Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1861)

Rubrik: Ausserordentliche Sommersitzung : 1861

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: 03.09.2025

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Sommersitzung. 1861.

Kreisschreiben

an

sämmtliche Mitglieder des Großen Rathes.

Bern, den 12. August 1861.

Herr Großrath!

Der Unterzeichnete hat im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe beschlossen, den Großen Rath auf Montag den 26. laufenden Augstmonats außerordentlich einzuberufen. Sie werden demnach eingeladen, sich an dem bezeichneten Tage, des Vormittags um 10 Uhr, im gewohnten Sitzungslokale des Großen Rathes auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

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

A. Gesetzesentwürfe.

a. Solche, die zur zweiten Berathung vorgelegt werden:

1) Gesetz, betreffend Abänderung des § 4 des Gesetzes über gemeinnützige Gesellschaften;
2) Gesetz über Erweiterung des Stimmrechts an den Einwohner- und Burgergemeinden.

b. Solche, die neu vorgelegt werden:

1) Dekret, betreffend Beiträge der Burgergüter an die Notharmenpflege;
2) Dekret, betreffend Trennung von Buchholterberg vom Amtsbezirke Konolfingen und Anschließung an den Amtsbezirk Thun;
3) Dekret, betreffend Errichtung einer katholischen Pfarrei in Münster.

B. Vorträge.

a. Der Direktion der Justiz- und Polizei:

Betreffend Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

b. Der Direktion der Finanzen:

1) Betreffend die Passation der Staatsrechnung für das Jahr 1860;
2) Betreffend Aufnahme eines Anleihens zum Ankauf und Bau der Eisenbahnstrecken Biel-Neuenstadt, Gümligen-Langnau und Biel-Bern.

c. Der Direktion der öffentlichen Bauten:

1) Ueber Straßenbauten und Beiträge an solche;
2) „ den Neubau eines Salzmagazins in Burgdorf;
3) „ Kirchenbauten.

d. Der Direktion der Eisenbahnen und Entsumpfungen:

Projekt-Beschluß, betreffend den Ausbau der Eisenbahnstrecken Neuenstadt-Biel und Gümligen-Langnau und den Neubau der Linie Biel-Bern, resp. Zollikofen, sowie über den Betrieb dieser Linien.

C. Wahl.

Eines Mitgliedes des Regierungsrathes.

Für den ersten Sitzungstag werden auf die Tagesordnung gesetzt: sämmtliche Geschäfte, mit Ausnahme der Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes und der Behandlung des Vortrages der Eisenbahndirektion sowie desjenigen der Finanzdirektion bezüglich eines Anleihens. Die Behandlung aller

dieser letztern Gegenstände findet statt: Dienstags den 27. August und nöthigenfalls die darauf folgenden Tage.

Die Mitglieder des Großen Rathes sind zu den so eben angeführten Verhandlungen in Anleihens- und Eisenbahnangelegenheiten bei Eiden einberufen.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:

Kurz.

Erste Sitzung.

Montag den 26. August 1861.
Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Affolter, Johann Rudolf; Manuel, Messerli, Mösching, Revel, Sterchi, Stuber, Theurillat und Wyß; ohne Entschuldigung: die Herren Affolter, Jakob; Bähler, Daniel; Bärtschi, Bangerter, Batschelet, Brunner, Bucher, Buchmüller, Bürki, Burger, Bützberger, Burri, Carlin, Chevrolet, Eberhard, Egger, Hektor; Fankhauser, Feune, Fischer, Flückiger, Freiburghaus, Frieden, Froidevaux, Girard, Gobat, Gouvernon, Grosjean, Guenat, v. Gunten, Herren, Hirsig, Hofer, Hofmeyer, Imhoof, Benedikt; Indermühle in Kiesen, Indermühle in Amsoldingen, Kalmann, Käser, älter; Käser, jünger; Kaiser, Karten, Joh. Gottlieb; Kasser, Knechtenhofer, Wilhelm; Knuchel, König, Kohler, Kohli, Lehmann, J. U.; Lehmann, Daniel; Lenz, Loviat, Luginbühl, Lüthy, Marquis, Marti, Meyer, Morel, Moser, Gottlieb; Müller, Arzt; Riggeler, Oeuvray, Pallin, Paulet, Prost, Prudon, Regez, Reichenbach, Karl; Reichenbach, Friedrich; Riat, Ritter, Rohrer, Rosselet, Röthlisberger, Gustav; Ryser, Sahli, Salzmann, Schmid, Rudolf; Schmid, Andreas; Scholer, Schori, Schürch, Seiler, Seßler, Siegenthaler, Spring, Steiner, Jakob; Stettler, Stocker, Stockmar, Straub, Streit, Hieronymus; Trorler, v. Wattenwyl zu Habstetten, v. Wattenwyl in Rubigen, Willi, Wirth, Wyder, und Zbinden.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Meine Herren! Die Gläubiger der Ostwestbahngesellschaft haben in richtiger Würdigung ihrer eigenen Interessen die vom Großen Rathe in der letzten Sitzung beschlossene Abänderung des Kaufvertrages angenommen; infolge dessen hat die Regierung die betreffenden Bahnen übernommen. Nun handelt es sich darum, zu entscheiden, was mit diesen Bahnen weiter geschehen soll. Zu diesem Zwecke stellt die Regierung einen Antrag, der Ihnen mitgetheilt wurde. In jedem Falle wird diese Angelegenheit für die Finanzen des Kantons eine unglückliche sein; ob sie demselben in anderer Beziehung zum Heil gereichen werde, muß die Zukunft lehren. Ich denke, die vorliegenden Geschäfte werden unsere Zeit nicht lange in Anspruch nehmen, dennoch bitte ich Sie um Ausdauer und erkläre die Sitzung als eröffnet."

Tagesordnung.

Projekt-Gesetz,

betreffend

Erweiterung des Stimmrechts an den Einwohner- und Burgergemeinden.

(Zweite Berathung. Siehe Tagblatt der Großrathsverhandlungen, laufenden Jahrgang, Seite 4 f.)

Kurz, Direktor des Innern, als Berichterstatter. In Betreff der Eintretensfrage kann ich mich auf wenige Bemerkungen beschränken. Sie werden sich aus der ersten Berathung erinnern, daß das vorliegende Gesetz hauptsächlich zwei Zwecke hat. Der erste geht dahin, die zwischen dem Jura und dem alten Kantonstheil faktisch bestehende Ungleichheit bezüglich des Stimmrechts an den Gemeinden aufzuheben und die Angehörigen beider Landestheile gleich zu stellen. Diese Ungleichheit im Stimmrecht ist eine Folge der Ungleichheit des Steuersystems; Sie haben gefunden, dieselbe solle nicht fortbestehen. Der zweite Hauptzweck besteht darin, daß man die Angehörigen anderer Kantone, die im Kanton Bern niedergelassen sind, den eigenen Kantonsbürgern gleich stellt. Auch in dieser Beziehung haben Sie gefunden, es sei nicht billig, daß die bisherige Ungleichheit länger fortbestehe, sondern die kantonsfremden Schweizerbürger, welche in unserm Kantone niedergelassen sind und die gleichen Lasten tragen, wie die Kantonsbürger, sollen diesen auch bezüglich des Stimmrechts an den Gemeinden gleich gestellt werden. Das sind die zwei Hauptpunkte; das Uebrige ist untergeordneter Natur, so daß ich mich darauf beschränken kann, bei Ihnen den Antrag zu stellen, Sie möchten in die zweite Berathung des Entwurfs eintreten und denselben in globo behandeln.

Das Eintreten und die Berathung in globo wird ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Das Präsidium eröffnet hierauf die einläßliche Berathung.

Herr Berichterstatter. Ueber die zwei Hauptpunkte des Gesetzes habe ich mich bereits im Eingangsrapporte ausgesprochen. Was die einzelnen Bestimmungen betrifft, so ist vorerst bezüglich der litt. c des § 1 zu bemerken, daß früher die Ortsbürger nicht ein Jahr lang in der Gemeinde angesessen sein mußten, um in derselben stimmberechtigt zu sein, dagegen bestand für die Einsaßen die Bedingung der zweijährigen Niederlassung. Man fand jedoch, es solle nicht länger ein Unterschied zwischen Burgern und Einsaßen bestehen, und anderseits genüge, daß der Betreffende ein Jahr angesessen sei. Im § 2 wird das Stimmrecht der Pächter etwas näher regulirt, ebenso im § 3 dasjenige unabgetheilter Söhne an der Burgergemeinde. Ueber den § 4 habe ich nichts zu bemerken, dagegen glaube ich, bei diesem Anlasse einen Antrag in Bezug auf die Inkrafttretung des Gesetzes stellen zu sollen, vorausgesetzt, daß dasselbe angenommen werde. Wie Sie aus der Schlußbestimmung entnehmen, soll der Regierungsrath zu Ausführung der im § 1 bezüglich der Stimmberechtigung im Jura aufgestellten Bestimmung die nöthigen Anordnungen treffen. Nun habe ich die Ehre, Ihnen mitzutheilen, daß die betreffende Vollziehungsverordnung im Einverständniß mit den Herren Regierungsstatthaltern des Jura vorbereitet und zum Erlaß bereit ist, sobald dieses Gesetz in Kraft treten wird. Ich stelle daher den Antrag, dasselbe auf den 1. Oktober nächsthin in Kraft zu setzen, und empfehle es Ihnen im Uebrigen zur Genehmigung.

Blösch. Gegen das Eintreten wollte ich mich nicht aussprechen, hingegen werde ich nicht zur Annahme des Projektes stimmen, so wie es vorliegt. Es sind Bestimmungen darin enthalten, die ich schon bei der ersten Berathung angefochten habe, und obschon ich hier nicht große Aussicht auf Erfolg habe, so greife ich sie auch jetzt wieder an, weil sie meiner Ueberzeugung widerstreiten. Es betrifft dieß hauptsächlich zwei Bestimmungen: diejenige über völlige Gleichstellung der kantonsfremden Schweizerbürger mit den eigenen Kantonsangehörigen und die Stellung derjenigen Kantons- und Schweizerbürger im neuen Kantonstheil, welche zwar weder die Grundsteuer noch andere Lasten tragen, aber ein Vermögen oder Einkommen besitzen, welches im alten Kantonstheil der Besteurung unterworfen wäre. Was den ersten Punkt betrifft, so habe ich schon bei der ersten Berathung bemerkt, daß der Kanton in Bezug auf das Stimmrecht an den Gemeinden vollständig freie Hand hat, daß die Bundesverfassung ihn in dieser Beziehung nicht bindet. Ich denke, darüber werde kein Zweifel obwalten. Ich gebe auch zu, daß im Ganzen genommen die Gleichheit des Stimmrechts zwischen den Kantonsangehörigen und Schweizerbürgern aus andern Kantonen auch in Gemeindeangelegenheiten wünschbar wäre; unter den gegenwärtigen Verhältnissen aber begienge man durch eine völlige Gleichstellung gegenüber den eigenen Kantonsangehörigen eine große Unbilligkeit und Ungerechtigkeit. So wie wir nämlich freie Hand haben, den Waadtländern das Stimmrecht in Gemeindeangelegenheiten einzuräumen, so haben auch sie freie Hand gegenüber den Bernern. Was haben aber nun die Waadtländer gemacht? Sie haben den Bernern das Stimmrecht an den Gemeinden verweigert. Sollen wir nun unter dem Vorwande einer bestehenden Unbilligkeit unsere eigenen Kantonsangehörigen ungünstiger stellen als die Angehörigen anderer Kantone? Man schafft dadurch eine Ungleichheit, man begeht eine Unbilligkeit gegen die eigenen Kantonsangehörigen und zugleich ein Unrecht. Wenn ich die Hoffnung hätte, die Annahme des vorliegenden Dekretes würde die Gleichstellung der Schweizer bezüglich des Stimmrechts an den Gemeinden in andern Kantonen erleichtern, dann könnte ich auch dazu stimmen; wir würden dann nur vorübergehend die Angehörigen der andern Kantone günstiger stellen als unsere eigenen Kantonsbürger. Aber es liegt auf der Hand, daß die Genehmigung des Entwurfs gerade die umgekehrte Wirkung hätte, weil dann das Hauptmotiv, das andere Kantone bewegen kann, die Berner ihren eigenen Angehörigen gleichzustellen, dahinfällt. Was kann diese Gleichstellung erleichtern? Wenn wir den andern Kantonen sagen: Sobald Ihr das Stimmrecht an den Gemeinden den Bernern einräumt, werden wir es auch Euern Angehörigen einräumen, aber so lange Ihr es unsern Kantonsangehörigen verweigert, geben wir dieses Recht auch den Eurigen nicht. Was haben andere Kantone für ein Interesse mehr, unsern Angehörigen das Stimmrecht einzuräumen, wenn wir es ihren Kantonsbürgern ohne Gegenleistung bewilligen? Die Gleichstellung der Schweizer wird also durch dieses Projekt nicht erleichtert und ich trete der fraglichen Bestimmung nicht bei, mag der Große Rath entscheiden, wie er will. Ebensowenig stimme ich zu der Gleichstellung derjenigen Kantons- und Schweizerbürger im Jura die Abgaben zahlen, mit denen, die keine zahlen. Man darf nicht vergessen, daß im Jura keine andere Steuer erhoben wird als die Grundsteuer, daß alle diejenigen, welche kein Grundeigenthum besitzen, keine direkte Steuer weder an den Staat noch an die Gemeinden zahlen, mit Ausnahme der Tellen, die nach besondern Reglementen in einzelnen Gemeinden bezogen werden. So könnte ich Ihnen das Beispiel eines Freundes in St. Immer anführen, der Millionär ist und keine Steuer zahlte, außer wenn auf Bewilligung des Regierungsrathes hin der Bezug einer Telle stattfand, und zwar im Widerspruch mit dem Dekrete von 1816. Ich sage das nicht, um Jemanden einen Vorwurf zu machen. Ich war als Direktor des Innern selbst im Falle, ähnliche Maßregeln bewilligen zu helfen, weil die Macht der verhältnisse oft stärker ist als bestehende Vorschriften. Dieß beschränkte sich jedoch auf einzelne Gemeinden, wie St. Immer, Cormoret, Courtelary. Wollen wir nun mit Rücksicht auf diese Gemeinden den Grundsatz auf den Kopf stellen, daß diejenigen stimmberechtigt seien, welche zahlen? Es gibt ein viel einfacheres Mittel, die vorhandene Ungleichheit zu beseitigen: führet zuerst Gleichheit bei den Lasten ein. Nach dem Gemeindegesetze haben diejenigen, welche an den öffentlichen Lasten mittragen helfen, das Stimmrecht; aber die privilegirte Stellung, die man für diejenigen schaffen will, welche zwar keinen Grundbesitz haben, jedoch sonst Vermögen besitzen, die gleichwohl nichts zahlen, und dennoch stimmberechtigt sein sollen, führt zu einer Ungleichheit. Also gegen die Tendenz, gegen das Prinzip des Entwurfs habe ich auch heute nichts einzuwenden, aber ich möchte vor Allem Gleichheit der Lasten einführen und dann allen denjenigen, welche daran mittragen helfen, das Stimmrecht einräumen. Ich stelle daher den Antrag: 1) die Bestimmung des Entwurfs, nach welcher im neuen Kantonstheil auch diejenigen Kantons- und Schweizerbürger stimmberechtigt sein sollen, die zwar keine Steuer zahlen, aber ein Vermögen oder Einkommen besitzen, das im alten Kantonstheil der Besteurung unterworfen wäre, zu streichen; 2) den Schweizerbürgern aus andern Kantonen das Stimmrecht nach dem Grundsatze der Reziprozität einzuräumen. Ich denke, die beste Rechtfertigung werde die sein, wenn ich mich auf eine Bestimmung der Staatsverfassung berufe. Der § 3 sagt nämlich, das Stimmrecht komme zu: „B. Allen Schweizerbürgern, welche die nämlichen Eigenschaften besitzen (wie die Kantonsbürger) und in deren Heimath den bernischen Staatsbürgern Gegenrecht gehalten wird.“ Ganz nach Analogie dieser Bestimmung wünsche ich, daß bezüglich der Stimmberechtigung an den Gemeinden der § 1 des vorliegenden Entwurfs redigirt werde.

Mühlethaler. Bei § 2 litt. c ist von Pächtern die Rede. Ich glaube, der Entwurf enthalte hier eine Lücke, denn es können auch Miethleute sein, die alles tragen, wie Pächter von Grundstücken, und es steht nichts im Gesetze, daß Erstere stimmberechtigt seien. Ich wünsche daher, daß eine Ergänzung des § 2 in diesem Sinne aufgenommen werde.

Matthys. Herr Blösch hat schon bei der ersten Berathung den Antrag gestellt, Schweizerbürgern anderer Kantone nur dann das Stimmrecht einzuräumen, wenn in ihren Heimathkantonen den bernischen Staatsbürgern Gegenrecht gehalten werde. Dieser Antrag wurde damals mit 94 gegen 42 Stimmen verworfen; heute wird er neuerdings gestellt, und ich bin so frei, denselben kurz zu bekämpfen. Herr Blösch selber gibt zu, es wäre wünschbar, daß Schweizerbürger aus andern Kantonen bezüglich des Stimmrechts den eigenen Kantonsbürgern gleich gehalten würden. Ist das richtig, so trägt der Regierungsrath, indem er den Vorschlag bringt und der Große Rath, indem er ihn annimmt, nur der Natur der Sache Rechnung. Eine Ungerechtigkeit begehen wir dadurch gegenüber den Bernern, welche in andern Kantonen niedergelassen sind, z. B. im Kanton Waadt, nicht, wenn ihnen dort auch das Stimmrecht an den Gemeinden nicht eingeräumt ist; wir gehen nur andern Schweizerkantonen mit einem guten Beispiel voran und drücken damit den Wunsch aus, daß das, was an und für sich wünschbar ist, auch in ihrer Gesetzgebung Eingang finden möchte. Aus diesen kurz angebrachten Gründen wünsche ich, daß der Große Rath den Antrag des Herrn Blösch, bezüglich der Stimmberechtigung der Schweizer aus andern Kantonen, wie bei der ersten Berathung, verwerfe. Was seinen zweiten Antrag betrifft, so ist bekannt, daß im Jura für die Staats- und Gemeindesteuer die Kadasterschatzung Regel macht, indem die Grundsteuer dort einzig besteht, und infolge dessen ist das Mißverhältniß eingetreten, daß Ortsbürger des Jura ihr Stimmrecht an der Gemeinde nicht ausüben können, trotzdem daß sie ein großes Vermögen besitzen. Ein Mann, der ein Vermögen von 500,000 Fr. besitzt, der das größte Interesse an der Regulirung der Gemeindeverhältnisse hat, konnte bisher im Jura nicht stimmen, wenn er nicht eine Erdscholle besitzt. Ist das eine gerechte Einrichtung? Nein. Ein Bürger, der ein Geschäft betreibt, der Kapitalien besitzt, ein Bürger, der ein nahes Interesse an der Gemeindeverwaltung hat, soll stimmberechtigt sein und man soll keine Rücksicht darauf nehmen, in was sein Vermögen bestehe. Nun ist es ganz gewiß ein unnatürliches Verhältniß, daß das Gemeindegesetz von 1852, im Widerspruche mit demjenigen von 1833, welches bei der Organisation der Gemeinden auf die natürlichen Interessen der Staatsbürger Rücksicht nahm, diejenigen, welche ein nahes Interesse an der Gemeindeverwaltung haben, von der Stimmberechtigung ausschließt. Es ist ein Uebelstand, darin bin ich mit Herrn Blösch einverstanden, daß im kleinen Kanton Bern — klein gegenüber andern Staaten, groß gegenüber andern Schweizerkantonen — zwei verschiedene Systeme im Steuerwesen bestehen; aber die Grundsteuer ist nun einmal dem Jura durch die Verfassung garantirt, und so lange nicht Beschwerden von Grundbesitzern aus dem dortigen Landestheile einlangen, glaube ich nicht, daß es in unserer Stellung sei, hierin Aenderungen vorzunehmen, dagegen soll der Große Rath deßwegen auch nicht das Stimmrecht anderer Jurassier verkümmern Aus diesen Gründen stimme ich gegen den Antrag des Herrn Blösch.

Blösch Nur eine kleine Berichtigung. Herr Matthys befindet sich im Irrthum, wenn er meint, die Staatsverfassung sei ein Hinderniß, im Jura ein anderes Verhältniß einzuführen. Die Staatsverfassung hat dem Jura die Grundsteuer als Staatssteuer garantirt, aber bezüglich der Gemeindesteuer hat man freie Hand. Ich erinnere nur an die Gemeinden, welche bisher Tellen erhoben haben, wie St. Immer, Sonvillier, Courtelary. Meine Ansicht ist, die betreffenden Staatsbürger sollen nur damit anfangen, für ihre 500,000 Fr. etwas zu zahlen; aber daß es gerecht sei, wenn ein solcher Mann gar nichts zahle und dennoch das Stimmrecht an der Gemeinde habe, von dieser Gerechtigkeit habe ich keinen Begriff.

Matthys. Ich anerkenne, daß der Große Rath in Betreff dieses Punktes nicht gebunden ist, daß er freie Hand hat, und wenn sich Wünsche aus dem Jura kund geben, so wird der Große Rath denselben Rechnung tragen Uebrigens ist eine Revision des Gemeindesteuerwesens angebahnt; die Mitglieder des Großen Rathes werden einen von der Direktion des Innern ausgearbeiteten und vom Regierungsrathe vorberathenen Gesetzesentwurf erhalten haben, wodurch das Tellgesetz von 1823 revidirt werden soll. Bei diesem Anlasse kann den fraglichen Wünschen Rechnung getragen werden, aber ich glaube nicht, daß es in der Stellung des Großen Rathes liege, Bürger, denen das Stimmrecht gebührt, davon auszuschließen. Hier erlaube ich mir, noch einen Punkt nachzuholen. Herr Blösch beantragt gegenüber andern Kantonen den Grundsatz des Gegenrechts. Der Verfassungsrath des Kantons Bern ist bezüglich des politischen Stimmrechts den andern Kantonen vorangegangen, und dieses Beispiel hat gewirkt, indem jener Standpunkt, den der Verfassungsrath einnahm, bereits überwunden ist durch die Bundesverfassung von 1848, die alle Schweizer gleich stellt.

Rösti. Es kommen Fälle vor, wo Gemeinden keine Tellen beziehen, dann wären Grundbesitzer, die keine Grundsteuer zahlen, vom Stimmrecht ausgeschlossen, und das, glaube ich, ist nicht der Sinn des Gesetzes. Diesem Uebelstande sollte man auf irgend eine Weise abhelfen, etwa durch Einschaltung der Worte „oder zu bezahlen pflichtig ist" nach dem Worte „bezahlt."

Koller. Ich beantrage eine Abänderung der Redaktion bei litt. b des § 1, ebenso bei litt. a und litt. c des § 2. Nach § 1 kommt das Stimmrecht an den Gemeinden allen Kantons- oder Schweizerbürgern zu, die nach litt. b „eine direkte Staats- (Grund-, Kapital- oder Einkommen-) Steuer oder eine Telle zu den allgemeinen Verwaltungskosten der Gemeinde" bezahlen. Wir finden den nämlichen Ausdruck „allgemeinen Verwaltungskosten" bei litt. a und litt. c des § 2 wieder. Was soll man nun unter den „allgemeinen Verwaltungskosten" verstehen? Denn man kann in dieser Beziehung verschiedener Meinung sein. Was mich betrifft, so verstehe ich die Sache folgendermaßen. Man stellt das Büdget der Gemeinde auf, bestimmt den Betrag der Einnahmen und denjenigen der Ausgaben dann, wenn es nöthig ist, zu der Gemeindesteuer Zuflucht zu nehmen, setzt man diese Taxe, diese Auflage fest. So fasse ich den Ausdruck „allgemeine Verwaltungskosten" der Gemeinde auf. In gewissen Gemeinden bestehen Reglemente, welche gestatten, den Gemeindegenossen für spezielle Zwecke Tellen aufzuerlegen, z. B. zur Tilgung alter Schulden, zur Deckung von Schulhausbaukosten, zur Vergütung der Militärtaxe über 60 Rappen. Das sind ebenso viele Spezialauflagen, Tellen, die für besondere Zweige der Gemeindeverwaltung bestimmt sind, Tellen, welche den Bürgern auferlegt werden. Ich kenne in der That Gemeinden, wo die Bürger durch die allgemeinen Reglemente mit Steuern belegt werden und gezwungen sind, 40—60 bis 80 Fr. Gemeindesteuern zu zahlen, und die dennoch nicht das Recht haben würden, an der Einwohnergemeinde mitzustimmen. Es liegt darin etwas Stoßendes. Man soll daher das Stimmrecht an der Gemeinde denen einräumen, die an die Verwaltungskosten beitragen. Es ist dieß der Grund der Billigkeit, der mich veranlaßt, der Versammlung den Antrag auf Streichung des Wortes „allgemeinen" an den erwähnten Stellen der §§ 1 und 2 zur Genehmigung zu empfehlen.

Schenk, Vizepräsident des Regierungsrathes. Ich würde das Wort nicht ergriffen haben, wenn hier nicht ein Antrag gestellt worden wäre, den ich fürchte und dessen Annahme ich im höchsten Grade bedauern müßte. Es ist der fragliche Antrag dahin gerichtet, eine der schönern Seiten des vorliegenden Gesetzes fallen zu lassen, indem nach demselben die Schweizerbürger, in deren Heimathkanton die Berner nicht ganz gleich gehalten sind, in unserm Kanton nicht stimmberechtigt wären. Ich möchte Sie wirklich vor diesem Antrage warnen und bin so frei, denselben kurz zu beleuchten. Ist etwa der Satz angefochten worden, daß es gerecht sei, denjenigen Schweizern, die im Genusse der Ehrenfähigkeit, ein Jahr in der Gemeinde angesessen sind und eine direkte Abgabe zahlen, das Stimmrecht einzuräumen? Das hat kein Mensch angefochten. Es ist auch von keiner Seite angefochten, daß es für das Gemeindewesen gut sei, wenn solche Leute an der Verwaltung der Gemeinde Theil nehmen. Es ist denn auch für die Entwicklung unsers Gemeinwesens wohlthätig, wenn sie das Stimmrecht haben. Aber gleichwohl sollen sie es nicht haben! Warum? Weil man in andern Kantonen noch nicht so vernünftig ist, den Miteidgenossen dieses Recht einzuräumen. Im Vorbeigehen gesagt, gehören wir gar nicht etwa zu den vorgeschrittenern Kantonen. Ich weise zum Beispiel nur auf Genf hin, wo ein von bernischen, daselbst wohnenden Eltern stammendes Kind bei seiner Geburt Genferbürger ist. Also gehen wir durchaus nicht so schnell, wie man glauben möchte. Allein sollen wir uns deßwegen, weil man in andern Kantonen noch nicht so weit, noch nicht so vernünftig ist, im Fortschritte binden lassen? Der Vorschlag der Reziprozität scheint mir ein sehr enger Antrag zu sein. Ich sage noch einmal: wir sollen etwas, das wir weder als unbillig noch ungerecht bezeichnen können, nicht aus dem Grunde verwerfen, weil es Andere nicht thun. Blicken Sie auf das Beispiel des weitern Vaterlandes. Gerade die schönsten Thaten der Schweiz im Gebiete ihrer nationalen Oekonomie sind die, bei denen man nicht auf die Handlungsweise anderer Staaten sah. Wir haben gesagt: wir wollen keine Päße; was kümmert uns ein Paß, und ob andere Staaten einen solchen verlangen oder nicht! Wir haben erklärt: macht Ihr es, wie Ihr gut findet, wir machen es, wie wir wollen. Die Schweiz wollte auch nichts von Zollschranken, Reziprozität hin, Reziprozität her, und sie befand sich gut dabei, sie wurde zum leuchtenden Exempel für andere Staaten. Herr Blösch nimmt aber die Verfassung zur Hand und sagt, nach Analogie der und der Bestimmung soll man eine ähnliche hier anwenden. Wenn man Analogie in's Feld führen will, so müssen die Verhältnisse einigermaßen gleich sein. Es ist allerdings im § 3 der Verfassung von Reziprozität die Rede. Zu welcher Zeit wurde aber die Verfassung von 1846 gemacht? Sie wurde vor der Bundesverfassung entworfen, zu einer Zeit, wo man von Kanton zu Kanton in solchen Dingen nicht anders vorgehen konnte, als auf dem Wege eines Konkordates. Alles beruhte auf gegenseitigen Leistungen. Jetzt haben wir die Bundesverfassung, jetzt arbeiten wir viel einheitlicher fort und verständigen uns in der Bundesversammlung. Die Verfassung von 1846 wurde also unter Voraussetzung eidgenössischer Verhältnissen gemacht, die ganz anderer Art waren, und ich bin überzeugt, wenn wir heute eine Verfassung zu machen hätten, wir würden keine solche Reziprozität mehr aufnehmen, sondern die Entwicklung der Stimmberechtigung möglichst erleichtern. Es hat sich seither schon gar manches entwickelt, an das man zur Zeit, als die Verfassung gemacht wurde, nicht gedacht hat.

v. Känel. Ich wünsche, daß folgender Zusatz zum § 1 aufgenommen werde: „Kantons- und Schweizerbürger, welche die unter litt. b bezeichneten Eigenschaften nicht besitzen, sind gleichwohl stimmberechtigt, wenn sie zwei Jahre lang in der Gemeinde mit Grundeigenthum angesessen sind." Es ist möglich, daß man sagt, es gebe keine solche Bürger; solche gibt es aber ziemlich viele und zwar in den Gemeinden, wo keine Tellen bezogen werden, wie z. B. im Seelande, wie die Gemeinde, in der ich wohne. Nehmen Sie an, ein Bürger kauft eine Liegenschaft um 20,000 Fr., im Grundsteuerregister wird dieselbe zu 15,000 Fr. geschätzt; der Betreffende hat ebensoviel Schulden und zahlt also dem Staate nichts; er zahlt aber auch der Gemeinde nichts, weil keine Tellen bezogen werden, also zahlt er gar nichts. Nun frage ich: darf man einem solchen Staatsbürger so viel zutrauen, daß er sein Stimmrecht an der Gemeinde ausübe? Durch dieses Gesetz erhalten eine Menge Angestellte, die nur vorübergehend in der betreffenden Gemeinde wohnen, das Stimmrecht. Ich frage aber: wer hat ein größeres Interesse an der Gemeindeverwaltung, ein Liegenschaftsbesitzer oder ein nur vorübergehend Angestellter? Ich glaube, der Erstere. Ich beabsichtige damit nicht, vermögenslosen Leuten im Allgemeinen das Stimmrecht einzuräumen, sondern beschränke den beantragten Zusatz auf Liegenschaftsbesitzer.

Bernard. Erlauben Sie mir, hier die von Herrn Blösch ausgesprochene Idee zu reproduziren, so weit es das letzte Alinea des § 1 betrifft. Nach diesem Entwurf hätte der Einwohner, der Burger des alten Kantonstheils, wie derjenige des Jura, das Stimmrecht in der Einwohnergemeinde, wenn er ein Vermögen besitzt, das im alten Kantonstheil der Besteurung unterworfen wäre, nicht aber im Jura. Das ist eine schreiende Ungerechtigkeit, denn wenn es sich um eine wichtige Abstimmung in einer Gemeinde handelt, so genügt es, daß man eine gewisse Anzahl Individuen an der Abstimmung Theil nehmen lasse, um den Ausschlag zu geben und der Gemeinde einen Entscheid aufzubürden, der gegen ihre Interessen verstoßen kann. Das Sprichwort sagt, wer befiehlt, der zahle, und wenn dem so ist, so muß man absolut das letzte Alinea des § 1 streichen.

Gfeller zu Wichtrach. Ich bin durchaus damit einverstanden und finde es natürlich und gerecht, daß in politischer Beziehung alle Schweizerbürger gleich gestellt sein sollen. Aber wie man in Gemeindesachen Leuten, die gar nichts an die öffentlichen Lasten beitragen, das Stimmrecht einräumen will, begreife ich nicht. Ich möchte mich an den Grundsatz halten: wer zahlt, der befiehlt, sonst führt es zu Unbilligkeiten, wenn z. B. Einer, der ein großes Vermögen besitzt, nichts zahlt, dagegen ein wenig unbemittelter Bauer wohl, der ohnedieß stark mitgenommen wird. Ich unterstütze daher die Ansicht des Herrn Blösch, indem ich glaube, das bisherige Mißverhältniß zwischen einzelnen Kantonen werde sich mit der Zeit schon ausgleichen.

Imer. Ohne den Vortrag des Herrn Bernard hätte ich das Wort nicht ergriffen, aber nach dem, was er gesagt hat, ist es am Orte zu sagen, wie es in andern Gemeinden des Jura geht. Der genannte Redner findet, daß die Schweizerbürger anderer Stände oder die Einwohner des alten Kantonstheils, die sich im Jura niederließen, oder selbst die Jurassier, die keine Abgaben bezahlen, das Stimmrecht an der Einwohnergemeinde nicht haben sollen; er möchte beibehalten, was bisher bestand. Nun ist das gerade der Gegenstand der Klagen, die zur Stunde erhoben werden. Es gibt nicht allein Millionäre, die nicht stimmen dürfen, es gibt auch Handelsleute, Industrielle, Professoren, die vom Stimmrecht ausgeschlossen sind, weil sie keine Gemeindesteuer bezahlen, denn in der Mehrzahl der Gemeinden wird eine solche nicht erhoben, so daß diejenigen, welche eine Steuer zahlen möchten, um in der Gemeinde stimmberechtigt zu sein, es nicht können. Nun ist es sicher, daß solchen Personen das Stimmrecht gebührt, und man soll ihnen die Befugniß einräumen, sich an Gemeindeversammlungen auszusprechen, weil sie ein Interesse daran haben, daß die Gemeinde gut verwaltet werde. Nein, dieser Zustand kann nicht fortbestehen, und was unsere Gemeinde betrifft, verlangen wir sogar daß diejenigen, welche im alten Kantonstheil stimmberechtigt wären, ebenfalls ihre Stimme abgeben können. Das Gesetz von 1852 hat eine Anomalie für den Jura geschaffen, indem die Bürger, welche im alten Kantonstheil das Stimm-

recht hätten, in unsern Gemeindeversammlungen nicht stimmen dürfen. Der Zweck des vorliegenden Dekretes ist, dieser Anomalie abzuhelfen, sie zu beseitigen, wie man es allenthalben bei uns verlangt. Ich unterstütze die Anträge des Herrn Koller in Betreff der Worte „allgemeinen Verwaltungskosten", weil in mehrern Gemeinden, die ich kenne, verschiedene Auflagen bestehen, ohne daß daselbst allgemeine Steuern erhoben würden. Man sagt uns wohl, daß der, welcher zahlt, befiehlt. Gut, im Jura zahlt man dem Staate, und nicht den Gemeinden; dieser Grundsatz ist also bei uns nicht anwendbar. Wenn man eine Staatssteuer zahlt, warum soll man nicht das Recht haben, an der Gemeinde zu stimmen? Uebrigens zahlt sich nicht alles durch Geld. Die Bürger, welche Militäreinquartirung erhalten, die Frohnarbeiten leisten, ich frage: tragen sie dadurch nicht auch Gemeindelasten? Warum dann ihnen nicht das Stimmrecht an der Gemeinde einräumen? So viel an mir, unterstütze ich aus allen Kräften den vorliegenden Entwurf.

Rösti. Ich schließe mich bezüglich der Redaktion dem Antrage des Herrn v. Känel an und füge bei, daß, wenn man diesen Antrag nicht annimmt, man einen Rückschritt macht gegenüber der bisherigen Gesetzgebung, nach welcher jeder das Stimmrecht hat, der tellpflichtig ist. Ich möchte daher den Entwurf in diesem Sinne modifiziren.

Herr Berichterstatter. Es liegen eine Reihe von Anträgen vor. Vorerst wurden die zwei Hauptbestimmungen des Entwurfs angefochten, wie bei der ersten Berathung. Bezüglich der Gleichstellung der kantonsfremden Schweizer mit den eigenen Kantonsangehörigen wurde nämlich die Bedingung des Gegenrechts aufgestellt. Ich war schon bei der frühern Berathung im Falle, diesen Antrag zu bekämpfen; so auch heute. Ich anerkenne zwar vollständig, daß der Große Rath in dieser Beziehung vollständig freie Hand hat; aber ich frage: haben wir ein bedeutendes Interesse, diese Bedingung aufzunehmen oder nicht? Nach meiner Ansicht stehen hier zwei Interessen auf dem Spiel: das Interesse unserer Kantonsbürger, die in andern Kantonen niedergelassen sind, und das Interesse der in unserm Kantone niedergelassenen Schweizerbürger aus andern Kantonen. Nun gebe ich zu, wir haben ein Interesse, daß unsere Kantonsangehörigen, die in andern Kantonen niedergelassen sind, den Angehörigen der betreffenden Kantone gleichgestellt werden. Aber ich halte doch dieses Interesse nicht für so wichtig, um aus dem Grunde, weil unsern Kantonsbürgern anderwärts das Stimmrecht nicht eingeräumt wird, dasselbe den in unserm Kantone niedergelassenen Schweizerbürgern zu verweigern. Schon im Jahre 1852 bei Berathung des Gemeindegesetzes wurde die Frage des Gegenrechts angeregt, aber man ging davon ab, weil man annahm, daß die Ausführung dieses Grundsatzes auf wesentliche Schwierigkeiten stoßen würde. Ich glaube, diese Schwierigkeiten seien noch jetzt vorhanden, und kann daher den erwähnten Antrag nicht zugeben Der zweite Antrag des Herrn Blösch geht dahin, die im Entwurfe vorgeschlagene Ausdehnung des Stimmrechts im Jura nicht aufzunehmen. Man hob namentlich hervor, daß dadurch dem Grundsatze: wer zahlt, der befiehlt, Eintrag geschehe. Nun gebe ich allerdings zu, daß durch den Vorschlag der Regierung einer bedeutenden Zahl von Bürgern im Jura, die keine Abgaben zahlen, das Stimmrecht eingeräumt wird, aber bedenken Sie, daß im alten Kantone schon lange der Grundsatz herrscht, daß jeder Kantonsbürger stimmberechtigt sei, der eine direkte Steuer an den Staat zahle. Wir haben noch viele Gemeinden, die keine Tellen beziehen, dennoch sind die Betreffenden stimmberechtigt. Wenn man nun im alten Kantone dem fraglichen Grundsatze in diesem Sinne Eintrag gethan hat, ohne nachtheilige Konsequenzen zu befürchten, so glaube ich, man dürfe es auch im neuen Kantonstheile wagen. Herr Mühlethaler möchte die Miethsleute den Pächtern gleichstellen. Ich könnte das nicht zugeben. Wenn man den Pächtern das Stimmrecht einräumte, so geschah es aus dem Grunde, weil sie, abgesehen davon, daß die Grundsteuer vom verpachteten Grundstücke bezahlt wird, verschiedene Lasten zu tragen haben, wie Gemeindewerke u. dgl., Lasten, welche bloße Miethsleute nicht tragen. Herr Rösti stellte in Uebereinstimmung mit Herrn v. Känel den Antrag, daß auch Grundeigenthümern, die zwar keine Grundsteuer zahlen, das Stimmrecht eingeräumt werde, wenn sie zwei Jahre in der betreffenden Gemeinde angesessen sind. Ich habe den nämlichen Antrag schon bei der ersten Berathung bekämpft, und kann auch heute nicht zu der Ueberzeugung gelangen, daß er zweckmäßig sei. Es wäre eine neue Beeinträchtigung des Grundsatzes, daß das Stimmrecht nur demjenigen eingeräumt werden soll, der an den öffentlichen Lasten mittragen hilft. Wer das nicht leistet, soll auch nicht an der Gemeindeverwaltung Theil haben. Die Herren Koller und Imer wünschen die Streichung des Wortes „allgemeinen" vor „Verwaltungskosten" aus dem Grunde, weil in vielen Gemeinden Steuern zu ganz speziellen Zwecken bezogen werden, nicht aber zu Deckung der allgemeinen Verwaltungskosten. Das ist richtig, und ich gebe zu, daß es in einzelnen Fällen zu Unbilligkeiten führen kann. Aber wenn man den Antrag annehmen würde, so würden doch sehr viele stimmberechtigt, die nur für ganz geringe Gemeindeausgaben, wie z. B. an die Nachtwächterbesoldung, einen Beitrag leisten. Dieser Punkt wird übrigens bei der Behandlung des neuen Gemeindesteuergesetzes Berücksichtigung finden, und ich hoffe, es werde bald zur Erledigung kommen. Ich ersuche Sie daher, auch diesen Antrag fallen zu lassen. Damit glaube ich alle Einwendungen, welche gemacht wurden, berührt zu haben, und empfehle Ihnen den vorliegenden Entwurf zur Genehmigung.

Abstimmung.

Für den § 1 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
Für den ersten Antrag des Herrn Blösch (den Grundsatz des Gegenrechts aufzunehmen)	33 Stimmen.
Dagegen	66 "
Für den zweiten Antrag des Herrn Blösch (betreffend die Stimmberechtigung im Jura)	Minderheit.
Für den Antrag des Herrn Koller	"
" " " " " v. Känel	"
" " § 2 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
" " Antrag des Herrn Mühlethaler	Minderheit.
" " unangefochtenen § 3	Handmehr.
" " § 4 mit Festsetzung des Termins der Inkrafttretung auf den 1. Okt. 1861	"

Projekt-Gesetz,

betreffend

Abänderung des § 4 des Gesetzes über gemeinnützige Gesellschaften.

(Zweite Berathung. Siehe Tagblatt der Großrathsverhandlungen, Jahrgang 1860. Seite 201 f.)

Kurz, Direktor des Innern, als Berichterstatter, stellt Namens des Regierungsrathes den Antrag, der Große Rath möchte auch in zweiter Berathung auf den vorliegenden Entwurf, dessen Hauptzweck ist, gemeinnützigen Anstalten die Anlegung von Geldern zu erleichtern, eintreten und denselben in globo genehmigen.

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

Projekt-Gesetz

betreffend

die Beiträge der Burgergüter an die Notharmenpflege.

Der Große Rath des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

Art. 1.

Die Berechnung des Beitrages der Burgergüter an die Notharmenpflege geschieht in der Weise, daß der Zins des laut Grundsteuerregister und Gemeindsrechnung vorhandenen Burgergutes, zu 4 Prozent gerechnet, durch die Zahl sämmtlicher, nach der jeweiligen letzten Volkszählung in der Gemeinde wohnenden Gemeindsburger getheilt wird. Das Ergebniß ist das von der Verwaltungsbehörde des Burgergutes für jeden burgerlichen Notharmen an die ihn verpflegende Armenbehörde auszurichtende Betreffniß.

Art. 2.

Dieser Artikel tritt an die Stelle des hiermit aufgehobenen § 17 des Armengesetzes. Es werden durch diesen Artikel ferner aufgehoben die §§ 10 und 12 der Verordnung des Regierungsraths, betreffend die finanziellen Hülfsmittel der Notharmenpflege vom 3. Herbstmonat 1860. Das Dekret tritt sofort provisorisch in Kraft.

Bern, den . . .

(Folgen die Unterschriften.)

(Erste Berathung.)

Schenk, Vizepräsident des Regierungsrathes, als Berichterstatter. Der Regierungsrath legt Ihnen einen Antrag auf Abänderung des Armengesetzes vor. Wenn man diese Behörde schon von verschiedener Seite her veranlassen wollte, von sich aus die Sache zu reguliren, und diese selbst in keinerlei Weise eine Hauptader des Armengesetzes beschlägt, sondern nur einen untergeordneten Punkt, und wenn schon grundsätzlich jede Abänderung eines Gesetzes möglichst zu vermeiden ist; so stellte doch die Direktion des Armenwesens beim Regierungsrathe einen Antrag, und dieser ging darauf ein, Ihnen ein förmliches Projekt vorzulegen. Ich bin der Ansicht, es soll in keinem Gesetze ein Artikel sein, der nicht so angewandt wird, wie er vom Großen Rathe gemeint war. Ich werde Ihnen nachweisen, daß die Vollziehung, wie sie von der Direktion angestrebt wurde, die richtige ist. Immerhin ist es besser, wenn der Große Rath selber entscheidet, als daß der Regierungsrath veranlaßt werde zu künsteln. Endlich hat sich das Armengesetz nicht zu schämen, wenn vier Jahre nach dessen Erlassung eine Abänderung an demselben vorgenommen wird. Die Armengesetze von 1847 und 1807 erlitten schneller eine Abänderung. Zur Sache selber übergehend, bemerke ich, daß ich aus den Verhandlungen, die in meiner Abwesenheit über den Anzug, welcher die Vorlage dieses Projektes veranlaßte, hier stattfanden, entnahm, daß einer der Hauptredner sagte, ich hätte ihm erklärt, ich verstehe von der Sache nichts, weil ich einer Gemeinde angehöre, die keine Burgernutzungen habe. Nun ist richtig, daß die Gemeinde Signau, der ich angehöre, keine Burgernutzungen hat; aber es war denn doch nicht so gemeint, als verstände ich von dieser Sache gar nichts. Ich kann übrigens beifügen, daß der betreffende Artikel des Armengesetzes fürchterlich viel Gescher und wenig Wolle gab. Das Armengesetz schreibt vor, daß das burgerliche Vermögen zu einem Beitrag an die Notharmenpflege verpflichtet sei. Gegen diesen Grundsatz hatte Niemand etwas einzuwenden. Nun kommt die weitere Bestimmung: der an die Armenbehörde auszurichtende Beitrag betrage, wenn die notharme Person minderjährig ist, einen Drittheil, wenn sie mehrjährig ist, die Hälfte des durchschnittlichen Ertrages der betreffenden Burgernutzung. Als dieser Artikel im Großen Rathe zur Behandlung kam, dachte ich, er werde eine lange Diskussion hervorrufen, aber ich täuschte mich vollständig; kein Artikel wurde weniger angefochten als dieser. Nur Herr Gygar machte eine Bemerkung darüber. Nun kam die Ausführung. Die vollziehende Behörde gieng von folgendem Standpunkte aus: der Große Rath habe den durchschnittlichen Werth einer jährlichen Burgernutzung als Grundlage angenommen, das habe keinen andern Sinn, als daß man untersuche, wie viel Haushaltungen Nutzungen beziehen, und welchen Werth die von ihnen bezogenen Nutzungen durchschnittlich haben. Auf das Resultat dieser Berechnung war dann der § 17 des Gesetzes anzuwenden. So wurde es vom Großen Rathe, trotz dem Antrage des Herrn Gygar verstanden, und so faßte es auch die Vollziehung auf. Im Sinne des Gesetzes wurde dann ein Tableau aufgestellt. In einer Reihe von Amtsbezirken, z. B. im Oberlande und in andern Gegenden wurde ganz in diesem Sinne gerechnet, dagegen schlug man in den Aemtern Aarwangen und Wangen einen ganz andern Modus ein und bestand auf demselben, indem man eine Art künstliche, ideale Rechnung aufstellte, den Ertrag der jährlichen Burgernutzungen durch die Zahl der Köpfe theilte und das Ergebniß als Durchschnittsertrag der jährlichen Nutzungen annahm. Ich bemühte mich, die Herren zu andern Ansichten zu bringen, ich schickte den Herrn Berichterstatter im Armenwesen persönlich hin, aber es war keine Möglichkeit, sie eines Andern zu belehren. Also handelt es sich eigentlich um eine Interpretation des Armengesetzes. Ich hielt aber das Gesetz für so klar, daß ich der Ansicht bin, dasselbe erleide eine Abänderung. Daher ist die Regierung mit dem Antrage der Direktion auf Vorlage eines besondern Projektes einverstanden. Die Direktion ließ ein Tableau entwerfen, auf welchem einzutragen war, wie viel die Nutzungen jeder Gemeinde ertragen. Als die Rubriken von den Gemeinden hätten ausgefüllt werden sollen, gab es Rumor. Man sagte, die Berechnung sei nicht richtig. Die Folge war, daß eine Motion im Großen Rathe gestellt und eine andere Berechnungsweise verlangt wurde. Nun ist es für den Staat ganz gleichgültig, es berührt die Finanzen des Staates und seinen Beitrag an die Notharmenpflege gar nicht, also in dieser Beziehung ist er in keinerlei Weise engagirt. Der einzige Unterschied, welcher eintreten kann, besteht darin, daß die Summe dessen, was die Burgergüter an die Notharmenpflege beitragen, höher oder tiefer sein wird. Ist sie höher, so wird dadurch das Durchschnittskostgeld etwas erhöht; geht es tiefer, so wird dasselbe etwas vermindert. Die Herabsetzung, um welche es sich dabei handelt, beträgt höchstens 50 Rappen. Es fragt sich also nur: ist die Berechnung eine gerechte? Der Witz und der Humor liegt darin, daß die Burgergüter, wenn man diesen Vorschlag annimmt, weniger bezahlen als nach anderer Berechnungsweise. Man kann also fragen: ist es recht und billig, für sie eine solche Erleichterung eintreten zu lassen? Ich für mich hätte keinen Grund gefunden. Ich glaube, wenn irgendwo in der Schweiz und in der Welt, so haben die Burgergemeinden des Kantons Bern sich nicht zu beklagen. Ich hatte in der letzten Zeit Gelegenheit, mich in der Waadt genauer über die dortigen

Einrichtungen zu erkundigen, im Kanton Waadt, der früher die gleiche Geschichte mit Bern hatte, dann aber getrennt wurde. Dort muß das Vermögen der Burgergemeinden für sämmtliche öffentliche Ausgaben einstehen, und kann von einer Nutzung nur dann die Rede sein, wenn sämmtliche öffentliche Ausgaben bestritten sind; so lange noch eine Nutzung bezogen wird, darf keine Telle erhoben werden. Im Kanton Bern behandelte man diese Burgergemeinden ungeheuer zimpferlich, indem man ihnen die große Servitut der Armenunterstützung abnahm und ihnen ein Minimum auferlegte, das im Jahre 1858 Fr. 13,000, im Jahre 1859 Fr. 14,557 betrug. Was mich jedoch bewogen hat, diesen Vorschlag zu machen, ist, um die vorhandene Unzufriedenheit, dieses viele Gescher zu beseitigen, denn kein einziger Paragraph des Armengesetzes, auch der wichtigste nicht, gab der Verwaltung so viel zu thun, wie der in Frage stehende. Ich kann zugeben, daß infolge dieser Abänderung in einzelnen Gemeinden ein billigeres Verhältniß eintritt, aber im Ganzen ist der Standpunkt des Gesetzes der richtige. Ich hielt mich bei der Redaktion des Entwurfes im Wesentlichen an eine Vorstellung der Burgergemeinden der Amtsbezirke Wangen und Aarwangen an den Regierungsrath, deren Schlüsse also lauten:

„1) Es möchte die Anwendung der durch die Direktion des Armenwesens am 20. September abhin erlassenen „Berechnung der Burgergutsbeiträge an die Notharmenpflege", weil formell und materiell unrichtig, einstweilen sistirt werden".

„2) Es möchte der „durchschnittliche Werth einer jährlichen Burgernutzung" statt nach der Zahl der nutznießenden Haushaltungen (Familien) nach der Zahl sämmtlicher in der Gemeinde wohnenden Burger berechnet und die Ausmittlung und Feststellung selbst vom Regierungsstatthalter, wie im Amt Aarwangen bereits geschehen, gemacht werden."

Durch den vorliegenden Entwurf wird nun dem Wunsche dieser Vorstellung Rechnung getragen. Die Berechnung wird also in Wirklichkeit folgendermaßen gemacht: es hat eine Gemeinde laut Gemeinderechnung und nach dem Steuerregister (letzteres könnte ich nicht allein zu Grunde legen, weil dann Obligationen nicht inbegriffen wären) ein Burgergut von Fr. 50,000, dessen durchschnittlicher Ertrag zu 4 Prozent berechnet = Fr. 2000 ausmacht; nehmen wir an, die Zahl der in der Gemeinde wohnenden Burger sei = 100, so beträgt der durchschnittliche Werth der Nutzung Fr. 20. Das ist dann das Betreffniß. Um zu ermitteln, wie das Verhältniß sich nach dieser Berechnungsweise in den Gemeinden gestalte, ließ ich einzelne Amtsbezirke berechnen. Als Beispiel will ich den Amtsbezirk Aarwangen anführen. Wenn der vorliegende Entwurf angenommen wird, so ist der durchschnittliche Ertrag der Nutzungen per Kopf folgender:

	Bisheriger Betrag: für Mehrjährige;	für Minderjährige.	Künftiger Betrag
Aarwangen	Fr. 24. 50	Fr. 16. 33	Fr. 14. —
Bannwyl	„ 22. 50	„ 15. —	„ 12. 37
Bleienbach	„ 30. 50	„ 20. 33	„ 11. 95
Langenthal	„ 42. 69	„ 27. 79	„ 29. 96
Schoren	„ 38. 42	„ 25. 61	„ 17. 40
Lotzwyl	„ 41. 50	„ 27. 66	„ 15. 60
Rütschelen	„ 27. 99	„ 18. 66	„ 9. 20
Madiswyl	„ 25. —	„ 16. 66	„ 7. 20
Melchnau	„ 30. 85	„ 20. 56	„ 18. 84
Gondiswyl	„ 1. 90	„ 1. 26	„ —. 80
Roggwyl	„ 25. —	„ 16. 66	„ 10. —
Rohrbach	„ 7. 50	„ 5. —	„ 2. 88
Kleindietwyl	„ 7. 50	„ 5. —	„ 4. 48
Thunstetten	„ 17. 50	„ 11. 66	„ 5. 92
Wynau	„ 16 17	„ 10. 78	„ 19. 20

Ein ähnliches Verhältniß ergibt sich durch alle Amtsbezirke. Nun habe ich zu drei Punkten noch etwas beizufügen, zunächst über den Zins des Burgergutes. Man muß natürlich eine feste Rechnung haben, und man kann nicht den Ertrag nehmen, wie er sich in einzelnen Gemeinden gestaltet. Eine Gemeinde würde z. B. sagen, der Ertrag ihres Burgergutes sei nur 3 Prozent, während eine andere einen höhern Ertrag angäbe. Das Armengesetz nimmt einen Ertrag von 4 Prozent als Grundlage an, hier ist es auch der Fall. Zweitens bietet sich die Frage: soll man sämmtliche Burger der Gemeinde, oder nur die in derselben wohnenden in den Gesammtertrag theilen? Ich weiß Gemeinden, die gar keine Burgerrodel haben, die gar nicht sagen könnten, wie viel Burger sie eigentlich haben. Es wäre denn auch nicht gerecht, auswärts wohnende Burger ebenfalls zu berechnen. Der dritte Punkt besteht darin, daß nicht mehr unterschieden wird zwischen Mehrjährigen und Minderjährigen. Auch das gab Anlaß zu Uebelständen und Klagen. Ich glaube, die Herren werden billig genug sein, das zuzugeben. Mit diesen Bemerkungen erlaube ich mir, Ihnen die Genehmigung des Entwurfs zu empfehlen, und damit den Antrag zu verbinden, Sie möchten das Gesetz provisorisch in Kraft erklären, weil schon dieses Jahr danach gerechnet werden muß.

Gygar. Trotzdem, daß durch den vorliegenden Gesetzesvorschlag den von den Burgergemeinden ausgesprochenen Wünschen ziemlich entsprochen ist, bin ich doch im Falle, eine kleine Abänderung zu beantragen. Vorher muß ich mir einige Bemerkungen erlauben. Es ist unangenehm, das Wort zu ergreifen, denn sobald man aufsteht, kommt ein gewisser Blick gegen den Betreffenden, als handelte es sich um eine Demonstration gegen das Armengesetz. Ganz gleich machte man es mir bei der Berathung des Armengesetzes. Ich stellte damals den Antrag, den an die Armenbehörde auszurichtenden Beitrag für Minderjährige auf die Hälfte, für Mehrjährige auf zwei Drittheile des reinen Ertrages der Burgernutzungen im Verhältniß der burgerlichen Personen und des Burgerguts festzusetzen. Der Herr Berichterstatter erklärte, er verstehe den Antrag nicht. Ich verlange keine Erleichterung, ich will, daß jeder arme Burger, möge er der öffentlichen Wohlthätigkeit zur Last fallen oder nicht, so viel Burgernutzungen beziehe als ein reicher. Ich sagte das schon vor 10—20 Jahren, jetzt habe ich es so weit gebracht, daß meine Burgergemeinde darauf eingegangen ist. Es ist also sicher ein Vorurtheil von Seite des Herrn Berichterstatters, wenn er glaubt, ich sei dagegen, daß die Burgergüter einen Beitrag an die Armenpflege geben. Nein, ich gebe mein Ehrenwort, ich bin dafür, aber sie sollen auch nicht mehr geben, als recht ist. Ich kenne einen Fall, wo ein Armer dreimal so viel Nutzungen bezog, als der durchschnittliche Ertrag derselben betrug, und das will ich nicht. Wenn man sagt, diese Burgernutzungen hätten so viel zu thun gegeben, so erwiedere ich, es kömmt darauf an, wie man die Sache angreift; man kann sich selber Arbeit machen. Hätte man die Burgergüter billig behandelt! Man führt uns das Beispiel des Waadtlandes an. Warum schlägt man nicht gleiche Einrichtungen durch einen Entwurf vor? Nun komme ich zum Entwurf. Ich bin mit der Fassung des § 1 einverstanden, bin aber der Ansicht, daß man wenigstens die Verwaltungskosten abziehen sollte. In Betreff der Berechnung des durchschnittlichen Ertrages der Nutzungen wünsche ich eine kleine Abänderung, und glaube, der Herr Berichterstatter sollte sich damit einverstanden erklären können. Ich möchte nämlich, daß die auswärts wohnenden Burger, welche Nutzungen beziehen, mitberechnet werden sollen. Es wäre höchst gerecht, daß alle Burger, die Antheilhaber sind an einem Burgergut, die mitnutzen können, selbst wenn sie nicht in der Gemeinde wohnen, mitgezählt werden. Im Uebrigen habe ich keine Bemerkungen zu machen.

Blösch. Ich will in das Einzelne, in alles, was über Burgernutzungen zu sagen wäre, nicht eintreten. Die Ansicht des Herrn Gygar, namentlich in Bezug auf den letzten von ihm berührten Punkt, möchte ich unterstützen. Es gibt Ge-

meinden, die auch auswärts wohnenden Burgern Nutzungen zukommen lassen; es ist sogar wünschbar, daß es geschehe, und deßhalb halte ich es nicht für begründet und nicht für klug, daß solche Burger nicht in Berechnung gezogen werden. Aber wie gesagt, in das Alles trete ich gar nicht ein. Ich wünsche nur einen Aufschluß zu erhalten. Es scheint mir im § 1 des Entwurfs eine Undeutlichkeit, oder wenn das nicht der Fall ist, eine Unrichtigkeit zu liegen, die nicht im Zwecke des Dekretes liegt. So wie ich es verstehe, hat man nur den Theil des burgerlichen Vermögens im Auge, der direkt Gegenstand der Nutzung ist. Der Wortlaut des § 1 ist aber so beschaffen, daß man glauben könnte, es sei alles und jedes Vermögen, welches der Burgergemeinde gehört, darin begriffen, indem vom Zins des laut Grundsteuerregister und Gemeinderechnung „vorhandenen Burgerguts" die Rede ist. Ich glaube, es soll heißen, „des vorhandenen burgerlichen Nutzungsgutes" Ich will, um die Sache klarer zu machen, ein Beispiel anführen. Die Stadt Bern, die uns zunächst liegt, hat eine eigene Administration unter dem Namen Feldgut. Wenn man es so versteht, daß dieses in Berechnung gezogen werden soll, so bin ich damit einverstanden. Die hiesige Gemeinde besitzt aber auch andere Vermögensgegenstände, so namentlich eine Bibliothek, ein Naturalienkabinet, zoologische und mineralogische Sammlungen u. s. w. Sollen diese auch mitberechnet werden? Hat man das gesammte burgerliche Vermögen oder nur das Nutzungsgut im Auge? Im ersten Falle hielte ich den Entwurf entschieden für verwerflich. Wenn man aber nur das burgerliche Nutzungsgut im Auge hat, so wünsche ich, daß man es deutlich ausspreche, sonst würde man mit einem andern Gesetz in Widerspruch kommen. Es gibt Theile des Burgergutes, die einen bestimmten Zweck haben, und die Regierung hat die Pflicht, darüber zu wachen, daß sie diesem Zwecke gemäß verwendet werden. Nach dem Wortlaute des Entwurfs könnten sie zu andern Zwecken verwendet werden. Ich wünsche daher, daß statt „des vorhandenen Burgergutes" gesetzt werde: „des vorhandenen burgerlichen Nutzungsgutes", damit die Zweideutigkeit gehoben werde.

Roth von Bipp. Ich anerkenne vollkommen, daß die Anträge auf Abänderung der bisherigen Berechnungsweise begründet sind und bin dankbar dafür. Ich möchte aber noch einen Punkt hervorheben. Es lag eine Ungerechtigkeit in der Art der Berechnung und zwar eine bedeutende Ungerechtigkeit. Ein armer Burger z. B., der durch eigene Thätigkeit sich durchzubringen wußte, um nicht auf den Notharmenetat zu kommen, erhielt nicht so viel an Nutzung als ein anderer, dessen Familie auf diesem Etat stand. Durch die vorgeschlagene Abänderung wird dieser Uebelstand beseitigt. Dagegen kann ich den Vorschlag des Herrn Gygar unterstützen, daß man die Schulden und allfällige Lasten, welche auf dem Burgergute haften, abziehe, denn sie sind an manchen Orten bedeutend groß.

Friedli zu Friesenberg. Ich ergreife das Wort nicht für und nicht gegen den Entwurf. Ich war der Ansicht, es sei zu früh, das Gesetz anzugreifen, und glaubte, der Irrthum liege nur in der Vollziehung, nicht im Armengesetze selbst. Es that mir wehe, schon eine Abänderung desselben vorzunehmen. Jetzt kommt man mit einem Gesetzesvorschlag, der meines Erachtens insoweit gut ist; aber es hängt wieder von der Vollziehung ab. Es heißt im Entwurfe, die Zahl der „nach der jeweiligen letzten Volkszählung" in der Gemeinde wohnenden Burger soll die Grundlage bilden. Aber es gibt Gemeinden, wo die Burger nicht getrennt gezählt sind, z. B. wenn sie ein sogenanntes Dorfgut besitzen. In der Gemeinde Ursenbach und anderwärts bestehen solche Verhältnisse, d. h. Abtheilungen der Gemeinde. Ich glaube, dieser Entwurf werde wenig Neues und wenig Besseres bringen, als das Gesetz. Bei gehörigem Fleiß und Einsicht der Gemeinden und der Bezirksbeamten hätte man nach meiner Ansicht die bestehenden Verhältnisse ermitteln können. Ist es nicht gemacht worden, so ist es in Gottes Namen, wie in manchen andern Dingen. Ist der Ertrag ausgemittelt, so entstände dann die Frage, wie er zu vertheilen sei, ob per Kopf oder per Haushaltung. Es ist gar verschieden. Es gibt sogar Gemeinden, die, als sie merkten, daß die neue Einrichtung komme, geschwind ein Reglement aufstellten, etwas anschafften, um das Burgergut zu belasten und nicht beigezogen zu werden. Man richtete es auf irgend eine Art ein, daß man Schulden habe, und doch nutzten Einzelne, und das ist wieder nicht recht. Ich faßte das Armengesetz so auf: vor Allem sollen die Armengüter beigezogen werden, dann die Burgergüter, in dritter Linie die Verwandten, endlich der Staatsbeitrag. Es war sehr schwer, alles zu berechnen, und ich wünsche Auskunft darüber zu erhalten, was man unter den Burgern, die in der Gemeinde wohnen, verstehe. Wo ganze burgerliche Korporationen bestehen, begreife ich es, aber wo getrennte Güter vorhanden sind, möchte ich fragen, wie solche berechnet werden. Besondere Burgerrodel bestehen für solche Abtheilungen nicht, sondern nur für die gesammte Kirchgemeinde oder den Armenverband. Das scheint mir nicht ganz klar zu sein.

Mühlethaler beantragt eine Redaktionsänderung in dem Sinne, daß der am Schlusse des Entwurfs vorkommende Ausdruck „Dekret" mit der Ueberschrift desselben in Einklang gebracht werde.

Berger. Ich sehe die Sache so an, daß man unmöglich alle Fälle gleichmäßig reguliren kann. Mit der Auffassung des Herrn Blösch, daß nur solche Burgergüter in Berechnung gezogen werden sollen, von denen eine Nutzung bezogen wird, wie z. B. Nutzungen in Holz und Feld, bin ich einverstanden. Bei uns bestehen sehr verschiedene Verhältnisse und ich wäre sehr in Verlegenheit, die Sache durch zwei Paragraphen zu reguliren, wenn man mir schon acht Tage Zeit dazu gäbe. In den obern Gegenden sind die Nutzungen an den Besitz eines Hauses gebunden. Wer nicht Burger ist, hat ein sogenanntes Satzgeld zu bezahlen, das 30—40 Kronen betragen kann. In den untern Gemeinden besteht ein allgemeines Burgergut nicht, es ist unter die Bäuerten vertheilt, aber wer nutzen will, muß in der Bäuert wohnen. Die Bäuerten besitzen auch Wald, in welchem jeder Einwohner gleich berechtigt ist, wie der Burger. Was hingegen die Güter anderer Art betrifft, so beziehen nur die Burger Nutzungen davon. Wie soll nun das Verhältniß da regulirt werden, wo auch die Einwohner Mitgenuß an den Nutzungen haben? Ich habe die Ueberzeugung, daß das mit zwei Paragraphen nicht geschehen kann. Es muß sich in der praktischen Anwendung gestalten. Wenn man in den Fall kommt, einen Burger, der in einer andern Gemeinde wohnt, auf den Notharmenetat zu setzen, so wird man Mißtrauen gegenüber der Heimathgemeinde haben. Mißtrauen kann man überall haben; an einem Orte ist es gerechtfertigt, am andern nicht. Ich möchte daher im Gesetze nur den Grundsatz im Sinne der Auffassung des Herrn Blösch aussprechen und das Weitere der Ausführung, den Reglementen überlassen. Man ist noch in vielen andern Dingen nicht im Klaren. Es ist die praktische Anwendung, auf die sich die Reglemente anwenden müssen. Ich stimme daher zum Entwurfe unter Vorbehalt der Redaktion in dem von Herrn Blösch angegebenen Sinne.

Imer. Obschon es auf der Hand liegt, daß dieser Gesetzesentwurf auf den Jura keine Anwendung findet, so sollte man es doch auf eine deutlichere Weise aussprechen, und am Schlusse des letzten Artikels sagen, daß das Gesetz auf diesen Landestheil nicht anwendbar sei.

Matthys wünscht, daß der Herr Berichterstatter vor dem Schlusse der Diskussion über die von Herrn Blösch gestellte Anfrage Auskunft gebe.

Herr Berichterstatter. Ich habe über zwei Punkte Aufschluß zu geben. Herr Blösch wollte näher definiren, welche Bestandtheile des Burgergutes beitragspflichtig seien. Nun handelt aber ein anderer Paragraph des Armengesetzes davon, nämlich der § 16. Hier handelt es sich nur um die Beitragsbestimmung, während der § 16 sagt: „Für Personen, welche als Notharme ohne Burgernutzung in irgend einer Gemeinde verpflegt werden müssen, ist das bewegliche und unbewegliche Vermögen der burgerlichen Korporation, welcher sie angehören, beitragspflichtig." Also da ist genauer gesagt was beitragspflichtig ist. Nun ist nicht dieser Paragraph in Frage, und ich denke, man werde kaum bei diesem Anlaß in andere Paragraphen des Gesetzes überhaupt hineinregieren, sondern man werde sich einzig an das halten wollen, was die Motion angeregt hat. Auch ist darüber kein Streit im Lande und keiner in dieser Hinsicht entstanden. Herr Blösch sagt, die Stadt Bern besitze eine Bibliothek und verschiedene Sammlungen, mineralogische, zoologische ꝛc., diese werde man doch nicht mitberechnen wollen. Aber Bern hat burgerliche Armenpflege, es zahlt gar nichts, wie Thun und andere Gemeinden, welche burgerliche Armenpflege haben. In einem andern Falle befinden sich die Landgemeinden, diese besitzen weder zoologische noch mineralogische Sammlungen, sondern Sammlungen ganz anderer Art; daher ist denn auch gar kein Streit darüber entstanden. Deßhalb möchte ich in dieser Beziehung nicht etwas abändern, was der Natur der Sache nach keine Schwierigkeit haben wird. Wenn der Antrag des Herrn Blösch angenommen wird, so müßte dann beigefügt werden: „das bewegliche und unbewegliche Vermögen ꝛc.", wie es im § 16 ausgedrückt ist. Eine zweite Anfrage stellte Herr Friedli, indem er bemerkte, man wisse nicht, wie viele Burger in jeder Gemeinde seien. Das weiß man ganz genau; es wird sogar durch eidgenössische Behörden ausgemittelt, wie viele Burger in der Gemeinde wohnen. Um darüber im Klaren zu sein, braucht man nur die Tabellen der eidgenössischen Volkszählung zur Hand zu nehmen. Ich weiß nicht, warum Herr Friedli den Kopf schüttelt, aber die Burger werden gezählt, allerdings nicht mit Rücksicht auf die Nutzungen. Das Uebrige behalte ich dem Schlußrapporte vor.

Blösch. Nach der Antwort des Herrn Berichterstatters könnte ich mich ganz befriedigt erklären, wenn ich nur die Stadt Bern im Auge hätte, aber ich führte sie nur als Beispiel an. Durch die Antwort selbst bin ich aber nicht befriedigt, und stimme nun gegen das Eintreten. Ich weiß gar wohl, daß man auf dem Lande nicht viel solche Sammlungen findet, wie die Stadt Bern sie besitzt, aber es gibt verschiedene Arten burgerlicher Güter, z. B. Schulgüter und andere, die keine Nutzung gewähren. Nun frage ich: warum sollen dem Notharmen 4 Prozent davon zu gut kommen, andern Burgern dagegen, die ihr eigenes Brod essen, nicht? Wenn Sie den Grundsatz, daß diejenigen, welche der öffentlichen Wohlthätigkeit zur Last fallen, größeres Recht haben sollen als die, welche nicht unterstützt werden, in das Gesetz aufnehmen wollen, so mögen Sie es thun; ich halte es nicht für gerechtfertigt. Ich will nicht, daß ein Theil des Burgergutes für die Armenpflege in Berechnung gezogen werde, der nicht beigezogen werden soll. Es ist mir leid, daß ich nicht an den § 16 gedacht habe. Ich anerkenne die formelle Einwendung, daß man denselben jetzt unberührt lasse; daher will ich gar nicht eintreten, um nicht zu pfuschen. Allein ich will nicht den Notharmen 4 Prozent von allem Burgergut zukommen lassen. Das ist eine Berechnungsweise, die ich nicht für gerecht halte, sonst kommt man zu dem Resultate, daß diejenigen, welche nicht arbeiten (ich gebe zu, daß es nicht auf alle Unterstützten Anwendung findet), eine weit bessere Stellung bezüglich der Nutzung des Burgergutes haben als die, welche mit eigenen Händen arbeiten, um sich und ihre Kinder zu erhalten. Ich stellte also den Antrag auf Nichteintreten.

Friedli zu Friesenberg. Ich bin der gleichen Ansicht, wie Herr Blösch, und glaube, die Direktion des Armenwesens könnte die Sache reguliren, ohne daß man ein Gesetz erläßt, ja noch besser. Der Herr Berichterstatter erwiederte auf meine Anfrage, man wisse, wie viele Burger in jeder Gemeinde seien. Ich behaupte, nein, und verweise z. B. auf die Gemeinde Wynigen. Es ist eine große Gemeinde, die sogenannte Dorfburger hat; diese beziehen Nutzungen in Wald und Land. Wer nutzen will, muß arm werden, d. h. weniger als Fr. 5000 besitzen. Wenn er Fr. 4999 besitzt, so bekommt er Holz; besitzt er Fr. 5000, so erhält er nichts. Nun weiß man nach der letzten Volkszählung nicht, wie viel Dorfburger, wie viel Nutzungsberechtigte es gibt, weil sie nicht besonders gezählt wurden. In ähnlicher Lage befindet sich die Gemeinde Huttwyl, wo die Burger Nutzungen in Land bekommen, wenn sie arm werden; die Auswärtswohnenden bekommen nichts. Das ist nicht ausgemittelt. Ich glaube, wir werden mit der Berechnung nach dem Entwurfe noch schlimmer hineinkommen als bisher, und stimme daher gegen das Eintreten.

Herr Berichterstatter. Ich habe es zuerst mit dem neuen Antrage zu thun, der gar nicht eintreten will, und zwar weiß ich nicht, aus was für einem Grunde, denn der von Herrn Blösch angegebene Grund — man solle die Notharmen nicht in eine bessere Stellung bringen als diejenigen, welche arbeiten, — dieses Motiv könnte ich nicht zugeben. Das ist gerade, worüber bisher geklagt wurde, man habe zu viel bezahlen müssen. Als zweiter Grund wird angeführt, es soll nicht gepfuscht werden. Wenn nach Verfluß von vier Jahren dieses Paragräphlein geändert wird, so glaube ich, es gehe an. Ich hatte bei der Einführung des Armengesetzes größere Besorgniß und wünsche mir nun Glück zu dieser Pfuscherei. Dagegen wünscht die Direktion des Armenwesens allerdings, einige Unbilligkeiten auszugleichen. Was die Bemerkungen der Herren Friedli und Gygar betrifft, so kann ich beiden Rednern gemeinschaftlich antworten. Das Projekt geht von dem Standpunkte aus, daß der Ertrag des vorhandenen Burgergutes durch die Zahl sämmtlicher in der Gemeinde wohnenden Burger getheilt werden soll. Es nutzen aber nicht Alle, die Kinder z. B. nutzen nicht, es ist also eine künstliche, ideale Rechnung, die man aufstellt. Wenn man ganz genau zu Werke gehen wollte, so müßte man sagen, der Ertrag des Burgergutes soll getheilt werden durch die Zahl der in diesem Augenblick nutzungsberechtigten in- und auswärts wohnenden Burger. Uebrigens kommt am Ende nicht so viel darauf an, wenn man sagt, sämmtliche burgerliche Köpfe, oder wenn man sagt, sämmtliche nutzungsberechtigte Burger bilden den Divisor. Wenn man will, so kann man allfällig als eine Art Prämie an die Burgergemeinden beifügen, daß da, wo die Auswärtigen auch Nutzungen beziehen, dieselben ebenfalls in Berechnung gezogen werden sollen. Ich mache aber Herrn Gygar aufmerksam, daß das fast nicht in Betracht kommt. Nehmen Sie z. B. eine Gemeinde, die 1000 nutzende Burger und dazu 20 auswärts wohnende hat, so würden dann 1020 den Divisor bilden. Wäre der Unterschied bedeutend, so hätte ich nichts dagegen, obschon die einzelne Gemeinde weder Vortheil noch Nachtheil hat. Wohl verstanden, kommt es nicht dem einzelnen Notharmen zu — ich möchte das auf die Einwendung des Herrn Blösch antworten, — sondern es fließt in die allgemeine Kasse, und der Einzelne wird ganz gleich verpflegt, abgesehen davon, ob das Burgergut etwas mehr bezahlt oder nicht. Es handelte sich bei der Berathung des Armengesetzes darum: soll das Burgergut bei Seite gelassen oder beigezogen werden? und die Frage wurde in dem Sinne entschieden, daß es beigezogen werden soll. Ich wiederhole: die Voraussetzung ist gar nicht richtig, daß der einzelne Notharme besser zu stehen komme, sondern es ist ein Beitrag des Burgergutes an die allgemeine Notharmenkasse. Ich bin der Ansicht, daß der Vorschlag des Herrn Gygar schwieriger in der Ausführung ist, ohne etwas Ersprießliches zu leisten, und ich möchte

wünschen, daß er sich mit dem Entwurfe einverstanden erklären könnte. Herr Friedli hat Bedenken wegen der Dorfburger, weil man die Zahl dieser nicht kenne. Das ist vor der Hand nicht nöthig; es wird sich bei der Ausmittlung der Gesammtzahl der Burger schon finden. Der Vorschlag des Herrn Berger, hier nur Hauptgrundsätze aufzustellen, alles Andere den Reglementen zu überlassen, geht nicht, weil das Armengesetz einzelne Hauptgrundsätze aufstellt. Wenn man nicht näher darauf eingehen wollte, so wäre man übler daran als vorher, denn ich muß gestehen, die vollziehende Behörde ist sehr froh, wenn sie einen festen Haltpunkt am Beschlusse des Großen Rathes hat. Mit bloßen Verordnungen kommt man schwer durch. Ich habe nur noch beizufügen, was ich unter dem „Zins des laut Grundsteuerregister und Gemeinderechnung vorhandenen Burgergutes" verstehe. Ich verstehe darunter den Ertrag des reinen Vermögens nach Abzug der Schulden, nicht aber der sogenanten Lasten. Ich möchte z. B. nicht, daß man an einem Orte sagen würde: da ist ein Weg zu machen, also ziehen wir die Kosten ab. Jede Burgergemeinde hätte dann imaginäre Lasten, und die Verwaltung müßte dann, um alles auszumitteln, mehr Angestellte haben, als die ganze Sache werth ist. Einen weitern Abzug als den der Schulden könnte ich also nicht gestatten.

Gygax. Ich kann meinen Antrag zurückziehen. Er hatte mehr den Zweck, dahin zu wirken, daß auch auswärtige Burger Nutzungen vom Burgergute beziehen können.

Abstimmung.

Für das Eintreten	47 Stimmen.
Dagegen	29 "

Da nicht die reglementarisch vorgeschriebene Mitgliederzahl an der Abstimmung Theil genommen hat, so wird dieselbe wiederholt.

Für das Eintreten	49 "
Dagegen	32 "
Für den Entwurf mit oder ohne Abänderung	Handmehr.

Herr Berichterstatter. In Bezug auf den Antrag des Herrn Imer habe ich zu erwiedern, daß es sich hier um die Abänderung eines Gesetzes handelt, welches selbst sagt, es finde keine Anwendung auf den Jura. Es versteht sich von selbst, daß das Nämliche auch vom vorliegenden Projekte gilt.

Für den Antrag des Herrn Imer	Minderheit.

Schluß der Sitzung: 1¼ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind.

Uebersicht
der Staatsrechnung
vom Jahr 1860.

Einnehmen.

I. Ertrag des Staatsvermögens.

A. Liegenschaften.

	Budget für 1860. Fr.	Rechnung für 1860. Fr.	Rp.
Waldungen	265,100	284,989.	51
NB. In der Rechnung pro 1860 ist begriffen: der Verlust der Holzspeditionsanstalt in 1860 mit Fr. 6547. 86			
Domainen	62,370	62,797.	24
	327,470	347,786.	81

B. Kapitalien.

Zins des Kapitalfonds der Hypothekarkasse	239,110	261,166.	40
Zins des Kapitalfonds des innern Zinsrodels	31,810	58,800.	74
Zins des Kapitalfonds der Domänenkasse	50,280	42,760.	50
Zins des Kapitalfonds der Zehnt- und Bodenzinsliquidation	27,200	30,138.	47
Zins des Kapitals der Kantonal-Bank-Obligationen-Liquidation	1,200	—	—
NB. Auf dieser Liquidation ergibt sich in 1860 ein Ausgabenüberschuß von Fr. 33. 94, der oben bei der Hypothekarkassa in Abzug gebracht ist.			
Zins und Gewinn des Kapitalfonds der Kantonalbank	192,500	205,175.	—
Zins des Kapitalfonds der Salzhandlung	16,000	16,000.	—
Zins des Kapitalfonds der Staatsapotheke	800	800.	—
Zinse aus momentanen Anlagen von Geldern der Kantonskassa	—	60,876.	21
	558,900	675,717.	32

II. Ertrag der Regalien.

Salzhandlung	735,342	817,089.	71
Postregal. Eidgenössische Entschädigung	249,252	344,152.	38
NB. In der Rechnung pro 1860 befindet sich ein Nachtrag für die Jahre 1849—1859 von Fr. 148,577. 60, inbegriffen die Zinse vom 1. Jenner bis und mit 9. März 1860 à 4 Prozent mit Fr. 1115. 06.			
Bergbauregal	14,047	4,024.	39
Fischerei-Zinse	4,500	4,899.	82
Jagdpatente	16,500	20,415.	32
	1,019,641	1,190,581.	65

III. Ertrag der Abgaben.

A. Indirekte Abgaben.

	Büdget für 1860. Fr.	Rechnung für 1860. Fr. Rp.
Zölle und Lizenzgebühren. Entschädigung vom Bunde	275,000	275,000. —
Ohmgeld	700,000	926,253. 82
Patent- und Konzessionsgebühren	182,000	195,745. 46
Stempel	110,000	113,173. 55
Amtsblatt	5,000	6,250. 68
Handänderungs- und Einregistrirungsgebühren	130,000	163,906. 33
Kanzlei- und Gerichtsemolumente	53,000	57,065. 91
Bußen und Konfiskationen	17,000	18,355. 06
Militärsteuern	40,000	57,559. 92
Erb- und Schenkungsabgaben	101,000	104,552. 48
	1,613,000	1,917,863. 21

B. Direkte Abgaben.

Grund-, Kapital- und Einkommenssteuer des alten Kantonstheils	939,500	975,189. 03
Grundsteuer des neuen Kantonstheils (Jura)	184,800	184,741. 14
	1,124,300	1,159,930. 17

IV. Verschiedenes.

Beiträge von Gemeinden und Partikularen zu Geistlichkeitsbesolgungen	1,307	1,592. 28
Staatsapotheke. Gewinn in 1860	—	1,597. 58
	1,307	3,189. 86
Summe alles Einnehmens	4,644,618	5,295,069. 02
		4,644,618. —
Mehr als die Büdgetbestimmung		650,451. 02

Ausgeben.

I. Allgemeine Verwaltungskosten.

	Fr.	Fr. Rp.
A. Großer Rath.	30,000	18,878. 20
B. Regierungsrath.		
Besoldungen	43,325	43,325. —
Kredit für unvorhergesehene Ausgaben	20,000	18,346. 72
C. Taggelder für Ständeräthe und für Absendung von Kommissarien	4,000	5,153. 05
D. Saatskanzlei.		
Besoldungen, Büreaukosten, Bedienung und Unterhalt des Rathhauses	42,318	40,604. 37
Uebertrag:	139,643	126,307. 34

	Büdget für 1860. Fr.	Rechnung für 1860. Fr. Rp.
Uebertrag:	139,643	126,307. 34
E. Regierungsstatthalter und Amtsverweser.		
Besoldungen	71,825	71,149. 84
Büreaukosten	6,500	6,501. 27
Beholzungskosten	6,000	7,522. 49
Miethzinse für Audienzlokalien und Archive	850	851. 40
F. Amtsschreiber.		
Besoldungen	25,575	25,574. —
Miethzinse für Kanzleilokalien	500	496. 26
	250,893	238,402. 60

II. Direktion des Innern.

Kosten des Direktorial-Büreau's	27,700	27,534. 32
Volkswirthschaft	35,000	31,105. 84
Gesundheitswesen	7,500	6,006. 05
Militärpensionen	4,000	3,828 64
Ausgaben für das Armenwesen des alten Kantonstheils, nach § 85 der Staatsverfassung	579,000	549,519. 82
Ausgaben für das Armenwesen des ganzen Kantons, nach § 32 litt. b §§ 46 und 47 des Armengesetzes	198,300	195,531. 32
	851,500	813,525. 99

III. Direktion der Justiz und Polizei und des Kirchenwesens.

Kosten des Direktorial-Büreau's	12,700	12,116. 18
Zentralpolizei	34,150	28,945. 31
Justiz und Polizeiausgaben in den Amtsbezirken	70,300	71,195. 30
Strafanstalten	122,540	136,833. 06
Gesetzgebungskommission und Gesetzesrevisionskosten	5,000	682. —
Kirchenwesen.		
Büreaukosten, Konsekrationskosten, Taggelder und Reisevergütungen	1,000	928. 40
Protestantische Geistlichkeit	517,739	513,631. 24
Katholische Geistlichkeit	116,291	114,264. 32
Synodalkosten	1,000	1,120. 25
Lieferungen zum Dienste der Kirche	5,469	5,467. 86
	886,189	885,183. 92

IV. Direktion der Finanzen.

Kosten des Direktorial-Büreau's	6,300	6,307. 56
Kantonsbuchhalterei und Kantons-Kassa	24,475	24,615. 63
Amtsschaffner. Gehalte und Büreaukosten	22,888	22,238. 60
Rechtskosten für die gesammte Finanzverwaltung	5,000	5,475. 88
Zins der Zehnt- und Bodenzins-Liquidationsschuld	62,000	59,167. 50
Zins der Nydeckbrückenschuld	4,900	4,900. —
Triangulation und topographische Aufnahme des alten Kantons	14,000	11,795. 75
Telegraphenwesen	200	200. —
	139,763	134,700. 92

V. Direktion der Erziehung.

	Budget für 1860. Fr.	Rechnung für 1860. Fr. Rp.
Kosten des Direktorial-Büreau's	9,800	11,218. 34
Hochschule und Subsidiaranstalten	120,338	124,100. 52
Kantons- und Sekundarschulen	183,302	185,444. 89
Primarschulen	390,696	388,032. 28
Schulinspektorate	20,875	19,073. —
Spezialanstalten, Seminarien in Münchenbuchsee und Pruntrut, Lehrerinnenseminar in Hindelbank, Bildung von Lehrerinnen im Jura, Wiederholungs- und Fortbildungskurse; Taubstummenanstalten	75,400	72,045. 21
Synodalkosten	1,000	1,183. —
	801,411	801,097. 24

VI. Direktion des Militärs.

Kanzlei und Verwaltungskosten	70,982	69,106. 75
Kleidung, Bewaffnung und Rüstung der Miliztruppen	150,900	150,911. 11
Unterricht der Truppen	334,162	329,075. 31
Garnisonsdienst in der Hauptstadt	21,730	23,091. 94
Zeughaus; Unterhalt und neue Anschaffungen	77,000	76,995. 83
Landjägerkorps	205,175	201,067. 89
Außerordentliche Ausgaben; Felddienst pro 1859	—	— —
	859,949	850,248. 83

VII. Direktion der öffentlichen Bauten, der Entsumpfungen und der Eisenbahnen.

Kosten des Direktorial-Büreau's	53,750	54,700. 33
Hochbau, Neubauten	33,000	33,000. —
Straßen- und Brückenbau; gewöhnlicher Unterhalt und Neubauten	745,500	744,189. 37
Wasserbau; gewöhnlicher Unterhalt und Neubauten	46,000	45,867. 63
Entsumpfungen und Eisenbahnen	29,500	29,496. 69
	907,750	907,254. 02

VIII. Kosten der Gerichtsverwaltung.

Obergericht und dessen Kanzlei	91,940	89,849. 07
Amtsgerichtspräsidenten, Amtsgerichte, Amtsgerichtsschreiber, sammt den Audienz- und Büreaulokalien, und den Büreaukosten der Amtsgerichtspräsidenten	131,185	131,220. 46
Staatsanwaltschaft	20,900	20,816. 97
Geschworenengerichte	21,000	20,263. 21
	265,025	262,149. 71
Summe alles Ausgebens	4,962,480	4,892,563. 23
		4,962,480. —
Minder als die bewilligten Kredite		69,916. 77

Bilanz pro 1860.

	Rechnungsresultate. Fr. Rp.
Total Summe Einnehmens wie hievor	5,295,069. 02
Total Summe Ausgebens wie hievor	4,892,563. 23
Ueberschuß der Einnahmen, laut Rechnung	402,505. 79
Ueberschuß der Ausgaben, nach dem Budget und den Nachtragskrediten	317,862. —
Ueberschuß der Einnahmen, laut Rechnung wie oben	402,505. 79
Besseres Resultat der Rechnung gegen das Budget und die Nachtragskredite	720,367. 79

Vermögensetat auf 31. Dezember 1860.

	Fr. Rp.	Fr. Rp.
I. Rechnungsrestanzen.		
Aktivrestanzen	4,267,869. 97	
Passivrestanzen	162,456. 15	
		4,105,413. 82
II. Kapitalfonds in Handlungen für den Staat.		
Holzspeditionsanstalt für die Stadt Bern	13,000. —	
Kantonalbank	3,500,000. —	
Staatsapotheke	20,000. —	
Salzhandlung	400,000. —	
		3,933,000. —
III. Zinstragende Staatskapitalien.		
a. Hypothekarkassa	6,929,765. 99	
b. Innerer Zinsrodel	649,765. 98	
c. Domainenkassa	1,008,624. 16	
		8,588,156. 13
IV. Zweifelhafte Debitoren		28,207. 26
V. Vermögen in Gebäuden, Pachtgütern und freien Staatswaldungen.		
a. Gebäude und Pachtgüterkapital	10,047,059. 73	
b. Forstkapital	15,355,072. 40	
		25,402,132. 13
VI. Zehnt- Bodenzins- und Ehrschatzablösungskapitalien		
a. Zehntkapitalkonto	277,034. 74	
b. Bodenzinskapitalkonto	218,368. 07	
c. Ehrschatzkapitalkonto	89. 68	
d. Kapitalabtretungen von Privatberechtigten	41,459. 93	
		536,952. 42
VII. Geräthschaftenkonto		3,666,525. 05
		46,260,386. 81

Abzuziehen:

	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Passivschuldenrechnung.		
Glasholzerkapital	7,246. 38	
Domainenkassa und Feudallasten-liquidation. Die Passivrestanz des Rechnungsgebers	54,501. 77	
Innerer Zinsrodel. Die Passivrestanz des Rechnungsgebers	5,033. 41	
	66,781. 56	
Zehnt- und Bodenzinsliquidationsschuld.		
a. Vergütungen an Privatberechtigte Fr. 552,898. 59		
b. Rückerstattungen an frühere Loskäufer „ 812,318. 89		
c. Abtretungen von Privatberechtigten „ 73,913. 14		
	1,439,130. 62	
		1,505,912. 18
Reines Vermögen des Staates auf 31. Dezember 1860		44,754,474. 63
Die Ueberschußrechnung der laufenden Verwaltung fordert vom Kapitalvermögen des Staats:		
1. Den restanzlichen Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben von den Jahreu 1857, 1858 und 1859	602,416. 47	
2. Den Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben im Jahr 1860	402,505. 79	
		1,004,922. 26
Restanz des Generalkapitalkontos auf 31. Dezember 1860		43,749,552. 37

Bilanz über das Staatsanleihen.

Debitoren.

I. Außerordentliche Ausgaben, welche durch das vom Großen Rathe am 26. Mai 1853, 29. August 1855 und 27. Februar 1857 bewilligte Anleihen von Fr. 1,700,000 bestritten wurden.

	Fr. Rp.	Fr. Rp.
A. Außerordentliche Neubauten, infolge Wasserverheerungen	154,094. 30	
B. Außerordentliche Neubauten, infolge Wasserverheerungen im Emmenthal	35,730. 59	
C. Tieferlegung des Brienzersees, Schleußenban in Unterseen	162,802. 82	
D. Beitrag an die Bauten des Irrenhauses Waldau	641,625. 95	
E. Beitrag an die Meublirung desselben	75,000. —	
F. Kosten des Staats auf der ganzen Operation der Münzreform	162,380. 04	
G. Entsumpfung des Seelandes, Vorarbeiten	79,520. 59	
H. Tavannes-Bözingen-Straße (Reuchenette-Biel-Straße)	588,791. 62	
		1,899,945. 91
Uebertrag:		1,899,945. 91
An obige Ausgabe für die Tavannes-Bözingen-Straße hat die Ueberschußrechnung der laufenden Verwaltung beigetragen: im Jahr 1858	95,331. 16	
„ „ 1859	74,101. 36	
„ „ 1860	30,513. 39	
		199,945. 91
Summe Verwendung des Anleihens		1,700,000. —
II. Zinse und Kosten des Anleihens, welche, nebst der Amortisation des Kapitals, aus den jährlichen Steuerquoten bis dahin bestritten worden sind:		
Zinse	322,019. 66	
Kosten	5,304. 42	
		327,324. 08
III. Rechnungsrestanz. Die Restanz des Rechnungsgebers des Staatsanleihens auf 31. Dez. 1860 beträgt		4,082. 29
		2,031,406. 37

Kreditoren.

I. Staatsanleihen. Das auf Beschlüssen des Großen Rathes vom 26. Mai 1853, 29. August 1855 und 27. Februar 1857 beruhende Anleihen beträgt 1700 Scheine	1,700,000. —	
Hievon wurden zurückbezahlt 1855 100 Scheine Fr. 100,000		
1856 120 „ „ 120,000		
1857 120 „ „ 120,000		
1858 160 „ „ 160,000		
1859 160 „ „ 160,000		
1860 160 „ „ 160,000		
820 Scheine	820,000	
Stand des Anleihens auf 31. Dez. 1860 880 Scheine		880,000. —
II. Steuerquoten. An solchen sind bis 31. Dez. 1860 behufs Verzinsung und Amortisation des Anleihens verrechnet worden:		
Laut Staatsrechnung pro 1854 vom alten Kanton	131,157. 02	
der Antheil des Jura steht noch aus mit Fr. 29,146.		
Laut Staatsrechnung pro 1855 vom alten Kanton	131,087. 17	
vom neuen Kanton	29,130. 48	
Laut Staatsrechnung pro 1856 vom alten Kanton	136,528. 86	
vom neuen Kanton	30,339. 75	
Laut Staatsrechnung pro 1857 vom alten Kanton	136,246. 69	
vom neuen Kanton	30,277. 04	
Laut Staatsrechnung pro 1858 vom alten Kanton	136,754. 20	
vom neuen Kanton	30,389. 80	
Uebertrag:	791,911. 01	

	Fr. Rp.	Fr. Rp.
Uebertrag:	791,911. 01	
Laut Staatsrechnung pro 1859		
vom alten Kanton	138,162. 49	
vom neuen Kanton	30,702. 77	
Laut Staatsrechnung pro 1860		
vom alten Kanton	139,606. 44	
vom neuen Kanton	31,023. 66	
		1,131,406. 37
III. Kantonskassa, deren bezahlter unverzinslicher Vorschuß an die Staatsanleihenskassa, zu Bestreitung ihrer Ausgaben		20,000. —
		2,031,406. 37

Anleihen des Staats zu Entsumpfungszwecken.

In Anwendung des § 2 des Dekrets vom 22. März 1855 beschloß der Regierungsrath unterm 12. Oktober 1857 die Aufnahme eines ersten Anleihens von Fr. 500,000 in 500 Partialschuldscheinen von Fr. 1000 zu 4 Prozent, je auf 31. Dezember verzinslich, von Seite der Inhaber vom Jahr 1870 an auf drei Monate hin aufkündbar, deren ganze oder theilweise Abkündung hingegen dem Staate zu jeder Zeit frei steht, in welch' letzterm Falle die zurückzuzahlenden Scheine jeweilen durch das Loos zu bezeichnen sind.

Dieses Anleihen wurde wie folgt realisirt:

	Fr. Rp.	Fr Rp
In 1857 152 Partialschuldscheine à Fr. 1000, Nr. 1 = 152	152,000. —	
In 1858 253 Partialschuldscheine à Fr. 1000, Nr. 153 = 405	253,000. —	
In 1859 95 Partialschuldscheine à Fr. 1000, Nr 406 = 500	95,000. —	
		500,000. —

Bilanz

über die Vorschüsse und Anleihen zu Entsumpfungszwecken pro 31. Dezember 1860.

	Debitoren. Fr. Rp.	Kreditoren. Fr. Rp.
1. Bätterkinden-Moos-Entsumpfungs-Gesellschaft	40,059. 04	
2. Aarräumung zwischen Unterseen und dem Brienzersee	121,265. 58	
3. Schönbühlthal-Moos-Entsumpfungs-Gesellschaft	129,465. 82	
4. Signau-Lichterswyl-Moos-Entsumpfungs-Gesellschaft	65,242. 50	
5. Zäziwyl-Mirchel-Moos-Entsumpfungs-Gesellschaft	24,228. 10	
6. Gürbekorrektion, erste Abtheilung	93,584. 50	
7. Gürbekorrektion, dritte Abtheilung	7,733. 45	
8. Hypothekarkassa, Liquidation von Entsumpfungsunternehmen	211,468. 80	
Kreditoren des Entsumpfungs-Anleihens		500,000. —
Vermögensetat des Staats, Rubrik: Aktiv-Rechnungs-Restanzen		193,047. 79
	693,047. 79.	693,047. 79

Zweite Sitzung.

Dienstag den 27. August 1861.
Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Girard, Guenat, Känel, Knechtenhofer, Wilhelm; Manuel, Meyer, Messerli, Mösching, Revel, Röthlisberger, Gustav; Steiner, Jakob; Sterchi und Theurillat; ohne Entschuldigung: die Herren Batschelet, Chevrolet, Freiburghaus, Froidevaux, Gobat, Haag, Hofmeyer, Kohler, Marquis, Marti, Prost, Reichenbach, Karl; Reichenbach, Friedrich; Riat, Seiler, Stocker und Zbinden.

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

Das Präsidium theilt einen Anzug des Herrn Großrath Rösti mit, welcher dahin schließt:

Es möchte der § 39 des Steuergesetzes mit Beförderung abgeändert und mit dem § 48 in Einklang gebracht werden.

Tagesordnung.

Ostwestbahnangelegenheit und zwar: 1. **Staatsbaufrage.**

Es liegen vor:

1) Bericht und Beschlußantrag des Regierungsrathes an den Großen Rath, betreffend den Bau und Betrieb der Eisenbahn Neuenstadt-Biel-Bern-Langnau.

2) Anträge der großräthlichen Kommission, welche sich in Betreff der Eintretensfrage in zwei Hälften der anwesenden Mitglieder trennt und entgegengesetzte Anträge stellt, für den Fall des Eintretens dagegen einstimmige Modifikationen zum Projekte des Regierungsrathes vorschlägt.

Der Entwurf des Regierungsrathes lautet, wie folgt:

Projekt-Beschluß

über

den Ausbau der Eisenbahnstrecken Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau und über den Neubau der Strecke Biel-Bern, so wie über den Betrieb dieser Linien.

Der Große Rath des Kantons Bern,

im Hinblick auf die Dringlichkeit des Ausbaues der dem Staate angehörenden Eisenbahnstrecken Biel-Neuenstadt und Gümligen-Langnau und der Erstellung der Linie Biel-Bern;

in der Absicht, diese Bahnstrecken rasch herzustellen, sowie eine den Staatsinteressen entsprechende Inbetriebsetzung derselben herbeizuführen;

beschließt:

Art. 1.

Die Vollendung der Eisenbahn von Biel bis Neuenstadt und von Gümligen bis Langnau, so wie die Erstellung der Strecke Biel-Bern, resp. Zollikofen, haben im Staatsbaue unter der Aufsicht und Leitung der Staatsbehörden, zu geschehen.

Art. 2.

Die zu erstellende Staatsbahn ist im Sinne der bundesräthlichen Verordnung vom 9 August 1854 in allen Theilen solid und zweckmäßig anzulegen, immerhin jedoch unter Beobachtung möglichster Oekonomie.

Art. 3.

Der Große Rath entscheidet über die Richtung der neu zu erstellenden Linie Biel-Bern, so wie über die Frage, ob dieselbe ein- oder zweispurig anzulegen sei. Ueber die Details der Traces und über die Lage und Ausdehnung von Stationsgebäuden liegt der Entscheid dem Regierungsrathe ob.

Art. 4.

Sämmtliche Bauten sollen, soweit die Verhältnisse es gestatten, zur Konkurrenz ausgeschrieben und auf dem Vertragswege durch Unternehmer ausgeführt werden.

Art. 5.

Die direkte Leitung der technischen Seite des Baues der Staatsbahn wird einem fachtüchtigen, praktisch durchgebildeten Ingenieur, diejenige des administrativen Dienstes einem geschäftserfahrenen Administrator übertragen. Beide werden vom Regierungsrathe erwählt.

Ueber deren Besoldung, Stellung und Obliegenheiten, und die Organisation des Baudienstes im Allgemeinen, so wie über die Anstellung und Besoldung der Hülfsingenieure und des erforderlichen Büreaupersonals, erläßt der Regierungsrath die nöthigen Vorschriften.

Art. 6.

Der Regierungsrath ist ermächtigt, das zur Ausführung der Staatsbahn nach den festgestellten Bauplänen erforderliche Grundeigenthum, oder andere auf unbewegliche Sachen bezügliche Rechte, in Gemäßheit des Bundesgesetzes, betreffend die Verbindlichkeit zu Abtretung von Privatrechten, vom 1. Mai 1850, gerichtlich zu expropriiren, falls dessen Erwerbung unter annehmbaren Bedingungen auf gütlichem Wege nicht erfolgen kann.

Art. 7.

Den Betrieb der Staatsbahn, wenn solcher nicht verpachtet wird, besorgt eine eigene unter Aufsicht der Regierungsbehörden stehende Betriebsverwaltung.

Ein besonderes, durch den Großen Rath zu erlassendes Dekret wird die Organisation des Betriebsdienstes und die Errichtung der hiefür nöthigen Beamtenstellen festsetzen.

Art. 8.

Im Uebrigen ordnet der Regierungsrath nach Mitgabe der Verhältnisse Alles an, was auf den Bau und Betrieb der Staatsbahn Bezug hat und legt über diesen Verwaltungszweig dem Großen Rathe jährlich bei Ablage der Staatsrechnung Bericht und Rechnung ab.

Art. 9.

Gegenwärtiger Beschluß tritt sofort in Kraft. Derselbe ist der Bundesgenehmigung, soweit solche für den Staatsbau nach dem Bundesgesetze vom 28. Heumonat 1852 erforderlich ist, zu unterstellen und nachher in die Sammlung der Gesetze und Dekrete einzurücken.

Bern, den . . .

(Folgen die Unterschriften.)

In Betreff der Eintretensfrage beantragt:

Die eine Hälfte der anwesenden Mitglieder der Kommission, bestehend aus den Herren Karrer, Tièche und Riggeler, in die sofortige Berathung des vorliegenden Dekretsentwurfes einzutreten und denselben artikelweise zu berathen.

Die andere Hälfte, bestehend aus den Herren v. Gonzenbach, Schmid und Egger, dagegen stellt folgenden Antrag:

Art. 1.

Der Regierungsrath wird beauftragt, die geeigneten Schritte zu thun, um die Vollendung der Linien Neuenstadt-Biel und Gümligen-Langnau, sowie den Bau der Linie Biel-Bern auf dem Wege des Gesellschaftsbaues zu erzielen.

Art. 2.

Ueber das Ergebniß seiner bezüglichen Schritte und Verhandlungen wird der Regierungsrath dem Großen Rathe noch vor Ablauf des Jahres einläßlichen Bericht erstatten.

Sahli, Direktor der Entsumpfungen und Eisenbahnen, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Es ist Ihnen bekannt, daß der Große Rath am 27. Juni abhin den zwischen dem Staate und der Ostwestbahngesellschaft über den Ankauf der Linien Biel-Neuenstadt und Gümligen-Langnau geschlossenen Vertrag mit zwei Vorbehälten genehmigt hat. Der erste Vorbehalt besteht darin, daß der Staat sich das Recht vorbehielt, statt 4½prozentige Schuldscheine solche von 4 Prozent an Zahlungsstatt ausgeben zu können. Der zweite Vorbehalt gieng dahin, daß der Passus des Vertrages, wonach der Staat sich verpflichtet hätte, für den Fall des Weiterbaues der Eisenbahn nach Luzern eine Summe von Fr. 699,000 nachträglich zu bezahlen, gestrichen werde. Diese Vorbehälte wurden zunächst der Gesellschaft vorgelegt mit der Aufforderung, sich darüber auszusprechen, ob sie denselben ihre Zustimmung gebe oder nicht. Was die Nachzahlung der Fr. 699,000 betrifft, so hat

die Gesellschaft sich schon früher dahin erklärt, daß sie diese Bestimmung nicht als conditio sine qua non betrachte, sondern nur einen Wunsch damit ausspreche. Sie genehmigte denn auch den Kaufvertrag für den Fall, wenn der Große Rath den Art. 4, welcher sich auf die erwähnte Nachzahlung bezog, verwerfen sollte. Durch Beschluß vom 22. Juli verzichtete die Gesellschaft auch auf das halbe Prozent und beschloß, sich mit 4 Prozent zu begnügen. Ferner hatte der Regierungsrath die Einwilligung der privilegirten Gläubiger einzuholen In dieser Beziehung kann ich Ihnen, gestützt auf ein Gutachten von Sachverständigen mittheilen, daß zur Stunde mehr Gläubiger eingewilligt haben als zur Zeit, als es sich um die Genehmigung des Vertrages überhaupt handelte. Gestützt darauf, beschloß der Regierungsrath, der Kaufvertrag sei definitiv in Kraft und ordnete die Uebernahme der Linien an. Diese fand am 23. und 24. August abhin statt, und zur Stunde ist der Staat Eigenthümer der angekauften Linien. Es fragt sich nun, was unter diesen Umständen weiter geschehen soll. Bei Jedem von Ihnen wird die Antwort die sein, daß die angekauften Linien ausgebaut, Biel-Bern erstellt und für den Betrieb aller dieser Linien gesorgt werden müsse. Das ist der dringende und zwingende Stand der Frage. Die Frage, mit der wir uns zu beschäftigen haben, liegt also nur darin: durch wen und in welcher Weise soll es geschehen? Aus dem Ihnen mitgetheilten Berichte haben Sie gesehen, daß der Regierungsrath Staatsbau und Suspension des Entscheides in Bezug auf den Betrieb beantragt. Was nämlich den Betrieb betrifft, so ist diese Frage nicht so dringend. Biel-Neuenstadt ist noch für ein Jahr zu mehr als 4 Prozent an die Centralbahn verpachtet, die übrigen Linien sind noch nicht gebaut. Eigentlich brennend dagegen ist die Frage des Baues. In der Linie Gümligen-Langnau liegen nämlich circa 3½ Millionen, die eine monatliche Verzinsung erfordern von Fr. 12—13,000. Dieses Kapital kann bloß nutzbringend gemacht werden durch den Ausbau und die Erstellung der Strecke Biel-Bern; ohne diesen Ausbau haben wir nicht nur einen Zinsenverlust, sondern auch Entwerthung des Bauobjektes. Die Regierung beantragt deßhalb die sofortige Vornahme des Baues und zwar von Staates wegen. Ich will mir erlauben, etwas näher auf die Begründung dieses Antrages einzugehen, glaube jedoch dabei um so kürzer sein zu können, als Ihnen der Bericht des Regierungsrathes, welcher den Gegenstand einläßlich motivirt, schon vor einiger Zeit mitgetheilt wurde und Sie demselben daher die bezüglichen Motive entnehmen konnten. Der Staatsbau ist gegenwärtig ein bereits vielfach gelöstes Problem; Sie beschließen nichts Neues, wenn Sie denselben annehmen, sondern verschiedene Länder haben schon diesen Weg betreten. Staatseisenbahnen besitzen namentlich: Belgien, Oesterreich, Baden, Würtemberg, Bayern, Hannover Preußen und Sachsen. Wo ein gemischtes System besteht, sucht der Staat nach und nach immer mehr Bahnstrecken an sich zu ziehen. Holland hat in neuester Zeit 43 Millionen Gulden für sein Netz votirt. Also ist der Staatsbau nicht neu. Fragen wir aber nach den Erstellungskosten dieser Bahnen, so hörte man hier sehr oft die Einwendung, daß der Staat theurer baue als Privatunternehmer. Diese Annahme stellt sich jedoch als durchaus unrichtig heraus. Ich verweise auf die im gedruckten Bericht enthaltene Tabelle, welche eine Zusammenstellung der Baukosten enthält. Daraus entnimmt man, daß der Durchschnitt der Anlagekosten der Privatbahnen Fr. 235,178, derjenige der unter ganz gleichen Bedingungen erstellten Staatsbahnen dagegen Fr. 228,584 beträgt, so daß sich eine Differenz von Fr. 6594 zu Gunsten der Staatsbahnen ergiebt. Werfen Sie einen Blick auf den Mehrheitsbericht der nationalräthlichen Kommission, so finden Sie in demselben eine Zusammenstellung der Kosten englischer und französischer Eisenbahnen und das Resultat davon ist, daß keine einzige Staatsbahn sich darunter befindet, die mehr gekostet hätte als eine Privatbahn. Es liegt dieß denn auch in der Natur der Sache. Der Staat bekommt billiger Geld. Er kann ebenso gute Aufsicht haben und mindestens so große Uneigennützigkeit und Treue der Beamten ohne so luxuriöse Besoldungen, wie sie bei Gesellschaften vorkommen. Nun sagt man, bei kleinen Sachen sehe man, daß der Staat theurer baue als Privaten. Ich gebe zu, daß es da der Fall sein mag, wo der Staat nicht unmittelbar Aufsicht üben kann. Diese Annahme ist aber nicht maßgebend für größere Werke, die vom Staate mit aller Sorgfalt ausgeführt werden. Der Staat darf also eine Vergleichung mit den Privatbahnen wohl bestehen. Die Rentabilität einer Eisenbahn steht selbstverständlich mit den Erstellungskosten im engsten Zusammenhange und die Erfahrung anderer Länder beweist, daß die Staatsbahnen auch hier den Vergleich mit den Privatbahnen gar wohl aushalten können. Ich gebe zu, daß es unter Umständen zweckmäßig sein mag, den Betrieb Privathänden zu übergeben, der Staat wird dann aber die Garantien ausbedingen, die er als hinlänglich sichernd für gut findet. Vom volkswirthschaftlichen Standpunkte sodann muß dem Systeme des Staatsbaues unbedingt der Vorzug eingeräumt werden. Der Betrieb wird den Bedürfnissen des Publikums mehr angepaßt sein, mag er nun von Seite des Staates selbst oder von einer Pachtgesellschaft besorgt werden. Der Staat wird den Betrieb nie rein vom Standpunkte der Spekulation aus besorgen, er wird nie das Publikum ausbeuten; er wird sich mit einem mäßigen Zinse begnügen und wenn dieser den landesüblichen Betrag erreicht, den Tarif herabsetzen, während die andern Eisenbahngesellschaften nicht zu einer Herabsetzung der Ansätze schreiten müssen, bis die Rente 10 Prozent beträgt, also bis ein außerordentlicher Gewinn bezogen wird, der aus der Tasche des Publikums fließt. Der Staat wird immer der Thatsache eingedenk sein, daß die Eisenbahnen Werke von gemeinem Nutzen sind. Lesen wir auch, was in dieser Hinsicht der Mehrheitsbericht der nationalräthlichen Kommission in Bezug auf Belgien sagt. Es heißt darin: „Im Jahre 1833 sprach sich die belgische Kammer nach einer gründlichen, durch dreizehn Sitzungen sich durchziehenden Diskussion mit einer Mehrheit von 55 gegen 35 Stimmen für den Grundsatz des Staatsbaues aus. Seitdem sind nahe an 20 Jahre verflossen und die Erfahrung hat den kühnen Entschluß des damals kaum aus den Wirren und Bedrängnissen der Revolution hervorgegangenen Staates glänzend gerechtfertigt. Belgien steht im Eisenbahnwesen als Vorbild und Musterstaat da, und seine Erfolge auf diesem Gebiete haben diejenigen anderer Staaten, wo man das Eisenbahnwesen der Privatindustrie überließ, England nicht ausgenommen, weit übertroffen. Und während dem anderwärts die Staatsgewalt und die öffentlichen Interessen fortwährend mit der Begehrlichkeit der Gesellschaften zu kämpfen hatten, währenddem durch das Konzessionssystem theils mittelbar theils unmittelbar schwere Lasten auf die Staaten und Völker gewälzt wurden, entwickelte sich in Belgien das Eisenbahnwesen nicht nur zu einer Quelle allgemeinen Volkswohls, sondern es ist dasselbe auch zu einer unmittelbar produktiven Schöpfung geworden." Gehen wir zu der politischen Bedeutung der Staatsbahnen gegenüber den Privatbahnen über, so können wir nicht verkennen, daß große Eisenbahngesellschaften eine einflußreiche, nicht zu verachtende Macht im Staate sind, doppelt einflußreich in kleinern Staaten. Wenn ihr Einfluß schon in großen Staaten bedeutend ist, so ist er in kleinen Staaten noch viel größer. In Frankreich ist es in dieser Hinsicht so weit gekommen, daß Proudhon sagt, es gebe keinen Kaiser der Franzosen mehr, sondern eher einen Kaiser der Kompagnien, denn die Franzosen seien im besten Zuge, außer der politischen auch noch die ökonomische Freiheit zu verlieren. Wenn auch ungerne, so erinnere ich doch bei diesem Anlasse wieder an einen Brief eines hochgestellten Beamten der Centralbahn, welcher sagte: „Warten Sie nur, bis wir 12—1400 Angestellte auf der Eisenbahn haben, dann müssen die Regierungen thun, was wir wollen." Täuschen wir uns nicht. Es liegt neben dem Segen, den die Eisenbahnen bringen, auch der Fluch. Wenn die Staatsgewalt ihren Einfluß in vernünftiger Weise geltend macht, so wird ein Verhältniß eintreten, das nur zur Wohlfahrt des Landes gereicht. Man sagt aber, durch den Bau der Eisenbahnen

entstehen große Gefahren für den Staat, er stürze sich in Schulden u. s. f. Ich weiß gar wohl, daß das Schuldenmachen in unserm Lande keine beliebte Sache ist; aber wenn man die Verwendung von Kapitalien für den Bau von Eisenbahnen identifizirt mit Schulden, die kein produktives Resultat haben, mit der Verwendung von Geldern, die verschwinden, ohne einen sichtbaren Nutzen zur Folge zu haben, so ist man im Irrthum. Denn bei Eisenbahnen ist das nicht der Fall. Es ist hier ein Werthobjekt vorhanden, welches das verwendete Geld wieder repräsentirt, und es ist durchaus unrichtig, wenn man annimmt, es handle sich um ein ruinöses Schuldenmachen. Man sagt aber weiter, ganz besonders laufe der Staat bei dem vorliegenden Unternehmen Gefahr, weil die fragliche Bahn nicht rentiren werde In dieser Beziehung verweise ich auf den Bericht Ihrer frühern Kommission, die bei einer Verzinsung des Kapitals von 4½ Prozent einen jährlichen Ausfall von Fr 169,720 annahm. Gesetzt, das sei richtig, so vermag der Staat Bern das zu tragen. Aber wenn die Kommission gegenwärtig so rechnet, so wird man zugeben, daß die Einnahmen der Bahn von Jahr zu Jahr wachsen, abgesehen von den reichen Zinsen, die ein solches Unternehmen auch mittelbar dem Vaterlande trägt. Es ist denn auch leicht zu berechnen, daß der Ausfall nicht groß sein kann. Biel-Neuenstadt rentirt jetzt schon mehr als 4 Prozent, Biel-Bern wird ebenfalls eine gute Rente haben; also bleibt noch Bern-Langnau, von welcher Strecke man sich nicht viel verspricht. In jedem Falle aber ist der Ausfall, der für den Kanton Bern entstehen kann, in keinem Verhältnisse zu der Bedeutung der betreffenden Linien, und wird nach dem Gutachten der Finanzdirektion deßhalb keine Erhöhung der Steuern eintreten. Uebrigens ist bereits in Berichte des Regierungsrathes nachgewiesen, daß der Staat eine Menge Kapitalien zu gemeinnützigen Zwecken verwendet, die gar keinen oder doch nur einen sehr geringen Zins abwerfen. So z. B. bei der Hypothekarkasse, deren Kapital im Betrage von beinahe 7 Millionen Franken im Jahre 1859 einen Ertrag von 3⁶⁄₁₀ Prozent abgeworfen hat. Was die Staatsforsten betrifft, so tragen sie nicht einmal 2 Prozent ab. Auf Straßenbauten wurden seit 1832 nicht weniger als 19 Millionen Franken verwendet. Kapitalisirt man diese Summe mit Zins und Zinseszins, so darf man annehmen, daß sich dieselbe wenigstens verdoppelt hat, so daß der Staat auf diesem Zweig eine Ausgabe von 40 Millionen hat. Das sind Thatsachen, die man nicht außer Acht lassen darf. Nun kommt man immer wieder mit der Jurabahn und sagt, wenn wir hier Staatsbau erkennen, so werde der Jura dasselbe Begehren an den Staat stellen. Ich glaube, das werde von Seite des Jura nicht geschehen, und wenn dieser Fall eintreten sollte, so würde der Große Rath erklären, es liege in seinem heutigen Beschlusse kein Präjudiz für Staatsbau im Jura. Aber die Gefahr vom Jura her wird sich in anderer Form geltend machen, wenn der Staat seine Interessen in Eisenbahnsachen irgendwie vernachläßigt. Die Frage der Jurabahn wird immer auftauchen, und etwas muß der Staat in dieser Richtung thun. Wenn er es aber dazu kommen läßt, sich die Mittel abschneiden zu lassen, wenn einmal das Thor abgesperrt ist, dann könnte er in Verlegenheit gerathen und vielleicht erklären müssen: seiner Zeit habe man einen Fehler begangen, den man nun gut machen müsse, also Staatsbau! — Ich sage, diese Gefahr wird für den Staat um so größer, wenn er sich heute bezüglich des Jura etwas vergibt. Fassen wir das Gesagte zusammen, so dürfen wir wohl sagen: weg mit jenen Schreckbildern, mit jenen hohlen Redensarten, die der innern Wahrheit entbehren. Sie haben sich seiner Zeit den Eisenbahnen überhaupt entgegengestellt und treten jeder neuen Schöpfung entgegen. Hätten alle Bedenken, die geäußert wurden, damals die Oberhand gewonnen, wären nicht kühne Griffe gethan worden, wir ständen nicht da, wo wir jetzt sind. Sie erinnern sich gar wohl, daß noch im Jahre 1854 eine große Opposition sich gegen die Unterstützung solcher Unternehmungen kund gab, eine Opposition, gegen welche die Einsichtigen beider Parteien in die Schranken treten mußten. Damals betrachtete man die Eisenbahnen noch als Luxusartikel, aber schon nach sechs Jahren sah man die Wichtigkeit dieses Verkehrsmittels ein. Ich habe die innige Ueberzeugung, daß die Entwicklung der Eisenbahnen die nämliche Richtung nehmen wird, wie diejenige der Posten. Der Staat muß früher oder später Eigenthümer dieses wichtigen, das gesammte Volksleben so eng berührenden Verkehrsmittel werden, das nicht Monopol Einzelner bleiben darf. Das wurde denn auch von Allen, die sich damit zu beschäftigen hatten, vorausgesehen; deßhalb ist der Rückkauf durch den Staat in allen Konzessionen vorgesehen. Aber wie findet derselbe statt? Erst nach längerer Zeit, erst nach 30, resp. 99 Jahren, auf Grundlage der dannzumaligen Rente, die vielleicht die Rückkaufssumme zur doppelten Summe der Anlagekosten erhebt. Wenn eine Bahn 10 Prozent rentirt, so muß die Rückkaufssumme auf diesem Fuße berechnet werden. Andere Staaten sehen das ein, darum kaufen sie successive Eisenbahnen zurück, so viel sie können. — Ich suchte durch das Angebrachte den Antrag auf Staatsbau zu begründen Fragen wir uns nun aber auch, ob überhaupt etwas anderes übrig bleibt, so muß, wenigstens zur Stunde, diese Frage entschieden verneint werden. Erst diesen Morgen gelangte der Antrag der Minderheit der Kommission zu meiner Kenntniß; ich habe ihn nicht einmal gedruckt in meinen Händen. Es wird vorgeschlagen, man sollte die erworbenen Linien wieder an eine Gesellschaft veräußern. Fragt man nun zunächst, an wen man sich wenden könnte, so kann ich mich umsehen, wie ich will, ich finde nur die Centralbahn und die Franco-Suisse, es sei denn, daß man eine neue Gesellschaft bilden wolle, was aber für den Staat so enorme Chancen des Verlustes zur Folge hätte, daß er sich viel nachtheiliger stellen würde als beim Staatsbau. Was die Gesellschaft Franco-Suisse betrifft, so war man schon früher einverstanden, daß es nicht in unserem Interesse liege, französische Waggons, französische Beamte und Angestellte mit ihren Sitten bis in die Bundesstadt kommen zu lassen. Nun weiß ich nicht, ob es in der Würde des Staates liege, sich nach Basel zu wenden und gegenüber der Centralbahn die Initiative zu ergreifen, mit der Erklärung: wir wissen uns nicht mehr zu helfen, wir wollen Euch unsere Eisenbahnen verkaufen, wenn auch mit Verlust! Wie mir mitgetheilt wurde, ist man auf gewisser Seite ziemlich geneigt, in dieser Richtung Verluste zu machen. Das wäre der Stellung des Staates nicht angemessen, und es würde sich schwerlich ein Mitglied der Regierung dafür finden lassen, eine solche Mission zu übernehmen. Nachdem man mit der Centralbahn um die Linie Biel-Neuenstadt einen Prozeß geführt hat, will man ihr dieselbe nun wieder veräußern? Man sagt allerdings, es wären gehörige Garantien und Bedingungen aufzustellen; aber ich glaube, wir bekämen solche nicht. Was wäre die Folge? Daß die ganze Sache auf die lange Bank geschoben würde; es würde wenigstens eine Verzögerung von vier Monaten eintreten. Denn selbst die eine Abtheilung der Kommission verlangt ja nur, daß der Regierungsrath noch „vor Ablauf des Jahres" einläßlich Bericht erstatte. Unterdessen würden die Zinsen auflaufen, die Linien entwerthet, und eine gedeihliche Unterhandlung mit einer Gesellschaft ist nicht möglich, wenn der Staat von vornherein erklärt, er wolle nichts damit zu schaffen haben, wenn er von vornherein in die Knie sinkt. Nur wenn der Staat den festen Willen zeigt, die Bahn zu bauen und nöthigen Falls auch zu betreiben, kann er günstige Bedingungen erlangen; der Beschluß des Staatsbaues ist also auf den heutigen Tag gerade für die, welche Gesellschaftsbau wollen, eine Nothwendigkeit. Ich frage ferner: wie würden wir in der Eidgenossenschaft dastehen, wenn wir vier Monate lang unterhandeln würden über Linien, welche die Ueberschrift tragen „Bernische Staatsbahn!" — Das Unternehmen würde in eine sehr traurige Lage gerathen; die Strecke Biel-Bern könnte dann jedenfalls nicht in einem Jahre vollendet werden. Wenn wir die Linien in ihrem jetzigen Zustande veräußern, wer wird daran glauben, daß wir von einer Gesellschaft günstige Bedingungen bekommen? Wer zweifelt hingegen daran, daß die Bedingungen für uns günstiger sein

werden, wenn die Linien einmal erstellt sind? Der Staatsbau soll daher nicht nur beschlossen, sondern auch ausgeführt werden, selbst dann, wenn man beabsichtigt, später die fraglichen Linien wieder zu veräußern, oder doch den Betrieb zu verpachten. Die Linien werden im Werthe steigen, und gesetzt, der Staat würde auch dann es nicht in seinem Interesse finden, sie zu veräußern, so hätte man doch für den Betrieb eine Konkurrenz geschaffen, und dafür würde sich dann eine Gesellschaft finden, indem man nicht gezwungen wäre, sich einer einzigen auf Gnade und Ungnade zu ergeben. Mag man also die Sache ansehen, wie man will, so kann man zu keinem andern Schlusse kommen, als die Linien seien vom Staate zu vollenden, und dann hat man bezüglich des Betriebes noch freie Hand. Das ist in aller Kürze, was ich vorläufig anzubringen habe. Ich erhielt erst heute die Anträge der Kommission für den Fall des Eintretens. Die Differenz scheint sich auf wenige Punkte zu reduziren, daher enthalte ich mich vorläufig, näher darauf einzugehen, indem ich die Diskussion gewärtigen will. Ich schließe mit dem Antrage, Sie möchten in die Berathung des Entwurfs eintreten und denselben artikelweise berathen.

Niggeler, als Berichterstatter der ersten Hälfte der Kommission. Wie Sie sehen, theilt die Kommission sich bezüglich der Frage des Eintretens oder Nichteintretens in zwei Hälften, von denen die eine eintreten, die andere dagegen Verschiebung will. Diese Verschiedenheit der Ansichten herrscht, wie gesagt, nur bezüglich der Vorfrage des Eintretens oder Nichteintretens. Für den Fall des Eintretens ist dann die Kommission einig, Ihnen die Anträge, die Ihnen heute mitgetheilt wurden, zur Genehmigung zu empfehlen. Was die Sache an sich betrifft, so war die Kommission darin einverstanden, daß etwas geschehen müsse, um den Fortbau und die Vollendung der in Frage stehenden Eisenbahnlinien zu sichern. Der Staat hat dieselben nun einmal um den Kaufpreis von 7 Millionen acquirirt, sie sind ihm übergeben. Nun handelt es sich darum, dieses Kapital nutzbar zu machen und die Benutzung der Eisenbahn im Interesse des Landes sicher zu stellen. Dagegen trennte die Kommission sich bei der Frage, ob die Vollendung der begonnenen Linien und der Bau der Strecke Biel-Bern durch den Staat selbst stattfinden soll, oder ob es nicht vielmehr der Fall sei, hiefür eine Gesellschaft aufzusuchen. Die eine Hälfte der Kommission stimmt mit dem Antrage des Regierungsrathes überein, daß die Vollendung der Eisenbahn von Biel bis Neuenstadt und von Gümligen bis Langnau, sowie die Erstellung der Strecke Biel-Bern im Staatsbau zu geschehen habe, und diese Abtheilung hat mir die Berichterstattung übertragen. Es sei mir demnach erlaubt, Ihnen kurz die Gründe mitzutheilen, aus denen die eine Hälfte der Kommission glaubte, es bleibe schlechterdings nichts anderes übrig, als dem Antrage des Regierungsrathes beizupflichten, vorausgesetzt, daß der Staat nicht die allergrößten Verlüste machen und sich nicht im höchsten Grade kompromittiren wolle. Man konnte darüber streiten, so lange es sich darum handelte, die betreffenden Eisenbahnlinien zu acquiriren; man konnte im Zweifel sein über die Zweckmäßigkeit der Erwerbung, über die Rentabilität dieser Linien, über die Nachtheile, denen der Staat sich durch den Ankauf aussetzen werde. Aber in diesem Augenblicke ist der Staat im Besitze dieser Linien und ich behaupte, daß es in seinem Interesse liegt, sie zu behalten, abgesehen davon, ob er sie verkaufen könne oder nicht. Ich behaupte ferner: wenn der Staat die Linien nicht behalten will, so ist im gegenwärtigen Augenblick ein Verkauf derselben eine Unmöglichkeit, und der Staat wird sie vollenden müssen. Was die erste Frage betrifft, ob es nicht im wohl verstandenen Interesse des Staates liege, die betreffenden Eisenbahnlinien zu behalten und zu vollenden, so scheint mir, wenn man die Sache unbefangen und unparteiisch prüft, die Antwort könne keinem Zweifel unterliegen. Schon die Wahrung der Stellung des Kantons Bern im Eisenbahnwesen erfordert nach meiner Ansicht, daß der Staat wenigstens die Linien, um die es sich handelt, behalte. Nach meinem Dafürhalten hätte der Staat wohl gethan, alle bernischen Linien, auch diejenigen der Centralbahn, für sich zu behalten und sie im Staatsbau auszuführen. Ich bin überzeugt, der Staat hätte damit kein schlechtes Geschäft gemacht, abgesehen davon, daß er diesen wichtigen Zweig des Verkehrs in den Händen gehabt hätte. Nun bleibt uns noch ein Theil der auf bernischem Gebiete liegenden Linien. Wenn der Staat auch diesen Theil abtritt, so verliert er seinen Einfluß im Eisenbahnwesen. Die Gesellschaft, in deren Händen sich die Eisenbahnen befinden, bildet gewissermaßen einen Staat im Staate; ein Anderer ist es dann, der die Position beherrscht, der alles, was auf den öffentlichen Verkehr Bezug hat, ordnet, der über eine allfällige Fusion der Gesellschaften beschließt, der über den Sitz der Verwaltung entscheidet, kurz über alle Verhältnisse der Eisenbahnen. Der Kanton hat dann schlechterdings nichts mehr dazu zu sagen, er kann nicht einmal sagen, ob ein Eisenbahnzug im Interesse seiner Bevölkerung so oder so eingerichtet werden soll, sondern es ist jemand anders, der darüber verfügt. Tritt hingegen der Staat mithandelnd ein unter den verschiedenen Eigenthümern der Eisenbahnen, so kann er überall den Wünschen der Bevölkerung Rechnung tragen. Besonders wichtig aber ist der Besitz der in Frage stehenden Linien für den Staat in Bezug auf die künftige Ausbildung und Fortsetzung der bernischen Linien überhaupt. Glauben Sie, wenn dieselben an eine Privatgesellschaft abgetreten werden, es könne dann noch von einer Fortsetzung nach Luzern die Rede sein? Ich zweifle daran, namentlich wenn die Linien in die Hände der Gesellschaft fallen, die hier einzig in Frage kommen kann. Glauben Sie, die betreffende Gesellschaft hätte ein Interesse für die Erstellung einer jurassischen Bahn, für die Verbindung des Jura mit Basel? Ich zweifle wieder, denn das wäre ja gegen das Interesse der Gesellschaft, die hier einzig in Betracht kommen kann. Alle diese Fragen sind aber von solcher Wichtigkeit, daß der Staat Bern die betreffenden Linien behalten muß. Wenn man aber auch über alle diese Punkte hinweggehen will und entschlossen ist, den Betrieb der Eisenbahnen der Privatindustrie zu überlassen, so sage ich: nichts destoweniger liegt die Nothwendigkeit des Staatsbaues im gegenwärtigen Augenblick auf der Hand. Ich hebe zunächst hervor, daß es nach meiner Ansicht sich mit der Würde des Staates nicht vertragen würde, zur gegenwärtigen Stunde, unter Verhältnissen, wie sie sich im Laufe der Zeit gestaltet haben, andern Gesellschaften nachzulaufen und zu erklären: wir haben da einen Streich gemacht, wir haben die Acquisition von Eisenbahnlinien beschlossen, die wir nicht behalten können, — helfet uns! — Etwas anderes wäre es, wenn nach dem Ankauf der Linien Propositionen gekommen wären, wenn man uns von anderer Seite Anerbietungen betreffend die Ueberlassung derselben gemacht hätte; dann hätte man die gestellten Bedingungen prüfen können und möglicher Weise wäre man zum Resultate gekommen, vom Staatsbau zu abstrahiren und einen Abtretungsvertrag mit einer Gesellschaft zu schließen. Aber dergleichen ist seit dem Beschlusse des Großen Rathes nichts geschehen, und jetzt will die zweite Hälfte der Kommission dennoch die Regierung beauftragen, den Gesellschaften nachzulaufen, ihnen unsere Lage vorzustellen und sie zu fragen, ob sie uns aus der Patsche helfen wollen. Mir scheint, es wäre das der Stellung des Kantons Bern nicht würdig; es wäre allfällig zu begreifen, wenn der Kanton sich nicht anders zu helfen wüßte, wenn er bankerott wäre. Aber so weit sind wir nicht! Der Kanton Bern hat die erforderlichen Mittel, den Bau selbst auszuführen. Ein solches Benehmen wäre im höchsten Grade der Ehre und der Stellung des Kantons zuwider. Angenommen jedoch, der Große Rath würde der Regierung den Auftrag ertheilen, diesen demüthigenden Schritt zu thun, so frage ich: hätte man irgend welche Aussicht auf ein befriedigendes Resultat? Auch diese Frage muß ich entschieden verneinen. Was für Gesellschaften sind es, an die man sich wenden könnte? Für die Strecke Bern-Langnau fände sich entschieden keine; davon wird keine Gesellschaft gegenwärtig etwas wollen. Dagegen würden sich

allerdings für die Linien Bern-Biel und Biel-Neuenstadt Bewerber finden, und da kämen in Betracht die Franco-Suisse und die Centralbahn. Ob die Gesellschaft Franco-Suisse im Falle wäre, die fraglichen Linien zu erwerben und auszubauen, muß ich bezweifeln, denn das Baukapital dieser Gesellschaft war von Anfang an nur bis Landeron berechnet. Aber angenommen, sie besäße das erforderliche Kapital, so herrschte hier immer die Ansicht, man würde die betreffende Linie nie dieser Gesellschaft abtreten, weil man nicht gesonnen war, die Waggons einer rein französischen Gesellschaft bis in die schweizerische Bundesstadt fahren zu lassen. Es bliebe also noch die Centralbahn übrig. Man scheint früher der Ansicht gewesen zu sein, als sei ich ein Feind der Centralbahn. Ich hatte allerdings Rechtsstreitigkeiten gegen diese Gesellschaft zu besorgen, aber damit ist nicht gesagt, daß ich ihr Feind sei. Wenn ich Alle, gegen die ich schon Rechtsstreitigkeiten zu besorgen hatte, deßwegen hassen müßte, so hätte ich Viele zu hassen. Ich bin so frei, hier eines Vorganges zu erwähnen. Ich war Mitglied der Kommission, welche das Transportwesen zu reguliren hatte; anfänglich kamen wir etwas hart aneinander, aber als die Vertreter der Centralbahn sahen, daß ihre Verwaltung nicht einzig den Willen habe, wurde man etwas nachgiebiger und näherte man sich gegenseitig, bis die Sache zur allseitigen Zufriedenheit erledigt war. Ich erkläre daher, gegen die Centralbahn an sich habe ich nichts, und ich hätte auch im vorliegenden Falle nichts gegen sie, wenn nicht durch Abtretung der Eisenbahnstrecken, die in Frage stehen, die Stellung des Kantons Bern in Eisenbahnsachen preisgegeben würde. Ich habe bereits darauf hingewiesen, daß die Centralbahngesellschaft — und ich verarge es ihr durchaus nicht, ein natürliches Interesse hat, den Fortbau der Eisenbahn nach Luzern zu hindern, denn es wäre eine Konkurrenzbahn für sie. Die Centralbahn hat aus dem nämlichen Grunde auch ein Interesse, Biel-Bern nicht zu bauen. Sie hat ferner ein Interesse, daß nicht durch den Jura nach Basel eine Eisenbahn gebaut werde, weil dadurch ihre Linie durch den Hauenstein sozusagen werthlos gemacht würde. Wie gesagt, ich mache der Verwaltung der Centralbahn keinen Vorwurf daraus, daß sie sich derartigen Unternehmen widersetzt; sie hat in ihrer Stellung die Pflicht, das Interesse ihrer Gesellschaft zu wahren. Wir aber haben eine andere Stellung, uns liegt die Pflicht ob, das Interesse des Landes zu wahren. Allein ich will selbst davon absehen, und ich stelle die weitere Frage: ist die Centralbahn gegenwärtig im Falle und wird sie den Willen haben, diese Linien zu übernehmen und sie am Platze des Staates zu vollenden? wird sie das namentlich unter Bedingungen, welche dem Kanton Bern konveniren? Ich muß es bezweifeln. Ich bitte nicht zu übersehen, daß das Kapital der Anleihen, welche die Centralbahn bisher aufgenommen hat, bereits den Betrag ihres Aktienkapitals übersteigt, und daß sie zu Deckung sämmtlicher Bedürfnisse, wie zur Vollendung von Bahnhofbauten, Abtragung von Vorschüssen ꝛc., gegenwärtig noch eine Summe von 4—5 Millionen nöthig hat. Dazu käme, wenn sie die fraglichen Linien übernähme: für den Ankauf derselben nach dem angenommenen Kaufpreis eine Summe von 7 Millionen und für deren Ausbau eine weitere Summe von 9 Millionen, so daß die Centralbahn, um das ganze Unternehmen auszuführen, noch Anleihen im Betrage von ungefähr 20 Millionen aufnehmen müßte. Nun muß ich bezweifeln, ob die Gesellschaft unter den gegenwärtigen Umständen das erforderliche Geld bekäme, weil man im Allgemeinen annimmt, das Kapital der für ein solches Unternehmen gemachten Anleihen dürfe dasjenige der ausgegebenen Aktien nicht überschreiten. Fragen wir, ob sich noch eine andere Gesellschaft vorfinde, die geneigt wäre, die Linien zu übernehmen, so muß ich gestehen, ich kenne keine solche. Ob sich eine neue Gesellschaft zu diesem Zwecke bilden würde, bezweifle ich ebenfalls und zwar wegen der Schwierigkeiten, mit denen sie zu bekämpfen hätte. Es ist bekannt, daß unsere schweizerischen Eisenbahnen im Auslande gegenwärtig nicht in gar großem Kredite stehen; daher wäre es zweifelhaft, ob sich eine Gesellschaft fände, die geneigt wäre, die Erbschaft der Ostwestbahn zu übernehmen. Nehmen wir aber an, es wäre einige Aussicht dazu vorhanden, so frage ich: welche Bedingungen würden wir erhalten? Ist der gegenwärtige Moment günstig zu solchen Unterhandlungen? Auch diese Frage muß ich verneinen. Man rechnet uns immer vor, (Herr Ganguillet hat mir schon privatim Vorstellungen darüber gemacht, wahrscheinlich wird er seine Berechnungen auch der Versammlung mittheilen), die Linien, um welche es sich handelt, werden nicht rentiren; man zählt uns die verschiedenen Hunderttausende Verlust auf, welche die Folge sein würden; Herr Ganguillet hat mir sogar erklärt, er würde für den Staatsbau stimmen, wenn man ihm garantiren würde, daß nur ein Ausfall von Fr. 200—300,000 erfolgen würde. Bedenken Sie, daß man in dieser Versammlung, im Großen Rathe so rechnet, daß diese Rechnungen publizirt werden! Die Herren der Centralbahn werden zwar nicht an die Richtigkeit der von Herrn Ganguillet aufgestellten Berechnungen glauben, aber sie werden dieselben benutzen und sagen: Eure eigenen Rechenmeister rechnen so, daß das Unternehmen bedeutenden Verlust nach sich ziehen werde! Es ist überhaupt ein eigenthümliches Verfahren, eine Sache zuerst zu diskreditiren und sie dann zum Verkaufe auszubieten. Es kommt mir vor, als würde Herr Ganguillet mit der Bekanntmachung vor das Publikum treten: „Ich habe ein Quantum Reis zu verkaufen, es ist zwar nichts werth, aber gleichwohl möchte ich es verkaufen.“ — Man wird also zu keinem andern Resultate kommen, als daß man entweder die Regierung einfach heimschickt, wenn der Antrag der zweiten Hälfte der Kommission angenommen wird, oder aber daß man ihr solche Bedingungen stellt, die der Große Rath schlechterdings nicht annehmen kann. Ich bin überzeugt, zu einem irgendwie befriedigenden Resultate würden die Unterhandlungen gar nicht führen. Was ist dann die weitere Folge? Es ist einfach die, daß diese Angelegenheit wieder verschoben, daß sie in's Unendliche, jedenfalls um wenigstens ein Jahr hinausgeschoben wird. Wie gesagt, ist nicht anzunehmen, daß sich eine neue Gesellschaft bilden werde, und unter den bestehenden Gesellschaften kann einzig diejenige der Centralbahn in Betracht kommen. Nun bin ich so frei, Sie aufmerksam zu machen, daß das Direktorium derselben auch nicht kompetent ist, Geschäfte von solcher Bedeutung, wie das vorliegende, von sich aus zu erledigen, sondern es müßte die Sache — vorausgesetzt, man käme durch Unterhandlungen zu einem gewissen Resultate, das für den Kanton Bern jedenfalls nicht günstig sein könnte — dem Verwaltungsrathe und der Generalversammlung der Gesellschaft vorgelegt werden. Die letztere versammelt sich erst im Mai. Inzwischen wäre eine wichtige Zeit versäumt; von einer Vollendung der Linie Biel-Bern in kurzer Frist, wie sie im Interesse des Kantons liegt, könnte nicht die Rede sein, denn es sind auf dieser Linie zwei Brückenbauten nöthig, für welche die Fundationsarbeiten bloß im Winter bei kleinem Wasserstande ausgeführt werden können, so daß die Uebergabe dieser Arbeiten an einen Unternehmer noch vor dem Winter statthaben muß, um die Vollendung der Linie vom Juni oder jedenfalls vom Herbst über's Jahr zu ermöglichen. Ich glaube aber, die Erstellung einer Eisenbahn von Bern nach Biel liege so sehr im Interesse des Kantons, daß sie nicht verzögert werden dürfe, um so weniger, wenn man sieht, daß durch die Zögerung nichts erreicht wird. Dazu kommen noch andere Umstände. Man wird den Betrieb der Strecke Biel-Neuenstadt, die nur 15 Kilometer lang ist, nicht für sich allein übernehmen können; diese Linie bietet aber eine sehr gute Rente, und wenn sie mit einer andern in Verbindung gebracht werden kann, so wird sich die Verzinsung des Baukapitals noch günstiger stellen. Bei eintretender Verzögerung wird man die Strecke Bern-Langnau entweder liegen lassen müssen, wodurch die bereits ausgeführten Bauten sehr leiden und größtentheils zu Grunde gehen müßten, oder man muß diese Strecke für sich selbstständig betreiben. Da sie aber wieder sehr kurz ist, so wäre ihr Betrieb ein sehr kostspieliger. Eine Verschiebung würde daher nach meiner

Ansicht zu nichts Anderem führen als zum größten Nachtheil des Kantons. Wie gestaltet sich aber die Sache, wenn nach dem Antrage der ersten Hälfte der Kommission verfahren wird? Das Resultat ist jedenfalls das vortheilhafteste, welches erreicht werden kann. Der Staat vollendet die angefangenen Linien, baut die Strecke Biel-Bern; er verpachtet allfällig den Betrieb an eine Gesellschaft, er erhält durch die Fortsetzung der einzelnen Strecken bestimmte Resultate; man weiß, was diese Linien werth sind, was sie rentiren. Man wird dann nicht mehr nöthig haben, die Ergebnisse anderer Eisenbahngesellschaften uns als Muster hinzustellen, sondern wir sind dann über das Resultat unserer Linien im Klaren. Nachdem dieses ausgemittelt ist, hat der Staat bezüglich seiner Eisenbahn noch immer freie Hand, er kann sie behalten oder weiter verwerthen; jedenfalls hat er dann den Vortheil, daß man weiß, was die Sache werth ist, so daß man nicht mehr im Großen Rathe sagen kann, diese Linien seien gar nichts werth. Dann ist es sehr wohl möglich, daß der Staat je nach Umständen sich entschließen kann, die Eisenbahn an eine Gesellschaft abzutreten. Ich würde eine Veräußerung unter gewissen Garantien gar nicht verwerfen, wenn z. B. eine Gesellschaft das Anerbieten machen würde, mit Hülfe eines Beitrages vom Staate und den betheiligten Gemeinden durch den Jura zu bauen. Das ist eben Sache künftiger Kombinationen. Geben wir aber das Unternehmen jetzt auf, so ist alles fort, und der Staat hat einen Schaden, welchen gut zu machen er nicht mehr Hoffnung haben kann. Ich habe zum Ankauf dieser Linien gestimmt, aber zum Verschenken derselben stimme ich nie und nimmer. Ich weiß wohl, daß diejenigen, welche dazu handgeboten haben, unter Umständen eine schwere Verantwortlichkeit trifft; wenn es schlecht geht, kann man sagen: Ihr seid schuld! Ich übernehme, so viel an mir, diese Verantwortlichkeit. Aber wenn man heute kommt und beschließt, diese Linien wegzuwerfen, dann will ich nichts mehr von der Verantwortlichkeit, sondern wenn ich diese tragen soll, so verlange ich, daß das Unternehmen auf eine vernünftige Weise fortgesetzt und vollendet werde. Man macht eine ganze Menge Einwürfe, die von der zweiten Hälfte der Kommission betont werden, und die man heute hier wieder bringen wird. Auf die Frage, ob die Eisenbahn, um deren Erstellung es sich handelt, rentabel sein werde oder nicht, will ich heute nicht näher eintreten. Die Sache ist zu wichtig, als daß man heute durch solche Erörterungen nutzlos Zeit verschwenden dürfte. Man konnte darüber streiten, als es sich um den Ankauf der Linien handelte; heute aber steht die Sache so, daß der Staat durch den Verkauf nur verlieren könnte. Es ist daher nutzlos, über die Rentabilitätsfrage zu streiten. Man sagt aber, der Staat baue theurer als Privatunternehmer. Allerdings, wenn gebaut werden sollte, wie es bisher oft bei Straßenbauten geschah, allfällig wie an der Brienzerseestraße, wenn man die Erstellung der Linie Bern-Biel auf 30—40 Jahre vertheilen und jährlich einen kleinen Kredit dafür verwenden würde, dann würde ich zugeben, daß der Staat theurer darein komme. Aber darum handelt es sich nicht, sondern der Bau wird nach den nämlichen Einrichtungen ausgeführt, wie bei einer Privatgesellschaft, d. h. man wird die einzelnen Loose zur Konkurrenz ausschreiben, die Arbeiten an Unternehmer vergeben; die erforderlichen Vorschriften über die Ausführung derselben werden aufgestellt, und es ist wohl möglich, daß die Lastenhefte eingerichtet werden, wie bei der Centralbahn. Um noch einen Schritt weiter zu gehen, erlläre ich mich damit einverstanden, daß die Regierung nicht die geeignete Behörde ist, die Ausführung eines Unternehmens von solchem Umfange zu leiten, weil sie andere Geschäfte hat, die ihre Zeit in Anspruch nehmen. Hier, wo es sich um die Verwendung von Millionen handelt, ist eine genaue und anhaltende Kontrolle in allen Theilen nothwendig; deßhalb ist die Kommission darüber einig, daß ein Direktorium von drei Mitgliedern aufgestellt werde, bestehend aus einem erfahrenen Administrator, der das Verwaltungswesen zu leiten hätte, aus einem tüchtigen Eisenbahntechniker, dem die Leitung des technischen Theils übertragen würde, und aus einem Juristen für Begutachtung allfälliger Rechtsfragen, die auftauchen können. Die Regierung wäre dann gegenüber diesem Direktorium ungefähr in der nämlichen Stellung, wie der Verwaltungsrath einer Eisenbahngesellschaft zu ihrem Direktorium. Die Mitglieder des Direktoriums würden vom Großen Rathe gewählt. Es wäre also in der Organisation und Leitung des Unternehmens kein bedeutender Unterschied gegenüber gewöhnlichen Eisenbahngesellschaften, dagegen wäre die Stellung des Staates bezüglich der Ausführung des Unternehmens eine viel günstigere. Erstens würde der Staat viel leichter Geld erhalten als eine Privatgesellschaft. Die Gesellschaften bekommen solches nicht leicht unter 5 Prozent, dazu kommen noch sehr starke Provisionen, die sich je nach dem Stande des Geldmarktes auch auf 5 Prozent und unter Umständen noch höher belaufen können. Für den Staat gestalten sich die Bedingungen günstiger. Wenn der Kanton Bern bisher in den Fall kam, ein Anleihen aufzunehmen, so brauchte man nicht den Banquiers nachzulaufen, sondern diese haben sich jeweilen beim Finanzdirektor gemeldet; es wurde auf der Stelle Geld zu 4½ Prozent angeboten; möglicher Weise erhält man solches unter noch günstigern Bedingungen. Die Stellung des Staates ist namentlich auch in Bezug auf die Expropriation eine viel günstigere, und wenn man in Betreff der Linie Biel-Bern bei Zeiten die nöthigen Anordnungen trifft, so wird der Staat besser dabei bestehen, als ein Privatunternehmer. Daß im Uebrigen eine Vertheurung für den Statt eintreten sollte, kann ich nicht einsehen. Ein Bauunternehmer nimmt gewiß ebensogerne Staatsgeld als Privatgeld, ja er wird unter Umständen lieber mit dem Staate zu thun haben. Da die Arbeiten zur Konkurrenz ausgeschrieben wurden, so wird der Staat wenigstens so billige Preise erhalten als eine Privatgesellschaft. Es ist denn auch im Berichte des Regierungsrathes nachgewiesen, daß in andern Ländern, die Staatsbahnen besitzen, wohlfeiler gebaut wurde als von Privatgesellschaften, wie z. B. in Würtemberg und Baden. Andere Staaten waren eben auch im Falle einzusehen, daß die Gesellschaften die günstigern Linien vorab nehmen. Bezüglich des Betriebs verhält es sich durchaus gleich: der Staat wird denselben so wohlfeil führen können als eine Gesellschaft, namentlich bei gehöriger Leitung, und in dieser Beziehung wäre ich dann der Ansicht, daß nicht drei bis vier Betriebsdirektoren dafür aufgestellt werden sollen, wie bei den meisten Gesellschaften, sondern das Einer genügen würde, wie es in Frankreich der Fall ist. Indessen bleibt diese Frage noch offen. — Ein Hauptbedenken findet man in der Frage: in welche Stellung kommen wir gegenüber dem Jura? Man sagt nämlich: wenn wir heute Staatsbau beschließen, so werden wir ihm auch im Jura nicht ausweichen können. Wir dürfen diese Frage der Erstellung einer Jurabahn weder übertreiben noch unterschätzen. Daß der Jura gerade, wenn heute Staatsbau erkannt wird, kommen und verlangen werde, es sollen durch den ganzen Jura auch von Staateswegen Eisenbahnen gebaut werden, daran ist nicht zu denken. Die Linien, um deren Ausführung es sich gegenwärtig handelt, sind zum großen Theil auch jurassische Linien; sie dienen dem Jura so gut als dem alten Kantonstheile. Denn daß die Eisenbahn von Bern nach Biel dem Jura zu Statten kommen werde, wird Niemand bezweifeln; ebenso verhält es sich mit Biel-Neuenstadt, welche Linie sogar auf jurassischem Gebiete liegt. Man kann also nicht sagen, man habe dem alten Kantonstheile Eisenbahnen gebaut, nun müsse man auch dem Jura solche bauen. Es ist aber auch nicht zu erwarten, daß die Bevölkerung des Jura einen solchen Standpunkt einnehmen, daß sie dem Staate zumuthen werde, für sie Eisenbahnen zu bauen, welche für seine Finanzen ruinös wären, sondern Jedermann im Jura sieht gar wohl ein, daß die exzeptionellen Verhältnisse, welche in diesem Landestheile bestehen, auch Opfer und zwar bedeutende Opfer von Seite der Gemeinden und Partikularen erfordern. Sie sind denn auch bereit, solche Opfer zu bringen. Auf der andern Seite wird man sich nicht einbilden wollen, daß man durch einen Beschluß, wodurch der Staat das in Frage stehende Unternehmen aus

den Händen gäbe, jeder Betheiligung des Staates gegenüber dem Jura ausweichen könnte. Nein; die Gerechtigkeit erfordert, daß der Staat die Interessen des Jura wahre. Der Jura ist genöthigt, seinen Verkehr mit der übrigen Schweiz noch auf Umwegen zu vermitteln, er bedarf der Erleichterung, und wenn seine Industrie, namentlich seine Eisenindustrie nicht zu Grunde gehen soll, so muß in dieser Richtung etwas geschehen. Eine Gesellschaft für Erbauung der jurassischen Bahn wird sich ohne Mitwirkung des Staates nicht leicht finden, für die dortigen Gemeinden und Partikularen ist die Last zu schwer, und der Staat wird gezwungen sein, zu helfen. Die heutige Verhandlung ist also insofern für diese Frage gleichgültig, als unser Entscheid in der Ostwestbahnangelegenheit einem Begehren des Jura nicht ruft, sondern die Wünsche und Forderungen dieses Landestheiles sind schon da. Dagegen wird der heutige Beschluß, wenn wir Staatsbau erkennen, die Bestrebungen der jurassischen Bevölkerung bedeutend fördern und die Opfer des Staates vermindern; denn geben Sie die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern weg, — was haben Sie dann noch? Eine Linie ohne Kopf und gewissermassen auch ohne Schwanz. Bleiben Sie aber im Besitze der Eisenbahn von Bern nach Biel, so haben Sie den Verkehr mit dem Jura in der Hand, und im Besitze der Linie Biel-Neuenstadt sichern Sie sich auf der andern Seite den Verkehr mit dem Westen; dazu kommt der Verkehr mit Basel und von den französischen Bahnen her. Es bieten sich also unter dieser Voraussetzung keine so großen Gefahren dar, weil der Besitzer dieser Linien den Verkehr beherrscht. Veräußern Sie aber dieselben, so ist sicher, daß die Centralbahn die ihr in Basel übergebenen Waaren, so weit es ihr möglich ist, nicht durch den Jura gehen lassen, sondern durch den Hauenstein leiten wird; dasselbe wird der Fall sein bezüglich des Waaren-Verkehrs, der vom Westen herkommt. Sie sind also dann schlechterdings verkauft, die Möglichkeit eines einträglichen Waarenverkehrs ist der Jurabahn abgeschnitten. Nichtsdestoweniger wird eine Eisenbahn durch den Jura gebaut werden müssen, und der Staat wird dazu handbieten müssen. Nun kommen wir zu der Frage: was ist vernünftiger, — diese Linien, die einer Jurabahn eine gewisse Rentabilität sichern, zu behalten oder sie wegzugeben und damit die Last für den Staat dennoch zu behalten? Mir scheint, für diejenigen, welche die Sache unbefangen betrachten, sei die Antwort sehr einfach und sie könne nicht anders ausfallen als: es ist für den Kanton sehr wichtig, daß der Staat diese Linien behalte. Ich sagte schon an einer andern Stelle, wenn später günstigere Verhältnisse eintreten, die allfällig eine Fortsetzung der Eisenbahn nach Luzern möglich machen, so kann man dann einer Gesellschaft, die dazu geneigt ist, sagen: wir geben Euch diese Linien, aber unter der Bedingung, daß Ihr eine Eisenbahn durch den Jura baut. Aber man soll nicht von vornherein dem Unternehmen den Kopf abschlagen. — Man wendet ferner ein: wie kommt der Staat überhaupt dazu, sich in Eisenbahnbauten einzulassen und dafür Opfer zu bringen? Man sagt, es seien dieß einfach industrielle Unternehmungen, in die der Staat sich nicht mischen solle. Das ist namentlich der Standpunkt, den Herr v. Gonzenbach einnimmt. Ich bestreite diese Auffassung und sage: die Eisenbahnen sind nichts anderes als verbesserte Verkehrsstraßen, sie stehen zum Staate im nämlichen Verhältnisse, wie die frühern Posteinrichtungen. Bekanntlich hat der Staat früher schon den Straßenbau und dann auch die Post übernommen. Ist seine Stellung nun eine so exzeptionelle, wenn er gegenüber den Eisenbahnen sich eine ähnliche Stellung wahrt? Ich glaube nicht. Ich mache Sie aufmerksam, daß der Staat seit einer Reihe von Jahren, je nach dem Systeme, welches im Kanton herrschte, viel oder auch nichts für den Straßenbau gethan hat; vor 1830 wurde wenig geleistet und beschränkte der Staat sich darauf, etwa mit Hülfe der Gemeinden Hauptstraßen anzulegen, dabei hatten die Gemeinden noch den Unterhalt zu übernehmen. Wer auf diesem Boden steht, kann allerdings auch heute sagen: es geht uns nichts an; wer fahren will, mag Straßen bauen! Von 1830 an nahm der Staat sich des Straßenwesens mehr an, indem er den Bau und den Unterhalt aller Straßen I., II. und III. Klasse auf sich nahm. Es war dieß eine sehr bedeutende Last, denn seit jener Zeit wurden auf das Straßenwesen in unserm Kanton ungefähr 20 Millionen Franken verwendet; selbst für Verbindungswege gab der Staat den Gemeinden Beiträge. Bei allem dem fragte man nicht: rentirt es etwas und wie viel? Wenn der Staat eine solche Sprache hätte führen wollen, so hätte er alle diese Bauten unterlassen müssen, denn von einer positiven Rente für den Staat war nicht nur keine Rede, er hätte im Gegentheil noch eine negative Rente für den Unterhalt der Straßen herausgefunden. Aber ich frage: ist das auf die Straßen verwendete Geld verloren? Ich bin überzeugt, das wird Niemand in diesem Saale behaupten. Der Kanton Bern hat dafür so schöne Straßen als irgend ein Staat in Europa; die Straßen rentiren für das Publikum, welches sie benutzt, denn Landwirthschaft und Industrie, Handel und Verkehr werden durch gute Straßen gehoben. Dieses Geld ist also nicht verloren. Und wie verhält es sich mit den Eisenbahnen, wenn wir solche mittels Staatsbeiträgen erstellen, — ist nun das Geld, das wir darauf verwenden, verloren? Zuverläßig so wenig als bei den Straßen, ja hier noch weniger, denn die meisten Eisenbahnen haben eine gewisse Rentabilität, es ist also für den Staat nicht bloß Verlust zu besorgen, wie bei seinen Ausgaben für die Straßen, wenn man nur die finanzielle Seite der Sache in's Auge faßt. Allein was der Staat in dieser Beziehung leistet, kommt, wie bei den gewöhnlichen Verkehrsstraßen, auch dem Publikum zu gut. Ich frage jeden von Ihnen, der in der Nähe einer Eisenbahn wohnt, welchen Einfluß dieselbe einzig auf den Ackerbau ausübt, auf die Preise des Landes und die Verwerthung seiner Produkte? Die Preise sind durchgehend im Steigen. Auch die Möglichkeit einer bessern Entwicklung der Industrie ist durch die Erleichterung des Verkehrs mittels der Eisenbahn gegeben. Das sah man denn auch in andern Ländern überall ein. Wenn der Kanton Bern sich entschließt, hier thatkräftig einzugreifen, so macht er nicht etwas Neues. Sehen Sie, was andere Staaten für dieses Verkehrsmittel verwendet haben, Frankreich z. B. hat über eine Milliarde für Eisenbahnen ausgegeben und zwar nicht etwa mittels Aktienzeichnungen, sondern es wurde dieses Geld rein weggeschenkt an die Gesellschaften, reine Subvention. Belgien führte alle seine Eisenbahnen von Anfang an im Staatsbau aus, und Niemand bereut es dort. Würtemberg, Bayern und Baden befinden sich im nämlichen Falle, alle dortigen Eisenbahnen, namentlich diejenigen, welche sonst Niemand ausführen wollte, wurden im Staatsbau erstellt, und es ist im Berichte des Regierungsrathes nachgewiesen, daß die Rentabilität derselben keine schlechte ist. Einzelne Linien bringen dem Staate Gewinn, andere jedenfalls keinen Verlust. Ich glaube daher, wir sollen uns auch mit Rücksicht auf eine jurassische Bahn von der Ausführung des Unternehmens nicht abschrecken lassen. Wie gesagt, bin ich der Ansicht, daß der Staat verpflichtet ist, die Erstellung einer Eisenbahn im Jura zu unterstützen. Sollten jedoch von dieser Seite her ungebührliche Zumuthungen kommen, deren Verwirklichung die Kräfte des Staates übersteigen würde, dann wäre der Große Rath noch immer da, solche Zumuthungen zurückzuweisen. Es wurde endlich in der Kommission hervorgehoben, wie sich die Resultate anderer Eisenbahnunternehmungen gestaltet hätten, wie beim Jura industriel, bei der Union-Suisse, wie es auch bei der Westbahn der Fall sein werde, und man fügte bei, es sei ein wahres Glück, daß nicht von Anfang an die Erstellung der schweizerischen Eisenbahnen im Staatsbau beschlossen worden sei, weil die Schweiz in eine Masse Schulden gerathen wäre. Ich kann auch diese Ansicht nicht theilen. Wenn von Anfang an von der Eidgenossenschaft Staatsbau beschlossen worden wäre, so hätte man alle diese verrückten Bahnlinien, die jetzt ihrer Verluste wegen Aufsehen erregen, nicht so gebaut, wie sie gebaut wurden. So hätte man ohne Zweifel die Linie des Jura industriel nicht durch Gegenden gezogen, wo kein Verkehr vorhanden ist, sondern

durch die industriellen Ortschaften des St. Immerthales. Ebenso würde man bei der Union-Suisse nicht eine Parallelbahn erstellt, sondern sich mit einer Linie begnügt haben. Die Rentabilitätsverhältnisse hätten sich dann zuverläßig ganz anders, viel günstiger gestaltet. Das kann man aus dem Ertrage anderer Eisenbahnen schließen. Die Nordostbahn rentirt bekanntlich sehr gut, die Centralbahn hat eine erträgliche Rente, und wenn in der östlichen Schweiz statt zwei nur eine Linie ausgeführt worden wäre, so wären die Ertragsverhältnisse dort ebenfalls günstiger. Uebrigens ist zu bemerken, daß auch bei der Union-Suisse die Rente von Jahr zu Jahr zunimmt. Diese Gesellschaft besitzt die Fortsetzung nach Osten noch nicht, doch werden in der Gegend von Feldkirch Studien gemacht für den Anschluß an österreichische Eisenbahnen; ebenso fehlt noch die Fortsetzung nach Süden durch den Lukmanier. Gleich verhält es sich mit der Franco-Suisse, denn die Hauptlinie über Verrières geht gegenwärtig noch in eine Sackgasse und der Anschluß an die französische Bahn bei Salins fehlt noch; daher kann die Rente nicht so groß sein, wie sie voraussichtlich sich gestalten wird, wenn einmal die ganze Linie erstellt ist. Ich komme daher zu dem Schlusse: alles, was man in dieser Beziehung gegen den Staatsbau anbringt, ist nicht stichhaltig, und nach Allem, was ich die Ehre hatte Ihnen auseinanderzusetzen, bleibt mir nichts anderes übrig, als den Antrag zu stellen, der Große Rath möchte in die Berathung des vorliegenden Entwurfs eintreten und denselben mit den Modifikationen, die Ihnen die Kommission vorschlägt und die allfällig sich aus der Diskussion ergeben mögen, genehmigen. Etwas anderes würde nur zu einer langen Verschiebung zum Nachtheile des Kantons und des Publikums im Allgemeinen führen. Die erste Hälfte der Kommission empfiehlt Ihnen daher das Eintreten und die artikelweise Berathung.

Dr. v. Gonzenbach, als Berichterstatter der zweiten Hälfte der Kommission. Man hat mich soeben eingeladen, als Berichterstatter der zweiten Hälfte der Kommission zu referiren, nachdem wir in den Vorträgen der beiden vorhergehenden Redner als Minderheit bezeichnet worden. Ich weiß nicht, ob das im Vorgefühle geschah, daß wir im Großen Rathe die Minderheit bilden werden, oder ob es den Sinn haben soll, daß wir die Mindern an Geist seien. Wenn letzteres der Fall ist, so tröstet mich der evangelische Satz, daß auch die Armen im Geiste angehört werden sollen. Zugeben will ich von vornherein, daß wir die Mindern an Illusionen sind. Bevor ich näher auf die Sache eingehe, kann ich nicht umhin, mich über die Stellung auszusprechen, die man der Kommission gemacht. Ihre Kommission hat Grund, sich darüber zu beklagen, daß ihr einerseits nicht die nöthige Muße gestattet worden ist, um die ihrer Begutachtung unterstellte höchst wichtige Frage mit der wünschbaren Gründlichkeit zu untersuchen, und daß ihr andererseits alles und jedes Material vorenthalten wurde, das geeignet gewesen wäre, sie über den fraglichen Gegenstand aufzuklären. Wenn der Große Rath eine Kommission niedersetzt, so geschieht es ohne Zweifel zu dem Zwecke, um sich einen gründlichen Bericht von derselben erstatten zu lassen, und wenn das geschehen soll, so ist Zeit und Material dazu nöthig. Uns stand weder das Eine noch das Andere zur Verfügung. Während die Regierung mehr als sechs Wochen bedurfte, um ihren Bericht auszuarbeiten oder ausarbeiten zu lassen, waren Ihrer Kommission kaum sechs Tage dafür zugemessen, denn sie wurde auf den 19. August und der Große Rath gleichzeitig auf den 26. gl. M. zusammenberufen. Dem Verfasser des Berichtes, den uns die Regierung vorlegte, scheint ein reiches statistisches Material zu Gebote gestanden zu haben, das er denn auch sehr gut zu benutzen verstand. Es ist aber nicht in Ordnung, wenn man uns mit Schwert und Harnisch gegenüber tritt, während uns keine Waffen zu Gebote stehen. Es heißt dieß unserer Ansicht nach die Stellung einer Großrathskommission von Seite der Regierung durchaus verkennen. Kommissionsprüfungen können nämlich nur insofern Werth und Bedeutung haben, als den Kommissionsmitgliedern die nöthige Zeit eingeräumt und das erforderliche Material mitgetheilt wird, um sich eine selbständige Ueberzeugung über den ihrer Begutachtung unterstellten Gegenstand zu bilden und diese Ueberzeugung in angemessener Weise auszusprechen. Wenn daher mein Bericht weder seiner Form noch seinem Inhalte nach der hohen Bedeutung des zu prüfenden Gegenstandes entspricht, so lehnen wir dießfalls alle Verantwortlichkeit von uns ab, und ich wasche meine Hände in Unschuld. Nach diesen Bemerkungen, zu welchen ich mich im Interesse künftiger Großrathskommissionen verpflichtet fühlte, gehe ich zur Sache selbst über und werde dabei dem Berichte des Regierungsrathes Schritt für Schritt folgen. Der Regierungsrath beginnt damit, den Großen Rath zu versichern, daß es ihm gelungen sei, die Gläubiger der Ostwestbahn, trotzdem daß für sie die Abänderung des Art. 2 des Kaufvertrages ernstere Folgen als für die Aktionäre hatte, durch direkte Verhandlung mit den Einzelnen „annähernd" in gleicher Zahl, wie bei der letzten Verhandlung zur Einwilligung zu bewegen, so daß der Regierungsrath, gestützt auf das neuerdings eingeholte Gutachten von Sachverständigen und in Berücksichtigung des Umstandes, daß in den Berathungen des Großen Rathes vom 26. und 27. Juni d. J. das Vorhandensein der im Beschlusse des Großen Rathes vom 6. April in Betreff der Gläubiger gestellten Bedingungen von keiner Seite in Zweifel gezogen wurde, nicht länger habe anstehen können, den Kaufvertrag in Kraft erwachsen zu erklären und in aller Form abzuschliessen. Die Abtheilung der Kommission, in deren Namen ich die Ehre habe Bericht zu erstatten, glaubt sich dießfalls um so mehr alles und jedes Urtheils enthalten zu sollen, als die Beurtheilung des fraglichen Kaufvertrages nicht innerhalb des den Kommissionsmitgliedern ertheilten Mandates fällt. Die Frage namentlich, ob die faktischen Bedingungen, an welche der Große Rath am 6. April seinen Beschluß knüpfte, wirklich vorhanden seien und ob deßhalb nicht länger gezögert werden konnte, hatte der Regierungsrath allein zu entscheiden, und wir sind weder gewillt, dießfalls in seine Kompetenz irgendwie einzugreifen noch ihm seine dießfällige Verantwortlichkeit abzunehmen. Was nun die Frage betrifft, ob Staatsbau erkannt werden soll oder nicht, so bin ich in einer sonderbaren Stellung. Letzthin sagte man mir hier: was Gonzenbach sagt, ist wohl richtig, aber es ist zu früh gesagt; er hätte es erst dann vorbringen sollen, wenn es sich um die Frage des Staatsbaues handelt. Was sagt man heute? Herr Riggeler sagt Ihnen: Ihr Herren! die Frage des Baues ist entschieden durch den Kauf der Linien! Gekauft habt Ihr, liegen lassen kann man die Sache nicht, also muß der Staat bauen! Ich betone das, weil man ganz gleich argumentirt bezüglich des Betriebes. Man sagt Ihnen: urgent ist nur die Frage des Baues, die des Betriebs bleibt einstweilen offen. Ist aber einmal gebaut, so wird man Ihnen wieder sagen: Ihr werdet doch nicht gebaut haben, um den Betrieb Euerer Eisenbahn der Centralbahn zu überlassen; die Regierung ist die natürliche Direktion! Daher heißt es hier: principiis obsta! Wer den Staatsbau nicht wollte, mußte auch gegen den Kauf stimmen, und weil ich namentlich auch den Staatsbetrieb nicht will, so bin ich auch gegen den Staatsbau. Der Regierungsrath sagt in seinem Berichte, gegenwärtig könne der Streit, ob der Staatsbau oder der Privatbau das bessere System bei Anlegung von Eisenbahnen sei, wenigstens insoweit beinahe als abgethan angesehen werden, „als jetzt wohl alle Sachkenner zugeben, daß für den Bau von Eisenbahnen sich der Staat in keiner nachtheiligern Lage befinde als jede Privatgesellschaft ꝛc." Ich will diesen Satz, daß die Frage des Staatsbaues entschieden sei, bestehen lassen; ich will auch annehmen, daß alle Citate, die im Bericht angeführt sind, obschon ich sie nicht prüfen konnte, richtig seien; die Vermuthung spricht dafür. Aber ich sage: für die Schweiz ist die Frage des Staatsbaues allerdings entschieden und zwar zu Gunsten des Gesellschaftsbaues; in diesem Saale wurde sie entschieden. Obschon ein ausgezeichneter Berichterstatter und die Mehrheit

der nationalräthlichen Kommission für den Staatsbau in die Schranken traten, beschloß die Mehrheit der Räthe gegen den Staatsbau, und ich frage: hat man es zu bereuen? Herr Niggeler sagt: ja; wenn man damals mit Staatsbau angefangen hätte, so wäre es besser gekommen. Ich erlaube mir, auch darauf näher einzutreten. Der Zweck, der damals angestrebt wurde und der sich allein durch den Staatsbau erreichen ließ — die Einheit des schweizerischen Eisenbahnsystems — war unendlich größer als der gegenwärtig in Frage liegende, und dennoch war die damit verbundene Gefahr, nämlich der mögliche Ausfall auf den Einnahmen, für einen Staat, wie die Eidgenossenschaft verhältnißmäßig viel geringer als die für den Kanton in Aussicht stehende. Nun frage ich: soll die Schweiz, nachdem sie verhältnißmäßig das größte Eisenbahnnetz, mit Ausnahme Englands, besitzt, sich nicht dazu Glück wünschen und ein System verlassen, das sie dazu geführt hat, um einen andern Weg einzuschlagen? Ich bin der Ansicht, die Schweiz könne sich nicht glücklich genug schätzen und will dieß nachweisen. Die politischen Rücksichten lasse ich ganz bei Seite. Ich erinnere an das einzige Mal, als die Bundesversammlung in den Fall kam, ein Trace festzustellen und zwar gegenüber dem Kanton Waadt. Jene Verfügung der Bundesbehörden hatte zur Folge, daß der Westen der Schweiz nun gegenüber dem Bunde eine ganz andere Stellung einnimmt als früher. Betrachten wir aber die Sache vom materiellen und administrativen Standpunkte aus, und da wünsche ich nur, daß Sie das geistreiche Gutachten der nationalräthlichen Kommission zur Hand nehmen, denn Sie werden Seite für Seite sehen, wie man sich gegenüber den Erfahrungen während der seither verflossenen zehn Jahre in den damals gehabten Voraussetzungen getäuscht hat. Als eines der Hauptmotive wurde damals angeführt: „Es lasse sich kein stichhaltiger Grund dafür auffinden, daß sich ohne Mitwirkung des Staates fremde und einheimische Kapitalien in namhaften Beträgen schweizerischen Eisenbahnen zuwenden werden, während sich sozusagen rings um uns herum Aktienunternehmungen mit Zinsengarantien dem nach Verwendung strebenden Kapitale anbieten." Man sagte, es gehöre ein wahrer „Wunderglaube" dazu, unter solchen Verhältnissen auf bedeutendes Zuströmen des Kapitals zu Begründung schweizerischer Eisenbahnen zu hoffen. Wie hat sich diese Annahme nun bewährt? Dagegen spricht die Thatsache, daß seit jener Zeit jedenfalls nahe an vierhundert Millionen fremdes und einheimisches Kapital schweizerischen Eisenbahnen zugeflossen sind, ohne dem Staate Lasten aufzubürden, selbst ohne daß man zur Zinsengarantie seine Zuflucht nehmen mußte. Dazu kommt die zweite Thatsache, daß man damals glaubte, das ganze schweizerische Netz, welches aus 13 Linien bestehen sollte, mit 136 Millionen Franken herstellen zu können. Die damals projektirten Linien sind nun mit einigen Traceveränderungen beinahe sämmtlich ausgeführt, allein die Kosten für deren Erstellung belaufen sich statt auf 136 auf ungefähr 400 Millionen. Was ist nun die Konsequenz davon? Der Berichterstatter der Mehrheit der nationalräthlichen Kommission berechnete damals, daß der Bund im ungünstigen Falle einen Ausfall von Fr. 458,210 zu tragen hätte, um die Erstellung aller damals projektirten Eisenbahnen und deren Betrieb zu sichern; die gleiche Summe hätte die Gesammtheit aller betheiligten Kantone zu tragen gehabt. Erschrecket Ihr vor diesem Resultate? fragte der Berichterstatter. — Und jetzt beträgt dieser Ausfall 4 Millionen; ich sage nicht zu viel. Die Erfahrung hat seither bewiesen, daß auf den Linien der Vereinigten Schweizerbahnen allein sich jährlich ein Zinsausfall von mehr als 1½ Millionen ergiebt, und daß einzig die Nordostbahn und die Centralbahn ihren Aktionären das einbezahlte Kapital zu verzinsen im Falle sind. Was ist die weitere Konsequenz? Es handelte sich um europäische Eisenbahnen, bei deren Erstellung Europa wohl einwenig Geld verlieren darf. Aber wenn das Unternehmen auf dem Wege des Staatsbaues ausgeführt worden wäre, was wäre die Folge gewesen? Die ganze Last wäre auf die Schultern des Schweizervolkes gefallen, und auf welche andere Weise hätte der Staat die fehlende Summe beschaffen können, als durch Erhöhung der direkten oder der indirekten Steuern? Glauben Sie nun, die Hand auf's Herz, die Schweiz wäre glücklicher, wenn sie eine solche Last zu tragen hätte? Hätte dann der Staat für die politische und militärische Stellung der Schweiz, für ihre volkswirthschaftliche und geistige Entwicklung wirken können, wie er gewirkt hat — durch Aufstellung neuer diplomatischer Agenturen, wo das Bedürfniß es erheischte, durch Verbesserung der Bewaffnung des Bundesheeres, durch bessere Ausbildung unserer Armee, durch Unterstützung öffentlicher Werke von allgemeinem Nutzen, durch Beiträge an Flußkorrektionen und Straßenbauten, durch die Schöpfung des schweizerischen Polytechnikums, durch Ermunterung von Künsten und Wissenschaften, durch Beiträge an gemeinnützige und wohlthätige Vereine; oder hätten nicht vielmehr alle Ersparnisse einzig und allein für das Eisenbahnwesen, d. h in einer und derselben Richtung verwendet werden müssen? — Lassen Sie Jedem, was ihm gebührt, lassen Sie dem Staate seine Afugabe: Verwirklichung der Rechtsidee, Entwicklung nationaler Selbstständigkeit und Freiheit, Förderung geistiger und materieller Wohlfahrt. Gerade wie ich in Betreff des japanesischen Vertrages sagen würde, daß man wohl den Weg öffnen, aber nicht selbst Handel treiben solle, so halte ich es hier bezüglich der Stellung des Staates. Oder soll nun der Kanton Bern auf die Klippe, welche die Schweiz als Gesammtstaat glücklich umschifft hat, mit seinem viel schwächern Fahrzeuge zusteuern, auf die Gefahr hin, es daran zerschellen zu sehen? Bern fühlt sich groß, aber bedenken Sie, daß gegenwärtig der Vortheil geringer, die Gefahr dagegen viel größer ist. Auf alle Argumente, die im Berichte des Regierungsrathes enthalten sind, um nachzuweisen, daß der Staatsbau, theoretisch genommen, vorzuziehen sei, will ich nicht eintreten. Ich theile diese Ansicht sogar theilweise. Aber es ist manches in der Theorie richtig, praktisch jedoch nicht ausführbar, oder es führt zu andern Resultaten, als man voraussetzte. Wenn die Regierung in ihrem Berichte sagt, der Staat besitze so gut die nöthige Fähigkeit zu Erstellung von Eisenbahnen als eine Privatgesellschaft, so bin ich damit ganz einverstanden, aber meine Besorgniß ist die, daß der Regierungsrath seine Stellung nicht richtig auffassen werde; er kann es nicht. Warum? Ist es Mangel an Vertrauen was mich zu dieser Bemerkung veranlaßt? Das will ich bei Seite lassen. Aber eine politische Gewalt handelt oft aus Motiven, die mit der Weisheit, sogar mit der Gerechtigkeit nicht immer im Einklange stehen. Die Staatsbehörde kommt sogar in den Fall, der Leidenschaft Rechnung zu tragen. Man scheint darüber Zweifel zu äußern; ich will daher mit Beispielen aufwarten, und frage: war es klug und weise, eine Eisenbahnlinie, wie Biel-Neuenstadt, für die man einen soliden Unternehmer hatte, der sie ohne Staatszuschuß bauen wollte, einen Unternehmer, der schon 106 Kilometer auf dem Gebiete des gleichen Kantons gebaut hatte, statt sie diesem zu geben, einem solchen anzuvertrauen, der mit Ansprüchen an den Staat anfing und damit aufhörte, — ich will nicht sagen, sich fallit zu erklären, aber seine Engagements nicht erfüllen zu können? Bis in die Nacht hinein mußte hier darum gekämpft werden, daß die Thuner-Linie da bleibe, wo das Recht sie hingestellt hatte und daß sie nicht auch einer Schwindlergesellschaft überliefert werde. Darum sage ich: eine politische Behörde taugt nicht für solche Dinge. Je geistreicher ein Politiker ist, um so mehr ist sein Kopf mit andern Sachen angefüllt; er kann seine Aufmerksamkeit nicht auf einen Punkt konzentriren, ja er muß sogar auf Parteiverhältnisse Rücksicht nehmen. Eine Privatgesellschaft aber ist dieser Versuchung nicht ausgesetzt, sie sucht ihre Kräfte und Talente überall, sie fragt nicht nach dem politischen Beichtzettel ihrer Beamten und Angestellten. Ein Radikaler ist ihr so willkommen wie ein Konservativer, wenn er ihr seine Kräfte leihen will, und deßwegen gedeihen solche Unternehmen in den Händen von Privaten besser als in den Händen des Staates. Wenn sich also theoretisch nicht nachweisen läßt, warum der

Staat nicht ebensogut Eisenbahnen bauen könne als eine Privatgesellschaft, so zeigt doch das praktische Resultat der bisherigen Erfahrung das Gegentheil. Der Regierungsrath beruft sich in seinem Berichte auf das Gutachten einer Kommission, welche das französische Ministerium der öffentlichen Arbeiten im Jahre 1839 niedergesetzt hat, und worin die Sätze vorkommen: „Es sei kein absolutes System anzunehmen und somit die Regierung weder vom Bau der Eisenbahnen auszuschließen, noch auch ausschließlich mit deren Ausführung zu beauftragen; die Wahl, ob Staat oder Kompagnien, hänge wesentlich von den „Umständen", von der „Oertlichkeit", vom Stand des Kredites und andern Rücksichten ab, welche sich nicht in einer allgemeinen Regel zusammenfassen lassen u. s. w." Die Regierung benutzt dieses Gutachten, um die Frage des Staatsbaues affirmativ zu beantworten. Ich erlaube mir, dasselbe für die Negative in Anspruch zu nehmen. Man gefällt sich darin, das Beispiel anderer Staaten anzuführen. Es sei mir gestattet, meine Beispiele in der Schweiz selbst und zwar im Kanton Bern zu suchen. Jedes Land hat seine eigenthümlichen administrativen Sitten und Gewohnheiten. Der Kanton Bern galt bis anhin für ein reiches Land; er hat alle Gewohnheiten des Reichen auch in seiner Administration angenommen. Gehen Sie auf die Bureaux der Direktionen und sehen Sie, wie viele Schreiber angestellt sind! Betrachten Sie Ihre Sitzungszimmer; wie sind sie geheizt? Es ist Einem wohl darin. Der Staat hat eben Stoff dazu. Aber betrachten Sie nun auch den Revers der Medaille! Herr Niggeler, der von den Straßen auf die Eisenbahnen argumentirte, wird mir erlauben, dasselbe zu thun und Ihnen zu zeigen, wohin Sie damit kommen. Wenn es mit den Eisenbahnen geht, wie mit den Straßen, dann gnade Gott dem Kanton Bern! Ich ließ mir über einige der bedeutendsten Straßenbauten Notizen von der Baudirektion geben. Die Bielerseestraße wurde auf die Versicherung des Herrn Ingenieur und Großrath Watt von Biel, der die Kosten auf Fr. 110,000 alte oder zirka Fr. 160,000 neue Währung schätzte, ohne Devis gebaut und hat Fr. 724,100 gekostet. Die Engestraße war laut Bericht des Herrn Oberst Lelewel auf Fr. 177,507 devisirt, die Effektivkosten betragen Fr. 598,310. Die Reuchenettestraße sollte laut drei Devisen Fr. 420,600 kosten, kostete aber in Wirklichkeit Fr. 663,230. So baut der Staat! — Hier erlaube ich mir nur über die Bielerseestraße noch eine Bemerkung. Ich hörte damals vom neuenburgischen Straßenbauinspektor, der gleichzeitig jenseits der Kantonsgrenze baute, bemerken, die Neuenburger hätten den Bau um einen Viertheil der Kosten ausgeführt. Wenn man aber sagt, das seien alte Geschichten, jetzt verfahre man anders, so will ich Beispiele aus der neuesten Zeit, von der jetzigen Verwaltung anführen. Ich berufe mich auf die Kosten der Gürbekorrektion, wo Sie sehen können, daß der Staat, mit dem besten Willen, theurer baut als ein Privatunternehmer. Man sprach auch heute von der Würde des Staates. Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes bemerkte vorhin, es sei nicht mit der Würde des Kantons Bern vereinbar, daß er der Centralbahn nachlaufe. Diese Würde ist es, die gewissen Leuten immer im Kopfe steckt. Uebrigens nahm man es damit nicht immer so genau, und wenn man mir die Wahl läßt, im Namen des Staates zu Brassey nach London, zu Banquiers nach Paris und Frankfurt zu gehen, oder mit einer schweizerischen Gesellschaft zu unterhandeln, die auf unserm Gebiete bereits 106 Kilometer Eisenbahnen gebaut hat, so bin ich bald entschieden und gebe dem Gang zur schweizerischen Gesellschaft den Vorzug. Uebrigens muthet man ja nicht einmal der Regierung zu, selbst nach Basel zu gehen. Und warum sich nach Basel wenden? Weil die Centralbahn die Gesellschaft ist, welche die fraglichen Eisenbahnen um 4 Millionen theurer übernehmen kann als jede andere Gesellschaft, denn sie besitzt hier schon einen Bahnhof, sie besitzt ferner die Schienen nach Zollikofen und Gümligen, und soll dafür einen ertragsgemäßen Zins von Fr. 171,000 beziehen, was einem Kapital von ungefähr 4 Millionen gleichkommt. Wie gesagt, ich muthete nicht einmal einem Mitgliede der Regierung zu, selbst nach Basel zu gehen, um ihrer Würde nichts zu vergeben. Meine Ansicht war, es sollten zwei Mitglieder der Kommission hingehen. Da man aber hievon nichts wissen wollte, wurde mein dahin zielender Antrag sofort wieder zurückgezogen. Ich komme also darauf zurück, daß der Satz, daß der Staat nicht so wohlfeil bauen könne wie eine Privatgesellschaft, praktisch zum Nachtheil des Staatsbaues gelöst ist. Gehen wir nun zum Betrieb über. Man sagt zwar, es handle sich jetzt nicht um den Betrieb; aber ich fürchte, daß man später anders raisonnire und sage: man hat nun gebaut, also ist auch der Betrieb entschieden! Ich frage daher: ist es wirklich zweckmäßig, daß der Staat den Betrieb der Eisenbahn übernehme? Die Regierung sagt in ihrem Berichte, sie anerkenne, daß die Industrie nicht Aufgabe des Staates sein dürfe, aber dann sagt sie weiter, dieß lasse sich auf jene großen Unternehmungen der Neuzeit, die ein Einzelner nicht zu beherrschen vermöge, nicht anwenden. Der Satz ist im gedruckten Berichte sehr geistreich entwickelt, aber er ist nicht richtig, denn nach der gleichen Argumentation könnte man sagen: wir haben eine Menge großer, auf Aktien gegründeter Baumwollenspinnereien, Papierfabriken, Gerbereien; alle diese Unternehmen übersteigen die Kräfte eines einzelnen Bürgers, also soll der Staat selbst Baumwolle spinnen, Papier fabrizieren, Häute gerben. Es ist immerhin Industrie, und hier trifft gerade das ein, was der Regierungsrath in Bezug auf dieselbe sagt, indem er anerkennt, sie bedürfe, „um zu gedeihen, den Trieb des persönlichen Interesses, das Trachten nach persönlichem Gewinn und Vortheil." Glauben Sie, wenn das eigene Interesse im Spiel gewesen wäre, eine Gesellschaft, die zwei Millionen in ein Unternehmen geschossen, mit der Bedingung, die Einzahlung soll erst stattfinden, wenn das Aktienkapital eine gewisse Höhe erreicht habe, hätte sich damit begnügt, einfach einen Sekretär hinzuschicken, um zu sehen, ob die Bedingungen erfüllt seien? Glauben Sie, eine Privatgesellschaft hätte so gehandelt, daß sie für den Ankauf einer Eisenbahn, die vom Ingenieur der Gesellschaft selbst auf Fr. 7,400,000 geschätzt war, noch Sachverständige angestellt hätte, um die Kaufsumme auf Fr. 7,699,000 erhöhen zu lassen? Nein, eine Privatgesellschaft hätte nicht so gehandelt, sie hätte den Konkurs der Ostwestbahn erwartet, um dann die in Frage stehenden Linien sehr wohlfeil zu erwerben. Aber glauben Sie weiter, eine Privatgesellschaft hätte nicht die zwei Millionen, die sie eingeschossen, abgezogen? Hier geschah es nicht, weil man der Ansicht ist, der Staat müsse large sein und weil man politische Rücksichten hatte. Man behauptet, Staatseisenbahnen seien sehr gut betrieben. Ich kenne allerdings solche. Aber blicken Sie auf andere Staaten, in welchen das Associationsprinzip sich am meisten entwickelt hat und sich in seinen Trägern durch Unternehmungsgeist und Intelligenz auszeichnet, wie in England und Nordamerika: dort haben sie keine Staatsbahnen, wohl aber sehen Sie, daß der Kirchenstaat, daß die Türkei zu diesem Mittel oder zu demjenigen des Baues durch fremde Gesellschaften greifen müssen. Wenn nun der Kanton Bern das Beispiel eines andern Staates nachahmen will, so wünsche ich, daß er sein Augenmerk lieber auf Staaten, wie England und Nordamerika richte, als auf die Türkei und den Kirchenstaat; seine Institutionen stehen jenen näher als der Finanzwirthschaft der beiden andern, die ich mir nicht zum Muster nehmen möchte. Man verweist auf Baden und Belgien. Als diese Staaten den Staatsbau beschlossen, war die Sache erstens noch neu; sodann sind die Verhältnisse dieser Länder von den unsrigen verschieden. Baden ist z. B. in der Lage, daß die große Verkehrslinie der Länge nach sein ganzes Gebiet durchschneidet, und wir besitzen nicht die volkreichen Städte Belgiens, die seine Eisenbahnen so sehr alimentiren. Wenn eine Eisenbahn gehörig besorgt werden soll, so muß sie rentiren; wenn sie nicht rentirt, so wird nicht die gehörige Sorgfalt auf das Betriebsmaterial verwendet, man spart dann am unrechten Ort. Wie haben sich die Verhältnisse in Baden und Würtemberg gestaltet? Die badische Staatsbahn hat die ganze Spedition an sich gezogen,

die würtembergische den Holzhandel. Wollen Sie dieses Eingreifen der Staatsadministration in die bürgerliche Thätigkeit auch im Kanton Bern? Soll ich schweizerische Beispiele anführen? Von der Centralbahn will ich nicht reden, weil sonst gewisse Leute eine Gänsehaut überlaufen könnte. Aber werfen Sie einen Blick auf die Nordostbahn: diese hat bereits das Kaufhaus, das Kornhaus in Zürich an sich gezogen. Wollen Sie ein ähnliches Verhältniß auch hier? Schwerlich wird das in Ihrer Absicht liegen. Ich besorge also, daß der Kanton Bern nicht nur theurer bauen sondern auch weniger gut administriren werde, als eine Privatgesellschaft es kann; deßhalb ziehe ich den Gesellschaftsbau vor. Auf die Frage der Rentabilität will ich heute nicht weiter eintreten. Der Hauptgrund, warum ich wünsche, daß der Große Rath nicht eintrete, liegt in den Konsequenzen. Vorläufig handelt es sich um 16 Millionen, aber ich besorge, es bleibe nicht dabei, abgesehen davon, daß einzelne Landestheile vor andern sehr bevorzugt werden. Herr Niggeler sagt, die Eisenbahnen seien verbesserte Landstraßen. Das bestreite ich. Das Eine ist eine Industrie, das Andere nicht. Wenn der Staat eine Landstraße baut, so ist sie offen; das Publikum benutzt sie Tag und Nacht, der Verkehr im Kleinen und Großen ist frei auf derselben. Und bei der Eisenbahn? Wenn sie vollendet ist, wird sie geschlossen; ein Zaun von Anfang bis an's Ende schließt sie ein, nur gegen einen von der Verwaltung bestimmten Ausweis und nur zur Stunde, welche der Gesellschaft beliebt, kann man die Bahn benutzen. Daß die Eisenbahnen für den Personen- und Waarenverkehr unendlich wichtig sind, darüber sind wir alle einverstanden; es fragt sich nur, ob dieselben mit gewöhnlichen Landstraßen assimilirt werden können. Die große Gefahr, liegt nach meiner Ansicht darin, daß man später sagen werde: wenn der Staat aus eigenen Mitteln von Biel nach Langnau bauen kann, warum sollte er nicht auch von Biel durch den Jura nach Pruntrut bauen können? Ich möchte dann sehen, ob man sich nicht auf den Grundsatz der Gleichberechtigung berufen, ob man nicht sagen würde: der Staat hat nun einmal A gesagt, also soll er auch B sagen; und um diese Konsequenzen auszuweichen, wünsche ich von ganzem Herzen, daß der Große Rath nicht auf das Projekt des Staatsbaues eintrete, sondern bei dem bleibe, was er bisher that. Bisher nämlich wurden Eisenbahnbauten aus Staatsmitteln unterstützt, sofern die betheiligten Gemeinden sich auch nach Kräften anstrengten und sich eine Gesellschaft fand, welche den Bau und Betrieb auf eigene Gefahr übernahm. Nach dem vorliegenden Projekte soll auf Staatskosten gebaut werden, ohne daß von Gemeinden oder Privaten ein Beitrag verlangt wird, und doch hat Biel bereits eine Eisenbahnverbindung mit Bern. Wir Alle, die man heute gleichsam als Obskuranten darstellen wollte, haben jeweilen dazu gestimmt, wenn es sich um eine Unterstützung solcher Unternehmen durch Privatgesellschaften handelte. So gegenüber der Centralbahn, wo ich ungerne dazu stimmte, weil ich die Konsequenzen besorgte und denn auch verlangte, daß die Aktionäre austreten und nicht mitstimmen. Gegenüber der Ostwestbahn handelte ich gleich; man hatte einmal A gesagt, also mußte man auch B sagen. Das Gleiche wird man Ihnen vom heutigen Beschlusse sagen. Wenn man, wie es seiner Zeit in den eidgenössischen Räthen beabsichtigt wurde, den Staatsbau auf die großen Verkehrslinien beschränken und das Uebrige dem Privatbau überlassen wollte, so ließe sich das noch hören; aber hier wollen Sie mit einer Lokallinie anfangen, es sei denn, daß man die Strecke Gümligen-Langnau als eine Hauptverkehrsader betrachte. Machen Sie einen Ueberschlag, was die Erstellung sämmtlicher Linien im Kanton kosten würde, und Sie werden finden, daß das Staatsvermögen nicht hinreicht, sie zu erstellen. Freilich wird man gegen zu weit gehende Konsequenzen einwenden: ultra posse nemo tenetur, oder: wo nichts ist, hat der Kaiser das Recht verloren. Ich kann nicht begreifen, wie alle Mitglieder der Regierung dahin wirken können, die Mittel des Staates so sehr zu schwächen, dadurch seine Sehnen und Muskeln zu durchschneiden, und dann auf den Schraubstock der direkten Steuer angewiesen zu sein. Die einträglichsten der indirekten Abgaben wurden dem Bunde abgetreten; nur das Ohmgeld, das Ihre reichste Einnahmsquelle bildet, ist Ihnen geblieben. Was an der Sonne liegt, Grund und Boden, werden die direkten Steuern immer zu meist tragen, denn das übrige Kapital entgeht immer mehr oder weniger der Kontrolle, oder wandert aus, wenn man es zu sehr drängt. Ich wünsche sehr, daß der Große Rath dieß beherzige, daß die Verblendung den Kanton Bern nicht so weit führe, infolge des Staatsbaues sein Vermögen preiszugeben. Ich erlaube mir, bevor ich schließe, die Bemerkung, daß ich meinen Bericht nicht einmal meinen Herren Kollegen mittheilen konnte; daher weiß ich nicht, ob sie in allen Punkten mit der Motivirung einverstanden sind. Hingegen sind sie mit dem Antrage einverstanden, daß die Regierung die geeigneten Schritte zu thun habe, um die fraglichen Eisenbahnstrecken auf dem Wege des Gesellschaftsbaues erstellen zu lassen, und hierüber erlauben Sie mir noch einige Worte. Man kann sich entweder an bestehende Gesellschaften wenden und sie anfragen, ob sie geneigt seien, den Bau zu übernehmen, oder gewärtigen, ob sich eine neue Gesellschaft bilde. Jeder Gesellschaft gegenüber kann der Staat Bedingungen stellen, seine politischen und administrativen Rechte wahren; er kann auch die Interessen des Jura im Auge behalten. Man kann z. B. den Vorbehalt eines fünfjährigen Rückkaufsrechts in den Vertrag aufnehmen. Sollte keine der bestehenden Gesellschaften geneigt sein handzubieten, was ich nicht weiß, denn ich habe mit Niemanden darüber gesprochen, so ist es immer noch Zeit, eine neue Gesellschaft zu bilden, Pflichtenhefte aufzustellen u. s. w. Endlich liegt die Möglichkeit einer Fusion sämmtlicher Gesellschaften nicht so ferne; einzelne waren schon dazu bereit. Wie diese Idee auszuführen, müßte näher untersucht werden; immerhin ist es eine Möglichkeit. Daß große Gefahr im Verzuge liege, diese Ansicht kann ich durchaus nicht theilen. Wenn das der Fall ist, — warum haben Sie dann der Ostwestbahngesellschaft alle Verzugsbußen erlassen? Man hat ihr ja die Bahn nicht oktroyirt, sondern sie hat sich dem Staat aufgedrängt; es lag somit kein Grund zu besonderer Nachsicht vor, und wenn man der Ostwestbahn gegenüber drei Jahre wartete, während welcher sie zwischen Biel-Bern keine Schaufel rührte, so dürfte es jetzt zweckmäßig sein, während drei Monaten gründlich zu prüfen, was jetzt zu thun sei! Statt dessen will man schnell den Großen Rath einberufen und abstimmen. Ich glaube aber, es sei besser, vorher zu berathen und nachher abzustimmen. Herr Niggeler sagte, wenn wir nicht Staatsbau wollen, so falle die Verantwortlichkeit auf uns, wenn man aber Staatsbau beschließe, so wolle er die Verantwortlichkeit tragen. — Wir wollten ihm gerne diese Verantwortlichkeit lassen, wenn er und seine Partei auch die Folgen, d. h. die erhöhten Steuern allein tragen will; allein weil dieß nicht möglich ist, indem die Last auf alle gleich drücken wird, haben sie für oder gegen Staatsbau gestimmt, — so wünschten wir die Freunde wie die Gegner des Staatsbaues von den bittern Folgen desselben zu entheben, und dieser Landeskalamität, die unserer Ansicht nach für den Kanton Bern im Staatsbau liegt, auszuweichen. Ich sehe auch nicht ein, daß im Verzug eine Gefahr liegt. Auf der Strecke Biel-Neuenstadt läuft die Lokomotive; auf der Linie Biel-Bern ist noch keine Schaufel gerührt; Bern-Langnau ist allerdings angefangen, aber ich glaube, wir können es unter den obwaltenden Umständen gut verantworten, wenn die Ausführung auch noch ein paar Monate auf sich warten läßt. Denn es lohnt sich der Mühe, ruhig darüber nachzudenken, bevor wir einen Grundsatz dekretiren, der von den fatalsten Folgen für den Kanton sein kann. Das sind die Motive, welche dem Antrage der zweiten Hälfte der Kommission zu Grunde liegen.

Blösch. Ich habe zum voraus das Wort verlangt, weil ich eine Ordnungsmotion stellen will; die Frage des Eintretens oder Nichteintretens bleibt daher unberührt. Ich stelle nämlich den Antrag, die Verhandlung über den vorliegenden Gegenstand zu sistiren und zwar so lange, bis uns im Namen der Kom-

mission, welche der Große Rath niedergesetzt hat, ein schriftlicher Bericht vorliegt. In der letzten Sitzung wählte der Große Rath nicht ohne Absicht, und ich füge bei, nicht ohne ernstliche Absicht, eine Kommission. Es ist mir sehr leid zu vernehmen, daß sie erst am 19 August einberufen wurde, daß sie nicht vollständig war, daß einzelne Mitglieder erklärten, sie können nicht länger als einen Tag darauf verwenden, daß die Kommission keinen Bericht vorlegte. Wir haben einen Rapport von Herrn v. Gonzenbach, von einem einzelnen Mitgliede, aber nicht von der Kommission. Ihre Anträge sind gedruckt, aber der Bericht nicht; selbst der Herr Berichterstatter der Regierung erklärte, er besitze die Anträge nicht einmal gedruckt. Ich besitze sie, aber wann wurden sie ausgetheilt? Heute in der Sitzung, einige Sekunden, bevor wir zur Berathung übergehen sollten. Von einer Prüfung der Anträge, von einer Vergleichung mit dem Vorschlage des Regierungsrathes, von einer Abwägung der Gründe kann keine Rede sein; es wäre keine Möglichkeit, wenn man auch den Willen dazu hätte. Das ist nicht eine bloße Formsache, sonst ginge ich gerne darüber hinweg, sondern das Motiv liegt in der Sache selbst. Bei einer Frage von solcher Tragweite, wie die vorliegende, wo es sich darum handelt, B zu sagen — A haben wir bereits gesagt und ich fürchte, wir kommen wahrscheinlich bis zum W —, bei einer Frage von solcher Wichtigkeit will ich der Kommission die moralische Verantwortlichkeit — ich rede nicht von einer rechtlichen Verantwortlichkeit — für den Bericht, den sie zu erstatten hat, nicht abnehmen, sie soll für die Thatsachen, die sie aufstellt, haften. Darauf habe ich, darauf hat das ganze Land ein Recht; noch mehr: ich habe eine Pflicht, es zu verlangen. Von diesem Standpunkte aus verlange ich, daß die Kommission ihren Bericht erstatte. Ich könnte einen Schritt weiter gehen und verlangen, da der Bericht der Regierung gedruckt ist, daß auch derjenige der Kommission gedruckt werden soll; indessen gehe ich nicht so weit und beschränke mich darauf, den Wunsch auszusprechen. Hingegen soll ein schriftlicher Bericht vorgelegt werden, für den die ganze Kommission oder wenigstens die Abtheilung, welche denselben erstattet, haften soll. Es sei mir erlaubt, bei diesem Anlasse kurz anzuführen, was in dieser Beziehung in den eidgenössischen Räthen geschieht. Dort werden fast ohne Ausnahme die Berichte der zur Begutachtung von Berathungsgegenständen niedergesetzten Kommissionen gedruckt und an sämmtliche Mitglieder ausgetheilt, und ich möchte bei Behandlung einer Frage von solcher Bedeutung, wie die vorliegende, dem Bundesrathe oder einer Kommission nicht rathen, nur mündlich zu rapportiren, wie es heute geschah. Die Regel ist, daß die Berichte gedruckt werden. Ich gebe zu, daß in einzelnen Fällen von geringerer Bedeutung bloß mündlich rapportirt wird, aber sicher nicht in einer Angelegenheit, wo man damit beginnt, für ein Unternehmen 16 Millionen Franken auszugeben, und wo man keine Illusion haben kann, daß andere Landestheile dann auch mit ihren Ansprüchen kommen werden. Es gibt gewisse Sachen, die in der Natur der Verhältnisse liegen. Der Jura mag heute erklären, was er will, so wird er später sich auch an den Staat wenden. Ich spreche mich vorläufig über die Frage des Eintretens oder Nichteintretens nicht aus, sondern beschränke mich einstweilen auf die gestellte Ordnungsmotion.

Riggeler. Man fordert einen schriftlichen Bericht von der Kommission. Ich denke, von einem eigentlichen Kommissionalberichte könne hier nicht die Rede sein, weil die Kommission sich in zwei Hälften theilt; auch wird es nicht den Sinn haben, daß nur von der einen Hälfte der Kommission ein schriftlicher Bericht erstattet werden soll, von der andern nicht. Nun muß ich bekennen, ich anerkenne bis zu einem gewissen Grade die Verpflichtung, mich als Mitglied des Großen Rathes in eine Kommission wählen zu lassen, und bin bereit, mich einem solchen Rufe zu unterziehen und hier Bericht zu erstatten, wenn es verlangt wird. Daß ich aber einen schriftlichen Rapport zu Hause ausarbeiten soll, um denselben hier vorzulegen, dazu kann ich mich nicht verstehen. Ich erkläre zum voraus, ich habe hier mündlich Bericht erstattet, und wer Lust hat, mag das Referat in einem stenographischen Bulletin nachlesen, hingegen zur Abfassung eines schriftlichen Berichtes verstehe ich mich nicht. Man sagt, die Kommissionalanträge seien erst heute ausgetheilt worden. Es war ursprünglich so verstanden, daß sie gar nicht ausgetheilt werden sollen, und wenn sie ausgetheilt wurden, so geschah es nur, damit die Mitglieder des Großen Rathes etwas in den Händen haben. Hätte man gar nichts ausgetheilt, so würde man gar nicht sagen können, daß es gegen das Reglement gewesen wäre; dieses schreibt keineswegs etwas darüber vor, ebensowenig als die bisherige Uebung. Das eine Mal wurden die Anträge ausgetheilt, das andere Mal nicht; letzteres war meistens der Fall. Man beruft sich auf das Beispiel der eidgenössischen Räthe und behauptet, da sei es ganz anders, da werden in der Regel die Berichte der Kommissionen gedruckt und ausgetheilt. Ich muß leider in dieser Beziehung das Gegentheil konstatiren. Es ist nämlich in den eidgenössischen Räthen dem individuellen Ermessen des betreffenden Berichterstatters anheimgestellt, einen schriftlichen Bericht abzufassen oder mündlich zu referiren, je nachdem er Zeit hat oder nicht. Von Austheilen des Berichtes ist in der Regel keine Rede, sondern es geschieht nur in Fällen, wo ein Bericht bereits im Bundesblatte abgedruckt ist; sonst werden die schriftlichen Berichte einfach in den Räthen verlesen und erscheinen dann im Bundesblatte, wie hier die stenographischen Berichte. Die Anträge werden den Mitgliedern der Bundesversammlung in der Regel ausgetheilt, aber oft erst bei der Behandlung des Geschäftes. Die Analogie, welche Herr Blösch darthun wollte, trifft also nach meiner Ansicht nicht zu, und von einer Verschiebung kann nicht die Rede sein. Ich wenigstens müßte mich des Bestimmtesten weigern; wenn Sie einen schriftlichen Bericht wollen, so bezeichnen Sie einen andern Berichterstatter. Ich stelle den Antrag, die Ordnungsmotion des Herrn Blösch zu verwerfen.

Schenk, Vizepräsident des Regierungsrathes. Ich möchte noch einen Punkt hervorheben, den Herr Riggeler nicht berührt hat. Wenn die ganze Argumentation des Herrn Blösch einen Werth haben soll, so hätte er nicht nur die Vorlage eines schriftlichen, sondern eines gedruckten Berichtes verlangen sollen; er bemerkte aber ausdrücklich, daß er letzteres nicht verlange. Nun frage ich: was nützt Ihnen ein schriftlicher Bericht? Werden Sie dadurch klüger? Daß die Sache wichtig ist, damit bin ich einverstanden; aber wenn das Ganze nicht nur Formsache sein soll, so muß man dann nicht sich mit einem schriftlichen Berichte begnügen. Ich habe erwartet, daß sich ein Mitglied der Kommission ausspreche; kein Mensch erklärte, ob die übrigen Mitglieder mit dem Berichte des Herrn v. Gonzenbach einverstanden seien oder nicht. Ich schließe mich daher ebenfalls dem Antrage des Herrn Riggeler an.

Abstimmung.

Für die Ordnungsmotion des Herrn Blösch	37	Stimmen.
Dagegen	109	„

Die Berathung über die Eintretensfrage wird fortgesetzt.

Schenk, Vizepräsident des Regierungsrathes. Der Herr Berichterstatter der zweiten Hälfte der Kommission verwunderte sich über die Regierung, daß sie so einstimmig mit ihren Anträgen hier erscheint, und das legt wohl jedem Mitgliede die Verpflichtung auf, seine Stimmgebung vor dieser hohen Ver-

sammlung zu motiviren. Ich darf Ihnen von vornherein die Versicherung abgeben, daß ich mit sehr ruhigem Gemüthe die Untersuchung dieser Angelegenheit zur Hand nahm, — ruhig, weil ich allen bisherigen Debatten über diese Frage nicht beigewohnt und die etwas scharfen Reden und Gegenreden der letzten Sitzungen nicht angehört, weil ich Zeit hatte, die Situation ganz einsam zu prüfen und zu überdenken. Sie können versichert sein, daß dieses Fernestehen von den Verhandlungen die Wirkung hatte, daß ich den Gegenstand auch heute durchaus ruhig und ohne Leidenschaft behandeln werde. Bevor ich zur eigenen Auseinandersetzung übergehe, erlaube ich mir einen Rückblick auf einige allgemeine Sätze, die der Herr Berichterstatter der Minorität oder der zweiten Hälfte der Kommission (um mich nicht zu verfehlen) ausgesprochen hat. Er begann mit dem Satze, daß für die Schweiz die Frage des Staats- oder des Gesellschaftsbaues entschieden sei und zwar zu Gunsten des letztern; er zitirte zur Unterstützung dieser Ansicht den Mehrheitsbericht der nationalräthlichen Kommission und suchte zu zeigen, daß die Abtheilung derselben, welche den Staatsbau empfohlen hat, sich geirrt habe. Ich habe diesen Bericht auch nachgelesen, um mich mit dem Gegenstande neu vertraut zu machen, und bin nun im Falle, Ihnen zwei Erklärungen der Majorität der nationalräthlichen Kommission vorzulegen, um Ihnen zu zeigen, wer Recht habe, und wer sich täuschte. Diese Majorität, die mit großer Wärme den Satz verfocht, daß die Erstellung von Eisenbahnen als nationale Unternehmung in den Händen des Bundes bleiben soll, erklärte in ihrem Berichte:

„Die Rentabilität einer Unternehmung hat aber, je nachdem sie sich befriedigend oder nicht befriedigend darstellt, nicht nur bei der Entscheidung über Ausführung oder Nichtausführung einer Linie großen Einfluß, sondern sie führt, je nachdem sie sich gestaltet, auch im weitern Verlauf zu wichtigen Konsequenzen. Schlägt ein Projekt finanziell gut ein, dann stecken die Gesellschaften die Dividenden ein; war aber die Spekulation schlecht, und kann die Unternehmung sich nicht halten, dann muß der Staat, wie die Erfahrung lehrt, am Ende doch interveniren, und Heil ihm, wenn er dann doch noch den Muth hat durchzugreifen, wie dieß in Oesterreich und Bayern geschehen ist, statt mit Zinsengarantien oder andere Subventionen die Gesellschaften zu unterstützen." Das ist Eines. An einer andern Stelle sagt der Bericht, wenn durch die Erstellung eines Netzes alle Landestheile in den Genuß des neuen Verkehrsmittels gesetzt werden sollen, so könne die unmittelbare Ertragsfähigkeit nicht das ausschließliche Kriterium für die Beurtheilung der einzelnen Linien sein. „Geschieht dieß doch, heißt es im Berichte, d. h. läßt man die Privatindustrie walten, so werden nur ganz wenige unmittelbar rentable Bahntheile ausgeführt, und dann muß für uns die Alternative eintreten, daß entweder die weniger rentablen Linien mit unverhältnißmäßigen Opfern vom Staate doch übernommen werden müssen, oder daß zwischen den verschiedenen Landesgegenden das Gleichgewicht gestört wird, wie dieß auch in England im hohen Grade der Fall ist. Und dieß ist auch gewiß ein Moment, das aller Berücksichtigung werth ist, denn wenn irgend ein sttaatliches Prinzip, so fordert vor allen das demokratische die Begründung eines immer vollständigern Gleichgewichts in den intellektuellen und materiellen Beziehungen der verschiedenen Landestheile."

Ich erlaube mir, dieser Erklärung nur einige Worte beizufügen. Die Majorität der nationalräthlichen Kommission hat also damals eingesehen, wie die Sache kommen muß, daß es mit der Ueberlassung der Eisenbahnen an die Privatgesellschaften keineswegs sein Bewenden hat, sondern daß der zweite Theil immer noch hintendrein kommt. Sie erklärte daher: gut, überlasset die Erstellung von Eisenbahnen den Privatgesellschaften, — sie werden die Nidel obenab nehmen, und was dann? Werden sie dann auch die weniger erträglichen Linien bauen, um das Gleichgewicht der verschiedenen Landestheile herzustellen? Nein, sondern dann wird die Frage noch einmal mit ernstem Angesicht auftauchen. Und so erscheint sie Ihnen heute. Die Majorität der nationalräthlichen Kommission hat also wahr gesprochen. Was war damals das Hauptargument gegen den Privatbau? Man werde kein Geld finden. Die Majorität der Kommission wollte nämlich keine Staatsgarantie, keine Zinsengarantie. Und wie gestaltete sich die Sache in der Wirklichkeit? Herr v. Gonzenbach sagte Ihnen, daß seither bereits ein Kapital von ungefähr 400 Millionen auf die Eisenbahnen in der Schweiz verwendet worden sei; also habe die Majorität der nationalräthlichen Kommission Unrecht gehabt. Wir wollen das einwenig untersuchen. Die Centralban fieng gut an, sie kam aber infolge ungünstiger Verhältnisse in tiefe Nöthen, und wer mußte ihr dann Beistand leisten? Der Staat war es, die Kantone Bern, Luzern, diese mußten wieder andere Millionen herbeiziehen helfen. Hätte man das Unternehmen fahren lassen, wohin wäre es gekommen? Wir wollen weiter gehen und auch einen Blick auf die Westbahn werfen; diese kam in tiefe Verlegenheit. Wer mußte ihr helfen? Der Staat, der Kanton Waadt. Und wer hat die Verpflichtung der Jougne-Linie zum Danke dafür nicht erfüllt? Die Westbahn. Um einen Schritt weiter zu gehen, nehmen wir die berühmte Nordosthahn: hat der Staat Zürich nicht etwa Kapital in diesem Unternehmen? Und die heimathlichen Bahnen des Herrn v. Gonzenbach, die Vereinigten Schweizerbahnen, — davon wollen wir gar nicht reden! Ich sage also, die ganze Entwicklung des Eisenbahnwesens in der Schweiz zeigt Ihnen, daß der Staat überall helfen mußte, daß nirgends, wo Eisenbahnen gebaut wurden, ein Kanton jungfräulich genug war, daß Privatgesellschaften Geld genug zur Ausführung ihrer Unternehmen bekommen hätten. Wenn nun der erste Balken, den Herr v. Gonzenbach unter sein Gebäude stellt, so jählings zusammenbricht, so wird es mit den andern nicht viel besser stehen. Was die Form anbelangt, so kam Herr v. Gonzenbach wieder mit einem allgemeinen Satze, indem er sagte, der Staat soll sich in seiner Stellung als allgemeine Rechtsanstalt halten, die Hemmnisse des Verkehrs und der Freiheit beseitigen, die materielle und geistige Wohlfahrt der Bevölkerung fördern, aber er soll sich nicht zum Industriellen machen. Ich frage jedoch: was ist die Erbauung von Eisenbahnen anders als ein Wegräumen von Hemmnissen, welche die Entwicklung des Verkehrs stören? Was ist es anders als der erste Faktor zu Förderung der Produktion und damit auch zur Hebung des Wohlstandes eines Volkes? Wenn also Herr v. Gonzenbach sagt, der Staat soll nur nach diesem Ziele streben, so sage ich, gerade deßhalb soll er zu diesem Mittel greifen. Wie verhält es sich mit der Post? Das Haus Fischer hat früher die Post geführt oder vielmehr betrieben, dann übernahm der Staat sie. Ist etwa das Publikum unter jener Turn- und Tarischen Einrichtung gut gefahren? Auf den Hauptstraßen sorgten die Herren für Postwagen, aber von abgelegenen Orten hieß es: wenn die Leute zu uns kommen wollen, mögen sie zu Fuß gehen! Erst als der Staat die Postverwaltung übernahm, wurde sie zu einer Anstalt des allgemeinen Nutzens. Der Staat wird deßhalb durch die Erstellung von Eisenbahnen nicht zum Industriellen, er ist es gewissermaßen schon. Sonst stecken wir den Salzhandel auf; den Holzhandel haben wir bereits aufgegeben. Uebrigens betreibt der Staat solche Geschäfte nicht rein vom industriellen Standpunkte aus; hierüber später. Das im Allgemeinen. — Bei meiner Rückkehr nahm ich die Sache wie ich sie fand: die Linie Biel-Neuenstadt war im Besitze des Staates Bern, ebenso Gümligen-Langnau. Da bot sich die Frage: was ist nun zu machen? Ich bin gewohnt, bei der Prüfung eines Unternehmens beim allerschlimmsten Standpunkte anzufangen, der Entwicklung der Verhältnisse zu folgen, bis ich am Ende zu dem komme, was übrig bleibt, zum Vernünftigen. Ich begann also damit, daß ich sagte: gebe man die Strecke Biel-Bern preis! Da mußte ich aber gestehen, daß in diesem Falle der Staat dann die Strecken Biel-Neuenstadt und Gümligen-Langnau nicht für sich allein betreiben könne, also müsse er sie so geschwind als möglich und so gut als möglich ver-

kaufen. Aber wer nimmt uns diese unvollendeten Linien ab? Wenn man im gewöhnlichen Leben etwas verkaufen will, so macht man es fertig, man gibt dem Gegenstande einen gewissen Glanz, um ihn besser an den Mann zu bringen; dann erst bietet man ihn zum Verkaufe aus. Das ist also das Allerwenigste: wir müssen die Linien Gümligen-Langnau und Biel-Neuenstadt ausbauen, bevor wir sie gut verkaufen können. Nun liegt es aber auf der Hand, daß es doch eine Thorheit wäre, diese Strecken für sich zu verkaufen, und daß wir dabei doch ein schlechtes Geschäft machen würden. Ich sage also: um gut zu verkaufen, müssen wir Biel-Bern bauen, dann haben wir eine zusammenhängende Linie; dann kann man es gegenüber der Centralbahn, der Franco-Suisse aufnehmen; der Staat kann dann nöthigenfalls den Betrieb übernehmen, während er die abgebrochenen Stücke nicht betreiben könnte; dagegen hat er nach Erstellung der Linie Biel-Bern immer noch die Wahl, zu verkaufen oder nicht. So kam ich auf dem kürzesten Wege zu dem, was Ihnen vorgeschlagen wird. Also vor Allem Ausbau dieser Linie, nachher haben wir carte blanche. Im Vorbeigehen gesagt, bin ich zwar nicht der Ansicht, daß man die Frage des Betriebes unentschieden lasse. Ich fragte mich ferner: ist Biel-Bern nicht gerade die Linie, von der man bei eigener Prüfung ebenso gut ausgehen muß als von den andern Linien? Diese Frage mußte ich bejahen. Ich behaupte nämlich, daß das Interesse des Kantons Bern die Erstellung dieser Linie fordert. Herr v. Gonzenbach deutete zwar in einem seiner letzten Voten an, man habe ja bereits eine Verbindung mit Biel. Laßt Euch dadurch nicht täuschen! Auf dieser Verbindung braucht man, um von Bern nach Biel zu gelangen, so viel Geld und Zeit als mit der Post; wo aber keine Ersparniß an Zeit und Geld, da ist keine Eisenbahn. Also von diesem Glauben wollen wir uns los machen. Ich wiederhole: die Erstellung der Linie Biel-Bern liegt durchaus im ökonomischen Interesse des Kantons. Denn aus welchen Gründen werden Eisenbahnen gebaut? Sie werden gebaut: 1) um einen schon bestehenden Verkehr aufzunehmen und zu vermitteln, und 2) um neuen Verkehr zu eröffnen. Untersuchen wir nun kurz, ob auf der Linie Biel-Bern schon ein solcher Verkehr sich bewege, daß die Erstellung einer Eisenbahn nothwendig sei. In Biel findet sich zusammen an Personen und Gütern: was von dort nach Bern und von da nach dem Oberlande will, alles was die Neuchenettestraße bringt, was die St. Immerthalstraße bringt, was von Genf, Neuenburg und von der westlichen Waadt herkommt, was die Franco-Suisse von Frankreich und der Jura industriel von den Bergen herbringt; auf dieser Linie sammelt sich ferner alles, was von Bern aus nach Biel und durch Biel in den Jura geht, was nach Neuenburg, nach Waadt, nach Genf, nach dem anstoßenden Theil Frankreichs geht; Biel ist der Sammelpunkt für den Verkehr mehrerer Landestheile. Das sind sehr erhebliche Faktoren, und die Einnahmen der Centralbahn auf der Linie Bern-Herzogenbuchsee-Biel sind denn auch sehr bedeutend. Es ist nicht anders möglich, als daß auf der Linie Biel-Bern sich ein großer Verkehr bewegt; erstens wegen der großen Dichtigkeit der Bevölkerung. Wenn man untersucht, wie stark die Bevölkerung auf dem Flächenraum einer □ Stunde rechts und links von der Bahn ist, so ergibt sich aus dem Berichte des Herrn Geigy für die Centralbahn folgendes Resultat (dieser Bericht enthält nämlich eine Zusammenstellung der Bevölkerungsverhältnisse verschiedener schweizerischer Linien auf Grundlage je einer □ Stunde rechts und links der Bahn; danach zählt):

die Linie Lyß-Bern	5470	Seelen,
Bern-Thun	4700	„
Narburg-Luzern	3300	„
Olten-Basel	4500	„
Olten-Zürich	3930	„
Zürich-Winterthur	5000	„

Also hat die Linie Lyß-Bern die dichteste Bevölkerung, selbst die Umgebung der Linien nach Zürich und Basel nicht ausgenommen. Faßt man auch die Ausgangspunkte der Linie in's Auge, so sehen wir, daß der lebhafte Verkehr die Anlage einer Eisenbahn durchaus rechtfertigt. Sie hat aber auch die Bestimmung, neues Leben und neuen Verkehr zu eröffnen. Wenn einmal das Seeland und seine Umgebung Bern auf eine Stunde näher gerückt ist, so wird ein ganz anderes Leben sich entwickeln. Das Seeland hat gegenwärtig noch Mangel an Arbeitskräften, während das Emmenthal solche noch im Ueberflusse besitzt; im Seelande stehen die Arbeitslöhne noch bedeutend höher als in andern Gegenden. Noch mehr: ich denke, Sie werden doch den Gedanken an die Seelandsentsumpfung nicht ganz aufgegeben haben, und dieses Unternehmen hat eine ganz besondere Zukunft durch die Eisenbahn. Bezüglich des Trace habe ich eine abgeschlossene Meinung, indem es nach meiner Ansicht so weit als möglich gegen Aarberg und das große Moos hingerückt werden muß. Die Rechtsverhältnisse des Staates bezüglich dieses Mooses wurden bekanntlich in letzter Zeit ermittelt. Es wundert mich, ob nicht infolge Erbauung der Eisenbahn die Frage der Entsumpfung zur brennenden Frage werden wird, denn erst dann, wenn der Dampfwagen durch diese unkultivirte Gegend fährt, wird man recht Bedauern mit ihr haben, und das wird bedeutende Folgen haben. Allein ich betrachte die Linie, um die es sich jetzt handelt, gar nicht als eine abgeschlossene, denn ich bin innig überzeugt, daß nach Luzern gebaut werden muß, und dann ist es nicht mehr eine Lokallinie. Rekapituliren wir also: schon der gegenwärtige Verkehr rechtfertigt die Erstellung der Linie, aber sie wird auch neuen Verkehrsverhältnissen rufen, also sind genügende Gründe vorhanden, daß sie gebaut werde. Diese Gründe sind eigentlich alle anerkannt, und es ist nutzlos nachzuweisen, daß die Linie Bern-Biel nothwendig, daß sie rentabel sei. Das wurde von denen anerkannt, welche die Konzession mit der Centralbahn gemacht haben; und wenn wir noch darüber diskutiren müssen, was ist der Grund? Weil wir diese Linie einer Gesellschaft übergeben haben, die sie nicht ausgeführt hat, während sie uns eine andere Linie, die ihr nicht gehörte, abstreiten wollte. Nur noch ein Wort über die Rentabilität, diese hängt mit dem Verkehre sehr eng zusammen, und sie ist nicht nur gewährleistet bei dieser Dichtigkeit der Bevölkerung längs der Linie, bei der Beschaffenheit der beiden Endpunkte, sondern sie wird auch bald zunehmen und zwar sehr bedeutend. Ich möchte hier nur auf die Thatsache aufmerksam machen, daß der Verkehr durch die Eisenbahnen stetsfort zunimmt. Der Kanton Bern hat eine Entwicklungsfähigkeit für den Verkehr, die sich mit den Verhältnissen anderer Kantone nicht auf die gleiche Linie stellen läßt. Ich will nur die Resultate des Verkehrs auf der Station Basel mit denjenigen der Station Bern vergleichen. Die Zahl der Reisenden betrug:

1857	in Basel	144,618,	in Bern	69,867
1858	„ „	179,272,	„ „	90,081
1859	„ „	193,578,	„ „	165,195
1860	„ „	191,525,	„ „	218,596

So stark ist die Progression des Verkehrs auf der Station Bern im Zeitraume von vier Jahren, und das ist nicht nur Zufall. Ich behaupte, daß die Entwicklungsfähigkeit des Kantons Bern so groß ist, wie Zürich und andere Kantone sie nicht einmal haben. Zürich hat eine vortreffliche Agrikultur und überall Fabriken; und der Kanton Bern? Er ist zur Stunde sozusagen rein agrikol, und doch zeigt sich schon eine solche Entwicklung des Verkehrs. Wenn einmal die Industrie in unserm Kantone sich ausdehnt, und das wird nicht ausbleiben, dann wird dieselbe einen mächtigen Faktor bilden für die Zunahme des Verkehrs und Biel seine eigentliche Bedeutung erhalten. Im Kanton Zürich haben die industriellen Elemente ihre Ausbildung erreicht, im Kanton St. Gallen ebenfalls, der Kanton Bern ist in dieser Beziehung erst in der Entwicklung begriffen. Wenn das richtig ist, so müßte der Staat seine Augen verschließen, wenn er nicht wagen würde, auf diese schöne Karte unsers Kantons etwas zu setzen. Nebstdem steht für die Vermehrung der Rentabilität der Eisenbahn noch die Fortsetzung nach Luzern und der Alpenpaß bevor, werde dieser

nun durch den Gotthard oder den Lukmanier gebaut, denn beides wird unsern Verkehr verbessern; ist es der Gotthard, um so besser, ist es der Lukmanier, so wird doch ein bedeutender Theil unserer Linie zufließen. Die Zukunft bietet uns also eine große und sichere Perspektive. Man wird nun sagen: wenn das der Fall ist, so brauchen wir uns gar nicht zu bekümmern, daß die Eisenbahn zu Stande komme; sagte doch Herr v. Gonzenbach in einem frühern Votum: wo eine Eisenbahn Bedürfniß sei, werde sich eine Gesellschaft finden, und wo dieß nicht der Fall sei, solle der Staat sich nicht einmischen. Wir hatten das Bedürfniß einer Eisenbahn, die betreffende Gesellschaft hat aber nicht gebaut, weil sie im gegebenen Momente Mangel an Geld hatte; also ist der von Herrn v. Gonzenbach aufgestellte Satz sophistisch und falsch. Mögen sich auch Gesellschaften bilden, immer kehrt der alte Refrain wieder: Staat, es thut mir leid, aber ich kann nicht mehr! Ich frage: haben Sie eine Gesellschaft, die jetzt bereit wäre, die Linie Biel-Bern zu bauen? Ganz gewiß wird keine Gesellschaft dieses Stück allein bauen wollen, sondern jede wird die Bedingung machen, daß man ihr die Strecke Neuenstadt-Biel dazu gebe. Und wer einzig kann dabei in Frage kommen? Die Centralbahn, und hier muß ich gestehen, daß man endlich das Visir heruntergelassen hat; das freut mich. Ich sah aus den frühern Verhandlungen, daß bisher eine Art spanische Wand davor stand. Ich sage also: es handelt sich um gar nichts anderes, als daß die Centralbahn diese Linie baue, und es wäre schön, wenn es von Anfang an so klar und offen gesagt worden wäre, so offen, wie wir Staatsbau vorgeschlagen haben. Ich frage aber weiter: kann die Centralbahn es übernehmen? Werfen wir einen Blick auf ihre finanziellen Verhältnisse. Auf 31. Dezember 1860 betrug das Aktienkapital der Centralbahn Fr. 37,617,500, das auf Obligationen aufgenommene Kapital Fr. 38 Millionen; zu Deckung sämmtlicher Bedürfnisse bedarf die Gesellschaft noch einer Summe von Fr. 4,216,813, d. h. sie hat zur Stunde vier Millionen laufende Schulden, und das Direktorium bemüht sich, diese Summe durch ein festes Anleihen zu decken, das bisher noch nicht zu Stande kam. Dabei ist der Streit um den Homburgerbach im Hauensteintunnel und der Prozeß mit Brassey nicht mitgerechnet. Es steht eben mit den schweizerischen Eisenbahnpapieren gegenwärtig schlecht, rühmte ja Herr v. Gonzenbach, daß auf den Eisenbahnen in der Schweiz jährlich sich ein Ausfall von vier Millionen ergebe und zwar für das fremde Kapital. Allerdings trifft dieser Verlust das auswärtige Kapital; aber wir schänden durch solche Erscheinungen mit dem Geldsäckel unsere moralische Ehre, und jetzt gibt man uns wieder den Rath, durch dessen Befolgung wir an Kredit im Auslande einbüßen würden. Ich würde es vorziehen, nach meinem Vermögen an die vier Millionen zu zahlen und dafür den Ruf im Auslande zu haben: die Schweizer, ein braves Volk! — Die Centralbahn kann also nicht zahlen. Nun wird sie sagen, wenn man zu ihr gehen wird — glücklicher Weise will Herr v. Gonzenbach kein Mitglied des Regierungsrathes schicken, und dafür danke ich ihm, denn hier handelt es sich nicht nur um Würde, sondern um die allergewöhnlichste Scham — die Gesellschaft wird uns vorschlagen, für Biel-Neuenstadt Obligationen und für Biel-Bern um sechs Millionen Aktien al pari zu nehmen. Ich denke, Herr v. Gonzenbach wäre damit zufrieden; etwas Anderes läßt sich vernünftiger Weise wirklich nicht denken. Aber ich hoffe, Ihr, die Ihr den Konsequenzen, welche die Ausführung des Unternehmens für den Jura haben könnte, entrinnen wollt; die Ihr sagt, wenn eine Eisenbahn Bedürfniß sei, so finde sich eine Gesellschaft dafür; die Ihr den Einschuß des Landes für Eisenbahnen als Verschleuderung bezeichnet, — ich hoffe, Ihr werdet nie dazu stimmen, für baares Geld, das Ihr ausgegeben, bloß Scheine hinzunehmen. Ich hoffe, das werde man unter allen Umständen ablehnen, Papier von der Centralbahn anzunehmen. Ich will dann nur baar Geld, wenn man doch verkaufen will. Dann kann man mit der Theorie auftreten: wo eine Eisenbahn Bedürfniß, da finde sich eine Gesellschaft; es findet sich eben keine. Aber gesetzt, die Herren, die diese Theorie verfechten, würden darauf eingehen, obschon ich es nicht glaube; gesetzt, der Große Rath würde es thun, — was geschähe dann mit Bern-Langnau? Diese Strecke wäre dann im Versatz. Ich denke, liegen lassen kann man sie nicht, betreiben kann sie der Staat nicht allein, also verkauft man sie auch! Wer kauft dieses Stück? Ich hörte eine Aeußerung darüber von einem Mitgliede der Kommission, das einen fürchterlichen Augenblick gehabt haben muß, indem es erklärte: wenn die Centralbahn die andern Linien kauft, so werden wir ihr dieses Stück schenken. So weit geht die eigentliche Panique, so weit käme man: Biel-Neuenstadt um Obligationen zu verkaufen, für Biel-Bern Aktien zu nehmen und Bern-Langnau zu schenken, also 3—4 Millionen einfach verspielen, eine Summe, mit der wir zehn Jahre lang alle Chancen des Verlustes bestreiten könnten, bis die Rentabilität kommen würde. Ich komme also zu keinem andern Schlusse als: wir bauen selbst, oder gehen nach Basel und verkaufen dort um jeden Preis. Nun frage ich doch: ist das ein bernisches Verhalten? Da soll man Einen nicht auslachen, wenn ich sage, das kann Bern nicht thun, das erlaubt die Würde des Kantons Bern nicht! Glauben Sie nicht, daß es sich hier nur um die Regierung handelt. Seien sie überzeugt, das, um was es sich gegenwärtig handelt, trifft nicht bloß die Mitglieder der jetzigen Regierung, sondern die Regierung des Kantons Bern, den Großen Rath. Wir sind zu eng mit dem Großen Rathe verbunden, als daß man die vollziehende Behörde in ein solches Loch treiben könnte, ohne daß der Große Rath in Mitleidenschaft gezogen würde. Wir haben von Anfang an das Ostwestbahnunternehmen hier so aufgefaßt, daß es das Mittel sei, um uns dem Einflusse der bisherigen Gesellschaften zu entziehen, abgesehen von der militärischen Bedeutung der Linie. Ich bin nicht Militär, aber ich betrachte sie als ein Kleinod. Der Große Rath trat seiner Zeit auf eine Unterstützung des Unternehmens ein, und nun, nachdem man die Linie Biel-Neuenstadt der Centralbahn durch einen Prozeß weggenommen hat, will man den Kanton Bern in die Situation bringen, bei der Centralbahn zu antichambriren und zu erklären: meine ganze Politik ist zu Wasser geworden; ich war ein thörichter, dummer Junge, der nicht einmal seine eigenen Fehler mit Würde zu tragen weiß; habt erbarmen mit mir, — nehmt mich auf! — Eine solche Rolle ist unmöglich, und ich sage zum voraus, daß die gegenwärtige Regierung sie nicht übernehmen wird; ich rede zwar nur von mir, ich bin kein reicher Mann, aber einen solchen Auftrag geben Sie der Regierung nicht; ich trete lieber aus. — Und was hätte dann die Centralbahn? Sie hätte dann alle unsere Eisenbahnen. Nun haben wir noch zwei Sachen in's Auge zu fassen: einerseits den Jura und andererseits was die schweizerische Eidgenossenschaft uns zur Hut anempfohlen hat: eine Eisenbahn von Bern nach Luzern und die Alpenbahn. Ich frage: wie steht es dann mit dem Jura? Man wird dann von diesem Landestheile nicht sagen: wo eine Eisenbahn Bedürfniß ist, wird sich eine Gesellschaft finden. Daß Bedürfniß wird zwar nicht bestritten werden, aber Niemanden wird es einfallen, eine Gesellschaft dafür zu bilden. Was wird dann kommen? Staatsbau werdet Ihr dann nicht wollen, wenigstens nicht so, daß dabei etwas Erkleckliches herauskomme, und die Folge ist die, daß der Jura allerdings über Gebühr lange Zeit, vielleicht für immer ohne Eisenbahn bleibt. Wir müssen in allem Ernst darüber reden. Denken wir uns in die Lage eines Jurassiers: er sieht Eisenbahnen in Frankreich, in andern Nachbarstaaten; mitten d'rin steht der Jura, wie eine Insel, die ringsum abgeschlossen ist. Nun bedenken Sie, daß der Jura eine Bevölkerung von 80,000 Seelen hat, daß er einen Gebietsumfang hat, wie man solchen anderwärts in der Eidgenossenschaft einen Kanton nennt, mit einer Bevölkerung, mit welcher zusammenzuleben, wenn wir uns schon hin und wieder nicht verstehen, uns doch gut thut, denn es ist eine industrielle Bevölkerung, die überall, wo es Noth thut, großmüthig mitwirkt, und diese Bevölkerung wäre dann

so abgeschlossen und hülflos vom Staate. Verlanget dann noch, daß man dort dem Gesammtlande anhänglich sei, daß man sich dann dort noch als Berner fühle! Dann verlanget Ihr zu viel. Ich für mich, wenn ich in diesem Zustande wäre, würde sagen: ein Land, das mich nicht will enger umschließen, ein Land, das von Anfang an erscheucht, wenn es sich mir nähern sollte, kann ich unmöglich mit ganzem Herzen lieben. Und diese Folge will nicht. Der Kanton Bern hat schon einen schönen Landestheil verloren; warum? Weil er ihn auch nicht mit ganzem Herzen umfaßte. Ich will nicht sagen, daß unsere Herren Kollegen aus dem Jura vor der Hand solchen Gedanken Raum geben, uns zu verlassen; aber ich möchte auch nicht riskiren, daß man nach hundert Jahren sagen könnte: die Regierung von Bern ist ein Gouvernement, das den einen und andern Landestheil nicht zu behandeln weiß. Ich wiederhole: ich rede nicht von den jurassischen Mitgliedern, die hier sind. Sie wissen, daß es sich um eine große Frage handelt, die in die Millionen geht, daß wir Angst davor haben. Wenn sie das nicht wüßten, dann stände es bös. Ich hoffe aber, daß sie sich diese Angst erklären können, die bei Manchem andere Schlüsse herbeiführen könnte. Man wird sich darüber nicht täuschen, daß, wenn die Centralbahn die Linie Bern-Langnau besitzt, sie zur Fortsetzung derselben nach Luzern nicht handbieten wird. Eine ganz andere Wendung wird die Sache nehmen, wenn der Staat seine moralische Kraft nicht preisgiebt: man wird sich einwenig erholen, man vergißt gehabten Zwist, das Unternehmen wird gedeihen, und dann erwarten wir den Augenblick, wo wir die Eisenbahn an die Eidgenossenschaft abtreten können. Ich betrachte die Ausführung dieses Unternehmens als einen großen Dienst, den man dem Vaterlande leistet, denn es handelt sich um eine Bahn, die man im Nothfalle zu seiner Vertheidigung benutzen kann. Ich komme zum letzten Punkt: was geschieht, nachdem man die fraglichen Linien preisgegeben hat? Es war in letzter Zeit häufig von einer Stellung unsers Kantons in Eisenbahnsachen die Rede, man wollte dem anfänglich unqualifizierbaren, gegenwärtig aber sehr qualifizierbaren Etwas, das uns umschlingt, die Ellbogen entgegenstemmen. (Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich etwas länger werde, als ich beabsichtigte.) Es handelte sich um die Frage, was der Staat für sich erzwecken wolle, ob er nichts auf diesem Gebiete verliere. Als die Eisenbahnfrage an den Staat herantrat, war es überall klar, daß es sich um eine Frage der größten Tragweite, des öffentlichen Interesses, des allgemeinen Wohles handle, daß der Staat dabei das Wort führen sollte. Aber der Staat wagte es im Anfange nicht. Die Staaten, in denen Eisenbahnen gebaut wurden, wagten es anfänglich nicht, diese Unzahl von Kapitalien, welche die Ausführung des Unternehmens kostete, aufzubringen; sie fürchteten sich davor und suchten ihre Rechte durch Stipulationen in den Konzessionen zu sichern. Zu diesem Auskunftsmittel griff der Staat. So gieng es auch hier mit der Centralbahn und mit allen andern Bahnen. Wie gestaltete sich nun das Verhältniß den Eisenbahnverwaltungen gegenüber, nachdem der Staat sich seines Erstgeburtsrechtes gegen ein Linsengericht begeben hatte? Ich will keine Anklageakte aufsetzen, sondern zunächst meine Meinung auseinandersetzen. Man konzedirte der Centralbahn verschiedene Linien, bessere und schlechtere; zu den letzteren rechnete die Gesellschaft die Strecken Bern-Thun und Biel-Bern. Wie kam es? Die Gesellschaft der Centralbahn baute alle Linien, welche sie projektirt hatte, mit Ausnahme von Bern-Thun und Biel-Bern. In der vorigen Sitzung sagte man hier: wir können froh sein, daß die Centralbahn Bern-Thun gebaut habe. Ich sage: wir können froh sein, daß die Ostwestbahngesellschaft der Centralbahngesellschaft die Lanze so tief in die Rippen gestoßen hat, daß letztere bauen mußte. Die Centralbahn wollte Bern-Thun nicht bauen. Sie werden nach Beweisen für diese meine Behauptung fragen; ich werde solche vorlegen. Die Centralbahngesellschaft gab im Jahre 1853 Programme heraus und bezeichnete auf denselben die Linien, die sie bauen wollte; darunter befinden sich die Strecken Bern-Biel und Bern-Thun nicht. Im letzten Verwaltungsberichte der Gesellschaft heißt es, die Ueberschreitung des ursprünglich festgestellten Baukapitals sei nicht nur unvorgesehenen Mehrkosten zuzuschreiben, sondern auch dem Umstande, daß sie eine Linie habe bauen müssen, die seiner Zeit nicht auf dem Programme stand. Sie sehen also, daß eine Linie in die Konzession aufgenommen wurde, deren Ausführung die Gesellschaft nicht im Sinne hatte. Sie meinen, die Rechte des Staates seien in der Konzession gesichert. Damit ist es nichts. Ich erinnere an das Schicksal der Waadtländer, unserer Miteidgenossen, welche der Westbahngesellschaft die Jougne-Linie konzedirt haben; diese verlangte vom Großen Rathe 2 Millionen; der Große Rath fordert, daß zuerst die Jougne-Linie erstellt werde; die Gesellschaft erklärt, es sei ihr unmöglich, sie habe kein Geld. Wie gieng es bei Bestimmung der Stationen? Wir hatten die Stationen zu bestimmen, aber zur Stunde — zwei Jahre lang — streiten wir noch um eine Station bei Wichtrach, und trotz aller Vorstellungen, daß es sich nicht um eine durchgehende Linie handle, wo es auf einen kurzen Aufenthalt nicht ankomme, konnten wir noch nicht zum Ziele kommen. Glauben Sie, daß man auf diesem Wege das Interesse des Staates gehörig wahren könne? Ferner sollte nach der Konzession keine Abtretung von Eisenbahnlinien stattfinden ohne Zustimmung des Großen Rathes. Aber wer hat im Momente, wo in Frankreich eine Fusion der Eisenbahnen stattfand, als von Paris das Kommando auch in die Schweiz kam, zur Abtretung handgeboten, ohne den Großen Rath zu fragen? — Das ist auch ein sogenanntes Recht des Staates. Der Gesellschaft steht das Recht zu, die Einzelheiten des Transportdienstes zu ordnen. Was thut die Centralbahn? Unter diese „Einzelheiten des Transportdienstes" nimmt sie die wichtigsten zivilrechtlichen Fragen, sie sucht sich der Verantwortlichkeit für den Transport zu entheben u. dgl. Wir haben schon Geld und Zeit geopfert, nachdem wir von allen Seiten, namentlich vom Handelsstande bestürmt worden, um den vorhandenen Uebelständen abzuhelfen. Das sind einige Müsterchen, die Ihnen zeigen, daß die Rechte des Staates nicht geschützt sind. Die Eidgenossenschaft hat auch bezüglich der fahrenden Postbüreaux auf den Eisenbahnen mit Schwierigkeiten zu kämpfen. So hat der Staat Mühe, dem Wenigen, was konzessionsmäßig zugesichert ist, Achtung zu verschaffen, — schon jetzt, wo die Gesellschaften noch ganz jung sind, wo die Herren, welche dieselben gründen halfen, noch in unserer Mitte leben, jetzt schon, wo die Aktien der Centralbahn auf 412 stehen. Ich frage: wenn das jetzt schon, wo die Gesellschaften noch nicht eine alte Eisenbahn-Curie bilden, der Fall ist, was haben wir später für Mittel, sie zu bezwingen? Die Regierung kann klagen. Das Entscheidende wäre, an einem schönen Morgen zu schließen; aber die Störung des Verkehrs, welche eintreten würde, wäre zu groß. Oder man geduldet sich, bis die Sache unerträglich wird. Ich muß jedoch einen Schritt weiter gehen: gesetzt, was dem Staate in der Konzession zugesichert ist, wäre gehalten worden, so ist das nichts im Vergleiche mit dem, was der Staat zu sagen haben sollte. Auch da berufe ich mich auf die Geschichte und erlaube mir, aus einem schönen Artikel des „Journal des économistes" folgende Stelle anzuführen: „L'opinion et l'autorité attachaient si peu d'importance aux trois concessions faites: fevrier 1823, juin et août 1826 (und es waren doch Konzessionen von 57 und 68 Kilometer) qu'elles furent accordées par simples ordonnances royales et à perpetuité, et que le gouvernement n'entrait pour rien ni dans la construction ni dans l'exploitation, qu'on ne pensait même pas à imposer un tarif quelconque pour le transport des voyageurs." Thiers, dieser geistreiche Staatsmann, erklärte nach seiner Rückkehr aus England in der Kammer, die Eisenbahnen seien ein lächerliches Unternehmen, das nicht zu allgemeiner Bedeutung gelangen werde. Es existirt denn auch kein Beispiel in der Welt von einer neuen Erscheinung, die so ungeheure Täuschungen veranlaßt hätte, wie die Eisenbahnen. Tooke sagt in seiner Geschichte der Preise, wie sehr die Eisenbahnen den Güterverkehr vermehrten. Bei ihrem

Entstehen betrachtete man solche Unternehmungen als Schwindelei, jetzt gibt man zu, man habe zwar merkwürdige Folgen vorgesehen, aber eine solche Entwicklung, wie sie in Wirklichkeit erlangt, habe man sich nie denken können. Wie in Frankreich, so geschah es fast überall: der Staat schenkte im Anfang den Eisenbahnen nicht große Aufmerksamkeit, und man sieht auch, wie er sich dabei vergaloppirte. Jetzt würde keine Konzession mehr so ausgestellt. Ferne sei mir, den Männern, welche damals an der Spitze der Geschäfte standen, einen Vorwurf daraus zu machen; ich bin überzeugt, ich hätte kaum so weit gedacht, in der Meinung, man thue das Maximum dessen, was erforderlich schien, weil man sonst riskire, daß sich keine Gesellschaft finde. Man duckte sich in eine Ecke. Infolge dessen entwickelte sich bei den Eisenbahngesellschaften ein Organismus, der den Einrichtungen des Staates durchaus zuwider ist. Es wird ein Verwaltungsrath, eine Generalversammlung der Aktionäre aufgestellt, die sozusagen keine Kompetenz hat, dann kommt ein Direktorium mit fast unbeschränkter Kompetenz. Wenn man in der Generalversammlung eine Motion stellt, glauben Sie, sie dürfe sogleich behandelt werden? Nein, nur wenn der Verwaltungsrath dieselbe erheblich erklärt. Der Verwaltungsrath besteht aus 25 Mitgliedern, jedes im Besitze von 30 Aktien, die jede Motion vorberathen und ihrem Urheber den Faden rund abschneiden können. Das ist eine Einrichtung, die dem Staate nicht gleichgültig sein kann. Er ließ sich auf zwei Mitglieder des Verwaltungsrathes beschränken und die Centralbahngesellschaft sagt: diese zwei Mitglieder haben die gleiche Stellung, die gleichen Rechte und Pflichten, wie die andern; man behandelt sie also nicht als Abgeordnete der Regierung. Der Staat wahrte sich auch kein Recht in Bezug auf die Verzweigung der Linien, z. B. von Burgdorf nach Langnau ꝛc.; ebensowenig hinsichtlich einer periodischen Revision des Tarifs; erst wenn der Reinertrag der Bahn 10 Prozent erreicht hat, kann man die Gesellschaften zur Herabsetzung anhalten, während im Lande, was über 5 Prozent ist, als Wucher betrachtet wird. Ferner ist die rechtliche Stellung der Eisenbahngesellschaften eine ausnahmsweise. Während jeder Bürger, der wegen einer Eigenthumsfrage mit dem Staate Streit hat, vor den Gerichten des Staates Recht nehmen muß, erklärte man die Centralbahn gerichtsfrei, indem man ihr ein besonderes Gericht bewilligte. Man erließ ein Strafgesetz gegen diejenigen, welche die Polizeivorschriften der Centralbahn übertreten, aber keine Strafbestimmung hat man gegen die Gesellschaft, wenn sie gegen den Staat fehlt. Der Staat begab sich des Rechtes der Besteurung, er enthob die Angestellten der Eisenbahn, jeden bloßen Karrenschieber, des Militärdienstes und zwar auf 99 Jahre. Ich möchte Sie ersuchen, sich vorzustellen, was das heißt, so lange an einen Vertrag festgenagelt und genietet zu sein, von 1760 an (wenn man die Zeitdauer rückwärts annimmt) bis heute. Ich für mich habe genug, und unter solchen Umständen kann die Regierung, die es ernst und gut meint mit der Republik, nie und nimmer dazu stimmen, einen solchen Zustand auszudehnen, sondern es wird für sie gebieterische Pflicht, Halt zu rufen. Das haben wir gethan, und das werden wir redlich halten, indem wir erklären: wir haben die Linien gekauft, wir bauen sie selber. Dann haben wir eine Stellung als Eisenbahngewalt mitten unter Eisenbahngewalten, wir können ihnen entgegenhalten und sollen es. Herr v. Gonzenbach rühmte zwar den Gesellschaften nach, wie diese ihr Interesse ganz anders zu wahren, ganz anders zu handeln wüßten als der Staat. Wir dagegen haben beständig Klagen vernommen, wie diese Eisenbahngewalt sich ausdehne, wie sie sich sehr wenig um das allgemeine Interesse bekümmere. Erst wenn die Konkurrenz auftritt, wird es besser werden. Ich erinnere mich bei diesem Anlasse der Bierbrauer von Bern; auch diese sagen, sie hätten kein Interesse, besseres Bier zu machen, so lange sie keine Konkurrenz haben. So ist es hier. Ich komme daher zu dem Schlusse: wir bauen, und beim ersten Termin, der in der Eidgenossenschaft schlägt, die Eisenbahnen zurückzukaufen, und zwar alle miteinander, soll man dahin zielen, bis der Bund alle Eisenbahnen in der Hand hat. Das ist unser Plan. Ich sollte noch über die finanzielle Frage sprechen, aber um Ihre Geduld nicht länger in Anspruch zu nehmen, schließe ich.

Fischer. In der Ostwestbahnangelegenheit wurde schon viel und lange gesprochen, und nach der so eben vollendeten Rede hat es den Schein, daß auch heute lange geredet werde. Was mich betrifft, so scheint mir, ein weiterer Wortkampf sei ganz unnütz, und wenn ich das Wort ergriffen habe, so geschah es, um lediglich eine Erklärung abzugeben und meine persönliche Stellung zu wahren. Es ist den Führern und Lenkern der Ostwestbahn gelungen, ein trostloses und verzweifeltes Unternehmen dem Staate in den Schoos zu werfen. Ich gebe nun zu, daß diejenigen, welche dagegen gekämpft haben (und zu diesen gehöre ich), anerkennen müssen, daß der Standpunkt des Großen Rathes heute ein anderer ist, weil das Unternehmen nun einmal beschlossen ist. Ich für mich will nun bei der heutigen Schlage die Ehre und den Ruhm, der aus dem Staatsbau hervorgehen wird, gerne denen überlassen, die ihn anstrebten. Ich mache keinen Anspruch darauf, aber gleichzeitig erkläre ich, daß ich ihnen auch die Verantwortlichkeit überlasse. Ich will nicht den Schaden schätzen, den dieses Unternehmen dem Staate bringt, dagegen glaube ich, er werde noch an den Tag kommen. Ich muß offen anerkennen, daß die Sache nicht so bleiben kann, aber ich will nicht dazu handbieten, weil ich die innigste Ueberzeugung habe, daß es nicht zum Guten führt. Auf der andern Seite glaube ich, es sei in der Regel nicht angemessen, sich der Abstimmung zu enthalten. Ich habe es zwar schon gethan, aber in so wichtigen Sachen finde ich es nicht am Platze. Ich erkläre daher zum voraus, daß ich gegen das Eintreten stimme und mich der Verantwortlichkeit entschlage. Ich erlaube mir nur einen kurzen Rückblick auf die Entwicklung der Ostwestbahnangelegenheit. Ich frage, ob diejenigen, welche von vornherein vor diesem Unternehmen gewarnt, die erklärt haben, es sei nicht lebensfähig, sich etwa geirrt haben? Die Sache kommt nun so, wie man voraussah, und der Staatsbau wird sicher dahin führen, daß wir auch Staatsbetrieb haben werden. Ich wahre meine Stellung, daß ich sagen kann: ich wasche meine Hände in Unschuld, und stimme gegen das Eintreten.

Ganguillet. Ich hätte das Wort nicht ergriffen, wenn nicht Herr Niggeler mich dazu veranlaßt hätte, werde mich aber sehr kurz fassen, da wir diese Angelegenheit schon mehrere Male berathen haben. Wir wurden Schritt für Schritt vorwärts gestoßen, und wie die Position sich am Ende gestaltet, wird die Zukunft lehren. Nun erlaube ich mir einige Bemerkungen auf den Rapport des Herrn Niggeler. Ich sagte nämlich zu Herrn Niggeler, daß ich neues Material bekommen habe, um den früher aufgestellten Faktoren neue beizufügen. Ich will nicht neue Rentabilitätsberechnungen aufstellen, sondern beschränke mich darauf, ein Faktum anzuführen. Ich bemerkte in der vorigen Sitzung, die Bielersee-Linie, die man als eine so gute darstellte, befinde sich in den gleichen Bedingungen, wie die Linien Herzogenbuchsee-Biel und Neuenstadt-Yverdon. Acht Tage nach der damaligen Großrathssitzung wurde die letzte Jahresrechnung der Franco-Suisse ausgetheilt, aus der sich folgendes Resultat ergibt. Die Seelinie hatte eine Einnahme

von	Fr.	16,873. 95
eine Ausgabe von	„	26,180. —
also einen Ausfall von	„	9,306. 05

per Kilometer.

Die Verrière-Linie hatte eine Einnahme von	Fr.	5,484. 82
„ Ausgabe „	„	26,180. —
also einen Ausfall von	Fr.	20,695. 18

Auf der ganzen Linie hat die Gesellschaft eine Summe von Fr. 1,031,843 zu wenig Einnahme, um ihr Kapital zu verzinsen. Das sind wirkliche Resultate; nun mag der Große

Rath entscheiden. Daß die Erstellung der Linie Biel-Bern im Interesse des Kantons liege, wer bestreitet das? Ich war auch als Jurassier nie gegen diese Linie, ich war immer dafür, und bedaure nur, daß wir diesen Weg eingeschlagen haben, auf dem wir uns gegenwärtig befinden. Hätten wir einen andern Weg betreten, so würden wir zur Stunde nach Biel fahren. Früher schon wurde hier der Staatsbau vorgeschlagen, der Große Rath beschloß, auf die Anträge der Regierung nicht einzutreten, sondern nahm diejenigen der Kommission als Grundlage an. Nun kommt der Antrag zum dritten Male. Man sagt uns, es bleibe nichts anderes übrig als Staatsbau, aber ich glaube, wir seien nicht gezwungen, darauf einzugehen. Wir sind allerdings tief hineingeritten, und wenn sich keine Gesellschaft findet, welche die Ausführung der fraglichen Linien übernimmt, so bleibt dann allerdings nichts anderes mehr übrig als Staatsbau. Allein die Kommission schlägt uns einen Ausweg vor, sie stellt einen Antrag, den man ergänzen kann, und ich bin so frei, eine Ergänzung zu beantragen Ich bin nämlich der Ansicht, man sollte der Centralbahn die angekauften Linien der Ostwestbahn unter gewissen Bedingungen anbieten und sich dabei namentlich den Rückkauf für den Fall vorbehalten, wenn der Staat die Absicht hätte dieses Recht im Interesse einer Jurabahn geltend zu machen. Ich will auch nicht chapeau bas zur Centralbahn gehen, es handelt sich auch nicht darum. Man legt so viel Werth auf den Besitz einer Staatsbahn, aber es ist eine Staatsbahn, die alle Augenblicke vor der Centralbahn den Hut abziehen muß. Müßt Ihr nicht in Biel diese Gesellschaft ersuchen, daß sie Euch einen Durchgang gestatte? Müßt Ihr nicht von Bern bis Zollikofen die Schienen der Centralbahn benutzen? Ihr habt nicht einmal einen eigenen Bahnhof. Stellet Bedingungen, und wenn die Centralbahn dieselben nicht annehmen will, dann stimme ich auch zum Staatsbau. Davon bin ich überzeugt, daß die Gesellschaft auf ihr Risiko die Strecke Bern-Langnau nie übernehmen wird, aber auch davon bin ich überzeugt, daß sie wohlfeiler bauen und betreiben wird als der Staat, welcher genöthigt wäre, für diese Eisenbahn eine eigene Verwaltung aufzustellen, eigenes Material anzuschaffen, Angestellte zu diesem Zwecke zu besolden u. s. f. Herr Niggeler sagte Ihnen, was ich ihm privatim mitgetheilt habe; ich will Ihnen auch sagen, was er mir privatim gesagt hat. Er sprach die Besorgniß aus, wenn man den Betrieb dieser Linien der Centralbahn überlasse, so werde sie den Verkehr auf ihre eigenen Linien lenken. Man stelle also die nöthigen Bedingungen, dann ist für das Publikum viel besser gesorgt, als wenn der Staat den Betrieb übernimmt, weil eine Gesellschaft nöthigenfalls vor Gericht geladen werden kann, der Staat dagegen sich um das Publikum nicht bekümmert. Man verglich die Uebernahme der Eisenbahnen durch den Staat mit den Posten. Das ist aber nicht das Gleiche. Die Postverwaltung hatte alle guten Routen, wir aber sollen gegenwärtig, nachdem wir alle guten Linien den Privatgesellschaften überlassen haben, die schlechten übernehmen. Ich frage Sie, ob ein Privatunternehmer Straßen, wie z. B. diejenige nach Belp, zum Betrieb übernehmen würde. Herr Regierungsrath Schenk sagte, was über 5 Prozent eintrage, werde im Lande als Wucher betrachtet. Es ist aber ein großer Unterschied zwischen gewöhnlichen Geldanwendungen und dem Unternehmen von Eisenbahnen. Die betreffenden Gesellschaften setzten sich einer großen Gefahr aus, sie konnten das Risiko nur übernehmen, wenn ihnen dafür ein bedeutender Gewinn in Aussicht stand. Wenn man so viel riskirt, so muß man im Ertrage auch über den gewöhnlichen Zinsfuß hinausgehen. Wer in dieser Angelegenheit Recht hat oder nicht, das wird die Zukunft lehren. Faktum ist, daß bis jetzt die Opposition einen richtigern Blick in die Sache hatte als die Regierung und die Mehrheit dieser Versammlung, denn was sie vorausgesehen, hat sich alles erwahrt. Ich wünsche nicht, daß man uns später wieder sagen werde, es handle sich um ein Landesunglück, man müsse sich die Hand reichen. Solche Beschlüsse sind eben nicht wie ein Gesetz, das man ändern kann, denn wenn man 20 Millionen Schulden hat, so ist es zu spät. Ich schließe mit dem Antrage: es seien die angekauften Ostwestbahnlinien der Centralbahngesellschaft unter bestimmten Konditionen, insbesondere unter dem Vorbehalt des Rückkaufsrechts, falls der Staat dieses im Interesse einer allfälligen Jurabahn geltend machen wolle, zum Verkauf anzubieten.

Da Niemand mehr das Wort ergreift, so wird die Diskussion vom Präsidium geschlossen.

Krebs, Jakob, stellt mit Rücksicht auf die Abwesenheit vieler Mitglieder den Antrag, den Schlußrapport und die Abstimmung auf morgen zu verschieben.

Abstimmung.

Für Unterbrechung der Verhandlung	80 Stimmen.
Dagegen	44 „

Schluß der Sitzung: 2 Uhr Nachmittags.

Der Redaktor
Fr. Faßbind.

Dritte Sitzung.

Mittwoch den 28. August 1861.
Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Girard, Guenat, Hofmeyer, Knechtenhofer, Wilhelm; Manuel, Meyer, Messerli, Mösching, Müller, Arzt; Revel, Schären, Schrämli, Steiner, Jakob; Sterchi und Theurillat; ohne Entschuldigung: die Herren Chevrolet, Freiburghaus, Gobat, Känel, Käser, Jakob; Kohler, Marquis, Marti, Prost, Reichenbach, Karl; Reichenbach, Friedrich; Schmutz, Seiler, Stocker, Zbinden und Zwahlen.

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

Tagesordnung.

Fortsetzung der Verhandlungen über die Ostwestbahnangelegenheit.

(Siehe Großrathsverhandlungen der vorhergehenden Sitzung, Seite 307 f.)

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich glaube, in meinem Schlußrapporte ziemlich kurz sein zu können. Wir haben heute eine Frage zu erledigen, die hier schon sehr oft erörtert wurde, und ich setze voraus, daß bereits jedes Mitglied der Versammlung seine festgestellte Meinung hat. Einige Bemerkungen muß ich mir indessen erlauben, und zunächst kann ich nicht anderes, als auf den von Herrn v. Gonzenbach gemachten Vorwurf antworten, als hätte die Kommission nicht Gelegenheit gehabt, die nöthige Zeit auf den Gegenstand zu verwenden, worüber sie ihr Gutachten abzugeben hatte. Der Bericht des Regierungsrathes wurde der Kommission acht Tage vor dem Zusammentritte des Großen Rathes mitgetheilt. Ich glaube, das sollte bei einem schon so oft behandelten Gegenstande genügen. Ferner wurde der Regierung zum Vorwurfe gemacht, es seien der Kommission keine Materialien mitgetheilt worden. In dieser Beziehung kann ich nur erwiedern, daß man nicht im Geringsten Anstand genommen hätte, dießfälligen Wünschen der Kommission, sobald sie einen solchen geäußert hätte, zu entsprechen. Abgesehen davon, bin ich der Ansicht, die Frage, um deren Entscheidung es sich heute handelt, stehe getrennt für sich da; alle andern Punkte, die im Zusammenhange damit stehen, sind durch besondere Beschlüsse des Großen Rathes erledigt worden. Ganz unrichtig ist, wenn behauptet wird, daß in den eidgenössischen Räthen die Kommissionalberichte in der Regel gedruckt ausgetheilt werden. Das geschieht nur ausnahmsweise. Ich glaube daher, es sei der Kommission die gebührende Rücksicht zu Theil geworden. Aber eine Thatsache möchte ich noch berühren. Es wurde mir nämlich mitgetheilt, daß der von Herrn v. Gonzenbach verfaßte schriftliche Bericht gestern in den Händen des Herrn Blösch war und von diesem eingesehen wurde, bevor er hier seinen Antrag stellte. Sie sehen daher, daß die Möglichkeit, einen schriftlichen Bericht abzufassen, immerhin da war. Ich will mich nicht weiter bei diesem Punkte aufhalten. Herr v. Gonzenbach bekämpfte auch heute den Staatsbau; er hat aber nicht nachgewiesen, daß in andern Ländern, wo von States wegen Eisenbahnen gebaut wurden, der Staat solche theurer baue und betreibe als Privatgesellschaften. Der genannte Redner stützte sich namentlich darauf, der Staat sei ein politischer Körper, der in vielen Dingen den industriellen Standpunkt politischen Rücksichten opfern müsse. Bis zu einem gewissen Grade gebe ich das zu, aber das ist nicht ein Nachtheil, sondern ein Vortheil, daß der Staat auch die politischen Interessen des Volkes berücksichtigt, während eine Privatgesellschaft nur im Auge hat, was ihren eigenen Interessen frommt, was ihr große Zinsen und Dividenden bringen mag. Wenn man aber behauptet, die Staatsbehörden finden nicht die rechten Leute für eine Eisenbahnverwaltung, das Protektionssystem schade der Sache selbst u. dgl., so ist dieß nicht richtig. Gerade bei Privatgesellschaften sehen Sie das Protektionssystem in der Nähe. Ich könnte von der Centralbahn Beispiele anführen, und glaube, der Staat werde mindestens so „gesunde Elemente" haben — um mich dieses Ausdruckes zu bedienen — als eine Privatgesellschaft. Um Ihnen zu zeigen, wohin Mißbräuche bei Privatgesellschaften führen können, will ich nur zwei Beispiele anführen. Ich entnahm dem von Herrn Schenk gestern zitirten Werke einen Auszug über das Treiben Hudson's, den man den englischen Mires nennen kann. Da heißt es: „Im Februar 1849 fanden die ersten Enthüllungen der Verbrechen des Hudson statt, die auf die Aktien der Bahnen, mit denen er in Verbindung stand, auf's Verderblichste einwirkten, und wodurch viele Menschen in's Unglück gestürzt wurden. Die Laufbahn dieses Mannes von 1843 bis 1848 bildet einen der größten Schandflecken auf den Blättern der Handelsgeschichte dieses Jahrhunderts. Er wußte es zu veranlassen, daß man ihn zum Vorsitzenden oder vielmehr Diktator von sechs bis sieben der bedeutendsten Linien machte; es wurde Mode, ihn als Muster der Geschicklichkeit in Finanz- und Verwaltungssachen zu preisen; im Parlament that er sich als Schutzzöllner hervor, sein Haus war der Sammelplatz der eleganten Welt. 1849 kam der Rückschlag. Es zeigte sich, daß Hudson bei allen Linien von Anfang an der gröbsten Täuschung sich schuldig gemacht, daß seine Dividenden von 10 Prozent durch eigenmächtige Aenderungen in den Büchern, oder nach dem damals zuerst gebrauchten Ausdruck einer seiner Helfershelfer: „durch sein Zurechtkochen („Cooking") der Abrechnungen, um den Dingen einen angenehmen Geschmack zu geben" herbeigeführt waren: daß die gesammte Verwaltung in der kläglichsten Unordnung sich befand. Er hatte nicht ein einziges neues, nicht ein einziges gesundes Prinzip eingeführt, nicht einen Mann von bedeutenden Fähigkeiten emporgehoben. Das ganze System war ein ungeheurer Betrug, der bei dem ersten Lichtstrahl in den Staub fiel." Diese Schilderung steht in Tooke's und Newmarsch's „Geschichte der Preise". Derartige Dinge kommen zu häufig bei Privatunternehmungen vor, als daß man sagen könnte, es finde sich auf diesem Boden viel mehr Geschick, die Administration zu leiten als beim Staate. Nehmen Sie aber ein näher liegendes Beispiel, dasjenige der schweizerischen Nationalvorsichtskasse. Ich brauche Sie nicht an das Vorgefallene zu erinnern, aber das darf ich behaupten: wenn dieses Institut in den Händen des Staates gewesen wäre, es wäre nie so weit damit gekommen. Herr v. Gonzenbach legte mir gestern in den Mund, als hätte ich gesagt, seine Partei bestehe aus Obskuranten, sie sei das verkörperte Prinzip der Negation. Zunächst sprach ich mich nicht so aus, aber das ist sicher, daß, wenn wir immer auf die warnenden Worte des

Herrn v. Gonzenbach und seiner Partei gehört hätten, wir in unserm Staatshaushalte nicht so weit wären, daß man in der Schweiz mit dem Eisenbahnwesen nicht so weit wäre. Der Heimathkanton des Herrn v. Gonzenbach handelte nach andern Prinzipien, er hat 6 Millionen Franken für seine Eisenbahnen bereits ausgegeben und neuerdings 5 Millionen zum gleichen Zwecke dekretirt. Ich sprach mit Staatsmännern aus diesem kleinen Ländchen darüber, und vernahm von ihnen, daß man getrost der Zukunft entgegensehe. Ich mache denjenigen, welche die Opposition bilden, der konservativen Partei, keinen Vorwurf daraus, daß sie ihre Bestrebungen durchzusetzen suchen, aber ebenso wenig nehme ich es hin, daß man alles, was die Partei des Fortschrittes anstrebt, als Schwindelei u. dgl bezeichnet. Es liegt im Wesen des republikanischen Staatslebens, daß verschiedene Parteien ihre Bestrebungen geltend zu machen suchen, nur soll man solche Dinge mit der Leidenschaftslosigkeit und Objektivität behandeln, die allein eine gedeihliche Lösung herbeiführen können. Herr v. Gonzenbach aber will nicht nur nicht Staatsbau, sondern die fraglichen Linien jetzt offen der Centralbahn übergeben. Ich erinnere bei diesem Anlasse, wie oft Herr v. Gonzenbach dieß in Abrede stellte, indem er fragte: wer denn sage, daß man die Centralbahn im Auge habe. Ich gebe zu, daß er damals geglaubt haben mag, es bleibe noch etwas Anderes übrig. Derselbe Redner bemerkte, wenn man von der Centralbahn rede, so überlaufe gewisse Leute eine Gänsehaut. Nein, nicht Gänsehaut, aber ein gerechter Zorn übernimmt mich, wenn ich daran denke, wie man sich von Seite der Centralbahn benommen hat. Herr Regierungsrath Schenk zeigte Ihnen gestern Punkt für Punkt, wie diese Gesellschaft gegenüber dem Staate auftritt; ich könnte ihn ergänzen, ich könnte namentlich daran erinnern, daß die Eisenbahn von Murgenthal nach Bern schon lange im Betriebe ist, daß wir aber bis zur Stunde noch nicht im Stande waren, die Station Wynau zu bekommen. Nach der Konzession hat der Staat das Recht, an der Grenze des Kantons die Errichtung einer Station zu verlangen; ohne uns zu begrüßen, baute die Centralbahn eine solche auf aargauischem Boden. Nun handelt es sich um den Einschnitt bei Wynau; wir ertheilten die Bewilligung, aber unter der Bedingung, daß die Station Wynau erstellt werde; von Seite der Centralbahn werden Einwendungen gemacht, sie macht nämlich die Erstellung dieser Station von derjenigen bei Bützberg abhängig, die längst abgethan ist. Freilich versichert man uns von verschiedenen Seiten, man sei nicht schuld, es seien ein paar Häupter, die alles nach ihrem Gutdünken machen. Herr v. Gonzenbach machte sich darüber lustig, daß auf dieser Seite geäußert wurde, es liege nicht in der Würde des Staates sich an die Centralbahn zu wenden und ihr zu bekennen, daß man gefehlt habe. Herr Schenk erklärte Ihnen gestern ganz richtig, es handle sich da nicht sowohl um Würde als um ein gewisses Gefühl von Scham. Es ist klar, daß man sich nicht mehr an die Centralbahn wenden kann, nachdem man ihr erklärt hat, man wolle von ihren Vorschlägen nichts. Man gibt uns den Rath, uns schriftlich an diese Gesellschaft zu wenden, aber das ändert an der Sache nichts; denn nicht in der Art und Weise, wie man den Schritt thut, liegt eine Verletzung der Würde des Staates, sondern darin, daß man einen solchen Schritt überhaupt thut. Allerdings kann man Namen von bekannten Männnern anführen, die verschiedene Missionen übernahmen. Herr Blösch begab sich für ine Eisenbahn nach Paris, Herr v. Gonzenbach übernahm Missionen an auswärtige Höfe und erhielt dafür Anerkennungen, d wir nicht nachsuchen und woraus ich ihm auch keinen Vorwurf mache. Hier handelt es sich um die Stellung des Staates gegenüber der Centralbahn. Der Kanton Bern nahm bisher die Stellung eines Mannes ein, nun soll er die Rolle eines Bettlers übernehmen. Auch Herr Ganguillet trat gegen die Anträge der Regierung auf. Ich habe nicht erwartet, daß er gegen den Staatsbau sein werde. Ich bin so frei, ihn an einen Vorfall zu erinnern, und zufällig ist ein Zeuge hier im Saale anwesend, der es bestätigen kann, daß Herr Ganguillet mir seiner Zeit, als es sich um die Betheiligung der Gemeinde Bern handelte, erklärte, er wolle von der Centralbahn nichts mehr, er sei für Staatsbau. Ist es wahr oder nicht, Herr Ganguillet? (Ganguillet erwiedert: Nein, es ist nicht wahr! Der Redner fährt fort:) Nun so rufe ich das Zeugniß des Herrn alt Regierungsrath Stooß an, der hier anwesend ist. Ich gebe zu, daß man Ansicht ändern kann, und nehme es Niemanden übel. Herr Ganguillet beantragt, die in Frage stehenden Linien der Centralbahn anzubieten, aber den Vorbehalt des Rückkaufs in den Vertrag aufzunehmen. Ich frage Sie: was ist das für eine Manipulation? Wir kaufen diese Linien und verkaufen sie dann, um sie wieder zurückzukaufen, und wie? Wahrscheinlich um einen bedeutend höhern Preis. Die Baukosten wird man wenigstens zahlen müssen und überdieß noch etwas für die Rendite. Das ist ein Manöver. Ich will übrigens Herrn Ganguillet seines Antrages wegen durchaus keinen Vorwurf machen. Wenn aber Herr v. Gonzenbach gestern sagte, es gebe in gewissen politischen Verhältnissen mots d'ordre, so muß ich fast glauben, daß Herr Ganguillet an so etwas gedacht habe. Er ist im Irrthume, wenn er glaubt, die Centralbahn wolle die Linie Biel-Bern bauen; ja, wenn man ihr die Linie Biel-Neuenstadt überläßt, und unter Bedingungen, die man eben nicht eingehen will. So z. B. will die Centralbahn von einer Jurabahn nichts. Daß man solche Bedingungen nicht eingehen kann, darüber wird man einig sein. Herr Fischer gab eine Verwahrung ab für den Fall, daß Staatsbau beschlossen werde. Wahrscheinlich wird Niemand dem Herrn Fischer je vorwerfen, daß er schuld daran sei, wenn diese Eisenbahn zu Stande kommt; daher ist die Verwahrung überflüßig. Wenn er zudem sagt, er sei von Anfang an der Ansicht gewesen, das Unternehmen sei nicht lebensfähig, so muß ich diese Anschauungsweise entschieden bestreiten, indem ich dasselbe für sehr lebensfähig halte. Aber es wurde von der Stadt Bern von jeher als Verdingkind behandelt, es wurde verschupft und verstoßen, aber auf ihm ruhen sehr schöne Hoffnungen. Herr v. Gonzenbach wird damit einverstanden sein, daß der Bund dahin trachten muß, mit der Zeit die Eisenbahnen in der Schweiz zurückzukaufen. Wie steht dann Bern da, wenn es bereits eine Staatsbahn hat? Hat der Kanton Bern dann nicht eine Berechtigung auf den Verwaltungssitz der fusionirten Eisenbahnen? Was ist natürlicher, als daß derselbe da sei, wo sich auch der Bundessitz befindet? Herr v. Gonzenbach wird zwar sagen, das komme ohnehin. Ich glaube es nicht, denn die Eisenbahngesellschaften haben noch so großen Einfluß, daß es nicht sicher ist. Aber wenn man auch den Standpunkt festhalten will, die Linien zu verkaufen, so wurde bereits mehrfach dargethan, daß der gegenwärtige Moment sich nicht dazu eignet. Ich zeigte dieß gestern in meinem Eingangsrapporte, Herr Schenk führte es in seinem Votum näher aus, daß es nicht möglich ist, eine Bahn, die gegenwärtig in verkommenem Zustande, die aber besser ist als ihr Ruf, gegenwärtig unter annehmbaren Bedingungen zu verkaufen, so wenig als es rathsam ist, ein halbgebautes Haus zu verkaufen. Ich wiederhole: ich betrachte die Meinungen der Mitglieder des Großen Rathes als festgestellt; ich hätte noch vieles anzubringen, aber mit Rücksicht darauf, daß schon in verschiedenen Sitzungen diese Angelegenheit erörtert wurde, will ich nicht weitläufiger sein. Ich empfehle Ihnen daher wiederholt den Antrag auf Eintreten und artikelweise Berathung zur Genehmigung, und denke, dieselbe werde rasch vor sich gehen, da ich annehme, die Regierung sei bis auf einen Punkt mit der Kommission einverstanden.

Riggeler. Ich finde nicht, daß ich einen Schlußrapport zu erstatten habe, einestheils ist der Gegenstand erschöpft, anderntheils ist keine Kommissionsmehrheit da, so daß ich nicht im Falle bin, gegenwärtig für die Kommission zu rapportiren.

Dr. v. Gonzenbach. Ich werde Sie auch nicht lange aufhalten, aber eine thatsächliche Berichtigung muß ich anbringen. Herr Regierungsrath Sahli wiederholte heute eine

Aeußerung, die gestern Herr Regierungsrath Schenk mir ganz falsch in den Mund gelegt hat, und die ich berichtigen muß, weil weder ich noch die zwei andern Mitglieder der Kommission, für die ich die Ehre hatte das Wort zu führen, einen solchen Standpunkt einnehmen. Man sagt uns, zum ersten Male spielen wir carte sur table, früher habe man nichts von der Centralbahn gesagt, jetzt wolle man ihr auf einmal die fraglichen Linien übergeben. Ich sagte gestern nichts Anderes als: da die Centralbahn diese Linien um vier Millionen theurer übernehmen kann als jede andere Gesellschaft, weil sie bereits den Bahnhof in Bern, den Aarübergang und Schienen nach Gümligen und Zollikofen besitzt, so sei es am natürlichsten, daß man ihr dieselben verkaufe, weil sie schon 106 Kilometer Eisenbahnen auf dem Gebiete des Kantons Bern gebaut habe. Ich sagte aber gleichzeitig, wir befinden uns in der eilften Stunde und es handle sich darum: wollt Ihr oder wollt Ihr nicht?. Sie geben ja der Centralbahn eine Konzession und können die Bedingungen feststellen. Nun sehe ich abermals, daß der bloße Name „Centralbahn" unangenehme Empfindungen erweckt. Das erinnert mich an ein italienisches Sprichwort, welches sagt: „Demjenigen, den ich beleidigt habe, verzeihe ich nie." Ich glaube nicht, daß die Centralbahn beleidigt hat, aber sie ist beleidigt worden, und man wird ihr nie verziehen. Unser Standpunkt ist dieser: wir ziehen den Gesellschaftsbau dem Staatsbau vor, wir bezeichnen aber durchaus Niemanden, weder den Hans noch den Peter, dem die Linien übergeben werden sollen. Nehmen Sie die Kombinationen, wie sie gegenwärtig bestehen und benutzen Sie dieselben. Sie hörten aus dem Munde mehrerer Redner, wie es mit den Eisenbahnen in der Schweiz aussieht vom Genfersee bis zum Bodensee; es bedarf eines intelligenten Kopfes, um etwas Großes herzustellen. Zum Schlusse noch ein kurzes Wort über „Ehre und Würde." Meine Bemerkung, daß man heute andere Begriffe von Ehre und Würde habe als früher, wurde unrichtig aufgefaßt. Ich sprach mich nicht dahin aus, daß etwas für die die Ehre und Würde Verletzendes in solchen Missionen, wie sie bezeichnet worden, liege, sondern meine Ansicht ist die: jeder Magistrat, der seine Eigenliebe bekämpft und dem Interesse des Landes unterordnet, erniedrigt seine Würde nicht, sondern erhöht sie.

Ganguillet. Herr Regierungsrath Sahli legte mir etwas in den Mund, was ich nicht gesagt habe. Die Sache verhält sich so: bei einer Konferenzverhandlung über die Ostwestbahnangelegenheit sagte ich: unter allen Umständen müsse die Linie Biel-Bern gebaut werden, und wenn sie Niemand ausführen wolle, so sei ich am Ende für Staatsbau.

Abstimmung.

Für das Eintreten	110 Stimmen.
Dagegen	67 „

Das Präsidium erklärt, daß nun die besondern Anträge der zweiten Hälfte der Kommission dahinfallen.

Blösch verlangt die Abstimmung über die Frage des sofortigen Eintretens oder der Verschiebung.

Der Herr Präsident beruft sich auf den Antrag der zweiten Hälfte der Kommission, welcher einfach auf Nichteintreten schloß, nimmt jedoch dessenungeachtet die Abstimmung vor.

Für sofortiges Eintreten	104 Stimmen.
„ Verschiebung (resp. Rückweisung an den Regierungsrath im Sinne des Antrages der zweiten Hälfte der Kommission)	56 „
„ artikelweise Berathung	Handmehr.

Hierauf folgt die artikelweise Berathung des auf Seite 308 hievor abgedruckten „Projekt-Beschlusses", in Bezug auf welchen die Kommission nun einstimmig Anträge vorlegt, die bei den einzelnen Artikeln angeführt werden.

Art. 1.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Kommission und der Regierungsrath sind bezüglich dieses Artikels einig, und ich empfehle Ihnen denselben zur Genehmigung.

Niggeler, als Berichterstatter der Kommission. Nach den gedruckt ausgetheilten Anträgen wäre die Kommission bezüglich dieses Artikels mit dem Regierungsrathe einverstanden, dagegen hat die Kommission beschlossen, die Worte „und Leitung" zu streichen in dem Sinne, daß die direkte Bauleitung nicht von den Staatsbehörden ausgehen soll.

Straub. Es dünkt mich zweckmäßig, eine Frist zu bestimmen, in welcher die Eisenbahn vollendet werden soll. Wir müssen darauf halten, daß dieß in möglichst kurzer Zeit geschehe, und können es nicht der Regierung überlassen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Es ist schwer, eine Frist zu bestimmen, innerhalb welcher die Vollendung der Bahn stattfinden soll, und es wird unter Umständen sehr davon abhangen, wie es mit dem Betriebe gehalten werden soll. Nun wird die Regierung selbstverständlich sich Mühe geben, das Unternehmen so schnell als möglich seiner Vollendung entgegenzuführen; indessen gibt es bezüglich einzelner Linien noch Fragen, die noch untersucht werden müssen, und es ist daher besser, von einer Fristbestimmung zu abstrahiren. Gegen den Antrag des Herrn Berichterstatters der Kommission habe ich nichts einzuwenden, obschon ich glaube, es verstehe sich von selbst, daß unter „Leitung" nicht die direkte „Bauleitung" verstanden sei.

Herr Berichterstatter der Kommission. Was die Bestimmung einer Frist betrifft, so ist richtig, daß eine solche festgesetzt werden muß, aber ich glaube, es sei nicht der Fall, jetzt schon darüber zu beschließen, sondern erst nachdem der Große Rath über das Trace der Linie Biel-Bern entschieden haben wird. Vielleicht wird dieß im Oktober geschehen, dann wird der Große Rath auch im Falle sein, die Zeit der Vollendung der Bahn zu bestimmen, vorher nicht. Nach meiner unmaßgeblichen Ansicht kann die Eröffnung der Bahn ungefähr auf Ende des künftigen Jahres vorgesehen werden.

Straub zieht seinen Antrag hier zurück, um denselben bei Art. 3 zu reproduziren.

Der Art. 1 wird mit der vom Herrn Berichterstatter der Kommission beantragten Modifikation durch das Handmehr genehmigt.

Art. 2.

Die Kommission beantragt folgende veränderte Redaktion:

„Die zu erstellende Staatsbahn ist im Sinne der bundesräthlichen Verordnung vom 9. August 1854 solid und zweckmäßig anzulegen. Die Expropriationen und der Unterbau für die Linie Bern-Biel sollen für eine zweispurige Bahn ausgeführt werden. In Betreff der Linie Biel-Neuenstadt ist der

Regierungsrath ermächtigt, die Vervollständigung des Unterbaues und die Schienenlage für das zweite Geleise anzuordnen, sobald die Verkehrsverhältnisse dieses erfordern."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Kommission geht bei diesem Artikel etwas weiter als der Regierungsrath, indem sie vorschlägt, die Expropriationen und den Unterbau für die Linie Biel-Bern für eine zweispurige Bahn ausführen zu lassen, und den Regierungsrath zu ermächtigen, auf der Linie Biel-Neuenstadt die Vervollständigung des Baues für das zweite Geleise anzuordnen, sobald die Verkehrsverhältnisse es erfordern. Ich betrachte diese Abänderung des Entwurfs allerdings als der Sache durchaus angemessen. Wenn die Regierung nicht so weit ging, so geschah es nur, um diese Frage noch offen zu lassen. Nachdem die Kommission nun den Antrag gestellt hat, kann der Regierungsrath sich damit einverstanden erklären, zumal die betreffenden Linien voraussichtlich eine starke Frequenz haben werden.

Herr Berichterstatter der Kommission. Vorerst beantragt die Kommission hier zwei Redaktionsänderungen. Es heißt nämlich im Entwurfe: die zu erstellende Staatsbahn sei „in allen Theilen" solid und zweckmäßig anzulegen. Man fand, das sei ein Pleonasmus, es verstehe sich von selbst, ebenso daß die Bahn „unter Beobachtung möglichster Oekonomie" gebaut werden soll. Diese Stellen würden daher wegfallen. Dagegen werden allerdings zwei Ergänzungen beantragt. Nach dem Entwurfe der Regierung ist im Art. 3 dem Großen Rathe der Entscheid darüber vorbehalten, ob die Linie Biel-Bern ein- oder zweispurig anzulegen sei. Die Kommission fand, es soll von vornherein ein Beschluß darüber gefaßt werden, indem sie von der Ansicht ausgeht, der Verkehr werde später in dieser Richtung immerhin eine zweispurige Bahn nothwendig machen. Nun ist es eine anerkannte Erfahrung, daß wenn im Anfange für eine Eisenbahn die Expropriationen und der Unterbau zweispurig ausgeführt werden, der Unterschied in den Baukosten viel geringer ist, als wenn man die Bahn nur einspurig anlegt und später dazu kommt, ein zweites Geleise zu erstellen; die daherigen Kosten sind alsdann unverhältnißmäßig größer. Daher soll man von Anfang an auf einen zweispurigen Unterbau für die Linie Biel-Bern Bedacht nehmen. Bezüglich der Linie Biel-Neuenstadt glaubte man im nämlichen Sinne sofort eine Autorisation der Regierung beantragen zu sollen. Diese Bahn ist nämlich für einen zweispurigen Bau expropriirt, auch die Kunstbauten sind für einen solchen berechnet; nun fehlt aber noch der Unterbau. Es ist jedoch vorauszusehen, daß in nächster Zeit andere Gesellschaften in den Fall kommen werden, ihre anschließenden Linien infolge der Zunahme des Verkehrs zweispurig zu erstellen, daher werden auch hier zwei Geleise nöthig sein. Ich erinnere daran, daß demnächst die Eröffnung der Verrières-Linie stattfinden wird, und daß man der daraus herfließenden Frequenz von Personen und Gütern Rechnung tragen muß. Es wird nun beantragt, der Regierung zum Voraus die nöthige Autorisation zu ertheilen, damit der Große Rath nicht neuerdings damit behelligt werden müsse.

Straub stellt die Frage, ob bei dem Kostenvoranschlage von 16 Millionen Franken auf einen zweispurigen Bau der Linien Bedacht genommen worden sei, und wünscht im entgegengesetzten Falle zu wissen, welchen Einfluß derselbe auf die Kosten überhaupt haben würde.

Scherz, Finanzdirektor. Die Kosten wurden bloß auf die Expropriation für eine zweispurige Linie, nicht aber für den doppelspurigen Bau berechnet. Meine persönliche Ansicht gienge dahin, man sollte vorläufig nur den Unterbau doppelspurig anlegen, und erst später, wenn die Verkehrsverhältnisse es nothwendig machen, etwa wenn die Linie durchgehend nach Luzern fortgesetzt wird, die zweite Spur ausführen. Die Bemerkung des Herrn Niggeler, daß bei späterer Ausführung der zweiten Spur die Kosten verhältnißmäßig größer sein werden, ist allerdings richtig. Die Kosten des Unterbaues werden annähernd um einen Drittel vermehrt, was eine Mehrausgabe von ungefähr (genau kann ich die Summe nicht angeben) Fr. 400—500,000 zur Folge haben mag. Dagegen versteht es sich von selbst, daß die Expropriation für eine doppelspurige Bahn vorgenommen werden muß; ebenso müssen selbstverständlich die Brückenbauten doppelspurig angelegt werden, weil eine Erweiterung derselben später enorme Kosten nach sich ziehen würde.

Dr. v. Gonzenbach. Ich hingegen erlaube mir, den Vorschlag der Kommission zu unterstützen und die vom Herrn Finanzdirektor geäußerte Ansicht zu bekämpfen. Wenn Sie sich an das Eisenbahnunglück erinnern, das letzthin bei Winigen stattfand; wenn Sie gestern in den Zeitungen gelesen haben, welches Unglück auf der Zürcher-Linie bevorstand, so werden Sie zugeben, daß es nicht mehr oft solcher Nachrichten bedarf, um die Nothwendigkeit herbeizuführen, daß alle Eisenbahnen zweispurig angelegt werden, und mit der Zeit wird das kommen müssen. Ich glaube auch, die Linie Biel-Bern werde im Anfange nicht so stark frequentirt, daß eine zweispurige Bahn nothwendig wäre, sonst würde die Centralbahn die Strecke Herzogenbuchsee-Biel schon lange zweispurig erstellt haben; aber es ist besser, gerade im Anfange Vorsorge zu treffen. Herr Regierungsrath Schenk sagte gestern ganz richtig, daß der Staat mit gutem Beispiele vorangehen solle. Das akkreditirt das Unternehmen, wenn es heißt, auf den Staatsbahnen sei überall Sicherheit. Daher stimme ich zum Antrage der Kommission, daß im Anfange schon für eine zweispurige Anlage der Bahn gesorgt werden soll.

Scherz, Finanzdirektor, macht die Versammlung aufmerksam, daß auch auf zweispurigen Bahnen Unglück geschehen könne, und erinnert an den jüngsten Vorfall zu Oerlikon bei Zürich.

Roth von Bipp macht eine Bemerkung über den Art. 2, wird aber wegen Geräusches im Saale nicht verstanden.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Was die Frage der zweispurigen Anlage der Bahn betrifft, so theile ich, obschon ich in dieser Beziehung nicht Namens des Regierungsrathes rede, ganz die Ansicht des Herrn v. Gonzenbach und der Kommission. Die Kunstbauten, Brücken, Tunnel u. s. w., müssen jedenfalls zweispurig angelegt werden. Eine darauf bezügliche Bestimmung habe ich mit Rücksicht auf Bedenken, welche der Herr Finanzdirektor äußerte, nicht in den Entwurf aufgenommen, sondern einer spätern Vorlage vorbehalten. Die Antwort auf die Frage, ob es nöthig sein werde, die Linie Biel-Bern zweispurig anzulegen, ist gar nicht zweifelhaft. Die Kosten wären sehr bedeutend, wenn der Unterbau erst später zweispurig angelegt würde.

Herr Berichterstatter der Kommission. Nach den Berechnungen, welche dem Großen Rathe vorgelegt wurden, sind die Expropriationen, ferner sämmtliche Brücken- und Kunstbauten auf zwei Spuren berechnet; die Kostenvermehrung wird sich also auf die Erdarbeiten, Auffüllungen u. dgl. beschränken. Es hängt von den Terrainverhältnissen ab, die unter Umständen eine Vermehrung der Kosten um einen Drittel und noch mehr veranlassen können. Eine spätere Anlage der zweiten Spur würde immerhin das Doppelte oder Dreifache erfordern; daher ist es besser, wenn man auch etwas mehr Baukapital verwenden muß, gleich im Anfange für eine zweite Spur zu sorgen.

Art. 2 wird nach Antrag der Kommission durch das Handmehr genehmigt.

Art. 3.

Die Kommission beantragt folgende Redaktion des Artikels:

„Der Große Rath entscheidet über die Richtung der neu zu erstellenden Linie Biel-Bern, zu welchem Ende der Regierungsrath die dahertigen Tracéstudien vervollständigen zu lassen beauftragt wird. Ueber die Details der Tracés und über die Lage und Ausdehnung der Bahnhöfe und Stationsgebäude entscheidet der Regierungsrath."

Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes erklärt sich mit dem Vorschlage der Kommission einverstanden.

Herr Berichterstatter der Kommission. Die Einzige wesentliche Modifikation dieses Artikels ist durch Annahme des Art. 2 nach dem Antrage der Kommission erledigt. Die letztere glaubte ferner, es soll dem Regierungsrathe der Auftrag ertheilt werden, die Tracéstudien für die Linie Biel-Bern vervollständigen zu lassen. Es kamen nämlich im Laufe der Zeit drei verschiedene Tracés zur Sprache: eines über Lyß, ein zweites über Aarberg und ein drittes über Büren. Nun wurden über alle drei Tracés Studien aufgenommen, nähere aber nur über das erstgenannte, während sie über die beiden andern oberflächlicher sind. Es ist bekannt, daß die Herren Ingenieure auch ihr Schooskind haben und andere Projekte als unzweckmäßig betrachten. Daher soll man auch diese berücksichtigen, sie gründlich untersuchen lassen und die daherigen Studien vervollständigen. Die Regierung soll zu diesem Zwecke Experten auf Ort und Stelle abordnen, damit der Große Rath seiner Zeit mit Sachkenntniß einen Entscheid fassen könne.

Straub. Ich erlaube mir, eine Einschaltung zu der von der Kommission vorgeschlagenen Redaktion zu beantragen und zwar in dem Sinne, daß am Schlusse des ersten Satzes die Stelle aufgenommen würde: „und bestimmt die Frist, inner welcher die Bahn dem Betrieb übergeben werden soll." Ich glaube, von dem Momente an, wo wir in den Apfel beißen müssen, soll man dafür sorgen, daß derselbe so rasch als möglich verdaut werde.

Friedli zu Friesenberg. Ich erlaube mir ebenfalls einen Antrag zu stellen. Ich glaube nämlich, man leiste dem Regierungsrathe einen Dienst, wenn man die Bestimmung der Lage und Ausdehnung der Bahnhöfe und Stationsgebäude dem Großen Rathe vorbehalten würde, und beantrage eine Abänderung des Art. 3 in diesem Sinne. Natürlich würde der Beschluß immerhin auf den Vortrag des Regierungsrathes gefaßt werden.

v. Känel. Ich möchte den Antrag des Herrn Straub sehr unterstützen und mache aufmerksam, daß solche Bestimmungen, wie die von ihm beantragte, auch in den Konzessionen enthalten sind. Es liegt im Interesse des Staates, daß die Bahn so schnell als möglich erstellt werde, es liegt aber auch im Interesse des Landestheils, durch welchen die Bahn führt.

Mühlethaler. So gut der Antrag des Herrn Friedli gemeint ist, so möchte ich doch nicht, daß der Große Rath die eigentliche Eisenbahnverwaltung sei und über die Anlage jedes Stationsgebäudes beschließe, sondern wir sollen so viel Vertrauen in den Regierungsrath setzen, daß er das Interesse des Publikums gehörig berücksichtige. Es würde uns ohnedieß nicht viel anderes übrig bleiben, als in den meisten Fällen ohne nähere Sachkenntniß auf den Vorschlag des Regierungsrathes zu gehen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Was zunächst den Antrag des Herrn Straub betrifft, so glaube ich, er gehöre jedenfalls nicht in diesen Artikel, denn wir haben es hier nur mit dem Bau zu thun, sondern er müßte dann bei Art. 7, wo der Betrieb der Eisenbahn in Frage steht, aufgenommen werden. Nun verhält sich die Sache so: wenn man für den Anfang des Betriebes einen bestimmten Zeitpunkt festsetzen will, so muß man auch die Vollendung des Baues bestimmen, und insofern bin ich nicht gegen die Aufnahme eines Termins. Nur glaube ich, es sei nicht ganz passend, daß der Große Rath in dieser Beziehung sich selber eine Vorschrift gebe. Allerdings kommen in den Konzessionen solche Bestimmungen vor, weil es sich dort um die Vollendung der Arbeiten durch einen Bauunternehmer handelt; anders gestaltet sich aber das Verhältniß, wenn der Staat selbst baut. Da soll die Vollendung des Baues so rasch als möglich stattfinden, und daß der Staat große Bauunternehmungen rasch ausführen kann, beweist der Bau der Brünigstraße. Von dem Antrage des Herrn Friedli möchte ich dringend abrathen; ich halte das von ihm vorgeschlagene Verfahren gar nicht für thunlich. Der Große Rath müßte sich die fatalsten Verhandlungen gefallen lassen; ein Müsterchen davon hatten Sie bei der Bestimmung des Thunerbahnhofes. Wenn Sie auf diese Art über jede Eisenbahnstation ein paar Tage verhandeln wollen, so mögen Sie es thun; aber ich glaube, der Große Rath sei gar nicht die geeignete Behörde, um technische Fragen zu entscheiden, und möchte die fragliche Befugniß um so mehr dem Regierungsrathe überlassen, als er dieselbe auch bisher hatte.

Herr Berichterstatter der Kommission. Nach meiner Ansicht sollte der Antrag des Herrn Straub erheblich erklärt werden, und hat es kein Inkonvenient, wenn er aufgenommen wird. Ich betrachte es als zweckmäßig, daß der Große Rath sich in dieser wichtigen Frage ein Urtheil vorbehalte, um sicher zu sein, daß die Sache nicht verschleppt werde. Es wäre also der Fall, in den vorliegenden Entwurf eine solche Fristbestimmung aufzunehmen. Solche Beschlüsse müssen vom Bunde genehmigt werden und enthalten gewöhnlich Fristen über den Beginn der Erdarbeiten ꝛc. Die Regierung könnte dann diesen Punkt noch näher begutachten. Was aber den Antrag des Herrn Friedli betrifft, so könnte ich denselben auch nicht zugeben. Nicht nur ist der Große Rath nach meiner Ansicht nicht die geeignete Behörde für die Behandlung solcher technischen Fragen (es wird uns nicht ohne Grund vorgeworfen, daß wir in der Thunerbahnhoffrage nicht eine ganz glückliche Hand gehabt haben), sondern ich mache aufmerksam, daß Bestimmungen über die Tracés, über die Lage der Bahnhöfe und Stationsgebäude nicht durch einen einseitigen absoluten Beschluß erledigt werden können; es müssen Vereinbarungen stattfinden; so z. B. in Biel mit der Centralbahn, um auf die verschiedenen dort einmündenden Linien Rücksicht zu nehmen. Eine solche Verständigung setzt Unterhandlungen voraus, für welche der Große Rath nicht die geeignete Behörde ist.

Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes gibt die Erheblicherklärung des von Herrn Straub gestellten Antrages ebenfalls zu, jedoch mit der wiederholten Erklärung, daß derselbe zum Art. 7 gehöre.

Friedli zu Friesenberg zieht seinen Antrag zurück.

Art. 3 wird in der von der Kommission beantragten Redaktion nebst dem Antrage des Herrn Straub durch das Handmehr genehmigt.

Art 4.

Die Kommission beantragt folgende Redaktion:

„Die Bauten und Lieferungen sollen zur Konkurrenz ausgeschrieben und deren Ausführung auf dem Vertragswege an Unternehmer vergeben werden."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Unterschied zwischen dem Antrage des Regierungsrathes und demjenigen der Kommission besteht zunächst darin, daß letztere nicht nur die Bauten, sondern auch die Lieferungen zur Konkurrenz ausschreiben will. Ich habe dagegen gar nichts einzuwenden. In der Regel wird es sich von selbst machen; dagegen wird es eine Menge Lieferungen geben, die man nicht ausschreiben kann, sondern die man von Hand zu Hand kaufen muß. So wurden uns z. B. Eisenbahnmaterial vom Jura industriel zu billigem Preis zum Kaufe angeboten. Ich möchte daher beifügen, die Ausschreibung von Lieferungen soll „so weit thunlich" oder „in der Regel" stattfinden.

Herr Berichterstatter der Kommission. Die Kommission hatte bei der Ausschreibung der Lieferungen namentlich das Betriebsmaterial im Auge, und ist der Ansicht, daß Redensarten, wie „so viel thunlich", oder „in der Regel" u. dgl. in Gesetzen so viel möglich nicht Aufnahme finden sollen, um nicht Anlaß zu geben, von der betreffenden Vorschrift abzugehen; deßhalb wurde die Redaktion des vorliegenden Artikels abgeändert. Damit ist nicht gesagt, daß die Ausschreibung für jede Kleinigkeit, z. B. wenn es sich um Anschaffung einer Drehscheibe u. dgl. handelt, stattfinden soll, wohl aber bei größern Lieferungen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Mit der vom Herrn Berichterstatter der Kommission gegebenen Erläuterung über die Tragweite des Antrages derselben kann ich mich ganz einverstanden erklären, insoweit als die Regierung in dringenden Fällen eine Ausnahme machen kann, und habe daher gegen die Erheblicherklärung nichts mehr einzuwenden.

Herr Präsident. Es sind hier zwei vorberathende Behörden, jede bringt einen Vorschlag, dessen Genehmigung als definitiv zu betrachten ist. Nur Abänderungsanträge, die aus der Mitte des Großen Rathes gestellt werden und die Mehrheit erhalten, sind blos als erheblich erklärt zu betrachten. Wenn aber ein Antrag des Regierungsrathes oder der Kommission angenommen wird, so ist er als definitiv angenommen zu betrachten und wird nicht zur nochmaligen Begutachtung durch den Regierungsrath zurückgeschickt, weil beide vorberathenden Behörden hier gleich berechtigt sind.

Straub. Ich erlaube mir auch hier, einen Zusatz zu beantragen. Das ganze Unternehmen soll ein bernisches sein; ich möchte ihm also schon hier einen bernischen Anstrich geben, und vor dem Worte „Unternehmer" einschalten „bernische." Man wird mir sagen, man werde dieß schon berücksichtigen, aber es könnte die Möglichkeit eintreten, daß ein Eisenbahndirektor den bernischen Unternehmern nicht gerade günstig wäre und fremde Unternehmer ihnen Konkurrenz machen könnten; deßhalb möchte ich im Gesetze Vorsorge treffen.

Mühlethaler. Der Antrag des Herrn Straub ist ohne Zweifel sehr gut gemeint, dennoch möchte ich von demselben abrathen, einestheils um nicht eidgenössischen Verhältnissen zu nahe zu treten, anderntheils weil man der Regierung doch so viel zutrauen soll, daß sie den Verhältnissen Rechnung trage. Ich hätte den Art. 4 ganz streichen mögen; da er aber nun einmal da ist, so stimme ich zur Annahme desselben nach dem Antrage der Kommission.

Egger, Hektor. Ich möchte vor dem Antrage des Herrn Straub auch sehr warnen; ein solcher Vorbehalt wäre sehr kleinlich, und es könnte überdieß der Ausschluß der Konkurrenz dahin führen, daß bernische Unternehmer die Preise heraufschrauben würden. Gebet es dem besten Unternehmer, der am meisten Garantie bietet und die billigsten Preise hat, sei er Berner oder Fremder.

Scherz, Finanzdirektor, bekämpft den Antrag des Herrn Straub aus den nämlichen Gründen, wie der Präopinant.

Straub erläutert seinen Antrag dahin, daß er nicht den Sinn habe, als solle die Regierung gebunden sein, unter allen Umständen einen bernischen Unternehmer vorzuziehen, sondern nur verhüten wolle, daß nicht bei ungünstiger Stimmung der Eisenbahndirektion oder der Regierung Berner gegenüber Fremden zurückgesetzt werden.

Berger spricht sich im Interesse des Unternehmens selbst entschieden gegen den Antrag des Herrn Straub aus, um nicht von vornherein jede Konkurrenz auszuschließen, und geht dabei von der Ueberzeugung aus, daß die Regierung als bernische Regierung den Bernern bei gleicher Garantie immer Rücksicht zu Theil werden lasse.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Wenn Sie den Antrag des Herr Straub annehmen, so setzen Sie sich dem Vorwurfe aus, der Staat betrete von vornherein einen andern Weg als die Gesellschaften, er könne daher nicht unter den gleichen Bedingungen bauen, wie sie. Lassen wir die vollste Konkurrenz gewähren. Dabei versteht es sich von selbst, daß bei gleichen Bedingungen Bernern der Vorzug eingeräumt werden soll; aber in das Gesetz selbst möchte ich eine solche Bestimmung nicht aufnehmen; es stoßt mich jedesmal, wenn sich die Kirchthurmspolitik so geltend machen will. Ueberdieß könnte man fragen, ob ein solcher Vorbehalt nach der Bundesverfassung zuläßig sei, welche die Bürger aller Kantone in der Gesetzgebung und vor den Gerichten gleich stellt. Wir haben einen gesetzgeberischen Akt vor uns, durch den Antrag des Herrn Straub würde eine Ungleichheit geschaffen, daher ersuche ich Sie, denselben zu verwerfen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich muß mich auch gegen den Antrag des Herrn Straub aussprechen. Ich bin zwar der Ansicht, daß bernische Unternehmer möglichst berücksichtigt werden sollen, und mache aufmerksam, daß der Regierung, nicht der Direktion die Vergebung größerer Arbeiten vorbehalten ist; darin liegt eine Garantie. Einen Beschluß aber, welcher dahin ginge, daß die auszuführenden Arbeiten nur an Berner vergeben werden sollen, hielte ich für sehr gefährlich. Wenn Herr Straub sagt, es sei nicht so gemeint, daß die Regierung unter allen Umständen gebunden sei, so läßt sich doch nicht bestreiten, daß im Beschluß eine Weisung für sie läge und dann Angehörige anderer Kantone nicht konkurriren würden in der Voraussetzung, daß die Arbeiten doch nur an Berner vergeben würden. Dann bekämen wir Preise, die sich mit andern Unternehmern nicht messen könnten. Dazu kommt aber noch ein zweiter Grund. Der Antrag des Herrn Straub wäre in der Ausführung unmöglich. Einer der wichtigsten Lieferungsgegenstände sind die Schienen. Nun möchte ich fragen: wo haben wir Schienenfabriken im Kantone? Ebenso verhält es sich mit den Waggons: wo haben wir Berner, die Waggons fabrizieren? Ich stimme daher gegen den Antrag.

Straub zieht seinen Antrag zurück, um sich nicht dem Scheine der Kirchthurmspolitik auszusetzen.

Art. 4 wird nach dem Antrage der Kommission durch das Handmehr genehmigt.

Art. 5.

An der Stelle dieses Artikels schlägt die Kommission folgende Bestimmungen vor:

„Die Bauleitung und Administration der Unternehmung „während der Bauzeit wird einer Direktion von drei Mitgliedern „und zwei Ersatzmännern übertragen."

„Die Wahl und die Bestimmung der Besoldungen der „Mitglieder der Direktion hat durch den Großen Rath auf den „Vorschlag des Regierungsrathes stattzufinden."

„Der Regierungsrath ist beauftragt, die Kompetenz, die „Organisation und die Stellung der Direktion zu der Regie„rung und den Behörden und Angestellten des Staates durch „ein besonderes Reglement näher zu bestimmen."

„Ebenso erläßt der Regierungsrath, auf den Vorschlag der „Bahndirektion, die nöthigen Vorschriften über die Organisation „des Baudienstes im Allgemeinen, so wie über die Anstellung „und Besoldung der Bahningenieurs, Bauführer und des Büreau„personals."

„Sollte während des Baues der Linie Biel-Bern der Staat „in den Fall kommen, den Betrieb einzelner Bahnstrecken zu „übernehmen, so liegt der Direktion bis zu der definitiven Ord„nung dieses Verwaltungszweiges (Art. 7) auch die Organi„sation und Leitung des Betriebsdienstes gemäß den nähern „Anordnungen des Regierungsrathes ob."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Hier handelt es sich um eine Differenz zwischen der Kommission und dem Regierungsrathe, worüber der Große Rath zu entscheiden hat. Es betrifft die direkte Leitung der technischen Seite des Baues und des administrativen Dienstes der Staatsbahn. Die Regierung machte den Vorschlag, diese Leitung zwei Personen zu übertragen und zwar die Leitung der technischen Seite einem fachtüchtigen, praktisch durchgebildeten Ingenieur, diejenige des administrativen Dienstes einem geschäftserfahrenen Administrator. Die Regierung stellte sich nämlich die Sache so vor, daß der technische Chef und der Administrator ihre Anträge an dasjenige Mitglied des Regierungsrathes stellen würden, das der Eisenbahndirektion vorsteht; sie glaubt, dieses Verfahren schließe sich natürlich an den übrigen Staatsorganismus an. Ferner behielt die Regierung sich die Wahl dieser beiden Persönlichkeiten, sowie die Erlassung der nöthigen Vorschriften über deren Besoldung, Stellung und Obliegenheiten vor. Die Kommission dagegen stellt den Antrag, die Bauleitung und Administration des Unternehmens während der Bauzeit einer Direktion von drei Mitgliedern und zwei Ersatzmännern zu übertragen, deren Wahl und Besoldungsbestimmung durch den Großen Rath stattfinden würde. Darin bestehen die zwei Differenzen; mit den übrigen Anträgen der Kommission kann ich mich einverstanden erklären, da sie nur untergeordnete Punkte betreffen. Bezüglich der Hauptfrage möchte ich Ihrer Auffassung nicht vorgreifen. Wenn Sie glauben, der Große Rath soll sich die Wahl der leitenden Beamten vorbehalten, so mögen Sie eine solche Bestimmung aufnehmen. Ich meinerseits halte dafür, es liege im Interesse der Sache, daß der Regierungsrath diese Befugniß erhalte. Es ist gewiß wünschenswerth, daß die Regierung und die Direktion Hand in Hand gehen, daß nicht Spaltungen zwischen ihnen eintreten. Nun ist dieß weniger zu besorgen, wenn die Direktion ihr Mandat von der Regierung erhält, als wenn sie es von der Behörde empfängt, welche die Regierung wählt. Im letztern Falle haben Sie zwei koordinirte Behörden, zwischen denen leicht Konflikte eintreten können. Uebrigens glaube ich, es würde in der Wirklichkeit sich kein großer Unterschied im Resultate ergeben, da die Kommission darüber einig zu sein scheint, daß dem Regierungsrathe ein Vorschlagsrecht eingeräumt werden soll; doch bitte ich, nicht zu vergessen, daß bei Wahlen hier sehr oft der Zufall mitspielt, viel mehr, als dieß bei Wahlen der Fall ist, welche durch den Regierungsrath stattfinden. Ich wünsche daher, daß das Wahlrecht dem Regierungsrathe verbleibe, stelle es jedoch Ihrem Entscheide anheim. Was die Zahl der Direktionsmitglieder betrifft, so habe ich die Ueberzeugung, daß zwei Mitglieder vollständig genügen. Entweder übertragen Sie dem Direktorium sehr bedeutende Kompetenzen, dann wird die Aufgabe der Regierung erleichtert, aber auch die Möglichkeit eines Konfliktes zwischen diesen zwei Behörden näher gerückt; oder die Befugnisse, welche Sie dem Direktorium übertragen, sind von geringerer Bedeutung, und Sie überlassen die wichtigern Verfügungen dem Regierungsrathe, dann genügen zwei Mitglieder. Die Organisation muß immerhin so eingerichtet werden, daß die Sache durch den Kanal des gewöhnlichen Geschäftsganges geht; bei einer größern Mitgliederzahl werden aber auch die Kosten bedeutender. Ein drittes Mitglied des Direktoriums betrachte ich, obschon es auch zu thun haben wird, als Luxus, und möchte daher auch die Rücksichten der Sparsamkeit nicht außer Acht lassen. Ich halte daher den Antrag des Regierungsrathes in dieser Beziehung fest und überlasse Ihnen den Entscheid.

Herr Berichterstatter der Kommission. Hier haben wir es mit der wichtigsten Abweichung vom regierungsräthlichen Vorschlage zu thun, einerseits bezüglich der Leitung des Unternehmens während der Bauzeit, andererseits bezüglich der Wahl der Direktionsmitglieder. Die Regierung stellt sich die Sache so vor: die eigentliche dirigirende Behörde sei der Regierungsrath, dann würde die technische Leitung des Baues einem fachtüchtigen Ingenieur, die Leitung der Verwaltung einem erfahrnen Administrator übertragen, über beiden stände die Regierung. Nun fand aber die Kommission, es sei der Regierung nicht möglich, neben ihren übrigen Geschäften in die Leitung eines solchen Baues der Art einzugreifen, daß derselbe in allen Theilen gehörig überwacht würde, daß nicht Mißbräuche und Nachtheile für den Staat entstehen würden. Es ist das Jedem klar, der Gelegenheit hatte, in die Verwaltung eines Eisenbahnbaues einen Blick zu werfen. Ich behaupte, während der Bauzeit hat eine Eisenbahnverwaltung so viel zu thun, als die Staatsverwaltung, und diese kann daher unmöglich beiden gehörig vorstehen. Die Beamten mögen so gewissenhaft sein, als man nur verlangen kann, so begegnet von zweien Eines: entweder vernachläßigen sie die Verwaltung der Eisenbahn oder die Staatsverwaltung, und dann ist die eine oder die andere Verwaltung nicht besorgt; oder sie machen beides, aber beides nur halb, und dann leidet die Eisenbahn- und die Staatsverwaltung gleichzeitig darunter. Es ist ganz richtig, daß man einen ziemlich bedeutenden Gehalt wird aussetzen müssen, um einen tüchtigen Mann als technischen Direktor zu bekommen; dasselbe ist der Fall in Betreff eines erfahrenen Administrators; von weniger großer Wichtigkeit wird es sein, einen Juristen zu Besorgung der Rechtsgeschäfte zu bekommen und wird derselbe nicht so viel kosten als die beiden Erstern. Wenn Sie berücksichtigen, daß bei einem Bau, wo es sich um 9 Millionen handelt, oft mittels geringer Abänderung eines Planes Hunderttausende erspart werden können, daß umgekehrt, wenn die Leitung nicht gehörig geführt wird, Hunderttausende für den Staat zu Grunde gehen können, so wird man nicht finden, es sei zu viel, wenn eine selbstständige Verwaltung aufgestellt und derselben gewisse Kompetenzen eingeräumt werden. Nach dem Vorschlage der Kommission würde die aufzustellende Direktion ungefähr die nämliche Stellung einnehmen, wie das Direktorium einer Eisenbahngesellschaft, sie wäre die leitende Behörde, sie würde nach Mitgabe des zu erlassenden Reglements über Vergebung der Arbeitsloose entscheiden, die Ausführung der Expropriation, die innere Verwaltung leiten u. s. f.; der Regierungsrath hätte dagegen die Oberaufsicht, seine Stellung wäre derjenigen des Verwaltungsrathes einer Privatgesellschaft ähnlich, ihm würde allfällig die Genehmigung größerer Verträge vorbehalten und es würden ihm etwas weiter gehende Kompetenzen eingeräumt, aber eine selbständige Stellung muß die Direktion haben. Nach der Ansicht der Kommission ist der Vorschlag der Regierung, abgesehen davon, daß diese nicht die geeignete Behörde ist, ein verfehlter; sie will nämlich

die technische Leitung des Baues ausschließlich einem Ingenieur und die administrative Leitung einem Administrator übertragen; es gäbe eine Art Dualismus, der Eine würde bauen, der Andere das Geld dafür geben. Darin erblickt die Kommission keine glückliche Einrichtung, sie hält dieselbe sogar für gefährlich. Ein Ingenieur, er mag in seinem Fache noch so gebildet und erfahren sein, wenn er einmal einen Plan entworfen hat, meint, es müsse nun nach seinem Kopfe gehen; es kommt ihm nicht darauf an, um seine gerade Linie zu retten, ob durch eine kleine Curve ein paarmal hunderttausend Franken erspart werden können · Haben Sie dagegen einen praktisch erfahrenen Mann in der Verwaltung, der unnöthige Kosten zu vermeiden weiß, so gedeiht das Unternehmen besser. Was die Wahl der Direktion betrifft, so waren die Ansichten in der Kommission verschieden. Einig war man darin, daß es sich nicht um eine gewöhnliche Wahl handle, sondern es wird ein Verfahren dafür festgesetzt werden müssen. Wenn es sich um die Anstellung eines tüchtigen Eisenbahndirektors handelt, so kann man nicht einfach dem Großen Rathe sagen: wir wollen Den und Den; sondern man muß zuerst fragen, ob der Mann zu kommen geneigt sei; es müssen daher Unterhandlungen stattfinden über die nähern Bedingungen. Gleich verhält es sich bezüglich der Anstellung eines Komptabeln. Weniger Schwierigkeit würde die Wahl des Juristen bieten, dem die Besorgung der Rechtsgeschäfte anvertraut würde. Die ganze Einrichtung wäre indessen eine blos einstweilige, später hingegen, wenn allfällig der Staat den Betrieb der Bahn übernimmt, soll derselbe besonders durch ein Gesetz regulirt werden. Die in Frage stehenden Wahlen haben daher mehr die Natur einer Bestätigung des Vorschlages, der sich auf das Ergebniß vorausgegangener Unterhandlungen stützt. Ueber diesen Punkt sind wir also einig, aber verschieden sind die Ansichten über die Frage, ob die Wahl der Direktionsmitglieder durch den Regierungsrath oder durch den Großen Rath stattfinden soll. Die Mehrheit der Kommission war der Ansicht, da es sich um einen bedeutenden Gehalt handelt und die fraglichen Beamtungen sehr wichtig sind, so solle die Wahl durch den Großen Rath stattfinden. Indessen wie gesagt, es handelt sich nur um eine provisorische Stellung während der Bauzeit; wichtiger dagegen ist die Organisation der Verwaltungsbehörde, weil von ihr wesentlich das Gelingen des Unternehmens abhängt.

Egger, Hektor. Da ich der Berathung dieses Artikels in der Kommission nicht beigewohnt habe, so erlaube ich mir, hier meine Ansicht vorzubringen. Es scheint mir, die Regierung habe hier nicht den rechten Standpunkt getroffen, auch der Vorschlag der Kommission entspricht mir nicht ganz Wie kommt es, daß man die Bauleitung einem Ingenieur und einem Administrator übertragen will? Ich glaube, in erster Linie sollte man von einem Administrator reden und erst in zweiter Linie vom Ingenieur; dieser soll nur Anträge zu stellen und nachher die Beschlüsse der Verwaltungsbehörde auszuführen haben; er hat nur das Baubüreau unter sich Nach dem Antrage der Regierung könnten der Administrator und der Ingenieur über viele Sachen selber entscheiden. Natürlich würde letzterer kein Projekt vorschlagen, zu dem er nicht stehen würde; die Sache würde auf diese Weise zu wenig geprüft, denn es wären zu wenig Leute dafür da. Die Kommission will eine Direktion, bestehend aus drei Mitgliedern und zwei Ersatzmännern. Ich glaube, drei Mitglieder seien nicht unter allen Umständen nöthig. Nach meiner Ansicht sollte man die Leitung des Ganzen einem Direktor übertragen (man kann ihn allfällig Präsident nennen) und ihm zwei Mitgli der zur Seite stellen, aber nicht in dem Sinne, daß sie immer auf dem Büreau sein müßten, sondern sie hätten in Verbindung mit dem Präsidenten, der sie einberufen würde, über Anträge des Ingenieurs zu entscheiden, so daß die Direktion in der Woche allfällig zwei Sitzungen hätte. Die vorgeschlagenen zwei Ersatzmänner möchte ich dann streichen Es handelt sich hier um Geschäfte, deren Gang man immer im Kopf haben muß, wenn sie gehörig besorgt werden sollen. Entweder widmet ein Direktor denselben seine volle Aufmerksamkeit, oder wenn er dieß nicht thut, so nehme man einen Andern für ihn. Es verhält sich damit nicht gleich, wie mit den Akten einer Prozedur, über die ein Amtsgericht zu urtheilen hat, wo ein Suppleant für ein abwesendes Mitglied dieselben in ein paar Stunden studirt. Wenn also diese Ersatzmänner gestrichen werden und der Sinn des Antrages der ist, daß man einen Direktor aufstellt, welcher das Ganze dirigirt, wenn man demselben zwei Mitglieder zur Seite stellt, die er beizieht, um die nöthigen Beschlüsse zu fassen, so bin ich mit der Kommission einverstanden. Unter allen Umständen will ich dem Ingenieur kein Stimmrecht in der Direktion geben, und ein tüchtiger Ingenieur wird gerne darauf verzichten. Ich hätte auch gewünscht, daß ein Verwaltungsrath aufgestellt würde, indem ich die Regierung so ferne als möglich von der Leitung des Unternehmens stellen möchte. Der Verwaltungsrath würde in Verbindung mit dem Regierungsrathe und den drei Direktionsmitgliedern, natürlich einzig in Eisenbahnsachen, verhandeln, und wenn dann Fragen zu entscheiden wären, die nur die Regierung angehen, so würde diese für sich beschließen.

Dr. v. Gonzenbach. Das ist ein sehr wichtiger Artikel, über welchen die Ansichten auseinander gehen. Die Differenz ist kurz diese: die Regierung will nur zwei Beamte für die Leitung des Baues aufstellen, einen Administrator und einen Techniker und behält sich die Wahl derselben vor; die Kommission dagegen schlägt fünf Beamte vor, drei Mitglieder der Direktion nebst zwei Ersatzmännern, und beantragt, daß der Große Rath sie wählen soll. Untersuchen wir dieses Verhältniß einen Augenblick. Ich will mit der Wahl der Direktion beginnen und frage: halten Sie es für konsequent, daß der Große Rath jede Beförderung eines Stabsoffiziers selbst erkenne, daß er den Salzdirektor, daß er jeden Regierungsstatthalter selbst wähle, und dann die Ernennung solcher Beamten, deren Funktionen so bedeutend sind, daß sie über einen Drittel des Staatsvermögens (es handelt sich um 16 Millionen) verfügen können, dem Regierungsrathe zustehe? Dieser Punkt ist sehr wichtig für das Gelingen des Unternehmens, das wesentlich davon abhangen wird, ob Sie bei der Wahl eine glückliche Wahl haben oder nicht. Bei der Wahl durch den Großen Rath ist die Verantwortlichkeit für das einzelne Mitglied denn auch nicht so schwer, wie bei einer weniger zahlreichen Behörde; da sind 226 Schultern, die sie tragen; deßwegen sollte der Regierungsrath es vorziehen, die Wahl der Direktion, dem Großen Rathe zu überlassen. So viel bezüglich der Wahl. Was nun die Organisation selbst betrifft, so gehe ich noch weiter als Herr Egger, weil ich meine Ueberzeugung aus der Untersuchung des Geschäftsganges der Ostwestbahn geschöpft habe. Meiner Ansicht nach gieng dieselbe hauptsächlich deßwegen zu Grunde, weil es an der Direktion fehlte. Man hatte drei Direktoren, von denen der eine in Bern, der andere in Zug oder Luzern war; oft war gar keiner da. So wurde am Ende das Ganze Sache eines Einzelnen. Die andern Mitglieder der Direktion konnten sich nur mit einer Art Pflichtvergessenheit entschuldigen, weil sie nicht da waren, denn sie hatten gegenüber den Aktionären eine Pflicht, die sie nicht erfüllten. Einer allein mußte also alles machen; das gieng aber nicht, und als es schlimmer kam, sagten die Andern, sie hätten von diesem und jenem gar nichts gewußt, obschon Akten vorlagen, auf denen ihre Unterschrift stand. Jeder Mensch hat eine gewisse Arbeitskraft, und wenn diese überspannt wird, so kommt die Sache nicht gut. Der Staat besitzt eine Administration, die schon Jahrhunderte lang im Gange ist; hier aber handelt es sich um eine Verwaltung, für die Sie die Geleise erst erstellen müssen. Herr Egger fand Anstoß an der Zahl der Direktionsmitglieder, welche die Kommission vorschlägt, namentlich an den Ersatzmännern; es gieng mir zuerst auch so. Wenn Sie aber die Verhältnisse näher in's Auge fassen, so erscheint der Vorschlag begründet, namentlich wenn Sie von den Mitgliedern der Direktion ver-

langen, daß sie sich so viel als möglich an Ort und Stelle von der Lage der Dinge überzeugen. In dieser Beziehung erinnere ich an die Verwaltung der Centralbahn: wie oft sieht man ein Mitglied des Direktoriums auf der Eisenbahn mitfahren? Glauben Sie, die Herren reisen zu ihrem Vergnügen? Nein, sie haben Geschäfte zu besorgen. Wenn Sie nun eine Direktion von drei Mitgliedern aufstellen und eines sich auf die Reise begeben muß, so sind die andern zwei nicht mehr beschlußfähig, denn tres faciunt collegium. Sie können zehn Briefe schreiben und Weisungen ertheilen, Sie richten damit nicht so viel aus als ein einzig richtiger Blick eines sachverständigen Mannes an Ort und Stelle. Besonders im Anfange muß die Masse der Geschäfte so vertheilt werden, daß kein Mitglied der Verwaltung davon erdrückt wird und alles gehörig besorgt werden kann. Herr Riggeler, der Mitglied einer solchen Verwaltung war, ist der Ansicht, daß drei Mitglieder genügen, dagegen allerdings zwei Ersatzmänner nothwendig seien. Im Anfange sind diese Stellen gewiß keine Sinekure und hat die Direktion so viel zu thun als neun Regierungsräthe. Ich hatte Gelegenheit, einen Blick in die Protokolle zu thun und muß gestehen, daß ich erstaunt war über die Masse der Details, daß die Kraft eines starken, kräftigen Mannes durch die Verwaltung einer Eisenbahn gebrochen werden kann. Es wurde die Besorgniß geäußert, daß durch die Aufstellung einer selbständigen Direktion eine Regierung Nr. 2 geschaffen würde. Fürchten Sie das nicht! Für wichtige Geschäfte ist die Kompetenz des Regierungsrathes immerhin noch vorbehalten und über ganz wichtige Angelegenheiten entscheidet der Große Rath; hier aber ist die Direktion nur durch ihre Feder, nicht durch ihren Mund repräsentirt, und von welcher Bedeutung hier ein Mund ist, hatten Sie schon oft Anlaß an den Erfolgen zu beobachten, welche der Berichterstatter in seiner Stellung zu gewinnen wußte. In welchem Falle wird eine Direktion der Regierung entgegentreten? Nur in dem Falle, wo ihre Ueberzeugung eine andere ist; die Regierung hat ebenfalls ihre Ueberzeugung, nun gut, dann werden Sie entscheiden. Ich wünsche sehr, Sie könnten sich entschließen, den Antrag der Kommission anzunehmen. Wir nehmen an, im Anfange seien alle fünf Mitglieder beschäftigt, aber wenn die Sache einmal im Geleis ist, so mögen drei genügen, und um dann das Büdget nicht unnöthiger Weise zu belasten, möchte ich es bei zwei Ersatzmännern bewenden lassen. Sache der Regierung ist es, die nähern Einrichtungen durch ein Reglement festzusetzen. Zum Schlusse noch ein Wort über die Besoldung der Direktion. Wenn es sich nur um den Bau der Eisenbahn handeln würde, so könnte man die Festsetzung der Besoldung dem Regierungsrathe überlassen, indem die Stellung der betreffenden Beamten nur eine vorübergehende wäre; aber da man auch den Betrieb im Auge hat, so waren wir im Zweifel, ob es verfassungsgemäß wäre, wenn die Besoldung durch die Regierung festgesetzt würde, weil es sich um bleibende Beamtungen handelt. Deßhalb wird der Antrag gestellt, die Bestimmung der Besoldung dem Großen Rathe vorzubehalten.

Egger, Hektor. Ich bin so frei, Herrn v. Gonzenbach zu bemerken, daß er mich gar nicht belehrt hat, daß fünf Direktoren nöthig seien. Nach meiner Ansicht genügt für den Bau einer so kurzen Strecke ein Direktor, der für die verschiedenen Verwaltungszweige seine Büreaux einrichtet, eines für das Bauwesen, ein anderes für die Materialverwaltung u. s. f.; für jedes Büreau stellt er einen besondern Chef auf, und ich bin überzeugt, ein solcher Direktor wird eher im Falle sein, tüchtige Büreauchefs zu finden, als wenn wir stehende Beamtungen aufstellen.

Engemann. Was die Aufstellung der Direktion betrifft, so bin ich damit einverstanden, daß man der Regierung die Sache so viel als möglich abnehmen soll, dagegen habe ich ein Bedenken, die Wahl der Direktionsmitglieder durch den Großen Rath vornehmen zu lassen, und dieses Bedenken möchte ich hier aussprechen. Wir haben bei allen Diskussionen über die Ostwestbahnangelegenheit gesehen, daß sich eine starke Opposition dagegen geltend machte. Wenn nun der Große Rath die Wahl vornehmen soll, so ist es wie der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes bemerkte, dem Zufalle unterworfen, ob nicht vielleicht Leute in die Direktion gewählt werden, welche dem Unternehmen nicht hold sind. Die Ausführung desselben ist aber nun einmal beschlossen und so zu vollziehen, daß es gehörig durchgeführt werde. Deßwegen darf es nicht dem Zufall überlassen bleiben, ob gerade mehr Mitglieder der Opposition oder der andern Partei hier im Großen Rathe anwesend seien, und ich möchte daher die Wahl dem Regierungsrathe überlassen, indem ich glaube, es wäre dieß im Interesse eines raschern und bessern Ganges der Sache.

Seßler. Ich gebe auch den Vorschlägen der Kommission den Vorzug, indem ich die Regierung möglichst ferne halten und die Leitung und Administration der Eisenbahn von den Fluktuationen der Politik emanzipiren möchte. Ich stelle mir die Sache so vor: wenn wir eine Direktion von drei Mitgliedern aufstellen, so ist damit nicht gesagt, daß alle drei fortwährend zu thun haben; vielleicht befindet sich unter ihnen ein tüchtiger Fachmann, der das Ganze dirigiren kann, und in dieser Beziehung würde ich einer Einrichtung, wie Herr Egger sie vorschlug, den Vorzug geben. Ich bin der Ansicht, es soll ein tüchtiger, erfahrener Mann seine ganze Kraft dem Unternehmen widmen, und sehe nicht ein, warum gerade drei Direktoren aufgestellt werden sollen. Was das Kollegium betrifft, welches dem Direktor zur Seite gegeben werden soll, so finde ich, es sollte dann größer sein. Man muß sich nicht vorstellen, daß alle Mitglieder beständig beschäftigt seien, sondern es muß dem Direktor ein Kollegium zur Seite stehen, auf das er sich stützen kann wenn es sich darum handelt, Beschlüsse zu fassen. Mit der Aufstellung von Ersatzmännern bin ich auch nicht einverstanden; es könnte vielleicht ein Jahr gehen, bis ein solcher in den Fall käme zu funktioniren, so daß derselbe mit dem Geschäftsgange nicht vertraut wäre, während es sich um fortlaufende Geschäfte handelt. Ich stelle daher in erster Linie den Antrag, daß die Bauleitung und Administration der Unternehmung während der Bauzeit einer Direktion von fünf Mitgliedern übertragen werde, deren Präsident seine ganze Zeit und Kraft dem Unternehmen widmen soll. Was die Wahl der Mitglieder betrifft, so würde ich sie ebenfalls dem Regierungsrathe überlassen; es ist eine Behörde, die wir nun einmal haben, eine Behörde, die beständig ihr Auge auf das Unternehmen gerichtet hat. Ich möchte die Regierung und die Direktion nicht blos koordiniren, sondern der erstern ebenfalls eine gewisse Verantwortlichkeit übertragen.

Ganguillet. Ich habe einiges auf die Bemerkungen des Herrn Engemann zu erwiedern. Er äußerte seine Besorgniß über die Wahl der Direktion durch den Großen Rath und bemerkte, daß die Opposition möglicher Weise dahin wirken könnte, Männer zu wählen, welche dem Unternehmen nicht hold wären. Da ich grundsätzlich auch zu den Gegnern der Ostwestbahn gehörte, so muß ich mich gegen eine solche Zumuthung verwahren. Ich halte dafür, daß ein Mitglied des Großen Rathes, welches sich der Durchführung eines von dieser Behörde gefaßten Beschlusses systematisch widersetzen würde, seinen Eid verletzen würde; es wäre eine Pflichtverletzung. Ich habe nicht zum Staatsbau gestimmt, aber nachdem er beschlossen ist, möchte ich die Ausführung möglichst sorgfältig anordnen, und glaube, alle Mitglieder des Großen Rathes müssen diese Absicht haben. Was nun die Organisation der Direktion betrifft, so bin ich auch gegen die Ersatzmänner. Ich machte als Mitglied einer Behörde, in welcher Ersatzmänner saßen, die Erfahrung, daß solche nicht au courant mit den Geschäften waren. Ob man die Zahl der Mitglieder auf fünf oder drei festsetze, ist mir gleichgültig; mir scheint, drei sollten genügen, nur nehme man nicht Ersatzmänner; ebenso ist mir gleichgültig, ob Sie die Wahl auf den Vorschlag des Regie-

rungsrathes dem Großen Rathe vorbehalten oder sie der erstern Behörde überlassen.

Stockmar. Ich theile ebenfalls die Meinung der Kommission, ich hatte selbst die Absicht, den nämlichen Antrag zu stellen, als ich hieher kam, weil ich noch nicht wußte, daß die Kommission denselben vorlegen werde. Ich glaube in der That nicht, daß man 15–20 Millionen einer einzigen Person anvertrauen könne unter dem Namen eines Ingenieurs oder Administrators, weil da, wo es sich um so beträchtliche Summen handelt, eine Kontrolle stattfinden muß, welche der Regierungsrath durchaus nicht ausüben kann. Diese Behörde kann wohl in außerordentlichen Fällen einschreiten, aber es ist unmöglich, daß sie sich mit allen Einzelheiten einer Verwaltung der Art beschäftige, sie hat nicht Zeit dazu. Es ist daher eine besondere Behörde dafür nothwendig, es muß ein Direktorium ernannt werden, dem man die erforderliche Kompetenz einräumt. Allein wenn man dem Präsidenten dieses Direktoriums eine Kompetenz einräumen will, so muß gesagt werden, das Direktorium bestehe aus einem Präsidenten und vier Mitgliedern, dann räumt man dem Präsidenten eine größere Befugniß ein als den andern Mitgliedern dieser Behörde. Was die Wahl der Personen betrifft, welche dieses Direktorium zu bilden haben, so denke ich, Jedermann werde mit der Wahl durch den Großen Rath einverstanden sein; dennoch glaube ich, der Regierungsrath wäre in einer unabhängigern Stellung, um eine geeignete Wahl vorzunehmen, denn hier ist es nicht die politische Meinung, die politische Farbe, welche die Wagschale zum Sinken bringen soll; nein, man soll tüchtige Männer wählen, nicht deßhalb, weil sie mehr der einen politischen Meinung angehören als einer andern, sondern weil sie tüchtig sind. Wenn nun die Wahl dem Großen Rathe zusteht, so könnte man eher der Meinung Raum geben, dieselbe sei aus politischen Beweggründen hervorgegangen, was man verhüten soll. Man soll daher bei der Besetzung des Direktoriums die fähigen Männer nehmen, wo sie sich finden, und das ist es, was der Regierungsrath auf eine unparteiischere Art bewerkstelligen kann als der Große Rath.

Matthys. Ich begreife den Antrag der Kommission erst jetzt recht, nachdem er von den Herren Riggeler und v. Gonzenbach mündlich motivirt worden ist, und wenn nun keine andere Möglichkeit eingeräumt ist, als entweder zum Antrage der Kommission oder zu demjenigen des Regierungsrathes zu stimmen, so ziehe ich den letztern weit vor. Nach dem Antrage der Kommission sollte eine Direktion aufgestellt werden, bestehend aus einem tüchtigen Ingenieur, aus einem erfahrenen Administrator und einem fähigen Manne aus dem Juristenstande; diese Direktion würde das ganze Bauunternehmen ausführen. Ich halte nun dafür, das könne nicht geschehen, weder bei den Gemeinden und andern Korporationen noch bei der eigentlichen Staatsadministration sei dieses System vorherrschend; im Gegentheil huldigten wir bisher ganz andern Grundsätzen. Es versteht sich von selbst, wenn der Ingenieur einen Antrag stellt, so wird er von seinem Standpunkte aus am besten im Falle sein, die Gründe vorzutragen, die für denselben sprechen, so daß er also den andern Mitgliedern hierin überlegen ist. Das Gleiche wird der Fall sein bezüglich des Administrators in Verwaltungssachen, und wenn nicht bedeutende sachliche Gründe entgegengehalten werden können, so werden diese Anträge genehmigt. Nach meiner Ansicht soll die Organisation so eingerichtet werden, daß der Ingenieur die Stellung eines Referenten und bei der beschließenden Behörde allfällig das Mitberathungsrecht hat. Eine gleiche Stellung soll der zweite Sachverständige einnehmen. Ein größeres Kollegium soll über die Anträge der zwei Sachverständigen entscheiden. Nach dem Antrage des Regierungsrathes würde zwischen diesen beiden Beamten die Direktion der Eisenbahnen und Entsumpfungen eingeschoben, bei welcher ein gewisses Maß technischer Kenntnisse und Erfahrung in der Verwaltung anzunehmen ist; ferner die Baudirektion und die Finanzdirektion, und dazu kommt dann noch das Kollegium des Regierungsrathes. Der letztern Behörde wird mit Recht der Vorzug gegeben, denn bei dieser Unternehmung kommen nicht nur technische Gründe in Betracht, sondern die Bedürfnisse des ganzen Staatsgebietes, und diese müssen berücksichtigt werden. Deßwegen glaube ich, es sei allerdings besser, das ganze Bauunternehmen in den Händen der Regierung zu lassen, als wenn man ihr zur Seite eine selbständige Behörde aufstellt, welche den Standpunkt einnimmt, ein einseitiges Interesse zu wahren. Fürchten aber die Herren, das Unternehmen an sich würde dadurch verschleppt oder nachläßig betrieben, die Regierung würde mit zu vielen Geschäften überladen, wenn sie selbst aktiven Antheil an der Ausführung nähme, so stellen Sie nach dem Antrage des Herrn Egger oder des Herrn Seßler eine größere Behörde auf und zwar einfach eine beschließende Behörde, bei welcher der Ingenieur und der Administrator ihre Anträge stellen, dieselben motiviren, allfällig repliziren und dann der Entscheid von dieser Behörde ausgeht. Auch bei einer solchen Einrichtung werden die Interessen des Bauunternehmens und des Kantons jedenfalls weit besser gewahrt, als wenn Sie ein Direktorium aufstellen, das gewissermaßen über der Regierung steht. Sie laufen Gefahr, daß man im letztern Falle zu einseitig zu Werke gehen wird, daß sich in den betreffenden drei Personen nicht diejenigen theoretischen Kenntnisse und praktischen Erfahrungen konzentriren, die nothwendig sind, wenn das Unternehmen zum Wohle des Kantons gedeihen soll. In erster Linie stimme ich also zum Antrage der Regierung, eventuel beantrage ich, eine weitere Verwaltungskommission niederzusetzen und derselben zwei Techniker beizugeben, einen Ingenieur und einen Verwaltungsmann, die bei der erwähnten Behörde ein Mitberathungsrecht hätten, während dieser selbst die Entscheidung zustehen würde.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich ergreife nur das Wort, um irrige Auffassungen zu berichtigen. Mir scheint, Herr Matthys habe gar keinen Begriff von den Anträgen der Kommission. Die Kommission beantragt für die Leitung der technischen Seite des Baues nicht nur, einen Ingenieur aufzustellen; der betreffende Beamte kann Ingenieur sein, aber er muß noch etwas mehr sein. Ich will dem Herrn Matthys Männer anführen, die geeignet sind, die Stelle eines technischen Direktors zu bekleiden, z. B. Herrn Wirth-Sand in St. Gallen, Herrn Schmidlin in Basel, oder Herrn Direktor Simon; solche Männer hat die Kommission im Auge, welche die nöthigen Eigenschaften besitzen, der technischen Leitung des Baues vorzustehen. Zweitens handelt es sich um einen tüchtigen Komptabeln, der das Rechnungswesen unter sich hat; er hat aber noch etwas weiter zu thun, er soll z. B. am Ende jedes Monats die Situationsetats, die Baurechnungen ꝛc. mit den Verträgen vergleichen; es muß ein Mann sein, der in diesen Geschäften bewandert ist. Das dritte Mitglied der Direktion würde, wie ich bereits bemerkte, allfällig aus dem Juristenstande genommen; warum? Weil eine Menge Verträge geschlossen werden müssen und Rechtsstreitigkeiten entstehen können, in Bezug auf welche es gut ist, wenn ebenfalls ein Sachverständiger dafür aufgestellt ist. Wie Herr Egger richtig bemerkte, werden nicht alle drei Mitglieder beständig beschäftigt sein. Bei den ersten zwei wird es indessen wohl der Fall sein. Bei der Ostwestbahndirektion lag gerade darin der Fehler; wir hatten zwar einen tüchtigen Komptabeln in der Person des Herrn Frey-Hubacher, aber er hatte noch andere Geschäfte zu besorgen und konnte nicht seine ganze Zeit der Eisenbahnverwaltung widmen. Herr v. Gonzenbach kann Ihnen sagen, wie es mit der Buchführung der Ostwestbahn stand. Die untergeordneten Beamten werden ihren Obern Bericht erstatten, der Oberingenieur wird über alle technischen Fragen der Direktion seinen Rapport vorlegen, und diese entscheidet dann über die gestellten Anträge. Das nämliche Verfahren wird bezüglich des Rechnungswesens beobachtet. So wird ungefähr die Or-

ganisation beschaffen sein. Sie mögen nun entscheiden, ob Sie für nothwendig halten, daß die Direktion aus fünf Mitgliedern bestehe; ich halte diese Zahl nicht für absolut nothwendig. Aber das möchte ich dem Großen Rathe zu bedenken geben, daß es zweckmäßiger ist, wenn eine Kommission von Sachverständigen aufgestellt wird, als wenn Sie eine zahlreichere Behörde aufstellen, von deren Mitgliedern keines etwas von der Sache versteht; da wären dann die Ingenieure, denen Herr Matthys die Leitung des Ganzen nicht anvertrauen will, Meister.

Mühlethaler. Ich halte mich an den Entwurf. Man hat den Eisenbahndirektor ganz vergessen und ich möchte neben ihm und dem Regierungsrathe keine selbständige Behörde aufstellen. Wenn später noch mehr nöthig erscheint, so ist der Große Rath wieder da, das Nöthige anzuordnen. Die Wahl der betreffenden Beamten möchte ich dem Regierungsrathe überlassen, der für die Verwaltung verantwortlich ist. Ich möchte nicht, daß eine Eisenbahnbehörde gleichsam einen Staat im Staate bilde, und stimme daher zum § 5 des Entwurfes.

Bützberger. Nach meinem Dafürhalten ist dieser Artikel der wichtigste von allen, die wir hier zu behandeln haben, und es hängt nach meiner Auffassungsweise das Gedeihen des Unternehmens wesentlich davon ab, wie die Direktion organisirt ist. Es liegen zwei Anträge vor, derjenige der Regierung und derjenige der Kommission, und beide finden hier ihre Vertreter. Nach der Ansicht der Regierung würde die Sache sich so gestalten, daß der Regierungsrath das ganze Geschäft zu leiten hätte, und daß ihm nur Referenten zur Seite gestellt würden. Nach dem Vorschlage des Herrn Matthys würden die Referenten sogar in der Sitzung der Regierung referiren und mit berathender Stimme an den Verhandlungen Theil nehmen. Ich will nicht untersuchen, ob ein solches Verfahren verfassungsmäßig wäre, hingegen sind offenbar zwei Uebelstände damit verbunden. Der eine besteht darin, daß nothwendig ein schleppender Geschäftsgang die Folge eines solchen Verfahrens ist; denn wenn die aufzustellende Kommission nicht endgültig in ihren Verfügungen vorschreiten kann, so ist es immerhin mit Zeitversäumniß verbunden, bis jedes Geschäft gehörig behandelt sein wird, weil die Regierung nicht jeden Augenblick zusammenberufen werden kann, um irgend ein einzelnes Geschäft zu erledigen. Ferner wird ein solches Verfahren die Arbeitskraft der Regierung schwächen. Ich habe noch nie gehört, daß die Regierung nicht genug zu thun habe, im Gegentheil hörte ich Klagen darüber, daß gewisse Geschäfte vernachläßigt oder nicht mit der wünschbaren Pünktlichkeit behandelt werden. Wenn die Regierung ihre Pflicht gehörig erfüllen will, so hat sie genugsam zu thun. Wie verhält es sich dann mit der Verantwortlichkeit? Wenn Sie den Kommissionsmitgliedern nur die Stellung von Referenten einräumen, so werden diese bei einem eintretenden Falle sich darauf berufen, daß sie nur einen Vorschlag gemacht haben, und doch kann es Geschäfte geben, bei deren Behandlung nicht alle Mitglieder der Regierung sagen könnten, sie entscheiden darüber mit Sachkenntniß. Entweder ist es blos Formsache, dann nützt es nichts, oder es ist mehr, und dann fragt es sich, ob die Regierung eher im Falle sei, in solchen Geschäften mit Sachkenntniß und Einsicht einen Entscheid zu fassen als eigentliche Sachverständige. Daher möchte ich vom Antrage des Regierungsrathes abstrahiren. Die von Herrn Matthys geäußerte Befürchtung kann sich nicht verwirklichen, denn der Regierungsrath hat über die Kompetenz, die Organisation und die Stellung der Direktion zu der Regierung und den Behörden des Staates ein Reglement aufzustellen. Allerdings gibt es Fragen, deren Entscheidung nicht dem Baudirektorium allein überlassen werden soll; aber ebenso richtig ist es, daß es Fragen gibt, die rein die Bauleitung betreffen, und bei deren Erledigung die Einmischung der Regierung so wenig als bei der Bankdirektion in Geschäften, die nur die Bank angehen, gerechtfertigt wäre. Sache der Regierung ist es, diese Fragen auszuscheiden; so wird dem Wunsche des Herrn Matthys im Antrage der Kommission Rechnung getragen. Was die Wahl der Direktionsmitglieder betrifft, so kommt es darauf an, ob man die Ansicht des Herrn Matthys oder eine andere hat. Wenn man die Ansicht hat, daß alles durch die Staatsbehörden gehen soll, so gebe ich zu, daß dann die Referenten Vertrauensmänner der Regierung sein müssen Schaut man es aber anders an, faßt man es als ein exzeptionelles Unternehmen auf, dessen spezielle Ausführung nicht Sache der Regierung sein könne, während andererseits von der Leitung des Ganzen das Gedeihen desselben wesentlich abhängt, dann soll auch dem Großen Rathe die Wahl der leitenden Beamten zustehen. Die Befürchtung des Herrn Engemann theile ich nicht. Ich begreife, daß man verschiedener Ansicht sein kann, wo es sich um den Bau von Linien handelt, die nicht rentiren, wenigstens in der nächsten Zeit nicht; aber wenn man so weit geht, daß man annimmt, es gebe, nachdem der Große Rath die Ausführung des Unternehmens beschlossen hat, noch Mitglieder dieser Behörde, welche dem Gedeihen desselben entgegenwirken würden, während es sich um ein Kapital von 16 Millionen handelt, — so ist das eine Zumuthung, die ich, wie Herr Ganguillet, entschieden zurückweise. Ich schließe mich also grundsätzlich dem Antrage der Kommission an. Wenn man die ganze Einrichtung in ein recht schiefes Licht stellen will, so überlasse man der Regierung die Wahl aller Beamten der Verwaltung.

Dr. v. Gonzenbach. Neben den rationellen Gründen, die Herr Bützberger zur Unterstützung des Kommissionalantrages angeführt hat, gibt es noch einen verfassungsmäßigen Grund. Nach § 27, IV. der Staatsverfassung steht nämlich dem Großen Rathe, als der höchsten Staatsbehörde, u. A. zu: „b. Die Ernennung der Beamten, welchen die Ausübung eines Theils der öffentlichen Gewalt über das ganze Staatsgebiet zusteht.“ Wenn man einwendet, es handle sich nicht um ein Unternehmen, welches das ganze Staatsgebiet umfasse, so handelt es sich doch um den Staatsbau, der einen Theil des Staatsgebietes umfaßt. Nun ein Wort auf die Bemerkungen des Herrn Engemann. Ich hätte geglaubt, ich würde ihn beleidigen, wenn ich ihm die Zumuthung machen würde, er wäre fähig, einem Beschlusse des Großen Rathes, zu dem er nicht gestimmt, der aber trotzdem gefaßt wurde, hintenher entgegenzuwirken. Ein Republikaner muß sich der Mehrheit unterziehen können. Die Zumuthung des Herrn Engemann ist aber auch eine unlogische, denn ein Mitglied der Behörde, das eine solche Stellung einnehmen würde, käme mir vor, wie ein Reisender, der einen betrunkenen Lokomotivführer einem nicht betrunkenen vorziehen würde. Bei der gegenwärtigen Sachlage haben wir alle das gleiche Interesse mitzuwirken, daß das Unternehmen so gut als möglich zu Ende geführt werde.

Engemann. Es freut mich, daß Mitglieder der Versammlung, die bisher dem Unternehmen Opposition machten, auf einmal erklären, sie wollen zur bestmöglichen Ausführung desselben handbieten. Ich redete übrigens durchaus nicht von Absichtlichkeit, sondern ich setzte (wenn man die Leute nimmt, wie sie sind) die Möglichkeit voraus, daß bei der Wahl der fraglichen Beamten sich der nämliche Geist, wie er sich bei der ganzen Entwicklung gegen das Unternehmen gezeigt, ohne Absicht kundgeben und dadurch die Wahl von Leuten bewirken könnte, die nicht mit ganzem Herzen bei der Sache wären. Ich erinnere daran, daß Mitglieder der Opposition, obschon sie sich überzeugt hatten, daß eine entschiedene Mehrheit für das Unternehmen da sei, doch hintendrein die Ausführung desselben durch verschiedene Anträge zu verschieben suchten. Angesichts solcher Vorgänge liegt selbst die Annahme nicht gar weit, daß eine gewisse Absicht vorwalte. Wenn man ferner die Handlungsweise der Centralbahn in's Auge faßt, wie sie gestern hier geschildert wurde, so wird man uns keinen Vorwurf machen können, wenn man sich hier offen ausspricht. Ich darf offen

erklären: wenn andere Leute so handeln würden, wie die Centralbahn in gewissen Dingen handelte, so würde man dem Kinde einen andern Namen geben.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Wie Herr Bützberger richtig bemerkte, handelt es sich hier um zwei verschiedene Systeme: nach dem einen würde die Verantwortlichkeit vorzugsweise auf die Regierung gewälzt, nach dem andern hätte eine besondere Direktion sie nicht ganz, aber überwiegend zu tragen. Wenn ich nur die Bequemlichkeit der Regierung in's Auge fassen wollte, so könnte ich sagen, man solle das andere System annehmen, denn die Aufgabe der Regierung würde dann erleichtert; wenn aber die Regierung gleichwohl die Verantwortlichkeit übernehmen will, so weiß sie, warum sie das thut, denn ihr Antrag liegt im Interesse des Staates. Wenn man der Direktion, um die es sich gegenwärtig handelt, die Verfügung über das Baukapital übergibt, so möchte ich fragen, ob dann der Finanzdirektion, welche das Staatsvermögen zu verwalten hat, der ihr gebührende Einfluß bleiben würde. Wir hätten dann einen Staat im Staate. Man wendet freilich ein, so sei es nicht verstanden, die Regierung habe die Kompetenz, die Organisation der Direktion ꝛc. durch ein Reglement zu reguliren, aber Sie bringen dadurch die Regierung in eine fatale Stellung. Weist sie der Direktion eine zu große Kompetenz zu, so wirft man ihr vor, sie gehe zu weit; beschränkt sie diese Kompetenz auf einen engern Kreis, so fragt man: was braucht man eine besondere Direktion? Ich glaube, man sei über die Stellung, welche die Direktion einnehmen soll, nicht im Klaren. Nach der Auffassung des Herrn Niggeler würde sich die Sache so gestalten: der Ingenieur macht seinen Rapport an den Präsidenten der Direktion, dieser ruft das Kollegium zusammen, welches zu beschließen hat. Nach dem Vorschlage des Regierungsrathes wäre die Einrichtung folgende: der Ingenieur macht seinen Rapport an die Eisenbahndirektion, diese stellt ihren Antrag bei der Regierung, welche dann entscheidet. Nun fragt es sich: will man die Kompetenz des Entscheides der Regierung oder der Direktion übertragen? Man befürchtet, die Regierung wäre der neuen Last der Geschäfte nicht gewachsen. Man macht sich jedoch in dieser Beziehung eine irrige Vorstellung über die Geschäftsmasse, denn am Ende ist es nicht eine so große Sache, den Bau einer Eisenbahn von Biel nach Bern zu leiten und die Bauten auf der Linie Bern-Langnau zu vollenden. Betrachten wir die Aufgabe einwenig, welche der Regierung zufallen würde. Vorerst handelt es sich um die Aufnahme von Plänen; diese wird weder die Regierung noch das Direktorium selbst besorgen, wohl aber wird sie sich die Genehmigung derselben vorbehalten, ebenso die Bestimmung der Stationen, die Genehmigung der Lieferungsverträge; auch bezüglich der Ausführung der Expropriation wird man der Regierung die Befugniß einräumen wollen, ein Wort mitzusprechen. Die damit verbundenen Schwierigkeiten sind nicht so groß, wie man sich vorstellt. Ich berufe mich auf andere Unternehmungen, die in letzter Zeit zur Ausführung kamen, so z. B. auf die Korrektion der Gürbe von Belp bis Wattenwyl; auf der ganzen Strecke hatten wir keinen einzigen Rechtsstreit. Es bleibt noch das Rechnungswesen übrig, und in dieser Beziehung glaube ich, die Staatsverwaltung müsse eine gewisse Kompetenz haben. Herr Kantonsbuchhalter Henzi, ein sehr tüchtiger Beamter, hat die Sache untersucht und ist der Ansicht, es werde sich ohne große Schwierigkeiten machen. Herr v. Gonzenbach und andere Mitglieder der Kommission, die Gelegenheit hatten, einen Blick in die Verwaltung der Ostwestbahn zu werfen, scheinen einen gewissen Schrecken mit sich genommen zu haben. Es ist dieß erklärlich bei einer Verwaltung, die kein Geld hat, wo die Geschäfte sich aufhäufen und nicht erledigt werden können; dann gibt es allerdings Schwierigkeiten. Ich habe in meiner Stellung auch erfahren, was es zu thun gibt, aber ich behaupte: wenn der Staatsbau erkannt ist, so hat der Eisenbahndirektor nicht mehr zu thun als bisher, abgesehen davon, daß seine Stellung dann eine viel angenehmere und weniger bemühende ist. Man macht sich die Sache nicht klar genug, man will der Regierung auf der einen Seite die Verantwortlichkeit abnehmen, um sie ihr auf der andern Seite wieder aufzuerlegen. Ich habe noch jetzt die Ueberzeugung, wenn wir einen fachtüchtigen, praktisch durchgebildeten Ingenieur neben einem geschäftserfahrenen Administrator mit einem tüchtigen Büreau haben, so genügt es vollkommen. Diese Einrichtung hat denn auch einen bedeutenden Vortheil gegenüber derjenigen, welche die Kommission beantragt, denn bei ihrem Systeme weiß man nicht, wer Koch und Kellner ist und es können, wie ich bereits bemerkte, sehr leicht Konflikte zwischen ihr und der Regierung entstehen; die neue Behörde hätte keine greifbare Verantwortlichkeit, deßhalb thun Sie besser, den bestehenden Behörden ihre Kompetenz zu lassen und ihnen den Entscheid zu übertragen. Der Regierungsrath wird die nöthige Zeit dazu finden. Noch ein Wort über andere Anträge, die im Laufe der Berathung gestellt wurden. Herr Seßler beantragt, daß die aufzustellende Direktion aus einem Präsidenten und vier Mitgliedern bestehen soll, die ein berathendes Organ bilden würden. Ich möchte eine solche Einrichtung fast lieber als diejenige, welche die Kommission vorschlägt; indessen halte ich doch dafür, die technische und die administrative Leitung sei besser vertreten, wenn zwei bestimmte Personen damit beauftragt werden. Auch von dem eventuellen Antrage des Herrn Matthys möchte ich abstrahiren, indem damit nach meiner Ansicht nicht viel gewonnen wäre. Ich wiederhole: ich möchte dem Entscheide des Großen Rathes durchaus nicht vorgreifen; findet er, es liege im Interesse des Staates, eine besondere Direktion aufzustellen, die Besoldung ihrer fünf Mitglieder zu übernehmen, die Verantwortlichkeit in dieser unbestimmten Weise bestehen zu lassen, so mag er eine solche Einrichtung genehmigen; findet er aber den Vorschlag der Regierung für die Ausführung des Unternehmens zweckmäßiger, dann mögen Sie nach diesem Antrage entscheiden. Was die Wahl der fraglichen Beamten betrifft, so stelle ich es Ihrem Ermessen anheim. Die Regierung übernimmt eine große Verantwortlichkeit, wenn sie dieselben wählen muß; aber ich würde ihr dennoch mit Rücksicht auf ihre bisherige Stellung auch dieß zumuthen. Sei man in dieser Sache ganz unparteiisch und unbefangen, und man wird gestehen müssen, daß man bei der Wahl durch den Regierungsrath größere Garantie hat, indem dann alle Zufälligkeiten, die sonst auf das Resultat einwirken können, aus dem Spiel fallen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich bin noch immer der Ansicht, wenn die Organisation so eingerichtet wird, wie die Regierung vorschlägt, so liegt das Bauwesen der Eisenbahn rein in den Händen eines Mannes, der die Millionen verwendet, während ein Anderer verwaltet. Wenn man nun die Sache so auffaßt, daß bei dieser Einrichtung der Direktor des Einbahnwesens, der Mitglied der Regierung ist, nicht mehr zu thun haben werde als bisher, ich sage, wenn man den Bau so beaufsichtigen will, dann haben wir nicht die erforderliche Garantie für die Ausführung des Unternehmens. Wie ich bereits sagte, darf man sich darüber, was der Bau einer Eisenbahn zu thun gibt, keine Illusionen machen. Im Anfange handelt es sich um die Expropriationen, die Verhältnisse müssen geprüft werden; wo Anstände sind, müssen die Beamten sich an Ort und Stelle begeben; in einzelnen Fällen können vielleicht selbst kleine Planabänderungen nothwendig erscheinen. Dann kommen die Bauten: es müssen Verträge abgeschlossen werden, jeden Augenblick hat man Anstände zwischen Bauführern und Unternehmern, zwischen Unternehmern und Expropriaten. In solchen Fällen ist es gar nicht gleichgültig, ob ein Sachverständiger auf Ort und Stelle sei oder nicht. Durch einen Augenschein können oft große Ausgaben vermieden werden. Ich habe mich selbst überzeugt und der Herr Baudirektor wird es bestätigen, daß die Gesellschaft der Ostwestbahn an einer einzigen Stelle über Fr. 100,000 verausgabt hat, die hätten erspart werden können, wenn ein Mitglied der Direktion die Verhältnisse an Ort und Stelle in's Auge gefaßt hätte. Es

ist äußerst wichtig, daß die Aufsicht gehörig ausgeübt werde, dann werden auch die Arbeiten gehörig ausgeführt, und kann weniger gepfuscht werden; die Besoldungen sind dann nicht weggeworfen, sondern gut verwendet, während man bei Ersparnissen, die man bei der Organisation zu machen meint, das Geld doppelt und dreifach zum Fenster hinauswirft. Mit Rücksicht darauf glaube ich, es sei eine Einrichtung, wie sie die Kommission vorschlägt, nothwendig. Man sagt, es werden Kompetenzstreitigkeiten zwischen der Regierung und der Direktion entstehen. Ich theile diese Befürchtung nicht. Der Art. 5 nach Antrag der Kommission bestimmt die Kompetenz der Direktion im ersten Lemma, indem er ihr die Bauleitung und Administration der Unternehmung während der Bauzeit überträgt; was darüber hinausgeht, wird Sache der Staatsbehörde sein, z. B. wenn es sich um Aufnahme eines neuen Anleihens, um die Genehmigung von Verträgen bis zu einer gewissen Summe, um die Anlage von Bahnhöfen u. s. w. handelt. Uebrigens wird nach Art. 5 dem Regierungsrathe auch der Auftrag ertheilt, die Kompetenz, die Organisation und die Stellung der Direktion zu den übrigen Behörden und Beamten des Staates durch ein besonderes Reglement näher zu bestimmen. Der Regierungsrath braucht in dieser Beziehung nur das erste beste Reglement einer Eisenbahnverwaltung zur Hand zu nehmen, um sich zu überzeugen, wie die Organisation beschaffen ist, welche Kompetenz das Direktorium, welche der Verwaltungsrath hat. Die Regierung würde im vorliegenden Falle ungefähr die Stellung eines Verwaltungsrathes einnehmen. Ueber die Zusammensetzung des Direktoriums sind die Ansichten verschieden. Heute werden fünf Mitglieder vorgeschlagen; ich glaubte indessen nach bisherigen Erfahrungen, drei sollten genügen; es bewährte sich dieß auch bei andern Unternehmungen. So hatte z. B die Nordostbahndirektion nur zwei aktive Mitglieder mit Portefeuille und zwei ohne Portefeuille, eigentliche Ersatzmänner, von denen der Eine in Thurgau, der Andere in Schaffhausen wohnte, und die nur einberufen wurden, wenn es sich um eine Sitzung der Direktion handelte. Wenn nun bei der Nordostbahn, von der man nicht läugnen kann, daß sie zu den bestorganisirten Eisenbahnverwaltungen gehört, drei Mitglieder genügten, so werden auch wir damit fahren können. Der Präsident der Direktion soll, wie ich bereits bemerkte, nicht bloß Ingenieur, sondern ein erfahrener Eisenbahntechniker sein, der, wo es nöthig ist, an Ort und Stelle sich von der Sachlage überzeugt, den Bau gehörig leitet und seine Kräfte vollständig dem Unternehmen widmet. Daß ein zweiter Beamter nothwendig ist, um das Rechnungswesen zu überwachen, genaue Kontrolle zu führen u. s. w., habe ich ebenfalls nachgewiesen; auch ihm liegt eine sehr bedeutende Arbeit ob, wenn man mit den Rechnungen immer à jour sein soll. Das dritte Mitglied wird namentlich im Anfange sehr beschäftigt sein, wo es sich um die Abschließung von Verträgen handelt und allfällig Rechtspunkte zu erörtern sind. Später werden sich solche Geschäfte auf ein Minimum reduziren, so daß das betreffende Mitglied im Verlaufe der Bauzeit nicht anhaltend beschäftigt sein wird. Für den Fall, daß man nicht fünf Mitglieder will, sind jedenfalls zwei Ersatzmänner nothwendig, denn es können Fälle eintreten, wo das eine oder andere Mitglied der Direktion momentan abwesend ist; nun muß aber eine solche Behörde immer beschlußfähig sein. Es handelt sich nicht nur um Ueberwachung des ganzen Unternehmens, sondern sehr häufig um bindende Entscheide. Auf die Frage, welche Behörde die Wahl vornehmen soll, lege ich kein großes Gewicht, da es sich um vorübergehende Anstellungen auf die Dauer eines Jahres oder von fünf Vierteljahren handelt, vorausgesetzt, daß der Bau energisch betrieben werden könne. Wenn dann später die Organisation des Betriebes in Frage kommt, wobei es sich um bleibende Beamtungen handelt, so wäre ich jedenfalls der Ansicht, daß die Wahl durch den Großen Rath stattfinden soll. Gegenwärtig betrachte ich es auch deßhalb als ziemlich gleichgültig, wer die Wahl vornehme, weil sie jedenfalls nur nach vorausgegangener Verabredung mit den betreffenden Persönlichkeiten stattfinden kann, und es sich also mehr um eine Bestätigung als um eine eigentliche Wahl handelt. Sie mögen entscheiden, welchem Systeme Sie den Vorzug geben wollen. Herr Matthys beantragt eventuell, ein größeres Kollegium aufzustellen, vor welchem die technischen Beamten zu referiren hätten. Ich finde diesen Vorschlag durchaus unpraktisch. Eine solche Einrichtung würde das Unternehmen nur in die Hände der Ingenieure spielen; die Mitglieder der betreffenden Behörde kämen dann einfach in die Sitzungen, um den Rapport des Ingenieurs anzuhören, sie würden ihr Taggeld beziehen, aber nicht selbst den Bauten nachgehen, und sich in der Zwischenzeit nicht mit der Sache beschäftigen; in der Regel würden sie den Vorschlag des Ingenieurs annehmen, indem sie in den meisten Fällen in keiner andern Lage wären, als in Gottes Namen Ja und Amen zu sagen. Ich betrachte dieß als eine ganz verfehlte Einrichtung und empfehle Ihnen den Antrag der Kommission zur Genehmigung.

Seßler schließt sich dem Antrage des Herrn Stockmar an.

Abstimmung.

Für den Art. 5 nach Antrag des Regierungsrathes, mit oder ohne Abänderung	66 Stimmen.
Für den Art. 5 nach Antrag der Kommission, mit oder ohne Abänderung	95 "
" eine Direktion von drei Mitgliedern	Minderheit.
" drei Mitglieder und zwei Ersatzmänner	85 Stimmen.
" fünf definitive Mitglieder	62 "
" Ernennung der Direktion durch den Großen Rath	94 "
" Ernennung der Direktion durch den Regierungsrath	68 "
" Bestimmung ihrer Besoldung durch den Großen Rath	Handmehr.
" den Antrag des Herrn Stockmar	"

Art. 6.

Wird von beiden Berichterstattern empfohlen und ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Art. 7.

Die Kommission stellt den Antrag, in der letzten Zeile nach dem Worte „Beamtenstellen" einzuschalten: „sowie deren Besoldung."

Auch dieser Artikel wird mit obiger Ergänzung von beiden Berichterstattern empfohlen und durch das Handmehr genehmigt.

Art. 8.

Die Kommission beantragt folgende Redaktion des Artikels:

„Im Uebrigen ordnet der Regierungsrath nach Mitgabe der Verhältnisse Alles an, was auf den Bau und Betrieb der Staatsbahn Bezug hat und legt über diesen Verwaltungszweig dem Großen Rathe besonders Bericht und Rechnung ab."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Unterschied zwischen dem Antrage der Kommission und demjenigen des Regierungsrathes besteht wesentlich darin, daß nach dem erstern über den Bau und Betrieb der Staatsbahn dem Großen Rathe besonders Bericht und Rechnung abgelegt werden soll, während der Vorschlag des Regierungsrathes dahin ging, daß über diesen Verwaltungszweig dem Großen Rathe jährlich bei Ablage der Staatsrechnung Bericht und Rechnung abgelegt würde. Ich kann mich ganz gut dem Antrage der Kommission anschließen. Der Vorschlag des Regierungsrathes hatte immerhin den Sinn, daß getrennte Rechnung geführt und dem Großen Rathe nebst Bericht vorgelegt werden soll, nur war es nicht ausdrücklich gesagt, und da es andererseits nicht ausschließt, daß dieses bei der Vorlage der Staatsrechnung geschehen kann, so habe ich nichts dagegen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Die Kommission fand, es sei angemessen, über diesen wichtigen Verwaltungszweig besonders Rechnung zu führen, damit die Staatsbehörden dieser Angelegenheit eine andauernde Aufmerksamkeit schenken.

Art. 8 wird nach Antrag der Kommission durch das Handmehr genehmigt.

Art. 9.

Wird von beiden Berichterstattern empfohlen und ohne Einsprache genehmigt Ebenso der Eingang.

Zusätze werden keine beantragt.

Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes an der Stelle des ablehnenden Herrn Sahli.

Von 155 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Karrer, Großrath	81	Stimmen.
„ v. Gonzenbach, Großrath	52	„
„ Hunziker, Fürsprecher	10	„
„ Jeannerat, Großrath	4	„

Die übrigen Stimmen zersplittern sich.

Gewählt ist also Herr Großrath und Fürsprecher Karrer zu Sumiswald.

Schluß der Sitzung: 12¾ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:

Fr. Faßbind.

Vierte Sitzung.

Donnerstag den 29. August 1861.

Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Affolter, Johann Rudolf; Girard, Guenat, Hofmeyer, Känel, Knechtenhofer, Wilhelm; Lehmann, Daniel; Manuel, Meyer, Messerli, Möschig, Revel, Schrämli, Steiner, Jakob; Sterchi und Theurillat; ohne Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Bösiger, Brunner, Chevrolet, Flückiger, Freiburghaus, Gobat, Houriet, Karrer, Kasser, Klaye, Knuchel, Kohler, Kohli, Marquis, Marti, Probst, Reichenbach, Karl; Reichenbach, Friedrich; Ritter, Schertenleib, Schmid, Rudolf; Schmid, Andreas; Seiler, Spring, Stocker, Streit, Benedikt; Tieche, Widmer, Wirth, Wyder und Zbinden.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird mit einer von Herrn v. Gonzenbach beantragten Ergänzung bezüglich der Abstimmung über die Eintretensfrage (siehe Abstimmung über „sofortiges Eintreten" auf Seite 328 hievor) in dem an jener Stelle angegebenen Sinne durch das Handmehr genehmigt.

Tagesordnung.

Ostwestbahnangelegenheit und zwar: II. **Anleihensfrage.**

Es liegen vor:

1) Vortrag der Direktion der Finanzen an den Regierungsrath zu Handen des Großen Rathes, betreffend die Aufnahme eines Anleihens für den Ankauf und die Vollendung der Bahnlinien Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau und für die Erstellung der Linie Biel-Bern.

2) Anträge der großräthlichen Kommission zu dem Projekt-Beschluß über Aufnahme eines Staatsanleihens zu Eisenbahnzwecken.

Der Vortrag der Finanzdirektion lautet, wie folgt:

Tit.!

Indem der Große Rath durch seinen Beschluß vom 28. Juni abhin die Frage der Vollendung resp. Erstellung der Eisenbahnstrecken Neuenstadt-Biel-Bern-Langnau einer Spezial-Kommission zur Vorberathung überwies, beauftragte er die nämliche Kommission gleichzeitig auch mit der Prüfung und

Begutachtung der Vorlagen in Bezug auf die Beibringung der für die obigen Bahnbauten erforderlichen Geldmittel, resp. die Aufnahme eines Anleihens. Die Finanzdirektion ist demnach in der Lage, Ihnen zur Vorlage an genannte Kommission neue sachbezügliche Anträge zu stellen. Es geschieht dieß im Wesentlichen durch Wiederaufnahme des Projekt-Beschlusses, welchen Sie bereits unterm 25. Juni abhin genehmigt und dem Großen Rathe zur Annahme empfohlen hatten. Nur ist in der neuen Vorlage der Abänderung Rechnung getragen worden, welche der Kaufvertrag mit der Ostwestbahngesellschaft durch die vom Großen Rathe beliebte Reduktion des Zinsfußes der an Zahlungsstatt zu gebenden Obligationen erlitten hat.

Im Allgemeinen gelten für diese neue Vorlage die nämlichen Motive, welche die Finanzdirektion bereits in ihrem Berichte an Sie vom 22. Juni abhin ausgeführt hat. Es dürfte sich zwar die Ansicht geltend machen, daß der Grund, welcher bei dem ursprünglichen Beschlusses-Entwurfe dazu bestimmen mußte, die laut Art. 2 des Kaufvertrages mit der Ostwestbahn an Zahlungsstatt zu gebenden Staatsschuldscheine mit in dem Betrage des aufzunehmenden Anleihens zu begreifen, nun nicht mehr vorhanden sei, indem letztgenannte Schuldscheine infolge der beschlossenen Reduktion ihres Zinsfußes auf 4 Prozent immerhin eine ganz getrennte Behandlung erfordern werden, da der übrige Betrag der Anleihenssumme nicht zum nämlichen Zinsfuße realisirbar sein wird. Wenn gleichwohl die Finanzdirektion auch in ihrem neuen Entwurfe jene 4 Prozent-Staatsschuldscheine mit in der Anleihenssumme von 16 Millionen Franken einschließt, so geschieht dieß aus dem Grunde, weil es ihr auf den heutigen Tag noch nicht möglich wäre, denjenigen Theil des Kaufpreises, welcher mittelst solcher 4 Prozent-Staatsschuldscheine bezahlt werden kann, hinreichend genau anzugeben, zumal einerseits von den Expropriationsgläubigern, obwohl dieselben nach Art. 2 des Kaufvertrages Anspruch auf Baarzahlung haben, sich gleichwohl eine beträchtliche Zahl mit einem noch nicht genau ausgemittelten Betrage, der aber jedenfalls Fr. 160,000 übersteigen wird, zur Annahme von 4 Prozent-Staatsschuldscheinen bereit erklärt haben, andrerseits dagegen aber auch die Forderungen der übrigen Gläubiger nur insoweit mittelst Staatsschuldscheinen bezahlt werden können, als es runde Summen von Fr. 500 betrifft, während Bruchsummen unter Fr. 500 nothwendig in Baar ausgeglichen werden müssen. Die vorgeschlagene Form des Beschlusses wird übrigens keine Schwierigkeiten mit sich führen, da hinsichtlich der Verzinsung und Rückzahlung jener besondern Art von Staatsschuldscheinen die nothwendigen Reservate aufgenommen sind.

Indem sich die Finanzdirektion im Uebrigen zu Vermeidung von Wiederholungen auf die Ausführungen ihres bereits erwähnten Vortrages vom 22. Juni abhin beruft, empfiehlt sie Ihnen den nachstehenden Projekt-Beschluß zur Genehmigung.

Mit Hochschätzung!

Bern, den 17. August 1861.

Der Direktor der Finanzen:

Scherz.

Gestützt auf diesen Vortrag, legt der Regierungsrath folgenden Projekt-Beschluß vor:

Projekt-Beschluß

über

Aufnahme eines Staatsanleihens zu Eisenbahnzwecken.

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Ausführung des Art. 3 des Großrathsbeschlusses vom . . . 1861 über den Ausbau der Eisenbahnstrecken Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau und über den Neubau der Strecke Biel-Bern,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1.

Für den Ankauf und die Vollendung der Eisenbahnstrecken Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau, sowie für die Erstellung der Linie Biel-Bern wird ein Anleihen von sechszehn Millionen Franken aufgenommen, in welcher Summe jedoch die laut Art. 2 des Kaufsvertrages mit der Ostwestbahngesellschaft auszugebenden Staatsschuldscheine inbegriffen sind.

§ 2.

Das Anleihen wird in Partialschuldscheinen des Staates in Summen von Fr. 5000, Fr. 1000 und Fr. 500 zum Nominalkurse eröffnet und mittelst angehängter Zinscoupons verzinst. Die Bestimmung des Zinsfußes bis auf ein Maximum von 4½ Prozent wird dem Regierungsrathe überlassen; jedoch bleiben in Betreff der Verzinsung derjenigen Obligationen, welche der Staat gemäß Art. 2 des mit der Ostwestbahngesellschaft geschlossenen Kaufsvertrages an Zahlungsstatt geben wird, die besondern Bestimmungen des eben erwähnten Vertragsartikels vorbehalten.

§ 3.

Die Rückzahlung des Anleihens findet statt vom Jahre 1875 hinweg und soll bis im Jahr 1900 vollendet sein. Der Regierungsrath bestimmt die nähern Modalitäten der Rückzahlung.

Hinsichtlich der in Gemäßheit des Art. 2 des Kaufvertrages mit der Ostwestbahngesellschaft an Zahlungsstatt zu gebenden Staatsschuldscheine bleiben jedoch die besondern Rückzahlungsbedingungen, wie sie in jenem Vertrage aufgestellt sind, vorbehalten.

§ 4

Der Ertrag der im § 1 genannten Bahnstrecken nach Abzug aller Kosten und der Verzinsung des Anleihens ist ausschließlich an die Amortisation dieses Letztern zu verwenden und bis zum Beginne derselben als Reservefonds anzulegen.

§ 5.

Die Hälfte des Anleihens, inbegriffen die laut Kaufvertrag auszugebenden Schuldscheine, wird sofort eröffnet. Für die andere Hälfte wird der Regierungsrath jeweilen den Zeitpunkt und die Größe der Auflage bestimmen.

§ 6.

Der Regierungsrath ordnet Alles an, was auf die Realisirung und Verwendung dieses ausschließlich zu dem in § 1 genannten Zwecke bestimmten Anleihens Bezug hat.

Insbesondere ist ihm die Befugniß ertheilt, bezügliche Verträge abzuschließen und die daherigen Kosten (Kommissionen) festzusetzen.

§ 7

Gegenwärtiger Beschluß, durch welchen derjenige vom 28. Juni 1861 über Aufnahme eines Anleihens bis auf drei Millionen aufgehoben wird, tritt sofort in Kraft und soll in die Gesetzessammlung aufgenommen werden.

Bern, den . . . 1861.

Namens des Großen Rathes:

(Folgen die Unterschriften.)

Scherz, Finanzdirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Nach den Beschlüssen, die Sie in der letzten Zeit in Eisenbahnsachen gefaßt haben, kann die Frage des Eintretens in diese neue Vorlage kaum zweifelhaft sein. Sie haben nämlich beschlossen, die Bahnlinien Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau anzukaufen und dieselben, sowie die Linie Biel-Bern im Staatsbau zu vollenden. Nun ist klar, daß das hiezu nothwendige Geld nicht anders als durch ein Anleihen herbeigeschafft werden kann. Wenn auch das Vermögen des Staates größer ist als die zu Vollendung dieses Unternehmens erforderliche Summe, so ist es nicht flüssig. Ich denke, man würde auch kaum geneigt sein, dasselbe anzugreifen, die Waldungen des Staats zu verkaufen oder die für die Hypothekarkasse bewilligten Gelder zurückzuziehen. Ihre Kommission ist mit der Aufnahme eines Anleihens einverstanden Es liegen Ihnen zwei Berichte vor, in denen die Finanzdirektion ihre Motive für diese neue Vorlage auseinandersetzte, nämlich der Bericht vom 22. Juni abhin und der ergänzende Bericht vom 17. August. Ich habe diesen beiden Vorlagen im Wesentlichen nichts beizufügen; ein anderer Punkt jedoch veranlaßt mich noch zu einer Bemerkung. In einer Protestation von Mitgliedern des Großen Rathes gegen den Beschluß vom 5./6. April l. J. wurde das Begehren gestellt, es sei gleichzeitig mit der neuen Vorlage über den Ankauf der fraglichen Eisenbahnlinien nach § 8 des Gesetzes vom 2. August 1849 ein Nachweis über die Mittel vorzulegen, aus welchen die zu bewilligende Summe gedeckt werden könne. Ich habe bereits in meinem frühern Berichte nachgewiesen, daß dieses Begehren auf einer total falschen Auffassung beruht, daß die Bestimmung über einen solchen Nachweis nur in Fällen Anwendung findet, wo Nachtragskredite verlangt werden, was denn auch aus dem Wortlaute des § 8 des zitirten Gesetzes klar hervorgeht. Obwohl diese Gesetzesbestimmung im vorliegenden Falle keine Anwendung findet, fügte ich dennoch meinem Berichte vom 22. Juni abhin einen Nachweis über das Verhältniß der Budget- und Nachtragskredite zu den Einnahmen des laufenden Jahres bei, so weit dieß im Laufe des Jahres ausführbar ist. (Der Redner verliest den auf Seite 266 f. hievor abgedruckten Nachweis.) Diese Einnahmenüberschüsse werden Sie nicht zu Eisenbahnzwecken verwenden wollen, sondern man wird dieselben wohl in den nächsten Jahren sonst verwenden können und verwenden müssen, namentlich wenn ein neues Kantonsschulgebäude erstellt werden soll. Unter diesen Umständen will ich nicht weitläufiger sein, und schließe mit dem Antrage, Sie möchten auf den vorliegenden Beschlußentwurf eintreten und denselben artikelweise berathen.

Riggeler, als Berichterstatter der Kommission. Die Kommission hat einstimmig beschlossen, Ihnen das Eintreten auf den regierungsräthlichen Beschluß zu empfehlen. Bezüglich der Art und Weise der Realisirung des Anleihens schlägt sie Ihnen einige Modifikationen vor, die Ihnen gedruckt mitgetheilt wurden.

Da Niemand gegen den Antrag der beiden Berichterstatter das Wort verlangt, so erklärt das Präsidium die Diskussion als geschlossen und ersucht die Versammlung, das Eintreten und die artikelweise Berathung zu genehmigen.

Blösch verlangt die Abzählung der Stimmenden.

Abstimmung.

Für das Eintreten	95 Stimmen.
Dagegen	21 „

Herr Präsident. Da die gesetzliche Mehrheit, d. h. die absolute Mehrheit sämmtlicher Mitglieder des Großen Rathes, welche gegenwärtig 112 beträgt, nicht vorhanden ist, so glaube ich, man könne in dieser Sache nicht weiter progrediren, sondern wir müssen noch einmal bei Eiden bieten.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich muß mir erlauben, eine andere Ansicht vorzubringen. Ich habe mich auch gefragt, ob im vorliegenden Falle die absolute Mehrheit aller Mitglieder des Großen Rathes erforderlich sei und ich kam zu dem Schlusse, dieß sei hier nicht der Fall. Ich berufe mich zunächst auf den Wortlaut der Verfassung, deren § 27 folgende Bestimmung enthält: „Dem Großen Rathe, als der höchsten Staatsbehörde, sind folgende Verrichtungen übertragen;" dann folgt unter III. b folgende Bestimmung: „Die Entscheidung über die Verminderung des Kapitalvermögens des Staates. Zur Gültigkeit einer solchen Entscheidung ist die Beistimmung der Mehrheit sämmtlicher Mitglieder des Großen Rathes erforderlich. Die Mitglieder sind dazu bei Eiden einzuberufen; c. die Anleihen des Staates, welche nicht als bloße Vorschüsse durch Abrechnung im gleichen Jahre getilgt werden." An diese letztere Bestimmung wird nicht die Bedingung geknüpft, daß zur Gültigkeit eines solchen Beschlusses auch die Beistimmung der absoluten Mehrheit aller Mitglieder des Großen Rathes erforderlich sei. Aus dem Wortlaute des Artikels geht hervor, daß der Verfassungsrath für bloße Anleihen des Staates die Erfüllung einer solchen Bedingung nicht fordern wollte, sondern nur bei einem Beschlusse über Verminderung des Staatsvermögens, und mit Recht, denn ein solcher Beschluß ist viel wichtiger als ein bloßes Anleihen. Das Gesetz vom 8. August 1849 machte die Sache etwas unklar, indem es die Bestimmung enthält: „Das zinstragende Vermögen, welches auf den 1. Herbstmonat 1846 vorhanden war, soll dem Staate in seinem Gesammtwerthe erhalten werden. Kein Bestandtheil dieses Vermögens darf in den Verbrauch der laufenden Verwaltung, auch nicht in der Form eines Vorschusses übergehen, ohne einen nach § 27 III. b der Staatsverfassung gefaßten Beschluß des Großen Rathes." Dann heißt es am Schlusse des Artikels: „Anleihen des Staates, welche nicht im gleichen Rechnungsjahre aus den laufenden Einnahmen zurückbezahlt werden, sind gleich einem Verbrauche von zinstragendem Vermögen zu behandeln." Nun beschränkt sich nach meinem Dafürhalten dieser, ich gebe zu, zwar undeutliche und einer andern Interpretation fähige Paragraph auf Anleihen für die laufende Verwaltung, z. B. wenn es sich um ein Anleihen für Hochbauten, Neubauten, für Anschaffung von Kriegsmaterial, überhaupt für einen Zweck handelt, wo keine Rentabilität vorhanden ist; in diesem Falle ist die Beistimmung der absoluten Mehrheit der Großrathsmitglieder erforderlich, nicht aber, wenn es sich um eine Geldanwendung handelt; und das ist hier der Fall. Wir entlehnen am einen Orte Geld und wenden es am andern Orte an. Es ist nicht ein Verbrauch des Kapitals, sondern durch die Verwendung desselben haben wir eine Rente in Aussicht. Es hat

die gleiche Bewandtniß damit, wie bei dem in der frühern Sitzung beschlossenen Anleihen, zu dessen Aufnahme die Kantonalbank ermächtigt wurde. Man wird mir nicht einwenden wollen, es habe sich damals nur um eine Ermächtigung gehandelt, daher sei nicht die absolute Mehrheit aller Mitglieder des Großen Rathes erforderlich gewesen. Wenn diese Mehrheit für das Anleihen selbst erforderlich ist, so ist sie es auch für die Ermächtigung zu dessen Aufnahme. Wem fiel es damals ein, die Anwendung dieser Vorschrift zu verlangen? Es wäre also ein Widerspruch, wenn man heute anders verfahren würde. Wenn heute die absolute Mehrheit aller Mitglieder der Behörde nothwendig ist, so war sie zu jeder Zeit, wenn es sich um ein Anleihen handelte, nothwendig, und ist dann jener Beschluß vizios. Also gestützt auf diese Auffassung, halte ich die Beistimmung der absoluten Mehrheit aller Mitglieder nicht für nothwendig. Wenn indessen der Große Rath glaubt, mit Rücksicht auf den unklaren Wortlaut des § 23 des Gesetzes vom 8. August 1849 allfälligen Bedenken Rechnung tragen zu sollen, so mögen Sie es thun.

Dr. v. Gonzenbach. Dieser Auffassung muß ich durchaus entgegentreten. Führen Sie nicht aus dem Grunde, weil man das nöthige Geld gerne hätte, einen Grundsatz ein, den Sie unter Umständen bereuen könnten, sondern halten Sie sich treu an die Verfassung. Ich muß dem Herrn Finanzdirektor einen andern Vorgang in Erinnerung rufen. Als es sich seiner Zeit um ein Anleihen zur Speisung der Oberländer Hypothekarkasse handelte, sagte man, es seien zwei Bedingungen dazu erforderlich: die absolute Mehrheit sämmtlicher Mitglieder des Großen Rathes und die Einberufung desselben bei Eiden. Die absolute Mehrheit war da, aber es war nicht bei Eiden geboten worden. Lesen Sie nach, welche Sprache Mitglieder der damaligen Opposition führten. Herr Niggeler sagte der damaligen Mehrheit, wenn sie den Beschluß fasse, ohne die erwähnten zwei Bedingungen erfüllt zu haben, so begehe sie eine Verfassungsverletzung und habe die Verantwortlichkeit dafür zu tragen. Aber entscheidend ist hier die ratio legis, das Motiv, welches dem betreffenden Artikel zu Grunde liegt. Was wollte man damit erzielen? Daß man nicht so leicht Anleihen beschließe, nicht nur für die laufende Verwaltung, sondern Anleihen überhaupt, die irgendwie eine Schmälerung des Staatsvermögens zur Folge haben könnten. Ist der Herr Finanzdirektor überzeugt, daß wir keinen Verlust auf den 16 Millionen machen werden, die hier in Frage stehen? Gewiß ist er nicht überzeugt davon. Was die Sache selbst betrifft, so haben Sie gesehen, daß man in verschiedenem Sinne gestimmt hat. Es sind Mitglieder auf dieser Seite, die gegen den Staatsbau waren, jetzt aber, nachdem er beschlossen ist, nicht mehr gegen die Vorlagen der Regierung kämpfen; andere Mitglieder der Versammlung dagegen waren anderer Meinung, indem sie so raisonniren: gestern handelte es sich um den Grundsatz, heute handelt es sich um die Vollziehung, und diese ist am Ende wichtiger als der Grundsatz. Man sagt zwar, man solle sich dem Beschlusse des Großen Rathes fügen; aber ich erinnere den Herrn Finanzdirektor an die Aeußerung zweier seiner Herren Kollegen, die hier dem Großen Rathe erklärten: wenn man Gesellschaftsbau beschließe und der Regierung den Auftrag gebe, sich an die Centralbahn zu wenden, so legen sie ihre Stellen nieder. Haben sich jene Herren Ihrem Beschlusse gefügt? Nein, und gerade so machen es jetzt einzelne Herren auf dieser Seite. Mein Standpunkt ist dieser: ich bekämpfte den Staatsbau, so lange ich konnte, da er aber nun einmal beschlossen ist, und ich sehe, daß kein anderes Mittel, denselben auszuführen, übrig bleibt, als die Aufnahme eines Anleihens, so will ich dahin wirken, daß diese Maßregel so verständig als möglich durchgeführt werde. Der Grundsatz, den der Herr Finanzdirektor vertheidigt, wäre aber gefährlicher als alles Andere. Zum Schlusse nur noch die Bemerkung: in der Waadt muß jedes Anleihen über 1 Million, im Kanton Neuenburg jede Ausgabe des Staates von mehr als Fr. 500,000 dem Volke zur Genehmigung vorgelegt werden.

Herr Präsident. Als Präsident muß ich noch einmal erklären, daß es mir rein unmöglich ist anzunehmen, es sei zum vorliegenden Beschlusse nicht die Beistimmung der absoluten Mehrheit sämmtlicher Mitglieder des Großen Rathes erforderlich. Es waltete auch bei dem Beschlusse über Aufnahme eines provisorischen Anleihens kein Zweifel ob, daß die absolute Mehrheit aller Mitglieder erforderlich sei. Sie werden sich erinnern, daß meine Stimme mitgezählt wurde, und damals war Alles darüber einverstanden. Es kann denn auch nach dem Wortlaute des Gesetzes kein Zweifel obwalten. Es wird Niemand in diesem Saale daran zweifeln, daß die erforderliche Stimmenzahl zu Stande kommen werde, wenn jetzt nicht, so doch bei nochmaliger Einberufung des Großen Rathes bei Eiden, indem man allfällig die Mitglieder der Behörde daran erinnert, daß bei unzulänglichen Entschuldigungsgründen über ihre Abwesenheit nach dem Reglemente die Einstellung auf bestimmte Zeit oder sogar die Abberufung über sie erkannt werden kann. Wenn sich gegenwärtig noch nicht die nothwendige Stimmenzahl vorfindet, so ist es viel besser, man komme noch einmal zusammen, als daß man durch eine so zweifelhafte Interpretation des Gesetzes, die der Herr Finanzdirektor selbst zweifelhaft findet, einen Entscheid faßt. Ich hatte die Absicht, mit der Vornahme einer nochmaligen Abstimmung ein wenig zu warten; nun will ich Sie entscheiden lassen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ueber die Sache selbst habe ich gar keinen Zweifel. Das Gesetz ist deutlich. Es mag ein Anleihen noch so dringend sein, wenn es nicht als bloßer Vorschuß durch Abrechnung im gleichen Jahre getilgt wird, so ist die Beistimmung der absoluten Mehrheit sämmtlicher Mitglieder des Großen Rathes dazu erforderlich. Kommt diese Mehrheit nicht zu Stande, so weiß ich nicht, wie es dann gehen wird. Die Ostwestbahn könnte dann allfällig in den Fall kommen, den Staat für die Kaufsumme zu betreiben. Bei diesem Anlasse möchte ich den Mitgliedern des Großen Rathes folgende Bestimmung des Reglementes in Erinnerung bringen: „Der Präsident ist berechtigt, für wichtige Angelegenheiten oder in dringenden Fällen bei dem Eide bieten zu lassen. Wer alsdann ohne Entschuldigungsgründe ausbleibt, ist eines Eidbruches schuldig. Bei unzulänglichen Entschuldigungsgründen kann der Große Rath, auf die Untersuchung durch den Regierungsrath und den Bericht dieser Behörde und der Sechszehner hin, die Einstellung auf eine bestimmte Zeit oder die Abberufung erkennen." So lautet der § 28 des Reglements Ohne Zweifel war diese Bestimmung bisher vielen Mitgliedern dieser Behörde nicht genügend bekannt, denn ich nehme an, die Versammlung wäre gegenwärtig sonst zahlreicher.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich bin zwar immer noch derselben Meinung, wie vorhin, ich ziehe aber vor und wünsche persönlich selbst, daß man es darauf ankommen lasse, ob die absolute Mehrheit aller Mitglieder für den Beschluß stimme. Wenn sich diese Mehrheit nicht findet, dann wollen wir aufhören, Eisenbahnen zu bauen. Jedenfalls aber werden wir in den Fall kommen, zur Erfüllung der eingegangenen Verpflichtungen Geld aufzunehmen, sonst wollen wir sehen, wie es kommen wird, ob der Große Rath es darauf ankommen lassen werde, daß man den Staat für die Kaufsumme betreibe und ihm eine Domäne nach der andern pfände.

v. Büren. Man sagte uns soeben, wenn Mitglieder des Großen Rathes einer bei Eiden gebotenen Versammlung dieser Behörde bei ungenügenden Entschuldigungsgründen nicht beiwohnen, so machen sie sich eines Eidbruches schuldig. Ich kannte diese Bestimmung des Reglementes nicht, aber ich gestehe, daß ich lieber nicht da gewesen wäre. Ich erkläre, daß ich

mich der Abstimmung enthalten werde, weil ich finde, der vorgeschlagene Beschluß führe nicht zum Guten. Unter diesen Umständen will ich lieber nicht stimmen.

Da sich mittlerweile mehrere Mitglieder wieder im Saale eingefunden haben, so nimmt das Präsidium eine neue Abstimmung vor.

Abstimmung.

Für das Eintreten	113 Stimmen.
Dagegen	22 "
Für artikelweise Berathung	Handmehr.

---

§ 1.

Die Kommission beantragt folgende Redaktion des Artikels:

„Für den Ankauf und die Vollendung der Eisenbahnstrecken Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau, sowie für die Erstellung der Linie Biel-Bern wird ein Anleihen von zwölf Millionen Franken aufgenommen, in welcher Summe jedoch die laut Art. 2 des Kaufsvertrages mit der Ostwestbahngesellschaft auszugebenden Staatsschuldscheine, deren Betrag auf vier Millionen Franken bestimmt wird, nicht inbegriffen sind."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Wie Sie dem Entwurfe entnehmen, hatte der Regierungsrath vorgeschlagen, daß man ein Anleihen von 16 Millionen Franken aufnehme, in welcher Summe jedoch die laut Art. 2 des Kaufvertrages mit der Ostwestbahngesellschaft auszugebenden Staatsschuldscheine inbegriffen wären. Ich war bis zum letzten Augenblick im Zweifel, ob man jene Obligationen hier aufnehmen soll oder nicht; was mich dazu bewog, ist der Umstand, daß man zur Stunde noch nicht weiß, wie groß die Summe der Staatsschuldscheine sein wird, die man ausgeben muß; sie kann um Fr. 100—200,000 differiren. Bekanntlich legt der Staat Gewicht darauf, daß die privilegirten Forderungen direkt bezahlt werden. Dahin gehören die Forderungen der Expropriaten, Bauunternehmer, Obligationsinhaber und Gläubiger, die auf dem Betreibungswege ein Pfandrecht erworben haben. Nun ist nicht zu vermeiden, daß überall ungerade Summen zum Vorschein kommen, dagegen lauten die auszugebenden Titel auf Fr. 500—1000 und 5000. Was ungerad' ist, muß also baar ausbezahlt werden, weil die Betreffenden schwerlich es einschlagen würden. Dazu kommt noch ein anderer Umstand. Ich erließ an die Gläubiger der Ostwestbahn ein Kreisschreiben, um sie anzufragen, ob sie statt Baarschaft Staatsschuldscheine von 4 Prozent annehmen wollen. Ungefähr für Fr. 200,000 ist die Einwilligung der Gläubiger vorhanden. Nun stellt die Kommission den Antrag, diese Staatsschuldscheine hier wegzulassen, um die Sache klarer zu machen. Ich kann mich diesem Antrage fügen, um das Verhältniß klar zu machen. An die Kaufsumme werden etwa vier Millionen Franken in Schuldscheinen ausgegeben werden, während der Rest von drei Millionen in baar wird bezahlt werden müssen; der Unterschied wird nicht ein großer sein. Der Regierungsrath ist daher mit der Kommission einverstanden.

Herr Berichterstatter der Kommission. Die Kommission fand allerdings, es sei nicht ganz logisch, hier die Staatsschuldscheine aufzunehmen, welche nach dem Kaufvertrage mit der Ostwestbahngesellschaft für die beiden Linien Neuenstadt-Biel und Bern-Langnau ausgegeben werden sollen, sondern es sei hier nur das eigentliche Anleihen aufzunehmen. Ich empfehle Ihnen daher die von der Kommission beantragte Redaktion.

Der § 1 wird nach dem Antrage der Kommission ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 2.

Die Kommission beantragt folgende Redaktion des Artikels:

„Das Anleihen wird in Partialschuldscheinen des Staates in Summen von Fr. 5000, Fr. 1000 und Fr. 500 zum Nominalkurse eröffnet, und mittelst angehängter Zinscoupons verzinst. Die Bestimmung des Zinsfußes bis auf ein Maximum von 4½ Prozent wird dem Regierungsrathe überlassen."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Hier wird der Nominalbetrag der Partialschuldscheine festgesetzt und ein Maximum des Zinsfußes bestimmt. Ich gebe zu, daß es besser wäre, in dieser Beziehung weder ein Maximum noch ein Minimum zu bestimmen; die Regierung wird für das Anleihen immerhin so billige Bedingungen als möglich zu erhalten suchen, und wenn sie Geld zu 4 Prozent erhalten kann, so wird sie nicht mehr zahlen. Bei Aufnahme des frühern Anleihens im Jahre 1855 wurde die Bestimmung des Zinsfußes auch dem Regierungsrathe überlassen. Im Uebrigen schließe ich mich dem Antrage der Kommission an.

Der Herr Berichterstatter der Kommission empfiehlt die vorgeschlagene Redaktion mit der Bemerkung, daß die Kommission die Möglichkeit vorgesehen habe, bei der großen Konkurrenz, die sich bei diesem Anleihen voraussichtlich geltend machen werde, einen niedrigern Zinsfuß festsetzen zu können; dieser Möglichkeit soll die Redaktion Rechnung tragen.

Straub. Ich glaube, man sollte gar kein Maximum für den Zinsfuß festsetzen. Wenn wir hier im Gesetze sagen, die Regierung könne bis auf 4½ Prozent gehen, so wird sie schwerlich unter diesem Zinsfuße Geld bekommen. Es wird dann gehen, wie beim Ankauf der Ostwestbahnlinien, man hat damals auch ein Maximum von sieben Millionen aufgestellt, und richtig mußte man so viel zahlen Wenn der Staat zu 4½ Prozent Geld aufnehmen muß, wie viel müssen dann die Privaten zahlen? Jedenfalls mehr als der Staat, welcher am meisten Garantie darbietet und richtig zinset. Ich stelle daher den Antrag, vom Zinsfuße gar nichts zu sagen, oder wenn man etwas darüber aufnehmen will, denselben auf 4 Prozent festzusetzen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich sagte bereits, daß ich mich einem Antrage auf Weglassung des Maximums gerne fügen wolle, um der Regierung freie Hand zu lassen, denn Sie können sicher sein, daß sie sich bemühen wird, das Anleihen so wohlfeil als möglich aufzunehmen. Dem eventuellen Antrage des Herrn Straub müßte ich mich dagegen widersetzen. Man kann wohl einen Zinsfuß von 4 Prozent festsetzen, dann bekommen Sie aber das Geld nicht al pari, sondern etwa zum Kurse von 94 für 100, was auf zwölf Millionen eine Differenz von Fr. 720,000 bringen würde; dann müßte man das Anleihen um diese Summe erhöhen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Da sieht man wieder einmal, wie schwer es ist, die Sache Allen recht zu machen. Die Regierung schlug einfach einen Zinsfuß von 4½ Prozent vor, die Kommission war der Ansicht, man solle

für den Fall, daß günstigere Bedingungen erhältlich seien, diesen Rechnung tragen und ein Maximum festsetzen; jetzt will man auch das nicht. Hätte man gar nichts über den Zinsfuß in das Gesetz aufgenommen, so wäre sicher hier ein darauf bezüglicher Antrag gestellt worden. Ich finde nun, es sei zweckmäßig, daß der Große Rath auch sein Wort dazu sage, und es soll um so mehr ein Maximum von 4½ Prozent festgesetzt werden, als nicht zu befürchten ist, daß gerade so viel wird bezahlt werden müssen. Nach § 5 soll das Anleihen ausgeschrieben werden, dann werden die Banquiers ihre Angebote machen, und die Regierung hat eine Auswahl.

Abstimmung.

Für den § 2 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ ein Maximum des Zinsfußes	43 Stimmen.
Dagegen	53 „

---

§ 3.

Die Kommission beantragt folgende Bestimmung:

„Die Rückzahlung des Anleihens findet statt vom Jahre 1875 hinweg und soll bis im Jahr 1900 vollendet sein. Der Regierungsrath bestimmt die nähern Modalitäten der Rückzahlung.

Der Regierungsrath wird eingeladen, bei den Unterhandlungen mit den Uebernehmern des Anleihens, wenn möglich die Bedingung zu erwirken, daß der Staat Bern berechtigt sein solle, die Kündigung und Rückzahlung des Anleihens nach Ablauf einer kürzern Frist vorzunehmen, falls er dieses für angemessen erachtet."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Man wird vielleicht nähere Bestimmungen über die Art und Weise, wie die Rückzahlung erfolgen soll, vermissen. Der frühere Bericht der Finanzdirektion spricht sich über die Rückzahlung näher aus; die Aufnahme solcher Bestimmungen in das Dekret selbst erscheint einstweilen nicht als nothwendig. Es wird sich dann mit der Zeit entscheiden, aus welchen Mitteln das Anleihen zurückbezahlt werden muß, ob sich ein Rentenüberschuß ergeben hat, oder ob man zu einem neuen Anleihen Zuflucht nehmen muß. Ueber das erste Lemma des § 3 ist die Kommission mit dem Regierungsrathe einverstanden, dagegen beantragt sie, das zweite Lemma zu streichen, um dafür eine Bestimmung über Kündung und Rückzahlung nach Ablauf einer kürzern Frist aufzunehmen. Die Regierung hat gegen eine solche Bestimmung nichts einzuwenden, dagegen hält sie dieselbe für ziemlich überflüßig. Es ist eine Weisung, die eigentlich nicht in das Dekret gehört, und die der Regierung sicher auch in den Sinn gekommen wäre. Wenn ein Kapitalist sein Geld zu einem hohen Zins anlegen kann, so ist es ihm lieber, wenn die Rückzahlung auf einen langen Termin bestimmt ist; ist der Zins ein geringer, so wird er nach Umständen handeln. Gegenwärtig ist der Zinsfuß ziemlich hoch, und eine Rückzahlung in ganz kurzer Zeit kaum zu gewärtigen. Die Regierung wird immerhin nach den Umständen handeln.

Herr Berichterstatter der Kommission. Die Kommission übersah nicht, daß es von großer Wichtigkeit für den Staat ist, eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher es demselben frei stehen soll, die Kündung und Rückzahlung des Anleihens auch in kürzerer Frist vorzunehmen, wenn die Regierung es für angemessen erachtet, denn voraussichtlich werden wir unter den gegenwärtigen Verhältnissen einen etwas hohen Zins bezahlen müssen. Wenn daher günstigere Umstände eintreten, so wird man sie benutzen, um allfällig dann bessere Bedingungen erhalten zu können.

Straub. Ich habe auch nichts gegen die Aufnahme des von der Kommission beantragten Nachsatzes, dagegen möchte ich nicht, daß der Regierungsrath unter Umständen den Vortheil einer frühern Rückzahlung durch Provisionen erkaufen müßte, da ich glaube, der Geldmarkt werde sich nicht so rasch günstiger gestalten. Man könnte allfällig die Beschränkung aufnehmen, daß eine frühere Rückzahlung jedenfalls nicht lästigern Bedingungen unterworfen würde.

Der § 3 wird nach Antrag der Kommission durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 4

Die Kommission ist mit dem Antrage des Regierungsrathes einverstanden; der § 4 wird von beiden Berichterstattern empfohlen und ohne Einsprache genehmigt.

---

§ 5.

Die Kommission beantragt die Aufnahme folgender Bestimmung:

„Das Anleihen wird auf dem Wege der Submission vergeben. Der Regierungsrath hat über dessen Vergebung zu entscheiden und mit den Uebernehmern in Betreff der zu leistenden Garantien und der Termine der Einzahlungen die sachgemäßen Vereinbarungen zu treffen."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der ursprüngliche Antrag des Regierungsrathes soll hier eine Abänderung erleiden, die auf den ersten Blick bedeutend scheinen könnte, die es aber in der Wirklichkeit nicht ist, so daß die Regierung sich fügen kann. Daß das Anleihen auf dem Wege der Submission an diejenigen Banquiers vergeben werden soll, welche, die erforderliche Solidität vorausgesetzt, die günstigsten Bedingungen stellen, das versteht sich von sebst. Ich habe nichts gegen den Antrag der Kommission, obschon die Regierung, welcher in einem andern Artikel bedeutendere Befugnisse eingeräumt werden, von sich aus gewiß die Interessen des Staates gewahrt haben würde.

Herr Berichterstatter der Kommission. Hier handelt es sich wesentlich um zwei Punkte. In erster Linie wird bestimmt, daß das Anleihen auf dem Wege der Submission, d. h. der Ausschreibung vergeben werden soll. Es haben bereits viele Bewerber Anerbietungen gemacht, so daß auf diesem Wege günstigere Bedingungen erhältlich sein werden, als wenn die Regierung sich direkt an ein Bankhaus wenden und über Negozirung des Anleihens mit einem solchen unterhandeln würde. Man hat in dieser Beziehung beim letzten Anleihen des Bundes Erfahrungen gemacht. Damals erklärten einzelne Banquiers, sie hätten dasselbe auch übernommen, wenn sie Kenntniß davon gehabt hätten; dagegen gab es andere, die nicht einmal Fr. 500,000 übernommen hätten, so lange Kriegsgefahr vorhanden war; sobald diese Gefahr vorüber war, betrachteten die Herren das Anleihen als gutes Geschäft. Ein zweiter Punkt betrifft die Bestimmung, daß der Regierungsrath über die zu leistenden Garantien und die Festsetzung der Termine der Einzahlungen

die nöthigen Vereinbarungen zu treffen habe. Es ist wichtig, daß für die Realisirung aller Einzahlungen sogleich im Anfange die nöthigen Garantien festgestellt werden, denn es liegt auf der Hand, wenn man nur die Hälfte des Anleihens ausschreiben, die andere Hälfte dagegen einem spätern Zeitpunkte vorbehalten würde und dann mittlerweile ungünstige Verumständungen einträten, wie z. B. ein europäischer Krieg, so liefe der Staat Gefahr, viel ungünstigere Bedingungen eingehen zu müssen.

Der § 5 wird ohne Einsprache genehmigt.

---

§ 6.

Die Kommission beantragt folgende Redaktion des Artikels:

„Der Regierungsrath ordnet ferner Alles an, was auf die Realisirung und Verwendung dieses ausschließlich zu dem in § 1 genannten Zwecke bestimmten Anleihens Bezug hat. Insbesondere ist ihm die Befugniß ertheilt, bezügliche Verträge abzuschließen und die daherigen Kosten (Kommissionen) festzusetzen."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich erlaube mir ein Wort über die Schlußbemerkung des Herrn Niggeler, daß es besser sei, das Anleihen ganz als nur theilweise aufzunehmen. Ich legte bei der Redaktion des § 5 demselben nicht den Sinn bei, daß das Anleihen auf einmal aufgenommen werden soll. Was wollen wir mit den 12 Millionen Franken baar Geld machen? Ein Bankgeschäft wird der Staat nicht damit betreiben wollen, um sich nicht allen Chancen eines solchen Geschäftes auszusetzen. Ich bin daher der Ansicht, daß die Einzahlungen nach Bedürfniß geleistet werden sollen. Was den § 6 betrifft, so wird derselbe nun infolge veränderter Fassung des § 5 unklar. Nach der Befugniß, welche im letztern Artikel dem Regierungsrathe über die Realisirung des Anleihens eingeräumt wurde, sollte nun der Schlußsatz des § 6 konsequenter Weise mit dem § 5 vereinigt werden. Bezüglich der Provision ist zu bemerken, daß eine solche den betreffenden Banquiers immerhin wird bewilligt werden müssen, so daß, wenn man auch von einem Anleihen al pari spricht, in Wirklichkeit die Einzahlungen nicht voll geleistet werden. Den Betrag der Provision hat der Regierungsrath festzusetzen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Der Herr Finanzdirektor muß mich mißverstanden haben. Es fiel mir nicht ein zu sagen, das ganze Anleihen solle auf einmal einbezahlt werden, im Gegentheile sollen die Einzahlungen in verschiedenen Terminen stattfinden; dagegen bin ich der Ansicht, das ganze Anleihen sei auf einmal aufzulegen in der Weise, daß schon bei der ersten Einzahlung das Verhältniß derselben zum ganzen Anleihen bestimmt würde, um auch die spätern Einzahlungen zu sichern. Man würde z. B. anfänglich eine Einzahlung von 30 Prozent verlangen, dafür Interimsscheine ausstellen und bei einer spätern Einzahlung definitive Obligationen dafür geben. Auf diese Weise erhält man die ganze Summe der 12 Millionen leicht zu den gleichen Bedingungen. Wenn Sie aber damit anfangen, mit einem Anleihen von 4 Millionen vor das Publikum zu treten und den Rest einer spätern Emission vorbehalten, so können, wie ich schon bemerkte, Schwierigkeiten dazwischentreten. Wenn Kaiser Napoleon Lust bekommen sollte, in dieser oder jener Richtung einen militärischen Spaziergang zu machen, so wären dann vielleicht die Banquiers schwer zu finden, welche unter solchen Umständen ein Anleihen übernehmen würden. Was den § 6 betrifft, so kann ich mich mit der beantragten Versetzung des Schlußsatzes einverstanden erklären.

Der § 6 wird mit der von beiden Berichterstattern zugegebenen Modifikation durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 7.

Die Kommission beantragt folgende Redaktion:

„Gegenwärtiger Beschluß, durch welchen derjenige vom 28. Juni 1861 aufgehoben wird, tritt sofort in Kraft und soll in die Gesetzessammlung aufgenommen werden."

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Große Rath hat in seiner frühern Sitzung dem Regierungsrathe die Ermächtigung ertheilt, ein Anleihen von 3 Millionen Franken aufzunehmen, um den dringendsten Bedürfnissen zu genügen. Da der Große Rath sich früher versammelte, als man damals vorgesehen hatte, so machte die Regierung von ihrer Vollmacht keinen Gebrauch. Die Unterhandlungen mit den Gläubigern nahmen auch einige Zeit in Anspruch, so daß noch keine Einzahlung stattfinden mußte; nun wird diese beginnen, und der Beschluß vom 28. Juni 1861 fällt dahin.

Stooß. Ich glaubte, es seien gestützt auf den Großrathsbeschluß vom 28. Juni l. J. vom Staate Obligationen ausgegeben worden, und wenn das der Fall wäre, so dürfte jener Beschluß nicht einfach als aufgehoben erklärt werden, sondern nur so weit er im Widerspruche mit dem vorliegenden Beschlusse wäre. Ich mache auf diesen Punkt aufmerksam, da daß Verhältniß nicht ganz klar ist.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Herr Stooß befindet sich wahrscheinlich deßhalb im Irrthum, daß er denjenigen Beschluß des Großen Rathes im Auge hat, wodurch der Regierungsrath ermächtigt wurde, verpfändete Obligationen der Ostwestbahn einzulösen, um dieselben nicht der Gefahr der Vergantung auszusetzen. Es waren Obligationen im Nennwerthe von 2½ Millionen, dafür wurden um Fr. 1,100,000 Wechsel ausgestellt, die im Oktober nächsthin eingelöst werden müssen. Aber in Bezug auf den Beschluß vom 28. Juni wurden keinerlei Verbindlichkeiten eingegangen.

Stooß erklärt sich durch diese Auskunft befriedigt.

Der § 7 wird nach Antrag der Kommission durch daß Handmehr genehmigt.

Hierauf wird die Diskussion über allfällige Zusatzanträge eröffnet.

Straub stellt die Frage an den Finanzdirektor, ob nicht eine Bestimmung des Inhalts aufgenommen werden sollte, daß ein allfällig für die Staatskasse erwachsender Verlust auf Rechnung des Unternehmens als Rückgang zu setzen wäre.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Die von Herrn Straub angeregte Frage wurde schon früher besprochen. Während der Bauzeit werden die Zinsen, wie bei andern ähnlichen Unternehmungen, vorläufig aus dem Kapital bestritten, und wenn dieses verwendet ist, wird ein allfälliger Ausfall

aus dem Ertrage der bisher für das außerordentliche Budget in Anspruch genommenen Extrasteuerquote von 2/10 pro mille gedeckt werden müssen. Ich halte es jedoch nicht für nothwendig, jetzt schon etwas darüber in das vorliegende Dekret aufzunehmen.

Da Niemand die Aufnahme von Zusatzartikeln beantragt, wird der Eingang des Beschlusses hierauf ohne Einsprache genehmigt.

Endliche Redaktion

des Beschlusses, betreffend die Staatsbaufrage.

(Siehe Großrathsverhandlungen, Seite 308 u. f. hievor.)

Auf den Antrag der Herren Berichterstatter, sowohl des Regierungsrathes als der Kommission wird die Redaktion des Beschlusses ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt, wie folgt:

Bei Art. 1 werden die Worte „und Leitung" definitiv gestrichen.

Die Art. 2, 3 und 4 bleiben unverändert.

Als neuer Art. 5 wird nach Mitgabe des bei Art. 3 erheblich erklärten Antrages folgende Bestimmung aufgenommen:

„Die Erdarbeiten auf der Linie Biel-Bern sind binnen drei Monaten nach der definitiven Feststellung des Trace zu beginnen und die Bauten sämmtlicher Linien so zu fördern, daß die letztern spätestens innerhalb weitern 18 Monaten dem Betrieb übergeben werden können."

Art. 6 (früher Art. 5) lautet infolge der vom Großen Rathe erheblich erklärten Modifikationen nun also:

„Die Bauleitung und Administration der Unternehmung während der Bauzeit wird einer Direktion, bestehend aus einem Präsidenten, zwei Mitgliedern und zwei Ersatzmännern, übertragen."

„Die Wahl und die Bestimmung der Besoldungen des Präsidenten und der Mitglieder der Direktion hat durch den Großen Rath auf den Vorschlag des Regierungsrathes stattzufinden."

„Der Regierungsrath ist beauftragt, die Kompetenz, die Organisation und die Stellung des Direktionspräsidenten und der Direktion zu der Regierung und den Behörden und Angestellten des Staates durch ein besonderes Reglement näher zu bestimmen."

„Ebenso erläßt der Regierungsrath, auf den Vorschlag der Bahndirektion, die nöthigen Vorschriften über die Organisation des Baudienstes im Allgemeinen, sowie über die Anstellung und Besoldung der Bahningenieurs, Bauführer und des Büreaupersonals."

„Sollte während des Baues der Linie Biel-Bern der Staat in den Fall kommen, den Betrieb einzelner Bahnstrecken zu übernehmen, so liegt der Direktion bis zu der definitiven Ordnung dieses Verwaltungszweiges (Art. 8) auch die Organisation und Leitung des Betriebsdienstes gemäß den nähern Anordnungen des Regierungsrathes ob."

Art. 7 (früher Art. 6), sowie die Art. 8, 9 und 10 (früher Art. 7, 8 und 9) bleiben unverändert, wie sie nach Antrag der Kommission angenommen worden.

Endliche Redaktion

des Beschlusses, betreffend das Staatsanleihen zu Eisenbahnzwecken.

Der in der heutigen Sitzung bei § 2 des erwähnten Beschlusses erheblich erklärte Antrag auf Streichung des Maximums des Zinsfußes wird nun definitiv genehmigt. Im Uebrigen bleibt der Entwurf unverändert, wie er auf den Antrag der Herren Berichterstatter vom Großen Rathe angenommen worden.

Vorträge der Baudirektion.

1) Staatsbeitrag an die Matten-Aarziele-Straße bei Bern.

Der Regierungsrath stellt in Uebereinstimmung mit der Baudirektion folgende Anträge:

1) Der Einwohnergemeinde Bern wird an die Kosten des Baues der Matte-Aarziele-Straße nach dem vorliegenden Plane und Devis ein Staatsbeitrag von circa 1/4 der Devissumme mit Fr. 44,000 bewilliget. Dabei spricht der Große Rath ausdrücklich die Erwartung aus, daß für die Anlage einer Straße von der Kapselfabrike längs der Vanazhalde bis zum Bernerhof mit Beförderung ein Projekt aufgenommen und die Ausführung dieses Baues an die Hand genommen werde, so bald es die Verhältnisse der Gemeinde gestatten. Die Ausmündung der Straße im Aarziele soll nach Mitgabe des vorliegenden Uebersichtsplanes an die Ländte bei dem Schiefermagazin hinaus verlegt und die akademische Badanstalt in der Weise umgangen werden, daß die Anstalt und die Bäume längs dem Bache in ihrem jetzigen Bestande unversehrt bleiben. Die Schutzmauer ist dem Straßenrande entlang so hoch, als die Staatsbehörden es nothwendig erachten, aufzuführen und der Bach auf die Nordwestseite der Straße, und wo nöthig, unter Letztern zu verlegen.

2) Die Auszahlung dieses Staatsbeitrages richtet sich nach den jeweiligen Kreditverhältnissen der Baudirektion.

3) Das im März 1851 ertheilte Expropriationsrecht wird hiermit auf den nun vorhabenden Bau übertragen.

4) Der Baudirektion kömmt die Oberleitung des Baues zu und sie ist ermächtiget, Abänderungen, welche im Interesse desselben liegen, von sich aus und ohne Entschädigungsfolge für den Staat anzuordnen.

Kilian, Direktor der öffentlichen Bauten, als Berichterstatter, empfiehlt obige Anträge und führt zu deren Begründung im Wesentlichen folgendes an. Die Gemeinde Bern hat am 26. Nov. 1860 den Bau der Matten-Arziele-Straße beschlossen und sucht um die Bewilligung des gesetzlichen Staatsbeitrages nach. Beiläufig wird bemerkt, daß es sich hier nicht um einen gesetzlichen Beitrag handelt, da es Sache der Gemeinden ist, Straßen IV. Klasse zu bauen, und wenn der Staat bisher sich mit Beiträgen betheiligte, so geschah es aus Grund hergebrachter Uebung und der Billigkeit gegenüber den Anstrengungen der Gemeinden. Die Ausführung des hier in

Frage stehenden Straßenbaues wurde schon längst als Bedürfniß anerkannt, schwierige Zeitumstände machten jedoch der Gemeinde Bern dieselbe unmöglich. Mehrere Projekte wurden aufgenommen und einer Expertise unterworfen, deren Resultat eine Linie ist, die bei der Matten-Ländte beginnt, sich an das Aarufer anschließt, theilweise in das Aarbett einschneidet und bei dem innern Aarziele-Bade in die Wabern-Straße einmündet. Es wurden gegen dieses Projekt Bedenken geäußert wegen des Wasserlaufes, deßhalb wurde eine neue Untersuchung durch Herrn Ingenieur Müller von Uri angeordnet, welcher die erhobenen Bedenken widerlegte, worauf die Gemeinde sich beruhigte. Die Anlage der Straße soll nun so geschehen, daß sie einen Fuß über den höchsten Wasserstand zu liegen kommt. Die Länge der Straße beträgt 2850′, die Kosten sind auf Fr. 175,000 devisirt, die Fahrbahnbreite ist auf 18′ festgesetzt; die Straße erhält ihre Fortsetzung durch die Allee zwischen den Bädern. Abgesehen von der Schönheit der Linie, entspricht sie nach der Ansicht der vorberathenden Behörde den später sich geltend machenden Intdressen der Gemeinde auch besser als andere Projekte, indem voraussichtlich sich mit der Zeit ein Quartier an dieselbe anschließen wird. Der Regierungsrath glaubt jedoch, die Gemeinde Bern ausdrücklich aufmerksam machen zu sollen, daß die Erstellung einer Verbindungsstraße zwischen der Matte und dem Bahnhof ebenso wichtig ist als der Bau der Matten-Aarziele-Straße und daß die an der Matte etablirten industriellen Elemente diese Verbindung verlangen, welche der Ausdehnung der bestehenden Etablissements nur förderlich sein könnte. Es betrifft dieß die Erbauung einer Straße von der Kapselfabrike bis zum Bernerhof. Daher wird der Wunsch ausgesprochen, daß die Gemeinde Bern diese Verbindung erstelle, sobald ihre Verhältnisse es gestatten, mit der Andeutung, daß auch hier der Staat einen Beitrag zu leisten geneigt sei.

Die Anträge des Regierungsrathes werden ohne Einsprache genehmigt.

---

2) Nachtragskredit für die Brünig-Straße.

Der Regierungsrath verlangt für die Brünig-Straße einen Nachkredit von Fr. 15,000, möchte hingegen auf die Bewilligung der von der Baudirektion ebenfalls vorgeschlagenen weitern Nachtragskredite von Fr. 7000 für die Brienzersee-Straße und von Fr. 5000 für die Heitenried-Schwarzenburg-Straße nicht eintreten.

Der Herr Berichterstatter bemerkt zu Begründung dieses Antrages, daß die außerordentlichen Verhältnisse dieser drei Straßen die Baudirektion bewogen, Nachkredite für dieselben zu verlangen, um den Bau etwas weiter fördern zu können, als man bei Festsetzung des Büdgetkredites vorgesehen hatte. Auf den Brünig muß dieses Jahr mehr verwendet werden, wenn Obwalden die Straße auf seinem Gebiete vollenden wird, denn der Kanton Bern hat die Verpflichtung übernommen, im gleichen Maße seinerseits den Bau zu fördern. Wenn nun der Bau auf dießseitigem Gebiete im Laufe dieses Jahres nicht ganz vollendet werden kann, obschon die Straße auf den 1. Juli abhin eröffnet werden konnte, so muß um so mehr für Erstellung der nothwendigsten Arbeiten gesorgt werden, weil andererseits die Einstellung derselben mit bedeutendem Nachtheil verbunden wäre. Was die Brienzerseestraße betrifft, so ist eine Strecke von 3000′ derselben in so schlechtem Zustande, daß zwei Fuhrwerke dort nicht kreuzen können. Die Baudirektion war daher der Ansicht, es solle noch dieses Jahr wenigstens so weit Vorsorge getroffen werden, daß keine Störung des Verkehrs eintrete. Durch den Bau der Brünigstraße nahm der Verkehr am Brienzersee sehr zu; z. B. fuhren im Monat Juli 665 Fuhrwerke über den Brünig, die Posten nicht gerechnet; im August wuchs die Frequenz noch bedeutender. Der Bau der Brienzerseestraße ist auf nahezu Fr. 100,000 devisirt, verwendet aber wurde bisher nur eine Summe von ungefähr Fr. 32,000 wegen der schwachen Kredite, die jeweilen im Büdget dafür ausgesetzt wurden. Die Bezirksbeamten empfehlen dringend die Bewilligung eines Nachkredites, der Regierungsrath trat nicht darauf ein, weil er es nicht für so dringend erachtete, was die Baudirektion sehr bedauert. Aehnlich verhält es sich mit der Schwarzenburg-Heitenried-Straße, deren Verhältnisse den Mitgliedern der Versammlung hinlänglich bekannt sind.

Flück stellt den Antrag, der Große Rath möchte auch die zwei andern von der Baudirektion verlangten Nachkredite im Betrage von Fr. 12,000 bewilligen, und ersucht die Versammlung, die heute so generös Millionen für Eisenbahnen bewilligte, nicht in einem Falle, wo es sich um dringendste Ermöglichung des öffentlichen Verkehrs handelt, einer so geringen Summe wegen karg zu sein; ferner gibt er der Behörde zu bedenken, daß die Fahrten des Dampfschiffes auf dem Brienzersee mit dem 1. Oktober, oft noch vorher, aufhören und der Verkehr dann auf Fuhrwerke angewiesen sei Oft müssen die Pferde ausgespannt und die Fuhrwerke bei Seite gehoben werden, weil die Enge der Straße das Kreuzen derselben nicht gestattet. Der Redner findet es bemühend für die Vertreter des Oberlandes, wenn man für solche Bauten das Allernothwendigste nicht bewilligen wolle.

Matthys empfiehlt ebenfalls die Anträge der Baudirektion zur Genehmigung und hebt es als einen Uebelstand hervor, daß der Staat eine lange Reihe von Jahren an einem Straßenbau arbeiten lasse, so daß im Winter der Zerstörung preisgegeben werde, was im Sommer gebaut worden. Auf der Brienzersee-, wie auf der Schwarzenburg-Heitenried-Straße erfordere der vorhandene Zustand dringend die Erstellung weiterer Arbeiten, wenn nicht bedeutende Nachtheile eintreten sollen. Der Gang der Staatsmaschine werde wegen dieses Nachtragskredites nicht Eintrag erleiden, dagegen trete eine bedeutende Ersparniß ein, wenn die Arbeiten rechtzeitig ausgeführt werden.

Friedli zu Friesenberg unterstützt den Antrag des Herrn Flück und spricht wiederholt sein Bedauern darüber aus, daß der Regierungsrath in Fällen, wo es sich um den Bau eines Sträßchens in abgelegener Gegend handelt, die Bewilligung eines Kredites nicht empfehle, wohl aber für große Straßenbauten in der Nähe der Stadt und in belebten Gegenden überhaupt, während man bedenken sollte, daß auch die Bevölkerung abgelegener Gegenden die öffentlichen Lasten mittragen.

Scherz, Finanzdirektor, erinnert die Versammlung an das verfehlte System, welches der Staat früher bei seinen Straßenbauten befolgte, indem er auf einmal 35 Straßenprojekte auf das Büdget setzte und so seine Kredite zersplitterte, so daß es nunmehr seine nächste Aufgabe sei, die begonnenen Straßenbauten zu vollenden. Die Ertheilung eines Nachkredites für die Brienzersee- und die Heitenried-Straße bekämpft der Redner mit der Bemerkung, daß die Baudirektion schon bei der Büdgetberathung den Zustand dieser Straßen im Großen Rathe hervorhob, daß dieser aber sich dessenungeachtet nicht bewogen fand, den betreffenden Kredit zu erhöhen. Um das Büdget nicht illusorisch zu machen, sollen die Behörden sich möglichst an die Kreditansätze halten, es sei denn, daß man sich der Gefahr aussetzen wolle, neue Defizite zu haben. Der Regierungsrath nehme keineswegs die von Herrn Friedli angedeutete Stellung ein, sondern für ihn gelte eben die Regel, sich nach der Decke strecken zu müssen.

Der Herr Berichterstatter hält zwar in seiner Stellung am Antrage des Regierungsrathes fest, jedoch gibt er zu, daß allerdings Gefahr im Verzuge liege, indem namentlich der ge-

genwärtige Zustand der Brienzersee-Straße Unglück befürchten lasse, wenn die dringendsten Arbeiten nicht gemacht werden, während der Staat durch Bewilligung eines geringen Kredites wenigstens dieß verhüten könne. Der Große Rath möge bedenken, daß, wenn man sich in der Regel allerdings möglichst innerhalb der Schranken des Büdgets bewegen soll, doch in außerordentlichen Fällen, wo das Interesse des Landes selbst ein wirsames Vorgehen erheische, nicht pedantisch zu Werke gegangen und die Sicherheit des Verkehrs preisgegeben werden dürfe.

Abstimmung.

Für einen Nachkredit von Fr. 15,000 für die Brünig-Straße	Handmehr.
Für einen Nachkredit von Fr. 7000 für die Brienzersee-Straße	Mehrheit.
Für einen Nachkredit von Fr. 5000 für die Schwarzenburg-Heitenried-Straße	"

Scherz, Finanzdirektor, reklamirt gegen diese Abstimmungsweise, gestützt darauf, daß der Antrag des Regierungsrathes bezüglich der zwei letztgenannten Straßen auf Nichtbewilligung eines Nachtragskredites schließt.

Das Präsidium bemerkt, daß der Antrag der Regierung zuerst und nachher die aus der Mitte der Versammlung gestellten Anträge in's Mehr gesetzt worden; um jedoch der erhobenen Reklamation Rechnung zu tragen, folgt nun das Gegenmehr.

Gegen Bewilligung eines Nachkredites für die Brienzersee-Straße stimmt:	Niemand.
Gegen Bewilligung eines Nachkredites für die Schwarzenburg-Heitenried-Straße ebenfalls	"

---

3) Staatsbeitrag an die Seftigen-Wattenwyl-Uttigen-Straße.

Der Regierungsrath stellt in Uebereinstimmung mit der Baudirektion folgende Anträge:

a. Den betheiligten Gemeinden, durch welche die Wattenwyl-Seftigen-Straße, 4. Klasse von Nr. 0 bei'r Gürbmatte bis Nr. 53 in der Lauelen unterhalb des Dorfes Seftigen, und die Thurnen-Seftigen-Straße von Nr. XIII bei der neu zu erbauenden Müschenbrücke bis Nr. 65 im Dorfe Seftigen führen, wird an die Kosten dieser Straßenbauten, an Erstere ein Drittheil der Devissumme mit Fr. 4800, und an die Letztere zwei Drittheile der Devissumme mit Fr. 6600 als Staatsbeitrag bewilligt.

b. Dieselben haben sich bezüglich der Ausbezahlung dieser Beiträge nach den Kreditverhältnissen der Baudirektion zu richten.

c. Es wird ihnen nach Mitgabe der vorliegenden Pläne das Expropriationsrecht ertheilt.

d. Der Baudirektion kömmt die Leitung dieser Straßenbauten zu, und sie wird ermächtigt Abänderungen im Interesse derselben von sich aus und ohne Entschädigungsfolge für den Staat anzuordnen.

Der Herr Berichterstatter empfiehlt diese Anträge, als durch die obwaltenden Verhältnisse ganz gerechtfertigt, zur Genehmigung und bemerkt, daß dem Wunsche um Bewilligung eines Staatsbeitrages im Betrage der Hälfte der Devissumme für eine Straße IV. Klasse der Konsequenz wegen nicht entsprochen werden könne, da bisher in solchen Fällen nur ein Viertel bewilligt wurde. Im vorliegenden Falle gründet sich der beantragte Staatsbeitrag darauf, daß das erstgenannte Projekt eine wichtige Verbindung mit andern Gegenden vermittelt, daher ein Drittel vorgeschlagen wird, während die Ausführung des zweiten Projektes (Straße III. Klasse) eigentlich Sache des Staates wäre, dessen Kreditverhältnisse indessen bisher die Bewilligung des nöthigen Kredites nicht gestatteten. Da nun die betreffenden Gemeinden sich entschlossen haben, selbst Opfer zu bringen, um die Ausführung des Straßenbaues zu fördern, so erscheint ein Staatsbeitrag von zwei Drittel vollkommen gerechtfertigt. Die Baudirektion wird sich im Weitern mit der Korrektion der Straße zwischen Seftigen und Uetendorf befassen, da der Plan noch einiger Modifikation bedarf.

Die Anträge des Regierungsrathes werden ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

---

4) Korrektion der St. Immerthal-Straße.

Der Regierungsrath stellt in Uebereinstimmung mit der Baudirektion folgende Anträge:

a. Der vorliegende Plan für die Korrektion der Sonvilier-Renan-Straße mit den in blauer Farbe eingezeichneten Modifikationen und der Kostenanschlag von Fr. 64,000 werden genehmigt und der Baudirektion auf Grundlage des Plans das Expropriationsrecht ertheilt, mit der Ermächtigung, Abänderungen im Interesse des Baues von sich aus anzuordnen. Der Beginn und die Ausführung der Korrektion richtet sich nach den jeweilen zu bewilligenden Büdgetansätzen.

b. Die Gemeinden Sonvilier und Renan haben nach Kräften zu dem Bau Hand zu bieten und im Besondern dafür zu sorgen, daß dem Staate das erforderliche Terrain zu einem billigen Preise überlassen werde. An die Entschädigungen für die zu entfernenden Häuser haben die betreffenden Gemeinden nach Mitgabe ihrer finanziellen Lage ein Entsprechendes beizutragen.

Auch dieser Antrag wird vom Herrn Berichterstatter zur Genehmigung empfohlen und zwar mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit des fraglichen Straßenbaues, so wie in der Erwartung, daß die betheiligten Gemeinden in billigem Maße beitragen, namentlich betreffend Abtretung des nöthigen Landes, und bei der Entfernung einiger Gebäude handbieten.

Wird ebenfalls ohne Einsprache genehmigt.

---

5) Bau eines Salzmagazins zu Burgdorf.

Der Regierungsrath beantragt in Uebereinstimmung mit der Baudirektion die Genehmigung des vorliegenden Planes für den Bau eines Salzmagazins bei der Eisenbahnstation zu Burgdorf, sowie des Voranschlages von Fr. 40,000.

Der Herr Berichterstatter empfiehlt den Antrag des Regierungsrathes mit der Bemerkung, daß die veränderten Verkehrsverhältnisse diesen Neubau nothwendig machten, dafür aber dem Staate eine Ersparniß an den Fuhrkosten in Aussicht stellen.

Auch dieser Antrag wird durch das Handmehr genehmigt.

---

6) Ferner wird auf den Antrag des Regierungsrathes und der Baudirektion für den Bau eines Ohmgeldbureau's nebst Landjägerposten an der neuenburgischen Grenze, auf der Renan-Convers-Straße, der vorliegende Plan genehmigt und eine Summe von Fr. 13,000 als Nachkredit pro 1861 auf die Rubrik „Hochbau-Neubauten" und zwar aus den Rechnungsüberschüssen früherer Jahre ohne Einsprache bewilligt, weil veränderte Verkehrsverhältnisse eine Verlegung der Station nothwendig machten.

---

7) Endlich wird der Regierungsrath ermächtigt, die für ein Salzmagazin zu Thun bewilligte, im Jahre 1861 voraussichtlich nicht zur Verwendung kommende Summe von Fr. 6500 auf den Umbau der Landjägerwohnung zu Neuenegg zu übertragen.

Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Direktion der Justiz und Polizei wird über eine Reihe von Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuchen ohne Einsprache beschlossen, was folgt:

1. Dem Johann Jakob Kurth von Roggwyl, wegen Raubes zu drei Monaten Einsperrung und zwei Jahren Kantonsverweisung verurtheilt, wird der letzte Viertel der Verweisungsstrafe erlassen.

2. Dem Abraham Winkler von Blumenstein, wegen Pädrastie zu zwei Jahren Zuchthaus verurtheilt, wird der Rest seiner Strafe erlassen.

3. Der Barbara Lüthy, geb. Bärtschi, von Lüzelflüh, in Längendorf, Kanton Solothurn, wegen Betruges zu 30 Tagen Gefangenschaft verurtheilt, wird diese Strafe auf 10 Tage herabgesetzt und der Rest erlassen.

4. Der Elisabeth Arn von und zu Niederbipp wird die ihr wegen Pfandveräußerung auferlegte zweimonatliche Einsperrung erlassen.

5. Der Marie Anna Andres von Wynau wird der letzte Viertel der ihr wegen Kindestödtung auferlegten einjährigen Einsperrungsstrafe erlassen.

6. Dem Ulrich Christen von Rüxau, wegen Fälschung zu einem Jahr Einsperrung —

7. Dem Konrad Schneider, heimathlos, wegen Diebstählen zu neun Jahren Ketten —

8. Dem Gottlieb Gräub von Lotzwyl, wegen lebensgefährlichen Drohungen zu achtzehn Monaten Einsperrung — und

9. Dem Johann Grunder von Vechigen, wegen Diebstahls zu fünf Jahren Zuchthaus — verurtheilt, wird der Rest ihrer Strafen erlassen.

10. Dem Jakob Liechti von Oberburg, wegen Diebstahls zu fünf Jahren Ketten —

11. Dem Johann Pollier von Frutigen, wegen Diebstahls zu achtzehn Monaten Einsperrung —

12. Der Marg. Hofmann von Schüpfen, wegen Hehlerei zu achtzehn Monaten Zuchthaus — und

13. Der Sus. Roth von Buchholterberg, wegen Brandstiftung zu eilf Jahren Ketten — verurtheilt, wird der letzte Viertel ihrer Strafen erlassen.

14. Folgenden vom bernischen Kriegsgerichte wegen Meuterei und Widersetzlichkeit unter den Waffen verurtheilten vier Soldaten des Bataillons Nr. 69 werden ihre Gefängnißstrafen herabgesetzt, wie folgt:

a. die des Joseph Doyon zu Vendlincourt von 7 auf 5 Monate;
b. „ „ Constant Chappuis zu Fontenais von 4 auf 3 Monate;
c. „ „ Jacques Macquat von 6 auf 4 Monate;
d. „ „ Joseph Gaibrois von 2 Jahren auf 1 Jahr.

Dagegen werden mit ihren Gesuchen abgewiesen:

1. Bend. Hugi von Zimmerwald, wegen Todschlages, resp. Tödtung durch Messerstich, zu sieben Jahren Ketten verurtheilt.

2. Marie Köhler von Elay, wegen Kindsmordes zu fünf Jahren Ketten —

3. Ida Begeret von Ligerz, in Bern, wegen Dirnenlebens zu ein Jahr Leistung —

4. Johann Hauswirth von und zu Saanen, wegen Handanlegens in zornigem Muthe u. s. w. unter Anderm zu acht Monaten unabkäuflicher Leistung —

5. Bend. Buri von Schüpfen, wegen Falschmünzerei zu neun Monaten Einsperrung und drei Jahren Kantonsverweisung —

6. Christian Roth von Grindelwald, wegen Körperverletzung unter Anderm zu sechs Jahren Kantonsverweisung —

7. Joseph Ecabert von Montignez, wegen Diebstahls zu drei Jahren Zuchthaus —

8. Ulrich Hostettler von Schwarzenburg, wegen Mißhandlung zu fünf Jahren Zuchthaus —

9. Jakob Gerber von Langnau, wegen Schändungsversuchs zu zwei Jahren Zuchthaus —

10. Johann Dürig von und zu Jegenstorf, wegen Entwendung zu fünf Tagen verschärfter Gefangenschaft —

11. Franz Joseph Comte von Chatillon, wegen Schlägerei und Verwundung zu einem Jahr Einsperrung und zwei Jahren Kantonsverweisung —

12. Andreas Oberli von Rüderswyl, wegen Falschmünzerei unter Anderm zu 2½ Jahren Kantonsverweisung —

13. Joh. Ulr. Bärtschi von Rüxau, wegen Diebstahls zu einem Jahr Einsperrung —

14. Eugène Prétat von Noirmont, wegen Schlägerei und Verwundung zu fünf Jahren Zuchthaus —

15. Bend. Weibel von Täufelen, wegen Nothzuchtsversuchs und Raubes zu vier Jahren Einsperrung —

16. Joh. Friedr. Geiser von Langenthal, wegen Schändung und Blutschande zu achtzehn Monaten Zuchthaus —

17. Joh. Kolb, Landsaß, wegen Diebstahls zu 2½ Jahren Ketten —

18. Andr. Flükiger, Landsaß, wegen Diebstahls zu 4½ Jahren Ketten —

19. Jakob André von Beurnevésin, wegen Mißhandlung unter Anderm zu zwei Jahren Kantonsverweisung

20. Alfred Vuilleumier von Untertramlingen, wegen Todschlages unter Anderm zu zwei Jahren Einsperrung —

21. Joseph Biétry von Bonfol, wegen Verwundung zu fünf Monaten Einsperrung —

22. Justin Seuret, allié Turberg, früher Wirth in Courrendlin, wegen Diebstahls zu drei Jahren Zuchthaus —

23. Jean Pierre Merguin von und zu Alle, wegen Gehülfenschaft bei verheimlichter Niederkunft zu einem Jahr Kantonsverweisung —

24. Anna Barbara Hirter und ihre Mutter Christina Hirter von und zu Mühlethurnen, wegen Schwangerschaftsverheimlichung und Gehülfenschaft dabei zu sechs und drei Monaten Einsperrung —

25. Gottlieb Schneider von Uetendorf, Verena Zurflüh von Wynigen und Rosina Hirsig von Amsoldingen, wegen Gehülfenschaft bei Straßenraub und Todschlag je zu zehn Jahren Ketten —

26. Adolf Knörr aus dem Elsaß, wohnhaft in Brienz, wegen Verfertigung einer Schmachschrift und Fälschung unter Anderm zu einem Jahr Kantonsverweisung —
verurtheilt.

Strafumwandlungsgesuch des wegen Unterschlagung von den Assisen des ersten Geschwornenbezirks korrektionel zu drei Monaten Einsperrung verurtheilten Heinrich Ruof, Wirth in Erlenbach.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Eingrenzung desselben in den Amtsbezirk Niedersimmenthal von doppelter Dauer.

Eine Zuschrift einer Anzahl Einwohner von Erlenbach, welche früher das Gesuch des Petenten empfohlen hatten, nun aber aus verschiedenen Gründen, namentlich mit Rücksicht auf neuerdings gegen Ruof eingelangte Anzeigen, ihre daherige Unterschrift zurückziehen, wird verlesen.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter führt zu Begründung des Antrages im Wesentlichen folgendes an. Das Strafumwandlungsgesuch des Ruof wurde seiner Zeit sowohl vom Gemeindrathe von Erlenbach als vom Regierungsstatthalter und von einer großen Anzahl Bewohner der dortigen Gegend unterstützt, worauf die Justizdirektion, im Hinblick auf die nicht sehr gravirende Natur des Vergehens, welches der Petent sich zu Schulden kommen ließ, die Umwandlung der Strafe empfahl. Seither gelangte die erwähnte Zuschrift an den Großen Rath, welchem der Redner nun den Entscheid anheimstellt.

Karlen, Jakob, stellt, ohne sich auf eine nähere Motivirung einzulassen, den Antrag auf Abweisung des Petenten.

Scherz, Regierungsrath, empfiehlt dagegen den Antrag des Regierungsrathes, welcher sich nicht bewogen fand, wegen der nachträglich eingelangten Zuschrift einer Anzahl Einwohner von Erlenbach seinen ersten Beschluß abzuändern, weil, abgesehen von dem Umstande, daß nur ein verhältnißmäßig kleiner Theil der Personen, welche früher das Gesuch empfohlen hatten, ihre Unterschriften zurückzog, in der Sache selbst keine genügenden Gründe zu einer solchen Abänderung liegen.

Regez unterstützt das Gesuch ebenfalls und führt eine Reihe von Umständen an, um darzuthun, daß die gegen Ruof eingeleiteten Schritte das Resultat leidenschaftlicher Umtriebe seien. Allerdings wurden zwei Anzeigen gegen denselben neuerdings eingereicht, sie beruhen jedoch nach der Ansicht des Redners auf persönlicher Leidenschaft. So wird namentlich die Anschuldigung, als habe Ruof Quartierentschädigungsgelder auf unrechtmäßige Weise zurückbehalten, als unbegründet bezeichnet, weil ihm zur Stunde keine Renitenz bezüglich der Auszahlung der den Quartiergebern gebührenden Entschädigung nachgewiesen werden könne. In Erlenbach sei es eben Mode, bei jedem Anlasse auf die große Trommel zu schlagen, statt eine Angelegenheit gütlich auszumachen, wie es anderwärts geschehe; man denke, bei fortwährenden Anschuldigungen bleibe immerhin etwas hängen. Auch das Zurückziehen der Unterschriften von Seite einer Anzahl Personen erkläre sich aus eigenthümlichen Lokalverhältnissen. Seitdem nämlich der Petent nicht mehr einem gewissen Protektor folge, nicht mehr in das große Horn blase, sondern eine selbständige Meinung habe, sei derselbe mancherlei Anfeindungen ausgesetzt. So hätten verschiedene Umstände mitgewirkt, die gegenwärtige Sachlage herbeizuführen. Das Gesuch wird daher vom Redner bestens empfohlen.

Straub ist der Ansicht, man dürfe den Petenten nicht mit Rücksicht auf Vergehen, die ihm neuerdings zur Last gelegt werden, aber von den zuständigen Behörden noch nicht behandelt sind, abweisen, sondern man müsse die Sachlage nehmen, wie sie von den Behörden konstatirt sei, sonst käme man zu sonderbaren Resultaten. Die verlesene Zuschrift entkräfte zwar die frühere Empfehlung etwas, aber einen hinlänglichen Grund für Nichteintreten bilde sie nicht.

Karlen, Jakob, erklärt, er halte es unter seiner Würde, auf die von anderer Seite indirekt gegen ihn gerichtete Verdächtigung zu antworten.

Karlen, Regierungsrath, spricht die Ueberzeugung aus, wenn der Große Rath in seiner frühern Sitzung diese Angelegenheit hätte erledigen können, so wäre sie, wie andere Justizgeschäfte, ohne Anstand erledigt worden. Seither brachten Privatverhältnisse der betreffenden Personen einige Animosität in die Sache, was aber die Behörden nicht bewegen könne, vom frühern Antrage abzugehen.

Karlen, Jakob, sieht sich nun doch veranlaßt, der Versammlung als Thatsache mitzutheilen, daß der Petent Postgelder unterschlagen habe, daß Zeugen beredet worden seien, vor Gericht nicht die Wahrheit auszusagen, so daß derselbe sich glücklich schätzen sollte, mit einem so milden Urtheil davon gekommen zu sein. Der Redner wiederholt im Interesse der Gerechtigkeit seinen Antrag auf Abweisung des Gesuches.

Abstimmung.

Von 88 Stimmen fallen:

Für Willfahr	54 Stimmen.
„ Abschlag	34 „

Strafumwandlungsgesuch für den auf dem Wege der Begnadigung auf Lebenszeit des Landes verwiesenen Peter Zybach, gewesenen Wirthes auf der Grimsel.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Abweisung des Gesuches.

Der Herr Justizdirektor, als Berichterstatter, begründet den Antrag wesentlich mit Hinweisung auf den wirklichen Sachverhalt. Zybach wurde im Jahre 1853 wegen Brandstiftung zum Tode verurtheilt, vom Großen Rathe aber auf 20jährige Kettenstrafe begnadigt, welche der Regierungsrath später in Landesverweisung umwandelte. Letzterer Beschluß veranlaßte bekanntlich einen Anzug, den der Große Rath erheblich erklärte, und definitiv in dem Sinne genehmigte, daß er die betreffende Bestimmung des Strafprozesses strich, nach welcher dem Regierungsrathe die Befugniß zustand, Enthaltungsstrafen in Landesverweisung umzuwandeln. Seither lebte Zybach im Auslande, leidet laut ärztlichen Zeugnissen oft an Melancholie und befindet sich überhaupt in traurigem Zustande. Seine Familie kam mit dem Gesuche ein, daß die Verweisungsstrafe in Eingrenzung umgewandelt werden möchte. Die Justizdirektion konnte bei aller Rücksicht, welche sie für die Familie des Verurtheilten hegt, keine genügenden Gründe finden, eine Strafumwandlung zu empfehlen und zwar im Hinblick auf die Schwere des begangenen Verbrechens und auf die wiederholt dem Zybach zu Theil gewordenen Milderungsakte.

Scherz, Regierungsrath, reproduzirt hier seinen bereits im Regierungsrathe gestellten, aber in Minderheit gebliebenen Antrag auf Umwandlung der Verbannung in Gemeindeeingrenzung und zwar in erster Linie mit Rücksicht auf die Härte des über Zybach gefällten gerichtlichen Urtheils. Was die Brandstiftung besonders als gravirend charakterisire, die Gemeingefährlichkeit, wodurch das Leben der Bürger der Gefahr ausgesetzt wird, dieses Motiv war beim Brande auf der Grimsel nicht vorhanden. Dazu kam die Ersetzung sämmtlichen Schadens durch die Familie des Verurtheilten. Allerdings möge eine solche Strafumwandlung gegenüber einem Todesurtheil auffallen, aber abgesehen davon, daß der Srung durch frühere Beschlüsse gethan worden, kommen hier verschiedene Umstände in Betracht, so das hohe Alter Zybachs (er zählt 76 Jahre), sowie seine zerrüttete Gesundheit, vor Allem aber seine sehr achtbare Familie, welche die Strafe tiefer fühle als der Verurtheilte selbst.

Müller, Kaspar, unterstützt den Antrag des Herrn Scherz dringend und gibt zu bedenken, wie schwer einer oberländischen Familie so große Opfer, wie die von der Familie Zybach gebrachten, fallen müssen, indem sie Fr. 31,000 a. W. Schadensersatz an die Brandassekuranz und über Fr. 10,000 an Untersuchungskosten und andere Auslagen vergütete.

Matthys ergreift deßwegen für die Strafumwandlung das Wort, weil der Große Rath nach seiner Ansicht einen Akt der Gerechtigkeit begeht, wenn der Antrag des Herrn Scherz zum Beschluß erhoben werde. Der Redner lernte den Peter Zybach als einen Mann kennen, der, wie selten Einer, von Ehrgeiz, verbunden mit Heuchelei, eingenommen war. Der Grimselspital hatte unter ihm eine gewisse Berühmtheit erlangt, und als es sich um eine Erweiterung des Etablissements handelte, wollte Zybach, und zwar nicht in bösem Sinne, seinen Namen verewigen. Er verschleppte einen großen Theil seines versicherten Mobiliars und ließ das Haus zur Winterszeit in Brand stecken; sein Verbrechen war also Betrug gegenüber der schweizerischen Mobiliarassekuranz. Er wollte sich durch Herstellung eines großen Etablissements die Landschaft verbindlich machen. Menschenleben waren bei dem Brande nicht in Gefahr, aber der Grimselspital wurde als ein Heiligthum der ganzen Welt betrachtet; es wurden Leidenschaften wach und das vehemente Auftreten des Staatsanwaltes führte die Geschwornen dahin, daß sie annahmen, Zybach habe aus Bosheit und Rache (wie das helvetische Gesetzbuch sich ausdrückt) gehandelt. Die Kriminalkammer war genöthigt, ein Todesurtheil auszusprechen, in der Ueberzeugung von der materiellen Unrichtigkeit desselben wandte sie sich jedoch von sich aus mit einem Begnadigungsgesuch an den Großen Rath, welcher die Todesstrafe in zwanzigjährige Kettenstrafe umwandelte, während in einem solchen Falle nach der Gesetzgebung mehrerer anderer Kantone höchstens eine fünf- bis zehnjährige Zuchthausstrafe ausgesprochen worden wäre. Wenn man nun erwäge, daß ein Todesurtheil über Zybach gefällt und ihm eröffnet worden, daß er wochenlang unter dem Drucke dieses Urtheils gestanden, daß er die Kettenstrafe erlitten, daß er in physischer und geistiger Hinsicht ruinirt sei, so kommt der Redner zu dem Schlusse, daß der Unglückliche zwar nicht der bürgerlichen Gesellschaft zurückgegeben, sondern in einem Irrenhause untergebracht werden solle.

Friedli zu Friesenberg will nicht gegen die Strafumwandlung stimmen, aber wenn sie beschlossen werden sollte, so stellt er den Antrag, den Beschluß in dem Sinne zu fassen, daß Zybach in einem Irrenhause oder einer andern geeigneten Anstalt untergebracht werde, um zu verhüten, daß er nicht ein zweites Unglück anstelle.

Matthys erwiedert, der Große Rath sei nicht berufen, um darüber zu verhandeln, wie Zybach untergebracht werden soll; immerhin werde es Sache der Verwandten sein, allfällige Gefahren zu verhüten.

Willi unterstützt den Antrag auf Strafumwandlung aus den von den Herren Scherz und Matthys entwickelten Gründen.

Flück hebt zur Erläuterung der Sachlage noch den Umstand hervor, daß Zybach in einer Uebergangsperiode vor die Geschwornen gestellt wurde, daß es der erste schwere Fall war, den dieselben zu beurtheilen hatten und das noch junge Gericht durch den Staatsanwalt dahin gebracht wurde, einen Wahrspruch abzugeben, dessen Folgen die Mitglieder der Jury damals kaum ermessen konnten. Dieser Umstand bildet für den Redner das entscheidende Motiv, für Umwandlung der Verbannung in Hausarrest zu stimmen, weil nach seiner Ansicht Zybach die ihm gebührende Strafe vollständig ausgestanden habe.

Dr. v. Gonzenbach betrachtet diesen Fall wirklich als einen solchen, bei welchem der Große Rath von seinem schönsten Rechte, demjenigen der Begnadigung Gebrauch machen könne. Es treffen zu Gunsten des Verurtheilten eine Menge Umstände zusammen: Zybach wurde nach einem Gesetzbuche verurtheilt, dessen Herrschaft im Kanton Bern der Redner für diesen als eine Schande, wenigstens als Sünde betrachtet, nämlich nach dem helvetischen Gesetzbuche, während andere Kantone ringsum eine andere Gesetzgebung in Strafsachen haben. Es wurden dem Großen Rathe mehrere Entwürfe vorgelegt, von denen jedoch keiner zur Erledigung gelangte; nach keinem dieser Entwürfe wäre im vorliegenden Falle ein Todesurtheil gefällt worden. Ferner hat der Verurtheilte einen Theil seiner Strafe ausgehalten, welche furchtbar auf dem ehrgeizigen Manne

lastete; endlich verlangt auch die öffentliche Meinung der Landesgegend, welcher derselbe angehört, die Begnadigung. Der Redner stimmt daher aus Ueberzeugung zur Strafumwandlung.

Kurz, Oberst, erklärt, auch zur Strafumwandlung zu stimmen, möchte jedoch noch ein juristisches Motiv zur Geltung bringen, indem er bemerkt, daß es sich gar nicht mehr um die Todesstrafe handle, denn diese wurde auf den Antrag der Kriminalkammer längst umgewandelt, und der Redner stimmte damals selbst dazu. Er erinnert aber zugleich an die kurze Dauer der Strafe von einigen Monaten, die Zybach in der Strafanstalt zugebracht, worauf derselbe verwiesen worden sei. Allerdings konnte Zybach nicht in's Vaterland zurückkehren; aber bedenke man, welche Strafen Andere oft treffen, während er bei weitem nicht das verdiente Maß der Strafe aushalten mußte. Das Motiv, welches den Redner bewegt, für Begnadigung zu stimmen, liegt weder in der Persönlichkeit des Verurtheilten noch in den Verhältnissen seiner Familie, die er als eine ehrenhafte hoch achtet, sondern darin, weil wir keinen Grund haben, Leute, die geisteskrank sind, andern Staaten zu überbinden und es ein Gebot der Nothwendigkeit ist, für Zybach die Verbannung aufzuheben, indem man sonst riskire, daß er heimgeschickt werde.

Flück berichtigt das Votum des Präopinanten mit der Bemerkung, daß Zybach vier Jahre Kettenstrafe ausgehalten hat, was der Herr Berichterstatter bestätigt.

Als man hierauf zur Abstimmung schreitet, finden sich nur noch 74 anwesende Mitglieder. Der Gegenstand bleibt demnach unerledigt.

Schluß der Sitzung: 2¼ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:

Fr. Faßbind.

Fünfte Sitzung.

Freitag den 30. August 1861.

Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Affolter, Johann Rudolf; Girard, Guenat, Hofmeyer, Knechtenhofer, Wilhelm; Krebs, Jakob; Lehmann, Daniel; Manuel, Meyer, Messerli, Möschig, Revel, Steiner, Jakob; Sterchi und Theurillat; ohne Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Bangerter, Batschelet, Bösiger, Brand-Schmid, Brunner, Bucher, Burger, Bützberger, Burri, Chevrolet, Chopard, Dähler, Eberhard, Egger, Hektor; v. Erlach, Fankhauser, Feune, Fischer, Flückiger, Freiburghaus, Friedli, Johann Jakob; Friedli, Friedrich; Gerber, Gfeller, Niklaus; Gobat, Grosjean, v. Gonten, Hermann, Herren, Hirsig, Houriet, Jaquet, Jeannerat, Imhoof, Samuel; Imhoof, Benedikt; Imobersteg, Indermühle zu Amsoldingen, Käser, Jakob; Käser, alt-Gemeindschreiber; Kaiser, Karlen, Johann Gottlieb; Karrer, Kasser, Keller, Klaye, Knuchel, König, Kohler, Kohli, Lehmann, J. U.; Lenz, Loviat, Luginbühl, Marquis, Marti, Morel, Moser, Jakob; Müller, Arzt; Paulet, Probst, Reichenbach, Karl; Reichenbach, Friedrich; Ritter, Rosselet, Röthlisberger, Mathias; Rothenbühler, Ryser, Salvisberg, Schertenleib, Schmid, Rudolf; Schmid, Andreas; Schrämli, Schürch, Seiler, Siegenthaler, Spring, Stocker, Stockmar, Streit, Benedikt; Streit, Hieronymus; Tièche, Trorler, Wagner, v. Wattenwyl zu Habstetten, v. Wattenwyl zu Rubigen, Widmer, Wirth, Wyder, Wyß und Zbinden.

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

Durch Schreiben vom 30. d. M. erklärt Herr Großrath Feune die Annahme seiner Wahl zum Regierungsstatthalter von Delsberg, wovon im Protokolle Notiz genommen wird.

An der Stelle des abwesenden Herrn Krebs funktionirt Herr Großrath Mühlethaler als Stimmenzähler.

Tagesordnung.

Erledigung der gestern unterbrochenen Verhandlung über das für Peter Zybach eingereichte Strafumwandlungsgesuch. (Siehe Verhandlungen der gestrigen Sitzung.)

Abstimmung.

Von 104 Stimmen fallen:

Für Abschlag	31
„ Willfahr	73

Staatsrechnung des Jahres 1860.

(Siehe Uebersicht derselben auf Seite 303 und f. hievor.)

Scherz, Finanzdirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Behandlung der letztjährigen Staatsrechnung ist etwas verspätet, jedoch nicht die Vorlage derselben. Nach dem Gesetze soll sie jeweilen in der ersten Hälfte des folgenden Jahres vorgelegt werden; dieser Vorschrift wurde denn auch entsprochen, indem die Finanzdirektion dieselbe am 15. und der Regierungsrath am 17. April l. J. passirte und dem Großen Rathe überwies. Ich will mich darauf beschränken, Ihnen die wesentlichsten Resultate der Rechnung anzuführen, und komme dabei zunächst auf die Bilanz, die im letzten Rechnungsjahr im Ganzen keine wesentliche Veränderung erlitt. Das reine Vermögen des Staates betrug im Anfange des Jahres

	Fr. 43,772,162. 56
am Ende desselben	„ 43,749,552. 37
also stellt sich eine Verminderung heraus von Fr.	22,610. 19

Diese Verminderung rührt daher, daß man zweifelhafte Debitoren vom Vermögensetat auf den Antrag der Staatswirthschaftskommission abschrieb, wie z. B. das Guthaben des Staates an den Straßenunternehmer Fankhauser, welches von den dreißiger Jahren her datirte. Außerdem wurde das Inventar des Zeughauses einer Verifikation unterworfen, wobei sich eine Herabsetzung des Werthes von Fr. 67,000 herausstellte. Ohne diese Reduktion wäre eine bedeutende Vermögensvermehrung das Ergebniß gewesen. Die Einnahmen des Staates waren nach dem Büdget auf Fr. 4,644,618 veranschlagt, in der Wirklichkeit dagegen warfen sie ab Fr. 5,295,069. 02, also mehr als die Büdgetbestimmung: Fr. 650,451. 02. Es wird Sie interessiren zu wissen, woher diese Mehreinnahmen rühren. Ich will die betreffenden Verwaltungszweige anführen; Sie werden sich dann überzeugen, daß man nicht für alle Zukunft auf ein solches Resultat rechnen darf, sondern daß viel Zufälliges dabei ist. Diese Verwaltungszweige sind:

Liegenschaften	mit Fr.	20,316
Hypothekarkasse	„ „	42,000
Kantonalbank	„ „	12,000
Kantonskasse (angelegte Gelder)	„ „	60,800
Salzregal	„ „	81,700
Postregal	„ „	148,577
Jagdregal	„ „	3,900
Ohmgeld	„ „	226,200
Patent- und Konzessionsgebühren	„ „	13,700
Stempel	„ „	3,100
Handänderungsgebühren	„ „	33,900
Kanzlei- und Gerichtsemolumente	„ „	4,000
Militärsteuer	„ „	17,500
Erbschaftsabgabe	„ „	3,500
Direkte Steuern	„ „	35,600

Auffallender Weise ist der Salzverbrauch dieses Jahr nicht so groß, wie letztes Jahr. Als ganz außerordentliche Einnahme ist die von der Eidgenossenschaft erhaltene Postentschädigung zu betrachten, indem infolge erhobener Reklamationen von Seite der Bundesbehörden eine nachträgliche Entschädigung von Fr. 148,577 geleistet wurde. Was das Ohmgeld betrifft, so werden wir im laufenden Jahre voraussichtlich ein weniger günstiges Resultat haben. Die letztjährige Weinernte war keine günstige, indessen wird die dießjährige etwas nachhelfen. Die Mehreinnahme auf den direkten Steuern betrifft größtentheils verschlagene Steuern und Bußen im alten Kantonstheile, während der Steuerertrag im neuen Kantonstheile um einen unbedeutenden Betrag nicht ganz den Büdgetansatz erreichte. Auch einige Ersparnisse in den Ausgaben wurden gemacht im Gesammtbetrage von Fr. 69,916. 77, namentlich bei der Direktion des Innern (Armenwesen) und auf den allgemeinen Verwaltungskosten wegen Verminderung der Zahl der Großrathssitzungen. Die im Laufe des Jahres verlangten Nachtragskredite belaufen sich auf die Summe von Fr. 239,803 (worunter die Gerichtsverwaltung infolge des neuen Besoldundsgesetzes mit Fr. 20,000, die Baudirektion mit Fr. 95,000, die Militärdirektion mit Fr. 68,000, die Erziehungsdirektion mit Fr. 27,000, die Direktion der Justiz und Polizei mit Fr. 10,000 erscheint). Statt des im Büdget vorgesehenen Defizits von Fr. 78,059 ergab sich ein Einnahmenüberschuß von Fr. 402,505. 79, so daß die Rechnung gegenüber dem Büdget im Ganzen ein um Fr. 720,367. 79 günstigeres Resultat hat. Das sind die wesentlichen Ergebnisse. Erwarten Sie nicht, daß dieselben für das Jahr 1861 wiederkehren werden; die Einnahmen des laufenden Jahres sind ohnehin mehr gespannt als früher, so daß sie voraussichtlich der Wirklichkeit näher stehen werden als bisher. Ich stelle Namens des Regierungsrathes den Antrag, Sie möchten in die Berathung der Staatsrechnung eintreten und dieselbe genehmigen.

Dr. v. Gonzenbach, als Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich muß mit der Entschuldigung beginnen, daß ich meine Notizen über die Staatsrechnung nicht bei der Hand habe. Das Hauptresultat ist ein ganz günstiges, denn statt des im Büdget vorgesehenen Defizits von Fr. 78,059 haben Sie einen Einnahmenüberschuß von Fr. 402,505. 79. Aber wenn Sie untersuchen, woher dieser Ueberschuß hauptsächlich kommt, so finden Sie auf dem Ohmgeld eine Mehreinnahme von Fr. 226,253. 82 und auf dem Salzregal eine solche von Fr. 81,747. 71. Nun hörten Sie hier von einem Mitgliede der Regierung früher die Aeußerung, daß das Ohmgeld einmal aufhören könnte und daß in nationalökonomischer Beziehung kein Unglück darin läge. Daß das Verhältniß gegenüber den Miteidgenossen schöner wäre, wenn sie ihre Getränke ohne Ohmgeld in den Kanton einführen könnten, ist begreiflich, aber keiner will mit der Aufhebung des Ohmgeldes vorangehen. Fast alle Kantone haben Ohmgeld, einige viel höheres als Bern. Ich glaube daher, der Staat soll namentlich nach den Beschlüssen, die im Laufe dieser Woche gefaßt wurden, zu dieser Einnahmsquelle Sorge tragen. Was den vom Herrn Finanzdirektor angedeuteten Ausfall im Salzverbrauche betrifft, so erkläre ich mir denselben aus der Stockung, welche letztes Jahr im Käsehandel eingetreten ist. Es liegt nicht in der Macht des Staates, solche Verhältnisse zu reguliren. Im Allgemeinen betrachtet also die Staatswirthschaftskommission das Resultat der Rechnung als ein günstiges, dagegen hat sie einige spezielle Wünsche und Aussetzungen anzubringen. Die erste Bemerkung betrifft das Bergbauregal, dessen Ertrag im Büdget mit Fr. 14,047 angesetzt wurde, in Wirklichkeit gagegen nur Fr. 4024. 39 abwarf. Dieser Unterschied fiel der Kommission auf, indem der Staat namentlich seit Eröffnung der Eisenbahnen Gelegenheit hat, die Produkte seines Bergbaues weiter zu fördern, so daß statt eines Rückganges eher ein Fortschritt sich zeigen sollte. Beiläufig gesagt, zweifle ich nicht, daß, wenn an der Stelle des Staates eine Privatgesellschaft den Betrieb des Bergbaues über-

nehmen würde, das Resultat ein besseres wäre. Der Reichthum des Bodens an Metall, Torf, Steinen würde besser ausgebeutet werden. Die Kommission stellt daher den Antrag, die Finanzdirektion sei eingeladen zu untersuchen, in welcher Weise die Einnahmen aus dem Bergbauregal gehoben werden könnten.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Ausfall auf dem Bergbauregal findet sich ohne Schuld der Verwaltung vor. Der größte Theil der Einnahme dieses Zweiges beruht auf dem Ertrage der Bergbauabgaben im Jura, die letztes Jahr infolge einer eingetretenen Krisis nur Fr. 9060 abwarfen, während sie früher mehr als das Doppelte eintrugen. Im Betriebe des Schieferwerkes im Oberlande mußten Verbesserungen vorgenommen und zu diesem Zwecke deutsche Bergleute angestellt werden; daher ein geringerer Ertrag. Dazu kommt ein Landankauf bei der Steingrube in der Nähe von Bern. Gegen den Antrag der Staatswirthschaftskommission habe ich nichts einzuwenden. Die Regierung hat ihr Augenmerk auf eine ergiebigere Ausbeutung der Stockern gerichtet; auch kam das Projekt einer Eisenbahn von dort nach Zollikofen oder Schönbühl zur Sprache; jedoch zweifle ich an einem günstigen Erfolge. Immerhin kann ich Sie versichern, daß die Verwaltung auch diesem Zweige ihre volle Aufmerksamkeit zuwendet, indessen wird auf große Erfolge kaum zu rechnen sein.

Der Antrag der Staatswirthschaftskommission wird durch das Handmehr genehmigt.

Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Zu den Ausgaben übergehend, habe ich Namens der Kommission über die allgemeinen Verwaltungskosten nichts zu bemerken, ebenso über die Direktionen des Innern, der Justiz und Polizei, der Finanzen und der Erziehung, weil in diesen Verwaltungszweigen im Allgemeinen die Büdgetansätze eingehalten wurden. Dagegen hat die Kommission bei der Militärdirektion (Büreaukosten) die bedeutende Ueberschreitung des Kredites um Fr. 1318. 23 mißfällig wahrgenommen. Sie spricht wiederholt die Erwartung aus, daß die Militärdirektion künftighin ihre Büreauausgaben auf das Maß des daherigen Kreditansatzes beschränken werde, was nach der Ansicht der Kommission gar wohl geschehen kann. Die nämliche Bemerkung gilt hinsichtlich der Mehrausgabe von Fr. 566. 59 beim Kasernenamt und derjenigen von Fr. 1374. 01 bei Ziff. 4 d „Gesundheitspflege."

Karlen, Militärdirektor. Schon vergangenes Jahr wurde eine Kreditüberschreitung auf den Büreaukosten gerügt, allein ungeachtet bei der Büdgetberathung nachgewiesen wurde, daß der aufgenommene Ansatz nicht genüge, bewilligte der Große Rath dennoch nicht eine entsprechende Summe, so daß der Kredit auch in Zukunft kaum genügen wird. Der Hauptgrund dieses Ausfalles liegt darin, daß letztes Jahr die Landwehr neu eingetragen werden mußte. Ein fernerer Grund liegt darin, daß ein Angestellter während längerer Zeit krank war, die Besoldung aber fortbezog und unterdessen ein Anderer für ihn angestellt werden mußte. Der Ausfall auf dem Gesundheitsdienste rührt ebenfalls von Mehrausgaben des Oberfeldarztes für die Landwehr her. Endlich erforderte die Verwaltung des Kleidungswesens eine größere Ausgabe als bisher, weil man mit aller Sorgfalt darauf hält, die angeschafften Kleidungsgegenstände von Zeit zu Zeit gehörig zu reinigen.

Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes ist mit dem Herrn Militärdirektor auch einverstanden, daß die nöthige Sorgfalt auf das Kleidungswesen verwendet werden soll, ist jedoch der Ansicht, daß die Mehrausgabe nicht daher, sondern von neuen Anschaffungen herrühre, und betrachtet die Ueberschreitung des Büreaukredites im vorliegenden Falle als entschuldigt.

Der Antrag der Staatswirthschaftskommission wird durch das Handmehr genehmigt.

Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Auch bei der Baudirektion muß die Kommission die Ueberschreitung des Büreaukredites um Fr. 950. 33 rügen, wie nicht minder die Ueberschreitung des Büdgetansatzes unter Ziff. 3 „Straßen und Brückenbau," ordentlicher Unterhalt um Fr. 14,593. 06. Diese Ueberschreitung wurde zwar durch Kreditübertragung innerhalb des Gesammtbüdgets der Baudirektion gedeckt, dabei aber neuerdings die Bestimmung des § 6 des Gesetzes vom 2. August 1849 unbeachtet gelassen, wonach die Uebertragung nur zuläßig ist bezüglich der Restanzen solcher Kredite, die zu Ausführung des Gegenstandes, für welchen sie ausgesetzt waren, nicht erschöpft worden sind; zumal im Gesammtbetrage der übertragenen Kreditrestanzen auch Summen begriffen sind, die für Bauobjekte bestimmt worden waren, welche nur noch theilweise ausgeführt sind. Die Staatswirthschafskommission muß daher wiederholt die Erwartung aussprechen, daß derartige, dem Wortlaute sowohl als dem Zwecke des angeführten § 6 offenbar zuwiderlaufende Kreditübertragungen künftig nicht mehr vorkommen werden. Bezüglich der Stellvertretung kranker Beamten sollte dafür gesorgt werden, daß ein Kollege die betreffenden Geschäfte unterdessen besorge, ohne daß dem Staate deßhalb weitere Ausgaben erwachsen, Fälle ausgenommen, in denen eine besondere Stellvertretung unvermeidlich ist. Endlich ist die Kommission der Ansicht, daß der Unterhalt der Straßen infolge Erstellung der Eisenbahnen nicht mehr so viel kosten sollte als früher. Im Allgemeinen soll man sich so genau als möglich an das Büdget halten, um dieses nicht illusorisch zu machen, was namentlich der Fall ist, wenn die Herren Ingenieure sich nicht immer innerhalb der Schranken des ausgesetzten Kredites bewegen.

Kilian, Direktor der öffentlichen Bauten. Es ist leicht für einen Berichterstatter, hier den Wunsch zu äußern, daß die Büdgetansätze nicht überschritten werden möchten. Aber anders gestaltet sich die Sache, wenn man in das Leben hinaustritt, wenn man bedenkt, wie sehr die Begehrlichkeit überall im Kantone zunimmt, wie groß die Geschäftsvermehrung ist, namentlich bei der Baudirektion, indem die Bedürfnisse im Lande sich vermehren; dann kommt man zu einem ganz andern Resultate. Man muß nun einmal den vorhandenen Bedürfnissen Rechnung tragen, selbst im Interesse des Staates. Ich will nur ein Beispiel anführen, um zu zeigen, wie es geht, wenn Sparsamkeit am unrechten Orte geübt wird. Anfangs der vierziger Jahre wurden mit großen Kosten mehrere Brücken gebaut, (ich erinnere an die Simmenthal-Straße), infolge vernachlässigten Unterhaltes muß nun eine nach der andern neu gebaut werden. Wenn man nur darauf ausgeht, ein schönes Rechnungsresultat vorzulegen, so mag man es thun, aber das liegt nicht im wohlverstandenen Interesse des Kantons, sondern dieses fordert, daß der Staat den Bedürfnissen des Landes Rechnung trage. Seien Sie versichert, daß die Beamten der Baudirektion streng im Zügel gehalten werden; was aber nicht möglich ist, kann man nicht erzwingen. So beim Straßenunterhalte, der nun einmal nach dem Gesetze für gewisse Klassen dem Staate obliegt und besorgt werden muß. Was die Kreditübertragung betrifft, so muß man eben die Kredite da übertragen, wo sie sich vorfinden.

Mühlethaler gibt zu, daß später infolge Erstellung von Eisenbahnen der Straßenunterhalt weniger kosten werde,

was aber gegenwärtig kaum der Fall sein könne, indem der Bau von auf die Eisenbahnen einmündenden Straßen die Kosten eher noch vermehre.

Roth von Bipp bemerkt, daß die Baudirektion sich bezüglich des Straßenunterhaltes des Guten keineswegs zuviel zu thun erlaubt habe; so gebe es Straßen und Brücken, deren Unterhalt nothwendig besser geführt werden sollte.

Der Antrag der Staatswirthschaftskommission wird durch das Handmehr genehmigt.

Im Uebrigen stellt die Staatswirthschaftskommission den Antrag, es sei die Staatsrechnung für das Jahr 1860 vom Großen Rathe unter dem gewohnten Vorbehalte von Irrthum und Mißrechnung zu genehmigen.

Stuber. Ich hätte gewünscht, daß die Staatswirthschaftskommission Anlaß zu einer Berathung über den von der Regierung an die Ostwestbahn bewilligten Vorschuß von Fr. 625,000 gegeben hätte. Bei der gegenwärtigen Sachlage will ich keinen Antrag stellen; die materielle Verantwortlichkeit der Regierung ist durch die letzten Beschlüsse des Großen Rathes gedeckt, aber der Verlust ist da, und ich kann nicht anders, als hier meine Verwahrung dagegen aussprechen, daß der Regierungsrath gegen seine Kompetenz gehandelt hat. Ich erinnere daran, daß die Großrathskommission mit der Finanzdirektion darin einverstanden war, daß die Regierung nicht befugt sei, ohne Genehmigung des Großen Rathes einen solchen Vorschuß zu bewilligen. Wenn man die im schriftlichen Berichte des Regierungsrathes entwickelte Theorie annehmen würde, so könnte man dann mit dem Staatsvermögen machen, was man wollte.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Mich dünkt, man sollte einmal Ostwestbahngeschichte genug gehabt haben. Der von Herrn Stuber berührte Punkt ist, wie Sie Alle wissen, liquidirt, und wenn Herr Stuber sich die Mühe gibt, so findet er den fraglichen Vorschuß in der Staatsrechnung auf Seite 48.

Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Kommission hat diesen Punkt nicht weiter in Berathung gezogen, weil die Ostwestbahnangelegenheit Gegenstand besonderer Verhandlungen war. Ich darf übrigens beifügen, daß die Finanzdirektion in einem frühern Berichte ganz dieselbe Ansicht vertrat, wie Herr Stuber, so daß ihr in dieser Beziehung kein Vorwurf gemacht werden kann. Ich gestehe sogar, ich glaubte, daß der fragliche Vorschuß gar nicht in der Rechnung erscheine; da mir aber der Herr Finanzdirektor zeigt, daß derselbe auf Seite 48 verrechnet ist, so habe ich nichts weiter zu bemerken.

Stooß bemerkt, daß er in einer frühern Sitzung den Herrn Finanzdirektor gefragt habe, ob der Vorschuß der Fr. 625,000 in der Staatsrechnung erscheine; damals sei er darin nicht enthalten gewesen, und wahrscheinlich seither eingetragen worden.

Der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes bezeichnet die Behauptung des Herrn Stooß als unrichtig.

Hierauf genehmigt der Große Rath die Staatsrechnung für das Jahr 1860 unter dem üblichen Vorbehalte von Irrthum und Mißrechnung durch das Handmehr.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Finanzdirektion wird zu Bezahlung der Entschädigungssummen, welche dem Staate laut dem am 29. Juni l. J. vom Großen Rathe genehmigten Vergleiche mit der Gemeinde Thun (Siehe Großrathsverhandlungen, laufenden Jahrgang, Seite 282 hievor) auffallen, ein Kredit von Fr. 63,000 auf die Einnahmenüberschüsse pro $18^{57}/_{60}$ als zweiter Nachtrag zum außerordentlichen Budget pro 1861 bewilligt, jedoch in dem Sinne, daß hievon die noch auszumittelnden Beiträge in Abzug zu bringen sind, welche Thun laut Ziff. 3 des Vergleichs für den Unterhalt der fünf dortigen Brücken seit 1843 dem Staate zurückzuvergüten hat.

Wird ohne Einsprache durch das Handmehr beschlossen.

Anzüge.

1) Anzug des Herrn Großrath Kalmann und mehrerer anderer Mitglieder aus dem Jura (verlesen am 28. Mai 1861) mit dem Schlusse auf Aufhebung des Art. 9 der Verordnung vom 23. Dezember 1816 zu Beförderung des Landbaues im Leberberg, so weit es den Bezirk Freibergen betrifft, und Ersetzung desselben durch die Art. 6 und 7 der nämlichen Verordnung.

Froidevaux (als Mitunterzeichner des Anzuges). Die vorliegende Motion hat die Hauptindustrie des Kantons, nämlich den Ackerbau zum Gegenstande. Die Verordnung von 1816 über Beförderung des Landbaues in den Bezirken des Jura hat, trotzdem, daß sie die Aufhebung aller Weidrechte beibehielt, dessenungeachtet eine Ausnahme für Freibergen geschaffen, so daß der Weidgang dort gestattet ist, während dieß in den andern Bezirken des Jura nicht der Fall ist. Da nun diese Verordnung eine wahrhafte Anomalie, eine ausnahmsweise Stellung für einige Gemeinden des Jura schafft, so möchten die Unterzeichner des Anzuges Ihre Aufmerksamkeit auf diesen Punkt lenken und verlangen die Aufhebung des Art. 9 der erwähnten Verordnung. Ich empfehle Ihnen daher die Erheblicherklärung des Anzuges.

Bernard. Ich will mich der Erheblicherklärung dieses Anzuges gar nicht widersetzen. Da es sich jedoch um eine Prüfung der Verordnung über den Ackerbau im Jura handelt, so kann man sich überzeugen, daß die Ausnahme, von der man sprach, nicht allein sich auf Freibergen beschränkt, und daß sie auch zwei Gemeinden des Amtsbezirks Münster begreift, die Gemeinden La Jour und Genevez. Als der Anzug mir zum Unterzeichnen vorgelegt wurde, bemerkte ich, daß nach meiner Ansicht die fraglichen Gemeinden den status quo beibehalten möchten, so weit es sie betrifft. In der That suchte ich nach meiner Rückkehr zu Hause die Meinung dieser Gemeinden über diesen Punkt zu erfahren, und sie haben mich gebeten, im Schooße des Großen Rathes gegen den Anzug zu protestiren, so daß ich einen Vorbehalt machen muß, damit die verlangten Aenderungen auf die genannten zwei Gemeinden des Amtsbezirks Münster keine Anwendung finden. Warum hat der Staat im Jahre 1816 in diesen Gemeinden das Weidrecht bewilligt? Weil man damals das Emd nicht mähte. Nun sind die Weiden offen, wie damals und es gibt dort nichts mehr zu mähen, so daß, wenn man das Vieh im Stalle füttern müßte, statt es weiden zu lassen, man in großer Verlegenheit wäre, demselben hinlängliche Nahrung zu verschaffen. Ich verlange daher, daß der Große Rath, indem er allerdings dem Bezirke Freibergen das Nachgesuchte gewährt, die fraglichen Aenderungen durchaus nicht auf die Gemeinden La Jour und Genevez anwende.

Karlen, Regierungsrath. Ich glaube wirklich, der Anzug sei im wohlverstandenen Interesse des Jura gestellt worden, denn wer die dort bestehenden Verhältnisse in Betreff der Benutzungsweise des Landes kennt, muß bedauern, daß solche Beschränkungen bestehen. Im Amtsbezirke Freibergen gibt es große Landstrecken, die nur einmal genutzt werden können. Der ärmere Mann ist angewiesen, auf solchem Boden zu pflanzen, der reiche Güterbesitzer pflanzt auf dem gemeinen Land, während er seine eigenen Grundstücke als Wiesenbau benutzt und das vom ärmern Manne bebaute Land ausbeuten hilft.

Herr Präsident. Die Protestation des Herrn Bernard in Betreff der Gemeinden La Jour und Genevez kann hier nicht in Betracht kommen, da es sich nur um die Erheblicherklärung des Anzuges handelt; dieselbe kann allfällig bei einer spätern Behandlung des Gegenstandes zur Sprache kommen.

Der Anzug wird durch das Handmehr erheblich erklärt.

---

2) Mahnung des Herrn Großrath Regez (verlesen am 28. Juni 1861), betreffend die Erlassung der durch den § 103 des Gewerbegesetzes vom 7. November 1849 vorgesehenen Vollziehungsverordnung.

Regez. Das Gesetz über das Gewerbswesen, welches so tief in das Volksleben eingreift, wie kaum ein anderes, schreibt in § 103 vor, daß der Regierungsrath zu Ausführung desselben eine Vollziehungsverordnung zu erlassen habe, und bestimmt die in diese aufzunehmenden Hauptpunkte. Der Regierungsrath trug dieser Bestimmung theilweise Rechnung, indem er am 27. Mai 1859 eine Verordnung erließ, betreffend die Bezeichnung und Klassifikation der Gewerbe, für welche Bau- und Einrichtungsbewilligungen erforderlich sind. Dadurch ist aber dem § 103 des Gewerbegesetzes nicht Genüge gethan, sondern es müssen die übrigen in demselben bezeichneten Punkte nachgeholt werden. Daher empfehle ich Ihnen die gestellte Mahnung zur Erheblicherklärung.

Die Mahnung wird ohne Einsprache durch das Handmehr erheblich erklärt.

---

3) Anzug des Herrn Großrath Kaiser und mehrerer anderer Mitglieder (verlesen am 31. Mai 1861) mit dem Schlusse, daß die Regierung einzuladen sei, bei den Behörden des Kantons Baselland entschiedene Schritte zu thun, damit die so dringende Korrektion des Hirbmattstutzes auf der Delsberg-Basel-Straße möglichst bald zur Ausführung komme.

Bernard (als Mitunterzeichner des Anzuges) erklärt, daß er nicht im Falle sei, über die Verhältnisse der fraglichen Straßenkorrektion einläßlich Bericht zu erstatten, doch weiß er so viel, daß dieselbe sehr wünschenswerth erscheine, und ersucht daher den Großen Rath, den Anzug erheblich zu erklären.

Die Erheblicherklärung des Anzuges wird ebenfalls ohne Einsprache beschlossen.

---

4) Anzug des Herrn Großrath Regez (verlesen am 29. Juni 1861) mit dem Schlusse, der Regierungsrath sei einzuladen, mit thunlicher Beförderung das Ceremoniel bei der Vollziehung der Todesstrafe in einer den heutigen Sitten entsprechende Weise abzuändern.

Regez. Man führte die öffentlichen Hinrichtungen ein, einerseits um dem Publikum zu zeigen, daß dem Urtheile Folge gegeben worden sei, andererseits ohne Zweifel in der Absicht, vor Verbrechen abzuschrecken. Allein man machte die Wahrnehmung, daß dieser Zweck nicht erreicht werde, daß selbst am Tage einer Hinrichtung schauderhafte Verbrechen verübt wurden. So wird gegenwärtig ein Fall vor den Assisen behandelt, der einen am Tage vor der letzten Hinrichtung in der Nähe der Neubrücke begangenen Mord betrifft. Wenn man ferner an die peinlichen Stunden denkt, welche der Verurtheilte von der Eröffnung des Urtheils bis zum Schaffot in diesem Zustande zubringen muß, so wird man zugeben, daß es schrecklich für einen Menschen ist, sein höchstes irdisches Gut auf diese Weise verlieren zu müssen. Bei öffentlichen Hinrichtungen geben sich oft seltsame Erscheinungen der Rohheit kund. So versprach ein reicher Bauer aus der Gegend von Lützelflüh vor der letzten Hinrichtung, die bei Langnau stattfand, einem Gerichtsbeamten zwei Franken Botengeld, wenn er ihm den Tag der Hinrichtung anzeige. Derselbe bezeugte seinen Dienstboten seine Zufriedenheit mit der Bemerkung, daß er ihnen eine Freude machen wolle, indem er ihnen erlaube, der Hinrichtung beizuwohnen. Die Art und Weise, wie der zum Tode verurtheilte Mensch sein Leben enden muß, ist mit Grausamkeit verbunden; es ist ein Faustschlag, den man den Anstrengungen, welche seit 1830 für das Schulwesen und die Bildung des Volkes gemacht wurden, in's Gesicht gibt. Die öffentlichen Hinrichtungen stehen mit den heutigen Sitten und Gebräuchen nicht mehr im Einklang. Mein Anzug hat nun den Zweck, die Oeffentlichkeit der Hinrichtungen zu beschränken, so daß solche in einem geschlossenen Raume in Gegenwart von Urkundpersonen und Zeugen vorgenommen würden, allfällig noch in Gegenwart anderer Personen, die von der Bezirksbehörde die Erlaubniß dazu erhalten. Diese Einrichtung würde dem Staate denn auch weniger Kosten verursachen. Eine öffentliche Hinrichtung kostet denselben wenigstens 8—900 Fr. Für die letzte Hinrichtung bezog der Scharfrichter Mengis, der von jedem Kopfe Fr. 600 erhielt, an einem Morgen Fr. 2400. Bei einer einfachern Einrichtung wären auch die Ausgaben geringer. Ich empfehle Ihnen daher den gestellten Anzug zur Genehmigung.

Bühler. Ich stelle den Antrag, in diese Motion nicht einzutreten und zwar aus folgenden Gründen. Erstens beruht die Vollziehung der Todesstrafe durch öffentliche Hinrichtung auf einem bleibenden Gesetze, sie kann daher nicht durch eine Vollziehungsverordnung abgeschafft werden. Zweitens bin ich grundsätzlich gegen die Todesstrafe, daher will ich weder öffentliche noch geheime Hinrichtung. Endlich will ich keine Flickerei an der Strafgesetzgebung, sondern eine gründliche Revision derselben. Ich stimme daher gegen die Motion.

Herr Präsident des Regierungsrathes. Das bisherige Ceremoniel, welches bei der Vollziehung eines Todesurtheils befolgt wurde, stand mit der frühern Gerichtsorganisation im Einklang. Die Strafurtheile gelangten nämlich früher auf dem Wege der Appellation vor das Obergericht, das in geheimer Sitzung sein Urtheil fällte, welches dem Betreffenden aus Humanitätsrücksichten erst kurz vor der Hinrichtung mitgetheilt wurde; dagegen wurde dann bei der Urtheilseröffnung eine gewisse Solennität befolgt. Diese Einrichtung hat eigentlich ihren Grund verloren, seitdem wir Geschwornengerichte haben, denn sobald die Geschwornen das „Schuldig" ohne mildernde Umstände aussprechen, verkündet die Kriminalkammer dem Verurtheilten die Todesstrafe sofort öffentlich. Um demselben die doppelte Eröffnung zu ersparen, sollte man daher das Ceremoniel

vereinfachen und die betreffende Verordnung zu diesem Zwecke modifiziren. Was die fernere Frage betrifft, ob die Hinrichtung künftig nicht mehr öffentlich stattfinden soll, so wäre dieselbe auf dem Wege der Gesetzgebung zu erledigen, wie Herr Bühler richtig bemerkt hat. Die Frage der Hinrichtung in geschlossenem Raume wird nächstens Gegenstand einer Vorlage der Justizdirektion an den Großen Rath sein; dann werden Sie im Falle sein, das zu beobachtende Verfahren festzusetzen.

Das Präsidium macht die Versammlung aufmerksam, daß der schriftlich vorliegende Anzug nur das bei Hinrichtungen zu beobachtende Ceremoniel betreffe, Herr Regez dagegen in seiner mündlichen Motivirung auch die Frage angeregt habe, ob die Hinrichtung öffentlich oder in geschlossenem Raume stattfinden solle; das Reglement lasse jedoch eine solche Erweiterung schriftlich eingereichter Anzüge nicht zu.

Bernard. Obschon der Herr Präsident bemerkte, daß es sich hier nicht um Aufhebung der öffentlichen Hinrichtung handle, so hat doch Herr Regez diese Frage berührt. Man sagt, es sei grausam, in Gegenwart des Publikums eine Enthauptung vorzunehmen; daß es eher zur Verwilderung als zur Besserung desselben beitrage. Ich könnte Beispiele des Gegentheils anführen, u. A. die Hinrichtung des Fête. Dieses Individuum, das eine von ihm geschwängerte Tochter ermordet hatte, bereute seine That; er bekehrte sich; vom Schaffot aus selbst hielt er eine Rede, die mehr Effekt auf die Anwesenden machte, als hundert Predigten. Auch der Mörder Gillotte bereute seine That, er hielt ebenfalls eine Ansprache, die einen tiefen Eindruck auf das Publikum machte. Ich glaube daher, man soll die öffentlichen Hinrichtungen beibehalten, die zur moralischen Besserung unserer Bevölkerung beitragen, namentlich wenn sie einen Verbrecher zu ihr sagen hört, daß er auf das Schaffot gekommen sei, weil er die Bahn des Guten verlassen, sich dem Laster hingegeben habe. Ich sage also, solche Beispiele können viel eher einen moralischen Einfluß auf die Bevölkerung haben. Aus diesen Gründen stimme ich gegen die Erheblicherklärung des von Herrn Regez gestellten Anzuges.

v. Büren. Herr Regez führte ein Beispiel an, das in Lützelflüh vorgefallen sein soll. Ich glaube, man soll nicht von einer Person auf Tausende schließen. Ich war bei jener Hinrichtung nicht anwesend, aber ich hatte Gelegenheit in Erfahrung zu bringen, daß der Eindruck, den dieselbe auf die Anwesenden gemacht, weit entfernt, zu deren Verwilderung beizutragen, ein außerordentlich ernster gewesen sei. Wir sollen also nicht leichtfertig aburtheilen, sondern die Sache gründlich prüfen. Gegenüber dem erwähnten einzelnen Falle können hundert Fälle ganz anderer Art angeführt werden. Nach der Ueberzeugung von Männern, die dabei waren, ist der Tod für die Betreffenden oft glücklicher als die Gefängnißstrafe für manchen Andern. Prüfe man daher ruhig und sicher, was besser sei; ich habe noch keine bestimmte Meinung in dieser Sache, stimme jedoch gegen die Erheblicherklärung des Anzuges.

Dr. Schneider. Ich habe über die vorliegende Frage eine entschiedene Meinung, indem ich von der Ueberzeugung ausgehe: wenn die öffentlichen Hinrichtungen einen guten Effekt machen, so machen sie ihn auf die Leute, welche denselben nicht nöthig haben; aber diejenigen, welche Disposition zum Bösen haben, bessern sich deßwegen nicht. Ferner ist es Thatsache und ich könnte frappante Beispiele dafür anführen, daß nervös sehr reizbare und heftige Personen, die sonst nie solche Gedanken bekommen hätten, infolge des Eindrucks einer Hinrichtung zu Verbrechern geworden sind. Man soll daher diesen Gegenstand genau untersuchen, und ich stimme für Erheblichkeit des Anzuges.

Abstimmung.

Für die Erheblichkeit des Anzuges	Minderheit.
Dagegen	Mehrheit.

Der Regierungsrath wird noch ermächtigt, die Beeidigung des Herrn Karrer vorzunehmen, falls derselbe die Annahme seiner Wahl erklärt.

Hierauf erklärt der Herr Präsident die Sitzung als geschlossen.

Schluß der Sitzung und der Session: 10¾ Uhr Vormittags.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind.

Verzeichniß

der seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

Vorstellung der Gemeinde Brienzwyler, betreffend das Reglement von 1797 über Privatalpen, vom 2. Juli 1861.
Vorstellung der Gemeinde Lyßach, betreffend den Gesetzesentwurf über das Gemeindesteuerwesen, vom 8. Juli.
Strafnachlaßgesuch von Andreas Lanz und Barbara Hartmann von Rohrbach, vom 8. August.
Strafnachlaßgesuch von Joseph Gaibrois, vom 12. August.
" von Johann Jakob Kurth von Roggwyl, vom 12. August.