorgelegten Beschlusses unverändert bleiben, dagegen dann ein Zusatz folgenden Inhaltes als Art. 3 beigefügt wird: „Falls die Zentralbahngesellschaft sich für die Uebernahme der Konzession erklärt, so ist die Regierung ermächtigt, bezüglich der Bestimmung des Art. 38 der Konzessionsakte die Modifikation eintreten zu lassen, daß die Haftbarkeit der Linie Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Linie Bern-Luzern dahinfällt, sofern der Zentralbahngesellschaft nicht allfällig auch die Konzession für die letztere Linie zugesichert werden kann.“ Ich will mich vorläufig enthalten, eine weitere Bemerkung darüber zu machen. Ich glaube, die Redaktion sei im Sinne des erheblich erklärten Antrages gehalten. Nach dem zweiten Antrage sollte der Regierungsrath eingeladen werden, mit der Ostwestbahngesellschaft Unterhandlungen anzuknüpfen zu dem Zwecke, daß die Verpflichtungen, welche dieselbe gegenüber dem Jura für die Linie Biel-Neuenstadt eingegangen, auch auf die Linie Biel-Bern ausgedehnt werden. Für den Fall, daß diese Unterhandlungen zu einem Resultate führen, wäre der Regierungsrath ermächtigt, von sich aus entsprechende Abänderungen der Konzession vorzunehmen. In dieser Beziehung legt der Regierungsrath Ihnen folgende Redaktion als Art. 4 vor: „Der Regierungsrath ist eingeladen, mit der Ostwestbahngesellschaft Unterhandlungen anzuknüpfen, zu dem Zwecke, daß die in § 32 Ziffer 3 der Konzessionsakte zu Gunsten einer jurassischen Bahngesellschaft enthaltene Verpflichtung der Einräumung des Witt-eigentumsrechts an der Linie Biel-Neuenstadt auch auf die Linie Biel-Bern ausgedehnt werde. Wird diese Verpflichtung von Seiten der Ostwestbahngesellschaft angenommen, so bildet dieselbe einen integrierenden Bestandtheil der Konzessionsakte.“ Die Redaktion entspricht also vollständig dem erheblich erklärten Antrage. Ich empfehle Ihnen diese Redaktion zur Genehmigung.

Dr. v. Gonzenbach. Glauben Sie nicht, daß ich jetzt Schwierigkeiten machen würde, aber ich halte mich verpflichtet, meinen Antrag, wie ich ihn in der früheren Sitzung formulirt habe, zu wiederholen und Sie auf den Unterschied aufmerksam zu machen, welcher zwischen dem Vorschlage des Regierungsrathes und dem ursprünglichen Antrage besteht. Ich hatte einen doppelten Zweck im Auge. Erstens wollte ich der Zentralbahn die Möglichkeit der Konkurrenz für die Linie Biel-Neuenstadt offenhalten, weil es in diesem Augenblicke einer neuen Gesellschaft schwer ist, für solche Unternehmungen die erforderlichen Geldmittel zu finden, während dieß für eine bereits seit längerer Zeit bestehende Gesellschaft viel leichter ist; ferner weil ich befürchte, die Ausführung der Strecke Biel-Neuenstadt werde dadurch in die Ferne gerückt, ich aber wünsche, daß diese Linie sobald als möglich ausgeführt werde. Daher sagte ich: stellt die Bedingungen so, daß möglicher Weise die Zentralbahn sagen kann, sie wolle den Bau übernehmen. Der zweite Gesichtspunkt, von dem ich ausging, war dieser, daß ich glaube, es sei im allgemeinen Interesse künftiger Eisenbahnunternehmungen, daß man sich streng und genau an die Konzession halte, und nicht später, wenn man zu der Ansicht kommt, man hätte dieses und jenes anders machen können, wieder Änderungen vornehme. Auf den ersten Blick scheint es ziemlich gleich, ob man sage: der Art. 38 der Konzession werde in dem Sinne modifizirt, daß die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt, wenn dieselbe durch die Zentralbahngesellschaft ausgeführt werde, nur für die Strecke Biel-Bern, und nicht auch für die Strecke Bern-Luzern hafte, — oder ob man erkläre: der Regierungsrath sei ermächtigt, diese Bedingung der Zentralbahn gegenüber fallen zu lassen, wenn sie den Bau selbst übernehme. Es besteht aber ein wesentlicher Unterschied zwischen beiden Redaktionen. Man wird in der ganzen Schweiz sagen, es sei unbegreiflich, daß man eine solche Bedingung in eine Konzession aufnahm, daß man eine Gesellschaft für die Ausführung einer Linie haftbar erklärt, für welche derselben keinerlei Rechte zustehen noch Verbindlichkeiten ob-

liegen. Die Ostwestbahngesellschaft hat die Konzession für den Bau einer Eisenbahn von Bern nach Kröfchenbrunnen. Wenn wir nun bei Ertheilung der Konzession für eine andere Linie sagen, die letztere hafte für die Ausführung der ersten, so erklären wir nichts anderes als: wir verpflichten dich, etwas auszuführen, für das du die Verpflichtung schon hast. Ganz etwas anderes ist es aber, wenn wir der Zentralbahn sagen: wir verpflichten dich für etwas, wozu du keine Verpflichtung hast. Das ist nicht mehr Gleichheit der Behandlung. Die Regierung fühlt das, und fügt daher ihrem Antrage die Stelle bei: „sofern der Zentralbahngesellschaft nicht allfällig auch die Konzession für die letztere Linie (Bern-Luzern) zugesichert werden kann“. Wenn ich glaubte, die Zentralbahn könnte dieselbe übernehmen, so würde ich sagen, man soll es in einer andern Form machen, denn das halte ich nicht für loyal (der Ausdruck soll Niemanden verletzen), daß man einer Gesellschaft sagt: du hast weder ein Recht noch eine Pflicht für diese Linie, nun wollen wir dir zuerst die Pflicht, und nachher das Recht geben. Ich fasse die Sache so auf, wie Herr Büsberger sie zuerst auffaßte, daß es ein Versehen, ein Verstoß der Redaktion sei, daß der Art. 38 so gefaßt wurde, wie er vorliegt. Ich wiederhole, es ist nicht, um Schwierigkeiten zu machen, daß ich diesen Antrag stelle. Ich habe schon gesagt, wenn die Ostwestbahn zu Stande kommt, so freut es mich, aber da es in diesem Momente schwierig ist, eine so mächtige Gesellschaft zu gründen, welche die erforderlichen Geldmittel aufbringen kann, so möchte ich nicht durch eine bloße Redaktion einer bereits bestehenden Gesellschaft die Möglichkeit rauben, die Ausführung der fraglichen Linie zu übernehmen. Was wird der Erfolg sein? Die Zentralbahn wird wahrscheinlich sich über die Fassung des Art. 38 beschweren, weil er sich gegen ihre Konzession verstoßt; dann werden die Bundesbehörden entscheiden. Ich glaube, es liege im Interesse des Kantons und der Eisenbahnen selbst, daß man eine andere Redaktion wähle. Der Herr Berichterstatter sagte mir im Laufe der Verhandlungen, er wünsche nur das Wort „Ermächtigung“ im Antrage zu sehen; ich erwiderte ihm damals, daß ich es nicht für genügend halte. Es ist nicht, um Schwierigkeiten zu machen, sondern man sollte das verhüten mit Rücksicht auf die Regierung und den Großen Rath gegenüber den Bundesbehörden, und um die Ostwestbahn nicht in eine falsche Stellung zu bringen, wodurch die Ausführung mehr gehindert würde.

Gfeller zu Wichtrach unterstützt den Antrag des Herrn v. Gonzenbach und zwar im Interesse der betreffenden Landesebene und zu Vermeidung großer Schwierigkeiten, zu welchen die im Vorschlage des Regierungsrathes enthaltene Klausel führen könnte. Der Redner führt beispielsweise an, daß die Interessen der an der Linie Bern-Thun liegenden Gemeinden, namentlich von Wichtrach, welcher seiner Zeit eine Station zugesichert worden, in der Folge von Seite der Regierung nicht in entsprechendem Maße gewahrt worden seien, so daß die Bevölkerung weiter von der Eisenbahn entfernt sei und noch eine vermehrte Taxe bezahlen müsse.

Herr Berichterstatter. Herr v. Gonzenbach stoßt sich an dem Ausdrucke, „der Regierungsrath ist ermächtigt“, unter Umständen eine Modifikation eintreten zu lassen. Es ist diese Fassung nur dann stoßend, wenn man annimmt, die Regierung werde Mißbrauch von dieser Ermächtigung machen. Wenn man ihr aber das Vertrauen schenkt, daß sie gegen die Zentralbahn loyal handeln werde, und sie wird es thun, so ist die vorgelegte Redaktion nicht gefährlich. Diese hat nicht den Zweck, der Regierung vollständig freie Hand zu geben, zu thun, was sie wolle, sondern man will in der Redaktion nicht ein Recht der Zentralbahn anerkennen, welches diese nicht hat. Wenn nun die Zentralbahn kommt und sagt: wir übernehmen die Konzession, wie sie ist, nur erlaßet uns die Haftbarkeit für die Linie Bern-Luzern, — so wird, ich bin überzeugt, die Regierung keine Schwierigkeiten machen. Ich glaube, sie handle

dann im Willen des Großen Rathes. Aber etwas anderes ist es, ein bestimmtes Recht anzuerkennen, mittels dessen die Gesellschaft auf andere Punkte greifen könnte. Meine Ansicht geht dahin, wir haben ganz freie Hand, Bedingungen zu stellen, wie wir sie wollen. Wir können von einer Gesellschaft verlangen, daß sie über die Gemmi baue, und wenn die Zentralbahn die andere Konzeßion derselben übernehmen will, so muß sie auch diese Verpflichtung mit übernehmen. Nun sagt Herr v. Gonzenbach, es sei ein Unterschied zwischen der Ostwestbahn und der Zentralbahn. Das gebe ich zu, deshalb wird die Redaktion darnach eingerichtet. Die Regierung ging von der Ansicht aus, sie solle auf die Linie Bern-Luzern Werth legen und sie nicht auf das Spiel setzen. Ich habe die Uebersetzung, die im Art. 38 enthaltene Bedingung wird von Seite der Zentralbahn in der Wirklichkeit nicht zur Anwendung kommen, die Ostwestbahn wird die Linie Bern-Luzern selbst bauen, aber es handelt sich um die Konsequenzen. Ich mache auf die Konzeßionsakte der Zentralbahn aufmerksam, welche die Vorschrift enthält, daß für einzelne Linien derselben das Recht zustehe, den Bau zu gleichen Bedingungen gegenüber andern Bewerbern übernehmen zu können. Damit erhielt der Kanton Bern freie Hand, Bedingungen zu stellen, wie er will. Die ganze Sache reduziert sich auf sehr wenig, auf die Frage, ob die Regierung ermächtigt werden soll oder nicht, unter Umständen eine Modifikation eintreten zu lassen. Herr v. Gonzenbach ist der Ansicht, man solle ihr nicht diese Latitude einräumen. Wenn ich nicht glaubte, daß der Zentralbahn dadurch wieder ein Anhalt auf andere Punkte gegeben würde, so könnte ich darauf eingehen, aber die gewöhnliche Vorsicht erheischt es, eine solche Bestimmung aufzunehmen, und Sie sind versichert, daß die Regierung nicht Mißbrauch damit treiben wird. Der Antrag des Herrn v. Gonzenbach wäre auch der Form nach fatal, da er mit einem Motive schließt, das also lautet: „zumal für diese letztere (die Linie Bern-Luzern) der Zentralbahn keinerlei Rechte zustehen, noch Pflichten obliegen.“ Wozu diese Motivirung? Ich glaube, die Zentralbahn würde sie gelegentlich zu benutzen wissen. Ich möchte daher im Hinblick auf die Konsequenzen davor warnen, und empfehle Ihnen die Redaktion nach Antrag des Regierungsrathes.

Abstimmung.

Für den Art. 3 nach Antrag des Regierungsrathes	104 Stimmen.
Für den Antrag des Herrn v. Gonzenbach	44 „
Für den Art. 4	Handmehr.

Bericht des Regierungsrathes über den in der gestrigen Sitzung erheblich erklärten Zusatz zum Dekrete über die Betheiligung der Gemeinden und Korporationen an der Ostwestbahn.

(Siehe Großrathsverhandlungen der vorhergehenden Sitzung, Seite 427.)

Sahli, Direktor der Eisenbahnen und Entsumpfungen, als Berichterstatter. Herr Regierungsrath Weber, welcher in dieser Sache Bericht erstattete, ist heute verhindert, hier zu erscheinen; deshalb ersuchte er mich, Ihnen den Vorschlag des Regierungsrathes bezüglich des von Herrn Köhlißberger gestellten und vom Großen Rathe erheblich erklärten Antrages vorzulegen. Derselbe hat die Ermächtigung des Regierungsrathes zur Umwandlung der Ostwestbahnaktien in Obligationen zum Zwecke. Die Redaktion, welche der Regierungsrath Ihnen vorlegt, stimmt wörtlich mit dem Antrage des Herrn Köhlißberger überein, mit der einzigen Modifikation, daß im Eingange die

Worte „ist ermächtigt,“ ersetzt werden durch: „wird ferner ermächtigt.“ Ich empfehle Ihnen den Vorschlag zur Genehmigung.

Steiner, Müller. Der Antrag des Herrn alt-Regierungsrath Köhlißberger ist unzweifelhaft sehr wohl gemeint. Enthält er aber nicht eine Täuschung, die unter Umständen gefährlich werden kann? Ich frage: wenn eine beliebige Gesellschaft unter der Herrschaft des bernischen Civilgesetzes entsteht und Obligationen ausgiebt, wie sie von Eisenbahngesellschaften ausgegeben werden, können diese Obligationen den gesetzlichen Vorschriften entsprechen? Ich sage, nein, es ist unmöglich für solche Gesellschaften, förmliche Obligationen auszustellen, wie sie nach unserm Civilgesetze beschaffen sein müssen, indem es vorschreibt, der Schuldner soll sie entweder ganz schreiben und unterzeichnen, oder sie sollen vor Notar und Zeugen beglobt werden. Nun frage ich: besitzen dann die Inhaber solcher Obligationen ein Vorrecht auf das Vermögen der betreffenden Gesellschaft? Das ist nicht der Fall, sondern bei einer allfälligen Liquidation würde jede laufende Forderung gleichen Rang haben. Nun könnte es geschehen, daß unter Umständen nicht nur das Vermögen der Gemeinden in Mitleidenschaft gezogen würde, sondern auch der Nothpfennig der Wittwen und Waisen. Ich frage aber ferner, ob unsere Gesetzgebung auch in anderer Beziehung den neuen Verhältnissen entspreche? Es ist bekannt, daß hier eine Art Credit mobiler hätte entstehen sollen, aber Schwierigkeiten begegnete. Das Gesetz spricht unter Anderm von Kommanditären. Nun fragt es sich, ob die Aktionäre bloß Kommanditäre seien und ob sie es seien, ohne eine Verpflichtung zu haben. Ich möchte die Regierung einladen, diesem Gegenstande ihre Aufmerksamkeit zu widmen und lieber durch einen Gesetzesentwurf Abhülfe zu gewähren, um die Angehörigen des Landes vor Schaden zu bewahren.

Herr Berichterstatter. Einen eigentlichen Antrag stellte Herr Steiner nicht, dagegen will ich ihm über die berührten Punkte Auskunft geben. Der Mangel eines Gesetzes über anonyme Gesellschaften wurde von Seite der Regierung bereits gefühlt, und ich kann Ihnen erklären, daß ein Entwurf ausgearbeitet ist, der morgen in die Druckerei gegeben und in der nächsten Sitzung behandelt werden kann. Wenn Herr Steiner bemerkt, es sei nicht möglich, Obligationen auf Eisenbahnen zu erhalten, die einen Vorrang haben, so ist es nicht richtig. Wir haben im Kantone ein ähnliches Verhältniß mit der Dampfschiffahrtsgesellschaft von Thun, welche Obligationen ausgegeben hat, die nicht notariatsmäßig abgefaßt sind und doch das Vorrecht vor den Aktionären haben. Warum? Die Aktionäre sind Schuldner, der Obligationeninhaber ist Gläubiger, und die Obligationen müssen verzinst werden, abgesehen davon, ob sie in ihrer Form unserm Civilgesetze entsprechen oder nicht; also sind die geäußerten Bedenken nicht so gefährlich. Ich verdanke übrigens gerne diese Bemerkungen, und die Regierung wird im Falle sein, die Interessen der Betreffenden wohl abzuwägen. Schließlich empfehle ich Ihnen den Antrag des Regierungsrathes zur Genehmigung.

Steiner, Müller, stellt den Antrag auf Verwerfung.

Der Antrag des Regierungsrathes wird mit großer Mehrheit genehmigt, der Gegenantrag des Herrn Steiner bleibt in Minderheit.

Vorträge der Militärdirektion.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Militärdirektion, empfohlen durch Herrn Militärdirektor Karlen, wird dem Herrn Kommandanten Bach in Saanen die nachgesuchte Entlassung vom Militärdienste mit Rücksicht auf das zurückgelegte dienstpflichtige Alter in allen Ehren und mit Verdankung der geleisteten Dienste ertheilt.

Ferner wird auf den Vortrag der nämlichen Behörden dem vom Regierungsrathe zum Kommandanten des 16. Militärbezirks ernannten Herrn Greppin der Majorgrad ertheilt.

Wahl eines Majors des Bataillons Nr. 69.

Vorschlag des Regierungsrathes und der Militärdirektion:

Herr Joseph Fleury in Laufen, Hauptmann im Bataillon 67.

Von mehreren Mitgliedern des Großen Rathes wird mittels Zuschrift an das Präsidium vorgeschlagen:

Herr Friedr. Marchand von Sonvillier, Hauptmann im nämlichen Bataillon.

Der Herr Militärdirektor, als Berichterstatter, giebt beiden Vorgeschlagenen das Zeugniß eines ausgezeichneten Offiziers, empfiehlt jedoch den Vorschlag des Regierungsrathes namentlich aus dem Grunde, weil Herr Marchand erst im Laufe dieses Jahres zum Hauptmann befördert worden, während Herr Fleury diesen Grad schon längere Zeit bekleidet.

Stoß bemerkt in formeller Beziehung, daß der von einigen Offizieren schriftlich eingereichte Vorschlag hier nicht in Betracht kommen könne, sondern der Große Rath sich an den Vorschlag des Regierungsrathes zu halten habe, dessen Vermehrung ihm (dem Großen Rathe) jedoch zustehe.

Der Herr Präsident erwiedert, daß es nicht der Vorschlag einzelner Offiziere, sondern mehrerer Mitglieder des Großen Rathes sei, weshalb er keinen Anstand genommen, denselben vorzulegen.

Girard nimmt für die Mitglieder des Großen Rathes das Recht in Anspruch, vom militärischen Standpunkt aus einen andern Vorschlag zu machen, und empfiehlt, ohne Herrn Fleury zu nahe treten zu wollen, den zweiten Vorschlag, weil er Herrn Marchand als einen Mann kenne, der vermöge seiner Privatverhältnisse in der Lage sei, die Obliegenheiten seiner Stellung in jeder Beziehung erfüllen zu können.

Kurz, Oberst, möchte die im Militärwesen nothwendige Anciennität nicht verlassen, da es sich um zwei Offiziere handle, welchen beiden von kompetenter Stelle das beste Zeugniß ertheilt werde, und empfiehlt daher den ältern im Grade.

Ganguillet findet es auch nicht billig, daß der Vorschlag des Regierungsrathes übergegangen werde, und beruft sich auf das Zeugniß eines eidgenössischen Inspektors zu Gunsten des Herrn Fleury.

Von 144 Stimmen erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Fleury, Hauptmann, 137 Stimmen.
" Marchand, " 7 "

Erwählt ist somit Herr Hauptmann Fleury.

Wahl eines Salzhandlungsverwalters.

Mit 126 Stimmen von 128 Stimmenden wird auf den Vorschlag des Regierungsrathes im ersten Wahlgange erwählt:

Herr Johann Jakob Buri, der bisherige.

Wahl eines Direktors der Zuchtanstalt in Bern.

Von 145 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Neukomm, der bisherige	76 Stimmen.
" Kasser, gewes. Inspektor	43 "
" Michel, gewes. Zucht hausdirektor	13 "
" Kehrl, Fürsprecher	10 "

Erwählt ist somit Herr Johann Jakob Neukomm, der bisherige.

Wahl eines Regierungstatthalters von Nidau.

Vorschläge der Amtswahlversammlung:

Herr Perrot, Johann Friedrich, Rechtsagent und Amtsverweser in Nidau.

" Blumenstein, Rudolf, Gerichtspräsident daselbst.

Vorschläge des Regierungsrathes:

Herr Mühlheim, Johann, gewes. Regierungstatthalter von Nidau.

" Engel, Abr., Hauptmann, in Twann.

Von 121 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Perrot	41 Stimmen.
" Mühlheim	33 "
" Blumenstein	47 "
" Engel	0 "

Da keiner dieser Herren das absolute Mehr erhalten hat, so wird zum zweiten Wahlgange geschritten.

Von 120 Stimmenden erhalten im zweiten Wahlgange:

Herr Blumenstein	54 Stimmen.
" Perrot	38 "
" Mühlheim	28 "

Da auch dieser Wahlgang ohne definitives Resultat geblieben ist, so erfolgt der dritte.

Von 119 Stimmen erhalten im dritten Wahlgange:

Herr Blumenstein	79 Stimmen.
" Perrot	40 "

Erwählt ist somit Herr Gerichtspräsident Blumenstein.

Wahl eines Gerichtspräsidenten von Büren.

Vorschläge der Amtswahlversammlung:

Herr Kehrli, Jakob, Fürsprecher, zu Ugenstorf.
" Kenfer, Friedrich, Fürsprecher, in Meinißberg.

Vorschläge des Obergerichts:

Herr Heimann, M., Fürsprecher, in Burgdorf.
" Kauert, Johann, Rechtsagent und gewes. Gerichtspräsident zu Büren.

Von 114 Stimmen erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Kehrli	92 Stimmen.
" Heimann	1 "
" Kenfer	6 "
" Kauert	15 "

Erwählt ist somit Herr Fürsprecher Kehrli.

Wahl eines Gerichtspräsidenten von Laupen.

Vorschläge der Amtswahlversammlung:

Herr Moosmann, Peter, Notar und gewes. Gerichtspräsident zu Laupen.

" Bögeli, Gottlieb, Notar, von und zu Laupen.

Vorschläge des Obergerichts:

Herr Schaller, Johann, Fürsprecher in Bern.
" Wippler, Friedrich, Rechtsagent in Bern.

Von 110 Stimmen erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Moosmann	83 Stimmen.
" Schaller	4 "
" Bögeli	23 "
" Wippler	0 "

Erwählt ist also Herr Notar Moosmann.

Der zum Mitgliede des Obergerichts erwählte Herr alt-Regierungsrath Imobersteg erklärt unter Verdankung des ihm wiederholt erwiesenen Zutrauens die Annahme der Wahl, mit dem Gesuche, es möchte ihm zum Antritte des Amtes eine Frist bis zum 1. Dezember nächsthin bewilligt werden.

Diesem Gesuche wird ohne Einwendung entsprochen.

Anzug

des Herrn Großrath Revel und anderer Mitglieder, betreffend die Entwerfung eines neuen Besoldungsgesetzes durch eine Spezialkommission des Großen Rathes.

Revel. Dieser Anzug hat nicht weilläufige Erörterungen nöthig, weil Jedermann die Nothwendigkeit einer Revision des Gesetzes über die Besoldungen der öffentlichen Beamten anerkennt. Als die Verfassung von 1846 in's Leben trat, wurde, um ihren Vorschriften Genüge zu thun, eine Kommission niedergesetzt mit dem Auftrage, die Besoldungsverhältnisse der Staatsbeamten zu untersuchen und Bericht und Anträge über diesen Gegenstand zu bringen. Der gewesene Herr Finanzdirektor Fueter, welcher Berichterstatter dieser Kommission war, stellte die Nothwendigkeit dar, daß man die Besoldungen der Mitglieder des Regierungsrathes auf 5000 Fr. erhöhe. Im Jahre 1850 wurde aus Gründen der Ersparniß die Besoldung der Regierungsmitglieder auf 4000 Fr. reduziert. Sie wissen, daß seit dieser Zeit in der Hauptstadt alles theurer geworden ist, die Miethzins, die Lebensmittel etc. Wären die Regierungsmitglieder von der Gemeindetelle, von der direkten Steuer befreit, so würde man es natürlich nicht der Mühe werth halten, das Verhältniß zu ändern; aber Sie verkennen nicht, wie viel die in Bern wohnenden Beamten an die Staatssteuer beitragen. Ich glaube daher, die Revision des Besoldungsgesetzes sei zweckmäßig. Ich berufe mich auf die Mitglieder dieser Versammlung, welche in der Regierung von 1854 saßen, und ich frage sie, ob es möglich sei, ich will nicht sagen, Ersparnisse zu machen, aber auf anständige Art in der Stadt Bern zu leben mit der gegenwärtigen Besoldung. Natürlich wäre dann das ganze Besoldungsgesetz zu revidiren, und um die Regierung vor Vorwürfen zu bewahren, ist es passend, eine Großrathskommission mit diesem Gegenstande zu beauftragen. Ich empfehle Ihnen daher die Erheblichklärung dieses Anzuges, damit dem Großen Rathe ein Entwurf darüber vorgelegt werden kann.

Gaffner stellt den Anzug, diesen Gegenstand bis an's Ende der gegenwärtigen Amtsperiode zu verschieben.

Abstimmung.

Für Erheblichkeit des Anzuges	64 Stimmen.
Dagegen	30 "

Vorträge der Militärdirektion.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Militärdirektion werden erwählt:

1. Zum Kommandanten der Infanterie:

Herr Daniel Flückiger in Narwangen, Major im Bataillon Nr. 16, im ersten Wahlgange mit 94 Stimmen von 98 Stimmmenden.

2. Zu Majoren der Infanterie:

Herr Joh. Friedr. Baumgart in Thun, Ademajor im Bataillon Nr. 30, mit 80 Stimmen von 99 Stimmmenden, und

Herr Heinrich Wyder in Armühle, Hauptmann im Bataillon Nr. 1, mit 84 Stimmen von 95 Stimmmenden, beide im ersten Wahlgange.

Vortrag des Regierungsrathes, betreffend den Diözesanvertrag über Errichtung eines Priesterseminars in Solothurn.

(Siehe Tagblatt der Großrathsverhandlungen, Jahrgang 1857, Seite 475 ff)

Der neue Vertrag lautet, wie folgt:

Uebereinkunft über Errichtung eines gemeinschaftlichen Priester-Seminars für das Bisthum Basel.

Die sämmtlichen löblichen Stände der Diözese Basel verpflichten sich zur Theilnahme an dem in der bischöflichen Residenz zu errichtenden Seminar, auf nachstehende Grundlagen hin und unter dem Vorbehalte, wenn denselben nicht nachgekommen werden sollte, von dieser gemeinsamen Anstalt sich zurückziehen zu können.

A. Grundlage des Seminars.

§ 1.

Das am Sitze des Bischofs und des Domkapitels zu errichtende Seminar ist für die praktische Ausbildung zum Priesterstande bestimmt, und soll daher von den diesem Stande sich widmenden Jünglingen erst nach vollendeten theologischen Studien, und zwar höchstens auf ein Jahr besucht werden müssen.

§ 2.

Der an demselben zu ertheilende Unterricht und die damit zu verbindenden Uebungen sollen sich einerseits auf die allgemeine Wiederholung der vorangegangenen theologischen Studien, andererseits auf eine umfassende Anleitung zur praktischen Seelsorge, zur würdigen Feier des Gottesdienstes und zu einem standesgemäßen priesterlichen Lebenswandel ausdehnen.

§ 3.

Dem Seminar werden ein Regens und ein Subregens vorgesetzt. Erforderlichen Falls kann mit Berücksichtigung der eigenthümlichen Bedürfnisse des französischen Diözesanlerus noch ein zweiter Subregens angestellt werden.

Die gedachten Angestellten haben unter der Aufsicht und Leitung des Bischofs und der ihm nach Art. 8 der Uebereinkunft beigegebenen vier Domherren, den vorgeschriebenen Unterricht und die damit verbundenen praktischen Uebungen zu besorgen.

Ueberdies wird einem derselben die Dekonomieverwaltung der Anstalt übertragen.

§ 4.

Der Regens und Subregens, der deutschen und französischen Sprache mächtig, werden aus der Weltgeistlichkeit der Diözese durch den Bischof ernannt.

Der Bischof erklärt es als seine Pflicht zu erachten, zu diesen wichtigen Stellen nur solche Männer zu wählen, welche auch das Vertrauen der Mehrheit der Diözesan-Regierungen besitzen. Diese haben sich, bevor er zu einer Wahl schreitet, darüber auszusprechen.

B. Aufnahme ins Seminar.

§ 5.

In das Seminar dürfen in der Regel nur Jünglinge aus den Kantonen, welche die Diözese bilden, und auch nur

solche zugelassen werden, die sich durch ordnungsgemäße und befriedigende Zeugnisse sowohl über das Studium sämmtlicher theologischer Lehrfächer, als über ihre guten Sitten bei dem Bischofe und der betreffenden Regierung genügend ausweisen können. Ausnahmsweise kann der Eintritt auch Jünglingen aus andern Diözesen gestattet werden, wenn hinlänglicher Platz vorhanden ist. Die Seminaristen sind nach vollendetem Seminarsurse mit einem ordentlichen, vom Bischofe unterzeichneten Zeugnisse aus der Anstalt zu entlassen.

C. Dekonomie der Anstalt.

§ 6.

Die mit dem Seminar verbundenen Kosten, welche nach dem jeweiligen Bestande der katholischen Bevölkerung durch sämmtliche Diözesan-Kantone gemeinsam zu bestreiten sind, bestehen: a. Für die Gründung des Seminars: in der ersten, bloß innern, seiner Bestimmung entsprechenden Einrichtung des von dem Stande Solothurn für das Seminar herzugebenden und zu unterhaltenden Gebäudes und in der Anschaffung der dazu erforderlichen Geräthschaften, nach einer für beide Gegenstände von der Regierung dieses Standes vorzulegenden und durch die Diözesan-Konferenz zu genehmigenden Kostenberechnung. b. Für die Zukunft: in dem jährlichen ordentlichen Unterhalte dieser Geräthschaften; — in den Haushaltungskosten für die Regens und die Dienerschaft des Seminars; — in dem jährlichen Gehalte der Erstern und dem Verdolone der Letztern, — so wie endlich in den nothwendigen, der Anstalt verbleibenden Lehrmitteln und Büchern.

Für den Gehalt eines Regens sind zweitausend vierhundert Franken, — wenn jedoch derselbe ein residirender Domherr sein sollte, nur sechshundert Franken als Zulage, — und für jenen eines Subregens zweitausend Franken bestimmt. Außerdem erhalten sie Kost und Wohnung im Seminar.

Für die nöthigen Lehrmittel und Bücher werden für das erste Jahr sechshundert Franken und für jedes folgende Jahr dreihundert Franken ausgesetzt.

§ 7.

Die Seminaristen haben während ihres Aufenthaltes in der Anstalt ein angemessenes Kostgeld zu bezahlen, welches von der Regierung von Solothurn im Einverständniß mit der Regenz alljährlich bestimmt und von den Alumnen vierteljährlich vorausbezahlt wird.

§ 8.

Zweilen auf den Schluß des Jahres soll über den Haushalt des Seminars eine ordentliche Rechnung durch den Dekonomieverwalter der Anstalt abgefaßt und von der ganzen Regenz unterschrieben werden.

Zum Beweise ihrer Anerkennung ist die Rechnung auch mit den Unterschriften des Bischofs und der ihm vorschriftsgemäß beigegebenen vier Domherren zu versehen.

Die Regierung von Solothurn wird sodann diese Rechnungen prüfen und sammt ihren Revisionsbemerkungen der Diözesan-Konferenz zum Behuf endlicher gemeinsamer Prüfung und Genehmigung zustellen.

Der Rechnung soll jedesmal beigelegt werden:

- das Namensverzeichnis der Alumnen, welche während des Rechnungsjahres das Seminar besucht haben, mit Angabe der in demselben zugebrachten Zeit;
- ein spezifirtes Verzeichniß über die im Rechnungsjahre angeschafften Lehrmittel und Bücher;
- ein ordentlicher Katalog über sämmtliche der Anstalt angehörige wissenschaftliche Gegenstände;
- endlich ein vollständiges Inventar des dem Seminar eigenthümlichen Mobiliars.

Am Fuße jedes dieser Verzeichnisse hat der Regens dessen Verifikation zu bescheinigen.

D. Aufsicht des Staates.

§ 9.

Es wird der hohen Regierung jedes einzelnen Diözesan-Kantones oder auch der Gesamtheit dieser hohen Regierungen freigestellt, zu jeder beliebigen Zeit Einsicht über das Seminar in seinen verschiedenen Beziehungen zu nehmen oder nehmen zu lassen.

§ 10.

Vom Bischöfe sollen jeweilen durch Vermittlung der Regierung von Solothurn den sämtlichen Diözesanständen die Lage der Endprüfung eines jeden Seminarurfusses frühzeitig genug angezeigt werden, damit diese nach Gutfinden zu derselben ihre Kommissarien abordnen können.

§ 11.

Die mit Beachtung vorstehender Grundlagen durch den Bischof, unter Zuziehung der vier ihm vorschriftsgemäß beigegebenen Domherren, für das Seminar zu erlassenden Statuten, mit Ausnahme jener der religiös-sittlichen Disziplin, sollen der Genehmigung der in Konferenz versammelten Diözesanstände unterlegt werden.

Also übereingekommen zwischen dem Bischof von Basel und den zu der Diözesankonferenz Abgeordneten, welche Letztern mit Ratifikationsvorbehalt unterzeichnen.

Solothurn, den 17. September 1858.

(Folgen die Unterschriften.)

Der Regierungsrath trägt darauf an, diesem Vertrage die Ratifikation zu erteilen, jedoch mit der ausdrücklichen Bedingung, daß, wenn begründete Klagen über die Führung des Seminars einlangen sollten und diesen nicht Rechnung getragen würde, der Stand Bern sich vorbehalte, zu jeder Zeit von der Uebereinkunft zurückzutreten.

Herr Präsident des Regierungsrathes, als Bericht-erstatler. Es wäre wünschenswerth, daß dieser Gegenstand bei der Anwesenheit einer größern Zahl Mitglieder aus dem katholischen Jura hätte behandelt werden können, und wenn mit Rücksicht darauf ein Antrag auf Verschiebung gestellt werden sollte, so wird hierseits keine Schwierigkeit gemacht. Indessen da es eine Uebereinkunft betrifft, welche der Bischof bereits unterzeichnet hat, und da der Präsident der katholischen Kirchenkommission einer der Abgeordneten war, welche den Kanton Bern bei der Konferenz repräsentirten, so scheint mir, es liege darin für den Jura hinlängliche Beruhigung, es sei denn, daß er bischöflicher als der Bischof wäre, was ich nicht voraussetze. Ich beginne also den Rapport in der Voraussetzung, daß keinerlei Ueberstürzung stattfindet. Die Sache hat einige Wichtigkeit. Es ist unbestreitbar, daß die Erziehung einer ganzen Bevölkerung in religiöser Beziehung hauptsächlich davon abhängt, wie die Priester selbst gebildet sind, und es hat also allerdings für den Kanton Bern eine große Bedeutung, welche Bildung diejenigen Priester erhalten, die als Pfarrer in den katholischen Gemeinden funktionieren sollen. Diese Bildung ist eine doppelte. Zunächst ist es eine rein wissenschaftliche Bildung, welche die katholischen Theologen sich, wie andere, auf Hochschulen erwerben sollen; nachher ist es eine ganz eigene Seminarbildung und zwar zu dem Zwecke, daß sie sich unter der Aufsicht eines Bischofs zur Ausübung des katholischen Kultus vorbereiten, um hierauf in das praktische Leben zu treten. Bei den protestantischen Theologen ist diese Seminarbildung nicht vorgeschrieben; sie erwerben sich auf Universitäten

Tagblatt des Großen Rathes 1856.

die erforderliche Bildung, um nachher in das praktische Leben zu treten. Dieser Unterschied ist im Wesen des verschiedenen Kultus begründet. Die vorliegende Uebereinkunft gründet sich auf die Stiftungsurkunde vom Jahre 1828, deren §. 8 die Vorschrift enthält, es sei am Sitze des Bischofs ein Priesterseminar zu errichten, welches unter der Leitung des Bischofs stehe und zu dessen Einrichtung und Unterhalt die Diözesanstände das Nöthige leisten. Nun sind bereits dreißig Jahre verflossen, seitdem dieser Artikel besteht, und wenn wir fragen, warum er so lange unausgeführt blieb, so sind die Gründe mannigfaltig. Sie liegen theilweise im Bisthum selbst, das sich nicht besonders beeilte, indem es ohne Seminar natürlich freiere Hände hatte. Die Diözesanstände selbst legten verschiedene Male Hand an's Werk, ohne sich verständigen zu können. So verzögerte sich die Sache bis in die letzte Zeit, als das Bedürfniß dringender wurde. Die Stände fühlten, daß ihr katholischer Klerus nicht sei, wie er sein sollte, daß es demselben am nationalen Bewußtsein fehle. Der Grund liegt darin, weil die jungen Geistlichen ihre Seminarbildung größtentheils nicht in der Schweiz, sondern außerhalb des Landes (die unsern meistens in Frankreich) erhalten und so fremd in ihre Parreien kommen. Diese Bildung brachte den Geistlichen einen Geist bei, der mit unsern Einrichtungen nicht harmonirte. Er war weniger national als ultramontan. Man strebte also dahin, daß der katholische Klerus seine Seminarbildung im Lande selbst erhalten könne. Infolgedessen wurde im Jahre 1856 eine Konferenz gehalten, in welcher die Stände sich über einen Vertrag verständigten; dieser wurde dem Bischöfe vorgelegt, welcher ihn adoptirte, und die Sache wäre damit im Reinen gewesen. Was geschieht? Der Geschäftsträger des päpstlichen Stuhles erhält Mittheilung davon, Herr Bovieri kommt nach Solothurn, verschafft sich eine Abschrift der Uebereinkunft, schickt sie nach Rom, und in sehr kurzer Zeit ist die Erklärung von Rom da, daß die Uebereinkunft vom Papste nicht genehmigt werde. Der Bischof selbst war darüber erstaunt, noch mehr die Stände, weil die Stiftungsurkunde die Einrichtung und Leitung des Seminars dem Bischöfe überträgt und auch nach katholischem Kirchenrechte solche Seminarien durchaus nicht unmittelbar von Rom abhängen. Der Bischof handelte in seiner Kompetenz, als plötzlich diese Hand eingriff und das Ganze zerstörte. Die Diözesanstände betrachteten dieß als einen gefährlichen Akt und zwar deshalb, weil schon jetzt die schweizerischen Bisthümer gegenüber denjenigen anderer Staaten in einem ausnahmsweisen Zustande stehen. Die Bischöfe anderer Länder stehen gewöhnlich unter eigenen Erzbischöfen, die gewöhnlich Kinder des Landes sind. Dem Erzbischöfe stehen Rechte und Kompetenzen zu, in welche die römische Kurie nicht ohne weiteres eingreifen kann. Auch die Schweiz nahm früher eine solche Stellung ein, aber sie wurde zertrümmert, und zwar von Rom aus, so daß wir mehrere Bisthümer, aber keinen Erzbischof haben, die Kurie selbst unsere Bischöfe regiert und zwar durch diesen fliegenden Erzbischof, den sie Nuntius heißt, der zwar in dieser Eigenschaft nicht akkreditirt ist, sondern nur als Geschäftsträger, der aber dennoch diese Stellung einnimmt. Es war ein unbefugter, ungerechtfertigter Eingriff in die Rechte des Bischofs, und weil die Diözesanstände das größte Interesse haben, daß dessen Stellung nicht gefährdet werde, so betrachteten sie es als einen Angriff auf ihre Rechte selbst. Es fand daher eine neue Konferenz statt, an welcher die Abgeordneten der Stände sich über die erwähnten Vorgänge beklagten. Ich erlaube mir, Ihnen die betreffende Stelle aus dem Konferenzprotokolle mitzutheilen; sie lautet, wie folgt: „Die Unterhandlungen mit dem hochwürdigen Bischöfe wurden auf Grundlage der frühern Uebereinkunft geführt und es beziehen sich somit die in dem dahierigen Ergebnisse enthaltenen Hinweisungen auf die Artikel des frühern Entwurfs. Dem hochwürdigen Bischöfe wurde zum voraus eröffnet: die Konferenz habe die Ansicht ausgesprochen, daß sie eine Einmischung von Seite des päpstlichen Stuhles in dieser Angelegenheit bestreulich gefunden und nicht zugeben könne, weil die Verfügung über Er-

richtung und Einrichtung von Priesterseminarien nach den kanonischen Vorschriften der bischöflichen Gewalt anbeimgestellt sei. Von Seite des hochwürdigen Bischofs wurde hierauf erwidert: er habe nicht beabsichtigt, davon nach Rom Mittheilung zu machen. Die Nuntiaturs in Luzern habe sich eine Abschrift der Uebereinkunft verschafft und solche nach Rom befördert, obwohl er auf Mittheilung dieses Vorhabens wiederholt davon abgerathen habe. Auf die zweite Gegenvorstellung sei von der Nuntiaturs die Antwort erfolgt: „Es sei (die Befehdung nach Rom) bereits erfolgt“ — Natürlich konnte der Bischof diese Sachlage nicht ignoriren gegenüber den Weisungen, welche er von Rom erhalten. Deshalb hatten die Unterhandlungen einen eigenthümlichen Charakter; es war mehr eine Redaktionsverhandlung, um die Uebereinkunft so zu fassen, daß der Bischof sie annehmen konnte, ohne seine Stellung zu gefährden; die Stände suchten ihrerseits dieselbe zu befestigen. Die Abgeordneten aller Stände, mit Ausnahme Aargau's, unterzeichneten die Uebereinkunft. Dieser Kanton hatte noch einen besondern Span bezüglich der gemischten Ehen, der aber während der Unterhandlungen zur Erledigung kam, so daß Aargau ebenfalls beitrug; der Bischof unterzeichnete die Uebereinkunft. Ich halte dafür, dieses Resultat sei ein annehmbares. Nun fragt es sich, ob der Große Rath die Uebereinkunft genehmigen soll. Der Regierungsrath schlägt dieß Ihnen vor, nachdem dieselbe zuvor dem Präsidenten der katholischen Kirchenkommission mitgetheilt und von diesem geprüft worden ist, so daß alle Formalitäten erfüllt sind. Bereits sind die Großen Räte von Luzern und Solothurn der Uebereinkunft beigetreten, ebenso die Regierung von Aargau, über den Beitritt der übrigen Stände waltet kein Zweifel ob. Es kann sich vielleicht nur noch um Erörterung der Frage handeln, welche finanzielle Beschwerden dadurch dem Kantone auffallen. Grundsätzlich werden Sie dieselben nicht bestreiten können, indem der Kanton sich in der Stiftungsurkunde zu deren Uebernahme bereit erklärt hat; aber auch praktisch sind sie nicht von großer Bedeutung. Der Kanton Solothurn soll die nöthigen Gebäulichkeiten zur Verfügung stellen. Der Regens des Seminars bezieht, wenn er nicht residirender Domherr ist, einen Gehalt von 2400 Fr., der Subregens 2000 Fr. Für die nöthigen Lehrmittel und Bücher werden das erste Jahr 600 Fr., jedes folgende Jahr 300 Fr. ausgesetzt, so daß der Kanton Bern sich mit einer sehr mäßigen Summe zu betheiligen haben wird. Ich glaube, der Große Rath solle der Uebereinkunft seine Genehmigung erteilen. Es ist wichtig, daß er zur Entwicklung des Bisthums handbiete und dem Bischofe um so mehr zur Seite stehe, als dieß von anderer Seite nicht in wünschbarer Weise geschieht. Ich hielt mich verpflichtet, diese Andeutungen zu machen. Sie hörten bereits, daß eine Differenz bezüglich des Beschlusses des Regierungsrathes wegen des Einzugs des Bischofs Marilley in Bern obdauert. Die Sache hängt einigermassen zusammen. Es ist wesentlich die Sorge um eine gute Fortexistenz des konstitutionell bestehenden Bisthums Basel, welche den Regierungsrath bewog, jenen Beschluß zu fassen, und ich halte es für die Pflicht des Kantons, daselbe in Uebereinstimmung mit unsern Sitten und Gebräuchen, Rechten und Freiheiten zu stützen und wo möglich zu stärken. Ich stelle daher den Antrag, Sie möchten die vorliegende Uebereinkunft mit dem vom Regierungsrathe vorgeschlagenen Vorbehalte genehmigen. Sobald das Seminar errichtet ist, wird es sich noch um etwas anderes handeln, um Anordnung einer wissenschaftlichen Prüfung der Geistlichen, welche daselbe besuchen werden. Bis jetzt haben die katholischen Geistlichen sich gegenüber dem Staate über ihre Bildung in keiner Weise ausgewiesen, während sie in den Kantonen Solothurn, Aargau, Luzern ein Examen ablegen müssen, bevor sie in das Seminar eintreten dürfen. Eine solche Einrichtung wird nachträglich auch bei uns getroffen werden müssen.

Stoekmar. Ich bedaure, daß nicht eine größere Zahl katholischer Mitglieder aus dem Jura in dieser Sitzung anwesend ist, um an der Berathung über die vorliegende Ueber-

einkunft Theil zu nehmen. Doch scheint mir die Anwesenheit derjenigen, welche hier sind, immerhin genügend zur Behandlung dieser Angelegenheit, denn ich muß sagen, daß sich im katholischen Jura keine Reklamation gegen diesen Vertragsentwurf erhoben hat. Der Jura widersetzt sich also demselben nicht. Nun will ich meine persönliche Meinung über diesen Gegenstand aussprechen. Seit 30 Jahren verfolgt man die Idee der Errichtung eines Seminars in Solothurn, aber man brachte es nie dazu, dieselbe zu organisiren; eine Menge Umstände verhinderten bisher dessen Errichtung. Nun da wir uns in einem etwas ruhigeren Momente befinden, gelang es der Regierung, sich mit den verschiedenen betheiligten Ständen und mit dem Bischofe über diese Frage in's Einverständnis zu setzen; das ist ein großer Fortschritt. Früher machten unsere jungen katholischen Geistlichen ihre Studien zum Theil in Straßburg; sie gingen auch nach Besancon, nach Langres und nach Lyon. Aber in diesen fremden Anstalten schöpften unsere Geistlichen keine nationale Idee, sie vernahmten dort nicht schweizerische Ideen; es wurden ihnen vielleicht selbst Ideen beigebracht, die unserm Lande, unsern Einrichtungen feindlich sind. Heute, da sie ihre Studien in einem schweizerischen Seminare machen können, werden sie nicht mehr in täglicher Berührung mit französischen Seminaristen sein; sie werden da eine nationale Erziehung erhalten, die mit unsern Sitten und Einrichtungen im Einklange steht, mit denen sie sich vor ihrem Eintritt in den Priesterstand vertraut machen werden. Wir werden also durch dieses Resultat viel gewinnen; auch muß ich der Regierung meinen Dank aussprechen, daß sie es zum Abschlusse dieser Uebereinkunft gebracht hat. Vielleicht wird man künftig auch dazu gelangen, für das Bisthum Basel eine katholische Fakultät zu errichten, was lebhaft zu wünschen wäre, besonders wenn diese Fakultät auf nationalen Grundlagen errichtet würde. Die Idee Weissenberg's, ein schweizerisches Erzbisthum entstehen zu sehen, wird vielleicht ebenfalls verwirklicht. Ich entnehme den Titaten, welche der Herr Regierungspräsident bei seiner Berichterstattung anführte, daß es nicht der Bischof von Basel ist, welcher in der Seminarfrage Schwierigkeiten in den Weg legt, sondern die Nuntiaturs, was noch deutlicher zeigt, wie nothwendig es ist, ein schweizerisches Erzbisthum zu haben, Man sollte daher auf Verwirklichung der Idee dieser neuen Schöpfung dringen. Ich erlaube mir noch, bei diesem Anlasse dem Herrn Präsidenten des Regierungsrathes Worte in Erinnerung zu bringen, welche vor einigen Tagen von einem katholischen Eidgenossen ausgesprochen wurden, der sagte: ja, alle gegenwärtig gewünschten Reformen in der katholischen Organisation der Schweiz sind gut, aber um sie durchzusetzen, muß man immer die Formen beobachten; vernachlässigt man die letztern, so hat man keinen Erfolg, gelangt man nicht zum Ziele. Ich möchte diese Worte dem Herrn Regierungspräsidenten empfehlen und ihn namentlich bitten, nicht aus den Augen zu verlieren, daß er Staatsmann ist, bevor er darauf Rücksicht nimmt, einem andern Kultus anzugehören. Wenn er sich dessen erinnert, so werden wir mit allen Projekten, welche die Schweiz beschäftigen, durchdringen. Was die Uebereinkunft selbst betrifft, so bleibt uns keine andere Alternative, als sie anzunehmen oder zu verwerfen. Was mich betrifft, so stimme ich dazu, wie sie vorliegt, weil ich sie für gut halte.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Hierauf werden beidigt:

Herr Fürsprecher Imobersteg, als neuermähltes Mitglied des Obergerichts, und

Herr Moriz v. Stürler, als wiedererwählter Staatschreiber.

Der Herr Präsident und der Herr Vicepräsident des Großen Rathes werden zur Genehmigung des Protokolls der heutigen Sitzung ermächtigt. Ersterer erklärt hierauf die Session als geschlossen.

Schluß der Sitzung und der Session: 12½ Uhr.

Sodann wird noch ein Anzug des Herrn Bernard und 32 anderer Mitglieder aus dem Jura verlesen, mit dem Schlusse, es möchten so rasch als möglich Studien zu Korrektion der alten Straße von Bruntrut nach Tavannes, zwischen La Tour und Bellelat, im Sinne einer Führung derselben über Fornet-dessus und Fornet-dessous vorgenommen und die betreffenden Arbeiten bereits im nächsten Frühjahr begonnen werden.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind

