

**Zeitschrift:** Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern  
**Herausgeber:** Grosser Rat des Kantons Bern  
**Band:** - (1862)  
  
**Rubrik:** Ausserordentliche Wintersitzung : 1862

### **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:** 17.01.2026

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

# Tagblatt

des

## Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winter Sitzung. 1862.

### Einberufungsschreiben.

Bern, den 22. Jänner 1862.

Herr Großrath!

Es haben 47 Mitglieder des Großen Rathes, gestützt auf den § 33 der Kantonsverfassung, die außerordentliche Einberufung des Großen Rathes verlangt, um entscheiden zu lassen, ob auf den letzten Beschluß dieser hohen Behörde in Betreff des Eisenbahntracé von Biel-Bern zurückzukommen und dasselbe einer nochmaligen Verathung zu unterwerfen sei.

Im Einverständniß mit dem Regierungsrathe bestimme ich den Beginn dieser außerordentlichen Sitzung auf Montag den 3. Hornung 1862. Sie wollen sich daher an diesem Tage, des Vormittags um 10 Uhr, auf dem Rathhause in Bern einfinden.

Bei der Wichtigkeit dieser Angelegenheit fordere ich Sie bei Ihrem Gibe auf, der Sitzung beizuwohnen.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:

Kurz.

### Erste Sitzung.

Montag den 3. Februar 1862.

Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bähler, Daniel; Messerli, Müller-Fellenberg, Müller, Arzt; Röhlißberger, Isaaß; Schneider in Kleinhöchstetten und Steiner, Jakob; ohne Entschuldigung: die Herren Gobat, Kohler, Euginbühl, Müller, Kasper; Devoray, Klat und Wyder.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Meine Herren! Gestützt auf den § 33 der Staatsverfassung, wonach zwanzig Mitglieder des Großen Rathes die außerordentliche Einberufung desselben verlangen können, kamen 47 Mitglieder dieser hohen Behörde mit dem Gesuche bei mir ein, ich möchte den Großen Rath unverzüglich einberufen. Es ist dieß ein verfassungsmäßiges Recht, gegen welches unter keinen Umständen angestrebt werden kann. Nirgends aber steht in der Verfassung noch im Reglement des Großen Rathes eine Zeitbestimmung, innerhalb welcher die Einberufung der Behörde stattfinden müsse. Allein es versteht sich wohl von selbst, daß diese Einberufung so beförderlich als möglich stattfinden muß, denn wenn der Präsident des Großen Rathes und die Regierung



einem solchen Begehren nach ihrem Belieben erst später Folge geben könnten, so würde der Zweck der außerordentlichen Versammlung des Großen Rathes vereitelt. Ich versäumte daher nichts und wollte den Großen Rath schon auf den 29. Januar lezt hin einberufen; aber auf ausdrückliche Wünsche, namentlich mit Rücksicht auf die Ihnen mitgetheilte Broschüre, welche nebst den technischen Berichten und Expertengutachten die Verhandlungen des Großen Rathes über die Tracébestimmung der Eisenbahn von Bern nach Biel enthält, fand im Einverständniß mit der Regierung die Einberufung auf heute statt. Ich glaube daher, es könne mir in dieser Beziehung kein Vorwurf gemacht werden. Der Gegenstand, welcher uns beschäftigt wird, wurde von den betreffenden Mitgliedern, welche die außerordentliche Einberufung verlangten, ausdrücklich angegeben, und besteht im Entscheide der Frage:

„ob auf den letzten Beschluß des Regierungsrathes in Betreff des Eisenbahntracé von Biel-Bern zurückzukommen und derselbe einer nochmaligen Berathung zu unterwerfen sei.“

Das ist der Gegenstand der heutigen Verhandlung, welcher denn auch wörtlich in das Einberufungsschreiben aufgenommen wurde.

„Es sind eine Masse Bittschriften eingelangt, die mir fast alle in diesem Momente übergeben wurden, so daß ich sie noch nicht sortiren konnte. Die meisten haben legalisirte Unterschriften, andere nicht; ich mache aber dieses Umstandes wegen gar keine Schwierigkeit, daß man alle als in gehöriger Form eingegeben betrachte, weil es immerhin dem Großen Rathe nur angenehm sein kann, zu vernehmen, welche Gesinnung sich im Volke fund gibt. Allein ich kann nicht anders, als darauf aufmerksam machen, daß Alle, die von diesem Rechte Gebrauch machen wollen, auch ihre Unterschrift zu legalisiren haben. Ich werde von jeder Vorstellung je ein Exemplar verlesen lassen.“

Es wird hierauf ein Schreiben des Herrn Dr. Exorler verlesen, der wegen Verlegung seines Domizils in den Kanton Waadt seinen Austritt aus dem Großen Rathe erklärt, wovon im Protokolle Notiz genommen wird.

### T a g e s o r d n u n g.

Der in der Eröffnungsrede angeführte Verhandlungsgegenstand.

Das Präsidium läßt ferner verlesen:

1) Vorstellung einer bedeutenden Anzahl Bürger aus Gemeinden der Amtsbezirke Büren, Aarberg, Moudon, Biel, Neuenstadt, Courtelary, Münster, Delsberg, Oberhasle, Ihun, Trachselwald, Bern und Brunntrut mit folgenden Schlüssen:

- a. Der Große Rath möchte, falls dies nicht bereits durch die Regierung und das Bahndirektorium geschehen sein sollte, die Arbeiten an den Bahnstrecken Lyß-Aarberg und Aarberg-Studen bis auf Weiteres einstellen lassen;
- b. die ganze Frage einer nochmaligen sorgfältigen Prüfung und Untersuchung unterwerfen, auf den Entscheid vom 12. Dezember 1861 zurückzukommen und je nach dem Ergebnisse der neuern Untersuchungen die Richtung der Bahn Bern-Biel über Bußwyl dekretiren.

2) „Adresse der Gemeinden des Seelandes“ an den Großen Rath. Die Unterzeichner sprechen die Erwartung aus:

„Der Große Rath werde gegenüber der herausbeschworrenen Agitation fest bei dem unterm 12. Dezember 1861 gefaßten Beschlusse beharren, und sich nicht eine Abänderung desselben abdrängen lassen, welche unausweichlich das Staatsbudget mit unerschwinglichen und verhältnißmäßig unnützen Ausgaben belasten würde.“

3) Vorstellung einer Anzahl anderer Gemeinden des Seelandes, die sich bewogen finden, gegen obige Eingabe entschieden zu protestiren, und den Großen Rath auf die eingelangte „Massenpetition“ aufmerksam zu machen, indem sie sich mit den Schlüssen derselben einverstanden erklären und der obersten Landesbehörde die Abänderung des Tracé über Bußwyl empfehlen.

4) Vorstellung einer Anzahl Güterbesitzer aus den Gemeinden Kappelen, Worben, Bühl, Zens, Mergligen, Hermrigen und der in der Gemeinde Lyß liegenden Werdtshöfe. Die Unterzeichner, als Grundeigenthümer in der theiligen Gegend, verwahren ihre Interessen gegenüber den Konsequenzen, welche ein Eisenbahnbau Lyß-Bußwyl-Studen nach ihrer Ueberzeugung haben würde, indem sie den Großen Rath zum Voraus auf dieselben aufmerksam machen, den Staat, als Erbauer der Eisenbahn für allen Schaden, den sie infolge dessen an ihrem Grundeigenthum erleiden sollten, verantwortlich erklären und die Verpflichtung von sich ablehnen, zu Werken oder Arbeiten beizutragen, welche zur Sicherung der Bahn oder ihres Betriebs erforderlich werden möchten.

5) Protestation und Rechtsverwahrung der Gemeinde Lyß und mehrerer Privaten, welche gestützt auf mehrfache Gründe und mit Hinweisung auf Cap. 380 des Civilgesetzes ihre Rechte gegen die allfälligen Folgen des Eisenbahnbaues über Aarberg verwahren und den Staat nach den bestehenden Gesetzen für allfälligen Schaden verantwortlich erklären.

6) „Erklärung seeländischer Gemeinden“ aus der Umgegend von Büren an den Großen Rath. Die Unterzeichner betrachten die Korrektion der Juragewässer als eine der brennendsten Fragen des Vaterlandes, wollen jedoch dieselbe nicht zum Deckmantel des Eisenbahnbaues machen und auf dessen Rechnung gelöst wissen, sondern erklären, daß es ihnen nie in den Sinn kommen werde, in Betreff allfälliger Vermehrung der Ueberschwemmungsgefahr infolge eines Eisenbahnbrückenbaues bei Bußwyl gegen den Staat mit Entschädigungsreklamationen aufzutreten, und daß sie nach wie vor ihrer Schwellenpflicht nach Gesetz und Uebung genügen wollen.

Eine Anzahl Vorstellungen gelangten an den Regierungsrath und werden, da Niemand die Verlesung verlangt, nicht verlesen.

Hierauf wird die Verhandlung eröffnet:

Herr Präsident. Nach § 74 des Grobathesreglements ist das Gesuch derjenigen Mitglieder des Großen Rathes, welche verlangen, daß diese Behörde über die Frage entscheide, ob auf den Beschluß vom 12. Dezember 1861 zurückzukommen sei, rechtlich vollständig begründet. Dieser Paragraph enthält nämlich folgende Bestimmung: „Damit ein einzelner, auf verbindliche Weise erkannter Artikel eines in der Berathung liegenden Vorschlages oder ein einzelner Beschluß des Großen Rathes abgeändert werden könne, muß die Abänderung wenigstens durch eine größere Zahl von Stimmen erkannt sein als diejenige, in welcher der Artikel oder der Beschluß erkannt worden ist. Wenn aber einmal die Abänderung mit dieser Stimmenzahl beschlossen ist, so erfordert es nachher für die einzelnen Punkte der Ausführung dieses neuen Beschlusses bloß die Mehrzahl der Stim-

menden.“ Nun fragt es sich: wie soll progredirt werden? Obschon dieser Fall im Reglemente vorgesehen ist, scheint man denselben doch für so selten erachtet zu haben, daß keine weiteren Bestimmungen darüber aufgenommen wurden. Aber es liegt in der Natur der Dinge, daß in einem solchen Falle, wo es sich um die Abänderung eines Beschlusses handelt, anzunehmen ist, man stehe vollständig auf gleichem Boden, wie damals, als der betreffende Beschluß gefaßt wurde. Sie werden sich erinnern, daß hier schon oft solche Fälle vorkamen, z. B. wenn man glaubte, es habe bei der Abstimmung ein Irrthum obgewaltet, daß man erkannte, darauf zurückzukommen, den Beschluß zurücknahm und dann in der weitem Verhandlung ganz frei war. Ich halte also dafür, es sei der Boden, auf dem wir heute stehen, derselbe, auf dem wir am 12. Dezember 1861 standen, wenn damals unmittelbar nach dem Beschlusse, zu welchem die heutigen Verhandlungen die Fortsetzung bilden, das Begehren, auf denselben zurückzukommen, gestellt worden wäre. Von verschiedener Seite wurde mir mitgetheilt, man beabsichtige die Niederlegung einer Kommission, und ich wurde um Mittheilung meiner Meinung ersucht. Ich spreche sie unverholen aus. Ich halte dafür, der Große Rath sei nach § 17 des Reglements zu allen Zeiten befugt, eine Kommission zu ernennen. Es bietet sich daher nur die Frage, ob die Niederlegung einer solchen wirklich nothwendig oder zweckmäßig sei, um zu untersuchen, ob ein Beschluß, den man gefaßt, aufgehoben werden soll. Das ist eine Frage, über die ich mir keine Meinung auszusprechen erlaube; Sie werden darüber entscheiden. Hingegen halte ich dafür, wenn die Kommission lediglich dazu niedergelegt wird, um zu untersuchen, ob man auf den fraglichen Beschluß zurückkommen wolle oder nicht, ohne in die Sache selber einzutreten, so sei dieß dem Beschlusse selbst unvorgreiflich, und kann ich nicht einsehen, daß dazu (nämlich zum Beschluß über Niederlegung einer Kommission) eine andere Stimmenzahl erforderlich sei als die absolute Mehrheit der Stimmenden. Man hat mich darüber angefragt und ich halte dafür, es liege in der Stellung des Präsidiums, als Vertreter des Reglements, über Fragen, die nicht ganz klar sind, seine Ansicht auszusprechen. Nach meiner Erinnerung kam es noch nie vor, daß der Große Rath auf andere Weise außerordentlich zusammenberufen wurde als durch die Initiative des Präsidiums oder des Regierungsrathes. Aber, wie gesagt, die Berechtigung dazu ist vollkommen vorhanden. Nun weiß ich nicht, ob die Regierung geneigt ist, die Stellung einzunehmen, die sie am 12. Dezember v. J. eingenommen hat. Ich will ihre Ansicht gewärtigen, und wenn sie glaubt, der Fall der Berichterstattung sei für sie nicht vorhanden, so will ich einen der Herren, welche die Einberufung des Großen Rathes veranlaßt haben, und zwar Herrn Oberstleutnant Girard, einladen, ihr Begehren zu begründen und den Kampf zu beginnen. Vor Allem aber ersuche ich den Herrn Präsidenten des Regierungsrathes, sich über die Stellung dieser Behörde zu erklären.

W i g y, Präsident des Regierungsrathes. Die von 47 Mitgliedern dieser Behörde eingereichte Reklamation wurde an den Großen Rath gerichtet. Der Regierungsrath glaubte daher, vorläufig keinen Berichtersteller bezeichnen zu sollen, sondern den Entscheid über die Frage, ob auf einen gefaßten Beschluß zurückzukommen sei oder nicht, dem Großen Rathe anheimzustellen. Dieß ist die Folge einer verfassungsmäßigen Initiative, welcher der Große Rath in keiner Weise präjudiziren wollte. Obschon das Reglement nichts Näheres darüber enthält, so glaubte der Regierungsrath dennoch, vorläufig nicht im Falle zu sein, einen Referenten zu bestellen, sondern allfällige Anträge der Mitglieder des Großen Rathes und den Beschluß dieser Behörde erwarten zu sollen.

G i r a r d, eingeladen, das Wort zu ergreifen, bemerkt, daß Herr Engemann gestern in einer Versammlung der Unterzeichner der erwähnten Eingabe an den Großen Rath als Redner

bezeichnet worden sei, worauf derselbe die eröffnete Diskussion beginnt.

E n g e m a n n. Wie Herr Girard soeben erklärte, wurde ich gestern Abend von einer Versammlung der Mitglieder des Großen Rathes, welche die Einberufung dieser Behörde veranlaßten, bezeichnet, das Begehren derselben zu motiviren und die angemessenen Anträge zu stellen. Es ist sonst nicht meine Gewohnheit, hier zu sprechen, namentlich über wichtige Angelegenheiten; in der Regel bin ich mit der Materie nicht genug vertraut und gehe von der Ansicht aus, daß Mitglieder von nicht großem Rednertalent es andern überlassen sollen, das Wort zu führen. Ich bin in dieser Ansicht um so mehr bekräftigt, als ich bei einem frühern Anlasse einmal, wo ich eine längere Rede hielt, trotzdem ich eine schöne Rede zu halten glaubte, leeren Bänken predigte. Ich begreife daher nicht, daß man mich gestern bezeichnete, hier das Wort zu führen. Ich übernahm es, weil ich glaubte, daß ein Grobathsmitglied aus dem Oberlande am ehesten in der Stellung sei, sich unbefangen in dieser Angelegenheit auszusprechen. Wir Oberländer sind der Frage ziemlich fremd, auch gab sich unter uns keine große Agitation kund. Wir halten es mit den Bewohnern aller Landestheile gleich, mir sind die von Aarberg, von Büren, von Biel gleich lieb, und wenn es thunlich wäre, würde ich jedem eine Eisenbahn und einen Bahnhof vor seinem Hause geben. Aber thunlich ist es nun einmal nicht. Ich bin so frei, vor Allem zu erklären, warum ich das letzte Mal für den Aarübergang bei Bußwyl gestimmt habe. Man könnte vielleicht aus diesem Umstande schließen, ich sei in der Sache befangen, eifrig gegen die Linie über Aarberg und habe deshalb das Begehren auf Einberufung des Großen Rathes unterzeichnet. Ich bin durchaus nicht eifrig in dieser Sache. Obschon ich für die Linie über Bußwyl gestimmt hatte, ging ich dennoch ganz ruhig aus dem Saale, indem ich die Meinung Anderer achtete und ganz gut begriff, daß Andere für die Linie über Aarberg stimmten. Der Grund, warum ich für den Uebergang bei Bußwyl stimmte, ist folgender. Ich faßte damals die Gefahr, daß die Franco-Suisse bei Aarberg einen Anstoß suchen werde, nicht so sehr in's Auge, weil ich mit Herrn Niggeler in der Ansicht einig ging, daß diese Gesellschaft eher eine direkte Verbindung mit Bern anstreben werde, wenn sie eine kürzere Linie zu suchen im Falle sei. Auf heute habe ich mich darüber besser orientirt. Ich würde heute wieder für die Linie über Bußwyl stimmen, weil ich glaube, daß, wenn wir einen Umweg von anderthalb Stunden auf der Linie von Bern nach Biel machen, eine Zwangsconcession zu Gunsten der Franco-Suisse dann eher zu befürchten wäre. Der Hauptgrund, warum ich für die Linie über Bußwyl stimmte, ist der, daß ich immer noch angenommen habe, die kürzeste Linie sei die beste. Man sagt zwar, das sei nicht mehr der Fall, sondern man müsse hier und da einen „Krumm“ machen, und beruft sich dabei auf Autoritäten, wie Stephenson und Andere. Nun glaube ich, das Urtheil dieser Autoritäten sei nicht so auszulegen, daß, wenn eine Eisenbahn ohne einen solchen „Krumm“ angelegt werden kann, man denselben machen müsse, sondern er sei nur dann gerechtfertigt, wenn nationalwirthschaftliche Interessen in hohem Grade dafür sprechen. Ein einfaches Abweichen von dem Grundsatz, daß die kürzeste Linie die beste sei, würde geradezu zum Absurden des Gegentheils führen, nämlich zu der Behauptung, die längere Linie sei die beste, so daß man mit der Eisenbahn im Lande herumfahren müßte, wie mit dem Ofenrohr in einem Zimmer herum, um überall zu wärmen. Also die Frage ist die: sind nationalwirthschaftliche Gründe genug vorhanden, um von der kürzesten Linie abzugehen? — Nun haben wir darüber den Bericht der Regierung, der bis heute nicht enträthelt wurde und nachweist, daß die in nationalwirthschaftlicher Beziehung beste Linie über Bußwyl gehe; nur findet die Regierung Schwierigkeiten bei der Ausführung. Man war also einverstanden, daß es besser wäre, über Bußwyl zu bauen, aber es bot sich die weitere Frage: können wir? Haben wir nicht eine



Summe von Fr. 1,900,000 für die Aarekorrektur auszugeben und diese auf den Eisenbahnkonto zu nehmen? — Das war die Frage, und was haben die Experten geantwortet? Bereits in der letzten Sitzung wurde zur Genüge dargelegt, daß die Idee, eine Eisenbahn über Bußwyl zu bauen, schon lange Bestand gewonnen, daß schon früher drei Pläne dafür angenommen worden, nämlich von Herrn Courvoisier, von Herrn Egel für die Centralbahn und von der Ostwestbahn. Es war ein wichtiges Moment, daß später die berufenen Experten, die Herren Culmann, Bressel und Hartmann, sich dieser Idee angeschlossen haben. Es sprechen aber noch andere Gründe dafür. Herr Blösch hat Ihnen erklärt, er habe seiner Zeit mit Herrn Egel über diesen Gegenstand gesprochen, und dieser habe ihm gerade das vorgeschlagen, was Herr La Nicca vorschlägt. Das erklärte Herr Blösch, bevor das Gutachten des Herrn La Nicca hier vorlag; es ist also eine ganz glaubwürdige Äußerung. Herr Karrer sagte dem Großen Rathe, daß Herr Ingenieur Studer, der mit der Entpumpungsangelegenheit sehr vertraut ist, erklärt habe, die Ausführung des von Herrn La Nicca vorgeschlagenen Projektes sei möglich. Auf Seite 133 der Großrathsverhandlungen vom 12. Dezember sehen Sie, daß eine provisorische Brücke über die Aare genügt, also was Herr La Nicca beantragt. Was die andern Sachverständigen sagen, wissen wir auch. Auch sie sagen, es sei bei Bußwyl eine Brücke möglich, eine definitive. Wir haben also anfänglich die früheren Pläne, den Ausspruch der berufenen Herren Experten, die Ansicht der Herren Egel, La Nicca und Studer; ja, auch die Ansicht des Herrn Obergeringieurs Ganguillet soll dahin gehen, die Erstellung einer Brücke bei Bußwyl sei möglich. Und was steht dem Ausspruche dieser Sachverständigen gegenüber? Einzig die Ansicht des Herrn Gränicher, es sei denn, daß man den Schiffmeister Hirtler, der nicht nur die Ufer der Aare ganz, sondern alle Löschlein in denselben kennen soll, auch als Sachverständigen betrachten wolle. Das war doch ein gewaltiges Moment, diese Einstimmigkeit der Sachverständigen, um die Behauptung zu rechtfertigen, es sei möglich, über Bußwyl zu bauen. Noch mehr: das Direktorium der Staatsbahn, dem wir unser Zutrauen geschenkt haben, die Herren Stockmar, Karrer und Schaller, stehen einstimmig zum Vorschlage der Experten, indem auch sie der Ansicht sind, daß die Erstellung einer Brücke bei Bußwyl ohne Aarekorrektur möglich sei. Ich bekenne offen, obgleich es uns Thunern als Kleinstädtern wehe gethan hat, zu einem Beschlusse zu stimmen, wodurch ein anderes kleines Städtchen im Kanton bei Seite gesetzt wird, so brachte ich es doch nicht über mich, für die Linie über Aarberg zu stimmen. Auch formelle Gründe lassen sich zur Unterstützung dieser Anschauungsweise anführen. Acht Tage vor dem in Frage stehenden Großrathsbeschlusse ordneten wir eine Expertise an; die berufenen Experten kamen; ihr Gutachten schließt einstimmig dahin, man könne über Bußwyl bauen. Nun frage ich: war der Große Rath nicht infolge seines Beschlusses gewissermaßen an die Expertise gebunden? Ich für mich betrachte es als gefährlich, wenn hier Redner-talente im Großen Rathe einzelne Stellen aus Expertengutachten, zu deren Prüfung die Versammlung nur eine kurze Zeit hatte, anführen und denselben eine Bedeutung beilegen, die sie vielleicht nicht haben. Ich fand daher, es sei dieß nicht vom Guten, ich könne nicht auf das hören, was Herr Riggeler und andere Redner sagen, sondern ich halte mich an das, was die beschlossene Expertise zu Tage gefördert hat. Trotzdem wurde beschlossen, über Aarberg zu bauen. — Man spricht von einer Agitation, die seither entstanden sei. Daß Politik dabei im Spiel sei, glaube ich nicht, jedenfalls ist dieß nicht der Hauptgrund der Opposition. Man sagte, es stecken ein paar Helvetianer dahinter. Ich bedaure jedes Mal, wenn ich Leute sich in dieser Weise über einen Verein aussprechen höre, der immerhin seine Berechtigung hat. Es war schon der Fall, als es sich um die Savoyerfrage handelte; heute spricht man sich mit gleicher Geringschätzung aus. Ich frage: haben wir nicht das Vereinsrecht? Waren wir nicht auch in Vereinen, und wie wehe hat

es uns gethan, wenn wir verdächtigt wurden? Ich glaube daher, man soll die Helvetia nicht verkleinern. Hat die Jugend nicht die Berechtigung, zu den öffentlichen Angelegenheiten ein Wort mitzusprechen? Sollen die Leute vorerst gichtbrüchig werden, bevor sie auftreten dürfen? Ich glaube, die Jugend hat das Recht, bei öffentlichen Angelegenheiten mitzusprechen so gut als das Alter, und es bemüht sich jedes Mal, wenn man ihr dieses Recht verkümmern will. Nach meiner Ansicht ist die Sache der Art, daß wir nicht lange zu grübeln brauchen, warum die Agitation im Lande entstand. Das ganze Land weiß, was man gemacht hat, daß es über Bußwyl anderthalb Stunden näher ist als über Aarberg, daß sieben oder acht Ingenieure mit ihrem Gutachten demjenigen des Herrn Gränicher gegenüberstehen. Nicht nur unser Volk kann es nicht begreifen, warum der Große Rath beschloß, dennoch über Aarberg zu bauen; ich sprach mit Eidgenossen aus andern Kantonen, aus der Ostschweiz darüber, sie konnten es auch nicht begreifen. In dieser einfachen Thatfache liegt der Grund der Agitation. Was haben wir unter solchen Umständen zu thun? Die Agitation ist nicht gering. Für die Aarberger ist es nicht eine Kleinigkeit, daß ihnen die Eisenbahn aus der Hand genommen werde; den Andern ist es auch nicht gleichgültig, ob der Beschluß vom 12. Dezember nicht geändert werde. Die Bewegung hat sich sozusagen allen Gemüthern mitgetheilt und wird nicht nur nicht kleiner, sondern vielmehr noch größer. Was sollen wir thun? Sollen wir diesen Zankapfel bleiben lassen? Sollen wir nicht auf unsern Beschluß zurückkommen, weil es mit der Ehre und Würde des Großen Rathes nicht vereinbar wäre? Sollen wir nicht die Aufregung zu beschwichtigen suchen? Ich glaube, es sei unsere Pflicht, eine Transaktion anzubahnen, und nach meiner Ansicht ist es nicht so schwer, dieselbe zu Stande zu bringen. Wenn wir eine Kommission niederlegen, die zur Hälfte aus Männern besteht, welche für die Bußwyl-Linie sind, und zur Hälfte aus solchen, die für die Linie über Aarberg sind, so hat diese Kommission eine vollkommen unparteiische Stellung, und wenn man derselben den Auftrag gibt, zu untersuchen, ob auf den Beschluß vom 12. Dezember zurückzukommen sei, so glaube ich, wir hätten in dieser Maßregel ein Mittel zur Pazifikation, bei dem sich weder der eine noch der andere Theil zu beklagen hätte. Ich möchte Jeden von Ihnen ersuchen, einen solchen Vorschlag anzunehmen. Vom Guten ist es nicht, die Sache einfach rutschen zu lassen, und ich möchte den Zankapfel nicht länger bestehen lassen. Es werden Redner nach mir auftreten, welche die Sachlage ergreifender und gewandter zu schildern verstehen. Ich stelle daher den Antrag, es sei eine Kommission niederzusetzen mit dem Auftrage, zu untersuchen, ob nicht auf den Beschluß des Großen Rathes vom 12. Dezember 1861 in irgend einer Weise zurückzukommen sei. Ich möchte sogar noch weiter gehen, obgleich ich durchaus nicht der Ansicht bin, es sei der Ehre und Würde des Großen Rathes zuwider, zu sagen, man habe sich geirrt; im Gegentheil halte ich dafür, wenn der Große Rath heute beschließen würde: Volk, wir halten es als unserer Ehre und Würde zuwider, wenn die Sache noch einmal untersucht wird! so setzt sich die Behörde eher der Gefahr aus, ausgelacht zu werden. Es sollen allerdings, um auf einen Beschluß der obersten Landesbehörde zurückzukommen, gewaltige Momente vorhanden sein, und es sind eben solche Momente da. Denen, welche die Konsequenzen fürchten, obgleich der daherrige Fall im Reglemente vorgesehen ist, auch ihnen ist ein Mittel gegeben, ihre Befürchtung zu beschwichtigen; es liegt darin, daß wir gestützt auf neue That-sachen, auf eine neue Situation, vorschlagen, auf den früheren Beschluß zurückzukommen. Sie Alle werden ziemlich einverstanden sein, daß das Befinden des Herrn La Nicca eigentlich das beste sei, aber man wandte ein, Herr La Nicca gehe von der Voraussetzung aus, die Juragewässerkorrektur werde innerhalb 10–15 Jahren zur Ausführung kommen, und das sei eine Illusion; deshalb wollte man nicht auf seinen Vorschlag eintreten. Wurde die Situation seither nicht verändert? Es ist Ihnen bekannt, daß die Regierung den Auftrag erhalten hat,

sich wegen eines Beitrages an die Juragewässerforrektion an die Bundesbehörden zu wenden, daß die Bundesversammlung auf den Vorschlag des Bundesrathes einen Beitrag von Fr. 3,200,000 an die Rheinforrektion bewilligen wird; es ist Ihnen ferner bekannt, daß im Nationalrathe die Motion Bünzli angenommen wurde, welche dahin schloß, die Juragewässerforrektion sei mit Beförderung an die Hand zu nehmen. Das sind Punkte, welche der Erwägung werth sind, Angesichts welcher es nicht mehr eine bloße Illusion genannt werden kann, wenn Herr La Nicca annimmt, die Juragewässerforrektion werde in fünfzehn Jahren zur Ausführung kommen. Wenn ein Bundesbeitrag von Fr. 3,200,000 an die Rheinforrektion bewilligt wird, so hat der Kanton Bern bessern Boden als bisher, er kann erwarten, daß die Eidgenossen anderer Kantone auch für seine Interessen handbieten werden. Bei diesem Anlasse will ich noch des Umstandes erwähnen, daß die bisherige Regierung des Kantons Waadt, welche sich der Juragewässerforrektion immer feindselig zeigte, beseitigt ist, und ich darf mich in dieser Beziehung auf eine Aeußerung des Herrn Dr. Schneider berufen, daß der Präsident der gegenwärtigen Regierung von Waadt ein Mann ist, der mit Energie für die Juragewässerforrektion ist. Wir haben also neue Thatsachen, auf die wir uns stützen können, und wir sind nach meiner Ansicht nicht schlimmer daran als der Große Rath des Kantons Luzern, der vorgestern, freilich gegen eine Zinsengarantie, seinen frühern Beschluß in Eisenbahnsachen abänderte. Unsere Sachlage ist ebenso bedeutungsvoll, ja noch bedeutungsvoller als diejenige von Luzern. Ich möchte die Versammlung noch einmal ersuchen, den Zankapfel zu erledigen und das Eintreten nicht zu verweigern, sondern die Sache noch einmal an die Hand zu nehmen und das zu beschließen, was wirklich im Interesse und Nutzen des ganzen Landes ist.

Fischer. Ich wollte nur das Wort ergreifen, um mich über die Form auszusprechen, damit man nicht ein tumultuarisches Verfahren riskire. Ist der Große Rath über die Form der Verathung einig, so riskiren wir das nicht. Ich kann mich im Ganzen mit der Ansicht des Präsidiums einverstanden erklären, daß die heutige Verhandlung nur eine Fortsetzung derjenigen vom 12. Dezember 1861 sei. Nur könnte man die formelle Einwendung machen, der Verhandlungsgegenstand sei nicht zweimal 24 Stunden auf dem Kanzleitische deponirt gewesen, aber ich stoße mich nicht daran; die Formstreitigkeiten sind mir nicht lieb. Aber was mir im Widerspruch mit der Ansicht zu sein scheint, als hätten wir nur eine Fortsetzung der frühern Verhandlung, ist der Umstand, daß wir keinen offiziellen Berichterstatter haben. Von zweien Eines: entweder haben wir ein neues Geschäft, dann geht es an die Regierung zurück, welche es zu begutachten hat. Darauf beharre ich aber nicht. Aber wenn wir nur eine Fortsetzung der frühern Verhandlung haben, dann sollte der Berichterstatter der Regierung es sich nicht gereuen lassen, seinen Sitz einzunehmen, wie früher und seinen Eingangs- und Schlußrapport zu halten. Geschieht das nicht, so bewegen wir uns auf einem Meer verschiedener Anträge ohne Leitfaden und neben dem Reglemente. Ich will keinen bestimmten Antrag stellen, aber ich spreche den Wunsch aus, es möchte ein Mitglied der Regierung den Berichterstatterstuhl bestiegen.

Herr Präsident. Der auf die heutige Tagesordnung gesetzte Gegenstand wurde ganz dem Reglement entsprechend vorbereitet. Das Traktandum wurde den Mitgliedern des Großen Rathes durch ein Einladungsschreiben mitgetheilt; das Gehehren um Einberufung desselben war mehr als zweimal 24 Stunden in der Kanzlei deponirt, also ist diese Bedingung vollständig erfüllt. Ich nahm auch Rücksprache mit der Regierung und überwies ihr die Sache zur Vorberathung. Der Beweis liegt darin, daß die Regierung erklärt, sie sehe sich veranlaßt, keinen Berichterstatter zu bezeichnen. Ich hätte gewünscht, sie hätte einen solchen bezeichnet, aber zwingen kann

man sie nicht; das ist auch schon geschehen. Es ist daher nichts anderes, als was das Reglement vollständig gestattet, und es liegt also kein Hinderniß vor, über die Sache zu discutiren und abzustimmen.

Mig y, Präsident des Regierungsrathes. Ich erlaube mir nur einige Worte über die Einwendungen des Herrn Fischer. Ich betrachte die heutige Verhandlung nicht als eine eigentliche Fortsetzung derjenigen vom 12. Dezember. Am 12. Dezember faßte der Große Rath einen Beschluß; heute haben Sie, in Folge eines verfassungsmäßigen Rechtes, von dem 47 Mitglieder des Großen Rathes Gebrauch machten, zu untersuchen, ob Sie auf jenen Beschluß zurückkommen wollen oder nicht. Es ist ganz klar, daß dadurch die Frage wieder in den vorigen Zustand versetzt wird, und daß man dazu kommt, abermals zu fragen: will man über Bußwyl oder über Arberg? Warum hat die Regierung keinen Berichterstatter bezeichnet? Die Herren Großräthe kommen und sagen: es ist mit Ueber-eilung gehandelt worden, die Gemüther sind beängstigt, ferner liegen neue Thatsachen vor, die Juragewässerforrektion ist in ein anderes Stadium getreten, also liege es im Interesse des Landes, auf den frühern Beschluß zurückzukommen. Nun mußte man sich fragen: wird der Große Rath sofort beschließen, oder wird er diese Frage an eine vorberathende Behörde weisen? Sie haben das Recht zu sagen: wir wollen sofort darüber entscheiden, ob auf den frühern Beschluß zurückzukommen ist oder nicht; oder Sie können diese Frage vorher einer vorberathenden Behörde überweisen. In diesem Falle fragt es sich: an welche Behörde oder an welchen Ausschuss ist die Sache zu weisen? Hierfür gibt es drei Auswege: Ueberweisung an die Regierung, oder an das Staatsbahndirektorium oder an eine Großenrathskommission. Was ist nun das Zweckmäßigste? Wird die Sache an die Regierung gewiesen, so hat sie gegenüber der Agitation und Verdächtigung, welcher sie ausgesetzt ist, nicht das gehörige Zutrauen dafür. Ich möchte auch, daß man eine Prüfung dieser Angelegenheit unparteiisch und mit Ruhe einleite. Deswegen glaubte der Regierungsrath, unter den vorhandenen Umständen wäre es nicht zweckmäßig, wenn er bei so außerordentlichen Verhältnissen die Vorberathung einer so wichtigen Angelegenheit übernehme. Möchte das Resultat so oder anders ausfallen, so würde man sagen, die Regierung habe die Sache einfach so leiten wollen. Ueberweisen Sie daher dieselbe an eine andere Behörde. Sie werden nach Allem, was vorgegangen ist, die Regierung nicht als die Behörde betrachten, welche in dieser Angelegenheit das gehörige Vertrauen besitzt. Ich sage das ungenirt, denn Thatsache ist Thatsache. Es fragt sich nun: wollen Sie die Sache dem Staatsbahndirektorium überweisen? Ich sage auch hier: nein. Auch das Direktorium hat seine eigenthümliche Stellung; es hat sich entschieden für die Linie über Bußwyl ausgesprochen, man würde also auch hier sagen, das Resultat sei vorauszu-sehen. Deswegen sage ich: obgleich das Direktorium von Ihnen gewählt worden ist, so soll die in Frage stehende Angelegenheit nicht an dasselbe zurückgewiesen werden, sondern an eine unbefangene Behörde. Man muß hier auf die in einigen Landestheilen herrschende Aufregung der Gemüther Rücksicht nehmen, damit — das Resultat möge bei dieser wichtigen Angelegenheit, wo eine ziemliche Ueber-eilung von Seite des Großen Rathes stattgefunden hat, ausfallen, wie es wolle — das Interesse des Landes gewahrt wird, daß der Große Rath nicht einfach sagt: wir wollen nicht sehen, nicht weiter untersuchen, wir betrachten es als unserer Würde und unserm Ansehen zuwider! Diesen Standpunkt könnte ich nicht billigen. Wollen Sie da, wo die Verfassung das Recht einräumt, eine außerordentliche Sitzung des Großen Rathes zu veranstalten, wo Ihr Reglement dieses ausnahmsweise Verhältniß vorsieht und selber vorschreibt, wie viel Stimmen dazu nöthig seien, um auf einen Beschluß zurückzukommen, ich frage: wollen Sie eine Beleidigung für den Großen Rath in der Ausübung dieses Rechtes erblicken, indem Sie erklären: dieses Recht ist zwar in



der Verfassung und im Reglemente eingeräumt, aber wenn Mitglieder des Großen Rathes in einem Falle, wo es sich um Millionen handelt, davon Gebrauch machen, um das Interesse großer Landestheile zu berücksichtigen, die aufgeregten Gemüther zu beschwichtigen, so soll man keine Rücksicht darauf nehmen! Wie würde sich das ausnehmen? Wenn man die Verhältnisse, unter welchen der erste Beschluß gefaßt wurde, näher in's Auge faßt, so wird man es gerechtfertigt finden, daß man die Niederlegung einer unparteiischen Großrathskommission verlangt, die nicht präjudizirt, die mit Ruhe und Unbefangenheit die Sache untersucht, abgesehen von der Regierung, mit Ausschluß des Direktoriums und dann ihre Anträge formulirt. Dann, wenn der Grund der im Lande herrschenden Unzufriedenheit wegfällt, dann soll die Minderheit sich der Mehrheit unterziehen, falle der Beschluß aus, wie er wolle, und jeder Freund des Landes wird es thun, sonst würde es zur Unordnung führen. Man wird einwenden, ein solches Vorgehen sei gefährlich, es könne verderbliche Folgen für die Zukunft haben. Die Gefahr ist nach meiner Ansicht nicht groß, der Grund liegt in dem Umstande, daß seit der Einräumung dieses Rechtes der außerordentlichen Einberufung des Großen Rathes im Jahre 1846 bis jetzt nie davon Gebrauch gemacht wurde und daß man nicht sagen kann, es sei eine Leichtfertigkeit von Seite der Antragsteller. Nein, es handelt sich um eine in finanzieller und nationalökonomischer Beziehung wichtige Frage. Glauben Sie, wenn Sie dem Wunsche der Betreffenden entsprechen, das Interesse des Landes irgendwie zu verletzen? Nein, denn es handelt sich um nichts anderes als darum, gewisse Widersprüche und Bedenken, die ihren Grund in einer Uebereilung haben, neuerdings von unparteiischer Seite untersuchen zu lassen. Was ist es nun, wenn der Große Rath zu diesem Zwecke eine gemischte Kommission aufstellt? Es würde dem Volke gewiß auffallend vorkommen, wenn man den unbedeutendsten Artikel eines Gesetzes nicht ändern darf ohne zweimalige Berathung im Zwischenraume von drei Monaten, während in einer so wichtigen Angelegenheit wie der vorliegenden, eine nochmalige Untersuchung, ohne dem definitiven Entscheide zu präjudiziren, verweigert würde. Ueber ein solches Mißverhältnis könnte man sich mit Recht beklagen. Die Regierung fragte sich: wollen wir von Amtes wegen Bericht erstatten? Wir sagten: nein! Wenn wir einen Schritt thun, so wird er mit Mißtrauen aufgenommen werden; der Große Rath soll die vorbereitende Behörde bestimmen, welcher er sein Zutrauen schenkt, damit nicht neuerdings Mißtrauen und Agitation erregt werde. Ich bin der Ansicht, daß der Ausweg, der vorgeschlagen wurde, der richtige ist. Sie haben verfassungsgemäß das Recht, eine Kommission zu nochmaliger Untersuchung des Gegenstandes zu ernennen. Wenn dann die Kommission, welcher man eine gehörige Frist einräumen muß, die Sache untersucht hat, bringt sie ihre Anträge, und dann entscheiden Sie, wie Sie es für gut finden.

Fischer. Ich habe ausdrücklich erklärt, daß ich nur einen Wunsch äußere; diesem wird nun nicht entsprochen. Ich muß es also nehmen, wie es liegt. Aber ich kann dem Regierungsrath zu dieser Stellung, die er heute einnehmen zu sollen glaubt, nicht felicitiren. Der Regierungsrath als solcher hat nicht die Stellung einer einzelnen Person einzunehmen, sondern er steht hier als vorbereitende und leitende Behörde; in dieser Stellung hat er seine Anträge gestellt und zwar einstimmig. Ich glaube daher, die ehrenhafte Stellung einer solchen Behörde erfordere es, daß sie in die Position trete und entweder sage, wie die 47 Großrathsmitglieder es verlangen, man trete zurück, weil neue Ereignisse vorliegen. Das wäre der Ehre des Regierungsrathes unbeschadet oder nicht mehr gewesen, als man uns zumuthet. Oder aber er hätte erklärt: Es thut uns leid, wir beharren auf unserm Antrage! Ich wiederhole, ich kann dem Regierungsrathe nicht Glück wünschen, daß er sich heute so in den Hintergrund stellt. An meiner Ansicht soll es durchaus nichts ändern, im Gegentheil, wenn

ich sehe, daß diese oder jene Person es nicht gern sieht, daß ich zu einem Beschlusse gestimmt habe, so soll man gerade den Muth haben, zu einer Sache zu stehen. Ich bekenne aufrichtig, als die Frage zur Sprache kam, ob über Aarberg oder Bußwyl gebaut werden soll, daß ich bis zum letzten Moment im Zweifel war, wie ich stimmen werde. Ich kann die Behauptung des Herrn Engemann nicht zugeben, daß ich die Sache nicht auch geprüft habe, aber ich habe die Ansicht, daß der Große Rath in eine schiefe Stellung kam von dem Momente an, wo er die Ostwestbahn angekauft und die Staatsbahn dekretirt hat. Anfänglich dachte ich, nachdem dieß geschehen, wäre es am consequentesten gewesen, wenn ich an gar keiner Abstimmung mehr Theil nehmen würde. Aber ein Mitglied des Großen Rathes soll nicht diese Stellung einnehmen, und so gab ich am Ende auch meine Stimme ab. Ich will aufrichtig sagen, als ich den Aarberg-Krumm sah, gefiel er mir nicht recht, und ich äußerte mich schon früher, ich fürchte, es gebe eine Postheirats-Geschichte. Allein wir hatten nur die Wahl zwischen Aarberg und Bußwyl, und wenn mir die erste Linie nur halb gefiel, so gefiel mir die zweite gar nicht, wegen der Folgen, die sich daran knüpfen. Ich dachte damals: wir sind eine Behörde, die von zwei Uebeln das kleinere wählen soll. Das ist der Grund, warum ich für Aarberg stimmte. Aber heute ist die Sachlage nicht gleich; es haben sich seit der letzten Sitzung Dinge ereignet. Vor Allem über die eingelangten Petitionen ein Wort. Offenbar ist, wie Herr Engemann sagte, eine Agitation vorhanden; als Repräsentanten des Volkes sollen wir auf die Stimme des Volkes hören und in letzter Instanz uns auf unser Gewissen stützen. Ich betrachte die Stimme des Volkes gar nicht als unwichtig, aber es sei mir im vorliegenden Fall erlaubt, mehrere Einwendungen zu machen und vor Allem hier, wo man es bequem findet, wo man besondere Zwecke im Auge hat, das Volk zu Petitionen zu veranlassen, während man sich mit Händen und Füßen dagegen gestemmt hat, als die wichtige Frage des Staatsbaues, bei welchem Millionen im Spiel waren, zur Entscheidung kam? Jetzt sagen die gleichen Herren, der Friede sei dahin, man soll zur Beruhigung der Gemüther noch einmal die Sache untersuchen. Ich und meine politischen Freunde wollten die Frage des Staatsbaues ehrlich und demokratisch dem Volke zur Entscheidung vorlegen, aber die nämlichen Herren, welche sich jetzt auf die Agitation im Volke berufen, verwarfen damals unsern Vorschlag. Mithin stehe ich in dieser Beziehung ganz rein da. Stützen sich die Einen auf das Volk, so erlaube man auch den Andern zu sagen, daß auch sie das Volk anfragen wollten. Wenn Sie noch heute dem Volke die Frage vorlegen würden, ob es Staatsbau wolle oder nicht — Schulden oder nicht Schulden —, so bin ich überzeugt, das Volk würde noch heute dagegen sein. Wenn wir überhaupt das Uebel gut machen wollen, so müssen wir diese Frage dem Volke vorlegen, und dann wollen wir sehen, ob das Volk nicht auch denen Anerkennung zollt, die ihm die Frage vorlegen wollten, bevor sie entschieden wurde. Uebrigens kennt man solche Agitationen und weiß man, wie es dabei geht; man sieht auch, wer stille bleibt. Man beruft sich auf einige tausend Unterschriften, mit denen die Petitionen bedeckt seien, aber es gibt noch viele Tausende, die nicht unterzeichnet haben und die es auf uns ankommen lassen wollen. Also auf diesen Standpunkt könnte ich mich nicht einlassen. Mich käme es hart an, wenn man uns zumuthen wollte — ich weiß nicht, ob der Ausdruck parlamentarisch ist —, der Große Rath des Kantons Bern solle rückwärts buchstabiren, und darum handelt es sich heute im Grunde. Ich gestehe, daß ich nur im äußersten Falle und nur dann dazu handbieten könnte, wenn sehr wichtige Gründe vorliegen würden. Erlauben Sie mir, die Sache von einer andern Seite aufzufassen. Wahrhaftig, es ist mir daran gelegen. Wenn ich auf die ganzen Verhandlungen in dieser Eisenbahnfrage, die Ihnen Allen gegenwärtig sind, zurückblende und frage: wie ist es gegangen? da muß ich bekennen, es wurde nicht gerade in einer Weise verfahren, die geeignet ist, den Kredit einer Behörde zu befestigen, und man

muß wohl bedenken, ob nicht bei einem solchen Hin- und Herschwanke von heute auf morgen der Kredit des Großen Rathes verloren gehen könnte, wie der Kredit der Ostwestbahn und dem Meister Hildebrand abhandeln kam. Ließ die Behörde sich nicht Schritt für Schritt, von Position zu Position drängen, wie eine flüchtige Schildwache, bis man beim Staatsbau ankam, während die Regierung noch einige Monate vorher erklärte, sie wolle den Staatsbau nicht? Der Große Rath ließ sich drängen, wie im Herbst, wenn der Wind geht und das Buchenlaub abfällt. Noch mehr: wer wird mir es bestreiten, wenn ich sage, es habe sich eine ganze Menge Unrichtigkeiten — ich will mich leise ausdrücken — in der Ostwestbahnangelegenheit eingeschlichen. Es zeigte sich jeweilen einige Wochen nach einem gefaßten Beschlusse, daß das, was hier gesagt worden, sich als nicht richtig herausgestellt hat. Was haben wir also für Gründe, heute das, was man uns als richtig darstellt, als solches anzunehmen? Das ist der Standpunkt, von dem ich ausgehe, und darin liegt der Beweis, daß wir die Sache ernst auffassen sollen. Mit einer Kommission ist es nicht gemacht, jedenfalls würde es der ganzen Sache vorgehen. Die Hauptgründe wurden in der Verhandlung vom 12. Dezember entwickelt und die Angelegenheit wurde auf Grundlage der Expertengutachten und des Berichtes des Oberingenieurs genügend untersucht. Es wäre unbescheiden, die Sache wie kaltes Kraut noch einmal aufzuwärmen; aber doch erlaube ich mir einige Punkte, die von Wichtigkeit scheinen, anzuführen. Die Aarberg-Linie hat einen Vorzug, und dieser bleibt ihr namentlich vom kantonalen Standpunkte aus: sie verbindet auf einer kurzen Strecke drei Städte: Bern, Aarberg und Biel, von Neuenstadt nicht zu reden; es sind drei Marktplätze, während, wenn man diese Richtung verläßt, nur zwei Städte verbunden werden. Nun wurde darüber schon viel gestritten, ob wirklich die kürzere Linie immer die bessere sei. Ganz abgesehen davon, daß die Buzwyl-Linie nicht etwa eine gerade Linie ist, sondern auch ein Häkchen hat, fiel mir ein Vorgang ein, der jüngst in Zürich begegnete. Wenn wir in der Schweiz eine gute Staatsverwaltung haben, so ist es diejenige von Zürich. Die Nordostbahn, die unter den schweizerischen Eisenbahnen am besten marschirt, stemmte sich seit Jahren mit Händen und Füßen gegen die Repisch-Linie, deren Bau sie jetzt übernommen hat; auch der Kanton Zug sträubte sich dagegen, weil sie die längere Linie ist und nicht durch industrielle Ortschaften führt. Der Große Rath von Zürich erklärte hingegen der Nordostbahn und dem Kanton Zug, sie bekämen die Verbindung mit Luzern nicht, wenn sie nicht die Repisch-Linie annehmen. Weil der Große Rath für einen Amtsbezirk sorgen wollte, der noch keine Eisenbahn hatte, sah er nicht darauf, ob die Gesellschaft einwenig mehr oder weniger einnehme. Erst in letzter Zeit kam die Sache zum Abschluß, obgleich die Sihlthal-Linie die kürzere ist. Ja, wenn Männer, wie Herr Escher in Zürich, sich so fügen, dann glaube ich, es sei nicht gegen das Interesse des Landes, wenn wir auch hier einen Umweg machen. Das ist eine Betrachtung; es gibt noch eine andere. Es ist mir leid, daß ich sie berühren muß, aber ich kann sie nicht umgehen. Ich sowohl als viele meiner politischen Freunde (ich verhehle es nicht) haben uns schon lange darüber beklagt, daß von Seite unserer Behörden mit allzugroßem Leichtsinne, mit einer Art Waghalsigkeit zu Werke gegangen wurde, namentlich in der Ostwestbahnangelegenheit. Ich will nicht näher darauf eintreten, aber ein guter Theil der Grossräthsmitglieder betrachtete dieses Verfahren als leichtsinnig und waghalsig. Jetzt, nachdem wir die Finger verbrannt, nachdem sich unheilvolle Folgen gezeigt haben, sehen wir etwas, das uns Freude machen soll, daß die Regierung — ich sage dies, obgleich ich nicht zu ihren Anhängern gehöre — endlich nach vielfachen schweren und trüben Erfahrungen der Besonnenheit huldigt; und jetzt, nachdem der Regierungsrath einen Weg eingeschlagen, den ich gewünscht, soll ich mich von ihm trennen und sagen: ich will jetzt auch waghalsig werden und mich in ein Projekt einlassen, das Millionen mehr kostet als das andere! Nein, das wäre ein Widerspruch. Ich min-

destens stehe dafür, wenn ich finde, es diene dem Interesse des Landes, wenn ich finde, die Regierung habe endlich einmal den Weg der Besonnenheit betreten. In dieser Beziehung kann ich mich auf ein Wort des Herrn Berichterstatters selbst stützen. Einerseits wußte man, daß er selber gern dabei ist, wenn man etwas wagt; dessenungeachtet erklärte er hier, „er wage es nicht,“ über Buzwyl zu bauen, und es war mir, es liege ihm noch ein anderes Wort auf den Lippen, das Sprichwort nämlich: „Gebrannte Kinder fürchten das Feuer,“ — oder hier das Wasser. Es ist noch eine dritte Betrachtung, zu der ich komme; sie ist auch delikater Art, aber erlauben Sie mir, dieselbe anzuführen. Im Ganzen, wenn eine Behörde schwankt, wenn sie heute so, morgen anders redet, hat sie nicht viel Kredit, und fügen wir bei, sie verdient auch nicht viel Kredit. Und das wollte ohne Zweifel der Herr Berichterstatter in der frühern Sitzung der Behörde zu verstehen geben, als er in seinem Schluss-rapporte sagte: „Ich glaube aber, wir sollten weiteres Aufsehen vermeiden. Wir würden uns in der Schweiz nach und nach lächerlich machen, wenn wir für dieses Bähnchen zwei- dreimal im Lande herumhüpfen und einander dann noch in die Haare gerathen würden.“ Das sagte der Herr Berichterstatter, ich glaube, er hatte wirklich Recht. Ich möchte Niemanden beleidigen, aber man möge bedenken, so zu handeln, daß diese Worte sich nicht erwahren. Ich erlaube mir nun noch ein Wort über das Votum des Herrn Engemann. Er stützte sich darauf, die Sachlage sei eine andere, und verlangt, daß man deshalb auf den frühern Beschluß zurückkomme. Ich kann das nicht zugeben, und so weit ich es zugeben kann, ist es ein Grund mehr für mich, die Aarberg-Linie festzuhalten. Der erste Grund, den Herr Engemann anführt, besteht darin, daß er sagt, das Gutachten des Herrn La Roca habe ihm am besten gefallen, und dieser wolle die Juragewässerkorrektur. Ferner sagt er, es sei bei den eidgenössischen Räten ein Schritt gethan worden, die Juragewässerkorrektur nähere sich ihrer Ausführung, und in fünfzehn Jahren sei sie vollendet. Da will ich mit der größten Offenheit, auf die Gefahr hin, mißdeutet zu werden, erklären: das wäre gerade ein Grund für mich, heute nicht die Eisenbahnfrage mit der Aarrekorraktion zu verbinden. Dann fehlte nur noch ein Drittes; wir hätten dann Staatsbau der Eisenbahn im alten Kanton, Aarrekorraktion, und es fehlte dann nur noch der Staatsbau im Jura. L'un après l'autre — war schon die Devise Napoleons. Ich sage, es wäre ein Grund mehr für mich, diese beiden Fragen nicht mit einander zu verbinden, um nicht erst, wenn man sich in etwas eingelassen hat, sich umzusehen, ob noch Millionen genug vorrätig seien, um Alles auszuführen. Ich könnte noch eint und anderes anbringen, aber ich möchte nicht Ihre Zeit unbescheiden in Anspruch nehmen, und erlaube mir nur noch ein einziges Wort über den Antrag selbst, der gestellt wurde. Herr Engemann behauptet, durch die Niederlegung einer Kommission werde nichts präjudizirt. Das wird man denen nicht sagen wollen, die 20—30 Jahre lang in öffentlichen Geschäften sind. Wenn Sie heute die Niederlegung einer Kommission beschließen, so haben Sie geradezu erklärt, sie wollen auf Ihren frühern Beschluß zurückkommen. Ich gebe nicht den Finger, weil ich nicht die Hand geben will. Deshalb schließe ich, ohne Jemanden meine Ansicht aufdringen zu wollen, auf Nicht-eintreten; eventuel beantrage ich für den Fall, daß dennoch die Niederlegung einer Kommission beschlossen werden sollte, die Ernennung einer zweiten Kommission, welche die Frage zu untersuchen hätte, ob nicht auf die Frage des Staatsbaues zurückzukommen sei. Wenn man einmal rückwärts bückhabiren will, so muß man das Uebel bei der Wurzel angreifen.

Buzberger. Ich glaube, es handle sich vor Allem darum, die Frage auf den Standpunkt zurückzubringen, auf dem sie allein behandelt werden kann.

Scherz, Regierungsrath. Seien Sie unbesorgt, daß ich Sie sehr lange aufhalten werde. Vorerst habe ich einen for-



mellen Punkt zu berühren und auf eine Reklamation des Herrn Fischer zu antworten. Er hält sich darüber auf, daß vom Regierungsrathe heute kein Berichterstatter bezeichnet wurde und fügte bei, er könne darüber der Regierung nicht „feligitiren“, daß sie diesen Ausweg ergriffen habe. Ich kann Sie versichern, daß die Regierung nicht in der Absicht und Erwartung hieher gekommen ist, um die Glückwünsche des Herrn Fischer in Empfang zu nehmen; sie ist eher gewohnt, von ihm geradelt zu werden, heute geschieht es ausnahmsweise, daß sie von ihm gelobt wird. Was die Regierung und mich bestimmte, von der Bezeichnung eines Berichterstatters zu abstrahiren, sind die kategorischen Vorschriften des Großrathsreglements, das im § 53 folgende Bestimmung enthält: „Die Anträge eines einzelnen Gliedes des Großen Rathes sind entweder Anzüge oder Mahnungen. Die Anzüge enthalten den Antrag zu irgend einer neuen Vorschrift oder Verfügung u.“ Was bezweckt nun der Antrag des Herrn Engemann anders als eine neue Verfügung, die Verfügung nämlich, daß diese Tracéfrage einer neuen Untersuchung unterworfen, daß zu diesem Zweck eine Kommission niedergesetzt werde, die dann ihre Anträge zu stellen habe. Nun sagt dasselbe Reglement, daß solche Anträge hier zu behandeln seien, ohne daß eine Berichterstattung durch den Regierungsrath statfinde, sondern es findet eine Umstrage darüber statt, ob der betreffende Antrag erheblich zu erklären sei oder nicht. Es fragt sich also: ist der Antrag des Herrn Engemann erheblich zu erklären oder nicht? Erkennen Sie, derselbe sei nicht erheblich, dann ist die Sache abgethan; erkennen Sie denselben erheblich, dann fragt es sich weiter: soll er an die Regierung, an das Staatsbahndirektorium, oder an eine Kommission zur Begutachtung gewiesen werden? Erst dann wird eine Berichterstattung statthaben. Herr Fischer behauptete, daß auch solche Fragen vorerst an den Regierungsrath zur Begutachtung zurückzuweisen seien. Er ist jedoch im Irrthume. Der § 14 des Reglements sagt: „Der Große Rath kann für die Untersuchung und Vorberathung eines jeden, in seinem Wirkungskreise liegenden Gegenstandes eine außerordentliche Kommission ernennen, die mit der Erfüllung ihres Auftrages auch wiederum aufgelöst ist.“ Nun bestimmt freilich das zweite Lemma desselben Artikels, was folgt: „Die Anträge eines einzelnen Gliedes oder eines Departementes, müssen jedoch vorher auf die in dem Art. 52 der Staatsverfassung vorgeschriebene Weise durch den Regierungsrath vorberathen sein.“ Ich denke, Herr Fischer wolle sich auf diese Bestimmung berufen; aber ich mache aufmerksam, daß das Reglement des Großen Rathes vom Jahre 1831 datirt und sich auf die alte Verfassung von 1831 basirt, die allerdings den dritten Art. 52 enthielt, der aber nicht mehr in Kraft besteht. Die neue Verfassung von 1846 enthält andere Bestimmungen. Nach denselben hat jedes Mitglied des Großen Rathes das Recht, schriftlich Anträge auf Berathung eines Gegenstandes zu machen, aber die Bestimmung der frühern Verfassung, nach welcher solche Anträge, wenn sie erheblich erklärt worden, an den Regierungsrath zurückgewiesen werden mußten, findet sich in der Verfassung von 1846 nicht vor. Ich komme nun zur Sache selber. Es ist Ihnen bekannt, daß auch ich im Regierungsrathe für das Tracé über Narberg und nicht für dasjenige über Bußwyl gestimmt habe; ich habe es nach reiflicher Ueberlegung des Sachverhaltes gethan. Seither wurde viel darüber geschrieben und geredet, und wirklich manches Merkwürdige, manches Verständige, aber auch manches Unverständige. Ich las es mit aller Aufmerksamkeit, aber ich darf offen erklären: ich bin noch immer der nämlichen Ansicht, das Tracé über Narberg sei demjenigen über Bußwyl vorzuziehen aus den Gründen, welche der Regierungsrath seiner Zeit dem Großen Rathe in seinem Berichte auseinandergelegt hat. Ich würde es für unbescheiden halten, wenn ich dieselben einkläflich wiederholen würde. Nun verlangt man eine nochmalige Untersuchung des Sachverhaltes. Ich bin entschieden der Meinung, daß diesem Begehren entsprochen werden soll. Die Sache ist zu wichtig, die Tragweite des Beschlusses zu groß, als daß man nicht auf ein solches

Begehren Rücksicht nehmen sollte. Man meint, es werde dadurch vorgegriffen. Nein, so schaue ich es nicht an. Ich behalte mir das Protokoll über die Sache selbst immer offen. Wenn ich mich infolge der neuen Untersuchung eines Andern belehren lassen kann, dann erkläre ich offen: ich habe mich geirrt; irren ist menschlich. Aber wenn sich bei mir die Ueberzeugung bestärkt, daß ich die richtige Ansicht hatte, dann werde ich auch den Muth haben, dazu zu stehen. Herr Fischer erblickte einen Widerspruch darin, daß man heute dem Volkswillen so sehr Rechnung zu tragen geneigt sei, während man früher, als die Hauptfrage des Staatsbaues zur Sprache kam, nicht so geneigt dazu gewesen sei. Die Sachlage ist denn doch eine veränderte: jetzt verlangt ein Theil des Volkes, daß der Große Rath auf einen Beschluß zurückkomme, es sind 15—16,000 Unterschriften da; ein Landestheil verlangt es einmüthig, ein zweiter Landestheil zur Hälfte, ein dritter durch zahlreiche Unterschriften. Das ist etwas anderes, als wenn Regierungsrath Scherz es verlangt hätte; da ist Grund genug, die Sache noch einmal zu untersuchen. Nun sage ich: ich will eine Kommission, aber es sollen ihr bestimmte Aufträge ertheilt werden, nicht nur der Auftrag, sie solle die Sache untersuchen, sondern sie solle bestimmte Anträge stellen, sonst kommen wir nicht vorwärts. Wenn wir nicht weiter gehen als Herr Engemann, wo sind wir dann? Wir müßten dann eine neue Kommission ernennen, oder der bereits gewählten Kommission den Auftrag ertheilen, zu untersuchen, welches die geeigneten Mittel seien, um zum Ziele zu gelangen. Ich möchte daher den Antrag des Herrn Engemann in dem Sinne ergänzen, die Kommission habe zu untersuchen: 1) ob auf den Beschluß vom 12. Dezember zurückzukommen sei; 2) bejahenden Falles in welchem Sinne darauf zurückzukommen sei; 3) wäre eine Frist dafür zu bestimmen. Ich will nicht, daß die Kommission sich übereile, wie die Experten, aber im allgemeinen Interesse liegt es, daß die Angelegenheit so rasch als möglich zu einem Abschlusse komme; daher möchte ich eine Frist von etwa drei Wochen einräumen, dann kann der Große Rath wieder zusammentreten, ein längeres Verschieben wäre nicht thunlich. Ich bemerkte schon früher, daß ein großer Theil des Anleiheens bereits einbezahlt sei, und daß eine längere Verschiebung nachtheilige Folgen für den Staat nach sich ziehen würde. Aber auch in politischer Beziehung wäre eine solche nicht gut, es wäre der politischen Agitation dadurch Thür und Thor geöffnet. Wer das will, mag die Sache auf die lange Bank schieben. Man könnte dann auch sagen, der Große Rath habe nicht den Muth, die Sache zu erledigen; man würde es ihm als Feigheit auslegen. Ich empfehle Ihnen die beantragte Ergänzung des Antrages des Herrn Engemann.

Herr Präsident. Ich mache Sie auf einen Widerspruch aufmerksam, in welchem das Präsidium des Großen Rathes und mehrere Mitglieder der Behörde sich befinden. Ich habe im Eingange schon erklärt, daß ich die heutige Verhandlung nur als eine Fortsetzung der frühern Verhandlung über denselben Gegenstand betrachte. Von Seite der Herren Migg und Scherz wurde aber der Gegenstand so aufgefaßt, daß er nur die Natur eines Anzuges habe. Das ist ein sehr wesentlicher Unterschied. Der Anzug wird nur erheblich erklärt, während, wenn man die heutige Verhandlung als Fortsetzung der frühern betrachtet, der Einscheid definitiv ist. Daher muß ich vor Allem aus wissen, welches die Ansicht des Großen Rathes sei, und will darüber abstimmen lassen. Ich muß als Präsident wissen, auf welchem Boden ich stehe, und ersuche Sie, sich darüber auszusprechen.

Büßberger. Gerade über diesen Punkt wollte ich mich vorhin aussprechen, damit die Sache nicht einen tumultuarischen Charakter annehme, wie Herr Fischer sich ausdrückte, damit man nicht Vorfagen mit der Sache selbst verwechsle, die vielleicht gar nicht mehr, oder wie ich hoffe, zu reiflicher Behandlung kommt. Herr Fischer behauptet, ein Berichterstatter

sei nothwendig. Das ist ganz unrichtig. Wir hätten einen solchen nothwendig, wenn die Ansicht des Herrn Präsidenten, daß die heutige Verhandlung die Fortsetzung der frühern sei, richtig wäre; dann müßte die Regierung rapportiren. Aber Sie wissen, daß die frühere Verhandlung geschlossen, daß abgestimmt ist, und daß wir uns fragen, ob wir eine neue Verhandlung darüber eröffnen wollen, daß wir die Regierung darüber nicht anzufragen haben. Mehrere Mitglieder des Großen Rathes verlangen, daß über ein Geschäft, welches erledigt ist, eine zweite Verhandlung eröffnet werde, und das ist nur ein Anzug, wie Herr Regierungsrath Scherz Ihnen zeigte. Wird derselbe erheblich erklärt, dann entsteht die weitere Frage, ob der Gegenstand an die Regierung, oder an eine Kommission, oder an eine andere Behörde gewiesen werden soll, und da hörte ich noch Niemanden verlangen, daß die Sache an die Regierung zur Begutachtung gewiesen werden soll. Ich bin daher durchaus der Ansicht, daß es ein neues Geschäft sei, welches vorliegt, und zwar, daß es die Natur eines Anzuges habe. Deshalb sind denn auch bei der Abstimmung über den Anzug nicht 101 Stimmen erforderlich, wie es der Fall wäre, wenn die heutige Verhandlung einfach als Fortsetzung der frühern betrachtet würde. Wenn man darüber abstimmen will, so will ich vorläufig nicht weiter eintreten, sonst behalte ich mir vor, mich über die Sache selbst auszusprechen.

Das Präsidium läßt über die Ordnungsmotion abstimmen.

#### A b s t i m m u n g.

Die heutige Verhandlung als eine solche über einen Anzug zu betrachten	136 Stimmen.
Dieselbe als eine Fortsetzung der Verhandlung vom 12. Dezember 1861 zu betrachten	17 "

Die Diskussion wird hierauf fortgesetzt.

Büßberger. Ich erlaube mir nun über den vorliegenden Gegenstand auch einige Worte. Bei der letzten Verhandlung war es mir rein unmöglich, mich über die Sache selbst auszusprechen, weil ich mich wegen eines dringenden, unaufschiebbaren Geschäftes vor dem Schlusse der Diskussion entfernen mußte. Man ermannte sich nicht, dieß auf die häßlichste Weise auszubeuten, sogar in Zeitungen. Die Einen sagten: er ist bestochen; die Andern: er ist bei einer Vorfassungsgeellschaft theilhaftig, die bei diesem Eisenbahnbau ein nahe Interesse hat. Ein Blatt aus der Landesgegend, der ich angehöre, behauptete sogar, ich hätte mit Herrn Niggeler verabredet, daß er für Narberg reden solle, und mich dann heimlich entferne. Ich glaube, es sei nicht nöthig, daß ich mich gegen solche Unterstellungen vertheidige, so wenig ich früher auf ähnliche Verdächtigungen eintrete. Das hindert mich nicht, zu erklären: wenn ich Gelegenheit gehabt hätte, an der Abstimmung Theil zu nehmen, so hätte ich gegen das Tracé über Narberg gestimmt. Es hindert mich aber auch nicht, dazu zu stimmen, daß die Sache zu nochmaliger Untersuchung zurückgewiesen werde. Ich bin Mitglied der gleichen Vorfassungsgeellschaft bei Hagued, wie Herr Niggeler, habe jedoch in der vorliegenden Frage ganz die entgegengesetzte Ansicht. Ich kann mich ganz unbefangen aussprechen, weil ich nicht wüßte, warum ich der einen Linie vor der andern den Vorzug geben sollte. Ich glaube nämlich, wie Herr Fischer, die eine Linie sei so schlecht als die andere. Man sagte früher immer, daß mit diesem Unternehmen ein gutes Geschäft gemacht werde; aber nach den Erfahrungen, die in letzter Zeit gemacht wurden, muß man schließen, daß das Gegentheil der Fall sei. Von diesen beiden fatalen Linien halte ich jedoch diejenige über Narberg für die fatalere. Daher soll man das Unternehmen nicht durch diesen Umweg noch schlimmer machen und namentlich das Publikum

nicht infolge dessen gegen den Staatsbau einnehmen lassen. Das sind indeß Fragen, die wir heute nicht zu entscheiden haben. Wir müssen uns zwei Fragen stellen; die erste ist die: wie gestaltete sich die Sache, als man uns das Tracé vorlegte? War sie gehörig geprüft und konnte jedes Mitglied des Großen Rathes mit Sachkenntniß seine Stimme abgeben? Oder waren Mängel vorhanden? Die zweite Frage ist die: hat die Situation seit dem frühern Beschlusse sich verändert? Ist infolge dessen eine nochmalige Untersuchung nothwendig oder wenigstens wünschenswerth? Ich beantworte die erste Frage mit Nein. Nach meinem Dafürhalten war der Große Rath nicht gehörig aufgeklärt. Die zweite Frage beantworte ich mit Ja. Das Geschäft kam folgendermaßen vor den Großen Rath (wir müssen uns das vergegenwärtigen): man wußte, daß es sich darum handelte, das Tracé der Eisenbahn zwischen Bern und Biel zu bestimmen; man wußte, daß in den verschiedenen Gegenden von Narberg, Ryß, Bußwyl, Büren Anstrengungen gemacht wurden, um ein Tracé zu erhalten, das ihnen angenehmer und entsprechender wäre; man wußte, daß die Bewohner der theilhaftigen Gegenden Schritte thun. Aber man hatte keine eigentliche Vorstellung davon, was geschehen könne; man hatte die Sache nicht näher untersucht und nicht wohl näher untersuchen können, weil die gedruckten Vorlagen der Regierung dem Publikum etwas spät bekannt wurden. Daher darf ich wohl behaupten, daß im ganzen Lande der Antrag der Regierung, über Narberg zu bauen, mit einem gewissen Bestreben aufgenommen wurde. Die Regierung fühlte es auch, und der Herr Berichterstatter sagte es im Großen Rathe selber. Man setzte daher richtig voraus, es müßten ganz gewichtige Gründe vorhanden sein, welche die Regierung veranlaßt haben, das Tracé über Narberg zu wählen, nicht dasjenige über Bußwyl. Diese Gründe bestanden in technischen Schwierigkeiten, und nur in diesen. Die Regierung erklärte in ihrem Berichte, alles Andere, die Vermögens- und Bevölkerungsverhältnisse, die Aussicht auf Rentabilität, alles Andere spreche für das Tracé über Bußwyl; aber die dortige Brücke würde (sagte uns die Regierung) eine Markorrektion zur Folge haben, deren Kosten denjenigen des Eisenbahnbaues ungefähr gleich kämen. Da man uns nur die Wahl ließ zwischen der direkten Linie mit der Markorrektion oder dem Krumm über Narberg ohne diese Korrektion, so entschied man sich für das Tracé über Narberg. Es wurde eine Expertise veranstaltet. Die Regierung sah wirklich, daß man eben vor der krummen Linie über Narberg gewissermaßen erschroden war, und daß, wenn irgend eine Möglichkeit vorhanden sei, eine andere Linie zu wählen, von diesem Umwege zu abstrahiren wäre. Mit großer Mehrheit wurde eine neue Expertise beschlossen; drei oder vier anerkannte Techniker nahmen die Untersuchung vor. Das Resultat derselben bestand darin, daß die Experten erklärten, man könne über Bußwyl bauen ohne Markorrektion, so daß man hätte glauben sollen, der Große Rath würde von diesem Augenblicke an beschließen, daß nicht über Narberg, sondern über Bußwyl gebaut werden soll, und ich muß gestehen, daß ich diese Ansicht hatte, man möge nun diskutieren oder nicht. Merkwürdiger Weise kam es umgekehrt heraus; eine Mehrheit erklärte, es soll über Narberg gebaut werden, und da frage ich: warum? Das ist nicht genug erklärt. Was sagte man? Man behauptete, die Herren Experten hätten nicht gehörig Zeit gehabt, die Sache reiflicher zu überlegen, deshalb könne man ihren Aussagen nicht vollen Glauben beimessen. Das war ein Grund, warum Mitglieder des Großen Rathes sich bestimmen ließen, für die krumme Linie über Narberg zu stimmen, weil der Vorwand etwas für sich hatte. Es ging wirklich etwas rasch zu, man hatte nur zwei oder drei Tage Zeit zur Expertise. Die Herren mußten berufen werden, sie kamen, begaben sich an Ort und Stelle, wo nach Zeitungsberichten Nebel gewesen sein soll. Das war theilweise richtig, und das war größtentheils der Grund, warum Mitglieder der Behörde den Experten nicht den Glauben beimessen, den sie vermöge ihrer Stellung und ihrer Kenntnisse verdienen. Von Seite des Herrn Niggeler und des Herrn Berichterstatters



machte man sich zur Aufgabe, nachzuweisen, daß das Expertenbefinden unrichtig sei. Herr Niggeler kritisierte es und hob einzelne Stellen aus demselben hervor, um darzuthun, daß einzelne Behauptungen der Experten mit Thatsachen, die er anführte, sich im Widerspruche befänden. Ganz gleich verfuhr der Herr Berichterstatter, indem er einzelne Stellen, die nicht ganz klar waren, oder die eine gewisse Gefahr durchblicken ließen, aus dem Zusammenhange herausriß, um sie hervorzuheben. Wer nun die angeführten Thatsachen nicht selber untersuchen oder das Expertenbefinden nicht selber prüfen konnte, der war geradezu in der Unmöglichkeit, auf solche Einwürfe zu antworten. Nun war kein einziges Mitglied des Großen Rathes in der Möglichkeit, das Befinden der Experten an der Hand der Akten zu prüfen, denn es wurde am gleichen Tage, wo die Diskussion hier eröffnet worden, in den Großen Rath gebracht; das Gutachten eines vierten Experten, des Herrn La Ricca, wurde erst im Laufe der Diskussion mitgetheilt. Erst seither, seitdem die Gutachten gedruckt sind, konnte man sich ein klares Bild von der Sachlage machen, und ich glaube, wenn man heute darüber abstimmen könnte, würde gar Mancher in der Lage sein, für die direkte Linie zu stimmen, ohne zu befürchten, daß eine Karforrektio damit verbunden werden müsse. Denn alle die Vorschläge, welche die Experten machen, sind bei weitem nicht eine Karforrektio. Die von denselben vorgeschlagenen Versicherungsbauten auf einer Strecke von 2000' aufwärts und 500' abwärts der Brücke gleichen der Karforrektio gar nicht, welche  $3\frac{1}{2}$  Millionen kosten soll. Aber ich wiederhole, daß es damals den einzelnen Mitgliedern des Großen Rathes nicht möglich war, solche Einwendungen, wie sie von Herrn Niggeler in einem langen Vortrage gemacht wurden, genau zu prüfen. Ich glaube ferner, man habe das Befinden der Experten etwas leichtsinnig behandelt, und es wäre am Orte, die Herren noch einmal anzuhören, um die von anderer Seite aufgestellte Behauptung, daß einzelne ihrer Behauptungen mit Thatsachen im Widerspruch stehen, zu prüfen. Man sagte u. A., die Behauptung der Experten, es liege das Wasser tiefer als das anstoßende Land, sei nicht richtig. Die Wichtigkeit der Sache erfordert nach meiner Ansicht, daß man den Experten Gelegenheit gebe, sich über die Ausstellungen, die man an ihrem Berichte gemacht, noch einmal auszusprechen. Stellt es sich dann heraus, daß ihre Vorschläge unzuverlässig und ihre Behauptungen unrichtig seien, dann will ich auch nicht das Tracé über Bußwyl, sondern ziehe vor, die krümmere, aber auch die sicherere Linie zu wählen. Eines ist klar: daß dies nicht genug erörtert worden ist. Es ist keine Schande für den Großen Rath, die Sache gründlich untersuchen zu lassen, da man eben Experten haben muß; aber da man ihr Befinden bezweifelt und behauptet, sie seien im Irrthum, so lohnt es sich wohl der Mühe, ein zweites Mal auf die Sache zurückzukommen, um darüber in's Klare zu kommen, ob die Sache sich so verhält, wie die Herren Experten behaupten, oder so, wie hier im Großen Rathe behauptet wurde. Dazu kommt, daß ein großer Theil der Bevölkerung sich gegen den Beschluß des Großen Rathes ausgesprochen hat. In dieser Beziehung theile ich die Ansicht des Herrn Regierungsrath Scherz und kann derjenigen des Herrn Fischer nicht beistimmen. Es ist ganz etwas Anderes, wenn der Große Rath eine Sache dem Volke vorlegt, oder wenn ein großer Theil der Bevölkerung von sich aus sich gegenüber dem Großen Rathe ausspricht. Im ersten Falle müßten wir eine konstitutionelle Vorschrift dafür haben, der Große Rath müßte einen Theil seiner Befugniß an das Volk abtreten; das wollte man nicht. Aber ein großer Unterschied ist es, wenn eine Schlußnahme des Großen Rathes aus der Mitte des Volkes angefochten wird. In solchen Fällen glaube ich, die gesetzgebende Behörde sei allerdings in der Lage zu untersuchen, was daran sei, ob die Dyposition begründet sei oder nicht. Es handelt sich heute nicht darum, die Frage zu entscheiden, ob das Tracé der Linie Bern-Biel abgeändert werden soll oder nicht, sondern es handelt sich darum, ob wir die Sache noch näher untersuchen wollen, um dann abzustimmen, und dann er-

fordert es allerdings 101 Stimmen. In dieser Beziehung finde ich, daß seit der letzten Sitzung des Großen Rathes sich die Sachlage verändert hat. Herr Engemann erklärte es, Herr Fischer aber bekämpfte seine Behauptung; nichtsdestoweniger halte ich sie für richtig. Sie wissen, daß man sich seit Jahrzehenden mit der Juragewässerforrektio beschäftigt. Es fiel auf, daß in der letzten Verhandlung über die Tracéfrage die Juragewässerforrektio gewissermaßen als Gespenst hervorgehoben wurde. Aber wenn man einmal Aussicht hat, daß dieselbe zur Ausführung kommen werde, so ist es gerade jetzt, wo man in den Kantonen St. Gallen und Wallis sich mit Flußkorrekturen beschäftigt und den Bund dafür in Anspruch nimmt; gerade jetzt, glaube ich, sei der Moment da, die Mitleidgenossen auch für die Juragewässerforrektio in Mitleidenschaft zu ziehen. Es ist nicht gesagt, daß sie gerade mit der Eisenbahn ausgeführt werden müsse, aber zwischen der Inangriffnahme und der Ausführung eines solchen wichtigen Werkes ist ein großer Unterschied. Wir haben uns also nicht zu fürchten, wohl aber sollen wir einen so günstigen Moment benutzen. Ist aber diese Aussicht vorhanden, so würden alle Gefahren, die man gegen den Aarübergang bei Bußwyl anführte, wegfallen. In diesem Falle könnte man die von Herrn La Ricca vorgeschlagene hölzerne Brücke bauen, nicht eine Brücke mit steinernen oder eisernen Pfeilern. Das ist eine Rücksicht, dazu kommt noch eine zweite, und diese liegt in der Alpenbahn. Früher, als wir die Eisenbahnfrage hier behandelten, hatte der Lufmanier noch einen bedeutenden Vorsprung vor dem Gotthard. Herr Niggeler sagte denn auch in der letzten Sitzung, es handle sich wesentlich um eine Lokalbahn für uns, nicht um eine internationale Linie. Jetzt steht es mit der Alpenbahn etwas anders. Wenn man namentlich die Bestrebungen im Kanton Tessin in's Auge faßt, so sieht man, daß sich die Aussichten für eine Gotthard-Bahn günstiger gestalten, indem man zur Einsicht gelangt, diese Linie liege mehr im Interesse des Kantons Tessin und der ganzen Schweiz. Wenn das der Fall ist, so möchte ich dann — vorausgesetzt, daß die Staatsbahn nicht vorher Fiasko macht — nicht einer Fortsetzung der Linie durch das Entlebuch entgegenarbeiten, und das geschieht, wenn wir dieselbe noch mehr verkrümmen. Ich glaube daher, es seien Gründe vorhanden, noch einmal auf den frühern Beschluß zurückzukommen, und unterstütze den Antrag des Herrn Engemann, jedoch auch mit einer Modifikation in dem von Herrn Scherz vorgeschlagenen Sinne, d. h. daß der Kommission der weitere Auftrag ertheilt werde, eventual Anträge hieherzubringen. Wenn sie findet, es sei der Fall, auf den frühern Beschluß zurückzukommen, so muß sie weitere Anträge stellen, die Sache vorberathen, und dazu bedarf sie eines Auftrages. Auch möchte ich die Kommission autorisiren, entweder neue Experten oder die früher berufenen beizuziehen, sich die nöthigen Aufklärungen geben zu lassen, oder geradezu Untersuchungen an Ort und Stelle vorzunehmen. Auch dazu bedarf die Kommission einer Ermächtigung; man muß ihr Gelegenheit geben, sich die nöthigen Aufschlüsse zu verschaffen, damit in der nächsten Sitzung die Angelegenheit in jeder Richtung liquid erscheint.

Herr Präsident. Ich bemerke nur, daß nach dem Reglemente vorgeschrieben ist, wenn ein Anzug erheblich erklärt wird, so müsse die Sache an den Regierungsrath zurückgewiesen werden; dann kann die Regierung Anträge bringen, wie sie den Gegenstand zu behandeln wünscht. Das Reglement, an dem ich festhalten möchte, sagt in dieser Beziehung ausdrücklich: „Wird erkannt, der Anzug oder die Mahnung sei erheblich, so muß der eine oder die andere, Kraft des Art. 52 der Staatsverfassung, zur Berathung an den Regierungsrath gewiesen werden.“

Büßberger. Ich mache aufmerksam, daß ein anderer Paragraph des Reglements besteht, welcher sagt, es könne jedes Geschäft an eine Kommission gewiesen werden; daher ist kein Hinderniß vorhanden, die Sache an eine außerordentliche Kom-

mission zu weisen. Früher, als es sich um den Ankauf der Ostwestbahnlinsen handelte, wurde ganz gleich verfahren.

**Herr Präsident.** Die Ernennung einer Kommission wurde damals beschlossen, nachdem bereits auf die Sache eingetreten und auf ordentlichem Wege verhandelt worden war. Wenn der Regierungsrath sein Gutachten über den Anzug abgegeben hat, so steht es dem Großen Rathe ebenso gut frei, noch eine Kommission niederzusetzen.

**Riggeler.** Ich sehe mich genöthigt, so unangenehm es ist, auch noch das Wort zu ergreifen. Mein Name wurde schon in der frühern Diskussion, dann während der darauf folgenden Agitation und heute wieder genannt und zwar so, daß ich nicht anders als mich offen aussprechen kann. Zunächst konnte man, bei der frühern Verhandlung und in der Zwischenzeit, es nicht begreiflich finden, warum ich für das Tracé über Aarberg und nicht für dasjenige über Bußwyl gestimmt habe, und man suchte die Gründe anderswo als in der Sache selbst, indem man sagte, es müsse ein gewisses Interesse dabei obwalten, da mein Geburtsort und meine Verwandten sich in der Nähe von Bußwyl befinden und meine Brüder auch für den Aarübergang bei Bußwyl seien. Ja, sagte man, er ist Mitglied der Hagned-Torf-Gesellschaft, dort kommt die Eisenbahn in die Nähe des Torfmooses, und das ist der eigentliche Grund, warum er für die Linie über Aarberg stimmte. Ich habe bereits in der frühern Verhandlung ausgesprochen und nachgewiesen, daß wir ein schlechtes Geschäft machen würden, wenn wir, nachdem wir mit einem Kostenaufwande von mehreren hunderttausend Franken einen Tunnel auf den See gebaut, um den Torf in dieser Richtung auszuführen, den längern Weg nach Aarberg einschlagen und die doppelten Transportkosten tragen würden. So einfältig bin ich nicht, daß ich dazu handbieten möchte. Herr Büßberger erklärte auch heute, daß er Mitglied der nämlichen Gesellschaft sei; auch Herr Bundesrath Stämpfli, welcher der Agitation nicht fremd ist, befindet sich in diesem Falle, ebenso noch mehrere andere Männer in verschiedenen Landestheilen; dennoch sind dieselben entschieden für das Tracé über Bußwyl. In der letzten Zeit sagte man, das Räthsel löse sich dadurch, daß die Franco-Suisse ihren Anschluß bei Aarberg suchen und dann das Hagnedmoos Berücksichtigung finden werde, dann finde man auch die Rechnung dabei. Auf solchen Blödsinn will ich nicht weiter eintreten; solche Unterstellungen richten sich von selber. Was die Sache selbst betrifft, so erkläre ich von vornherein, ich bedaure die ganze Agitation, ich bedaure überhaupt, daß man materielle Fragen so behandelt, wie man die Eisenbahnfrage jetzt behandeln will. Ich bezeichnete schon früher den Standpunkt, den ich einnahm: es wird über die Sache entschieden; hat Bußwyl die Mehrheit, so würde ich kein Wort mehr darüber sagen; wird zu Gunsten Aarbergs entschieden, so hätte ich auch angenommen, daß man nicht Komödie spiele. Wenn man Fragen dieser Art auf solche Weise behandeln will, — wo soll das enden? Ich wiederhole: wo führt es hin, wenn man solche Fragen in das Volk wirft, Massenpetitionen veranlaßt? Ich will zwei solche Fragen anführen, für die man bald die Masse in Bewegung gesetzt haben wird; z. B. bei der Seelandsentsumpfung. Der Jura könnte auftreten und sagen, er wolle zuerst seine Eisenbahn haben. Ich halte auch dafür, es sei für die Würde einer Versammlung nicht sehr erspriesslich, so zu verfahren, wie heute. Ich bitte, nicht zu vergessen, daß man lange untersucht und diskutiert hat, daß am Schlusse der früher Verhandlungen im Großen Rathe noch ein Antrag gestellt wurde, die Sache zu verschieben; ich stimmte dazu, aber gerade Mitglieder der Versammlung, die jetzt auf eine neue Untersuchung dringen, fanden damals die Sache klar genug, um sofort zu entscheiden. Daher soll man uns nicht hintenher sagen, man sei übernommen worden, man hätte die Sache näher untersuchen sollen. Der Antrag auf Verschiebung wurde in der letzten Sitzung abgemehrt. Nun gebe ich zu, wenn neue Thatsachen vorlägen, welche die Sachlage wesentlich

verändert hätten, dann ließe sich etwas dafür sagen, daß man auf den frühern Beschluß zurückkomme. Aber liegen solche Veränderungen vor? Fassen wir das Votum des Herrn Büßberger in's Auge. Er stützt sich auf den allgemeinen Standpunkt, daß die kürzeste Linie die beste sei. Ich weiß, daß es eine Zeit gab, wo man dieser Ansicht war; aber dieser Standpunkt ist nicht mehr der maßgebende, namentlich in England. Ich kann mich in dieser Beziehung auf das Beispiel eines Mannes berufen, welcher die größte Autorität in Eisenbahnsachen hat. Wie verhält es sich mit der Linie von Zürich nach Luzern? Die kürzeste Linie gienge durch das Sihlthal, aber Herr Escher, vor dem ich in Eisenbahnsachen den Hut abziehe, war gleichwohl für die Reppisch-Linie; warum? Wegen der Kosten. Die andere Linie ist auch möglich, aber sie hätte zu viel gekostet. Vom gleichen Standpunkte aus stimmte ich das letzte Mal für das Tracé über Aarberg. Wenn man nur die Kürze einer Linie in's Auge fassen will, so ist es möglich, eine noch kürzere zu finden als über Bußwyl. Nehme man das Lineal zur Hand und ziehe man einfach eine gerade Linie von Bern nach Biel. Warum will man nicht der Kürze halber einen Tunnel durch den Zensberg? Man gibt also das Prinzip, von dem man ausgeht, doch preis, und macht wieder alte Einwendungen, indem man sagt, die Sache sei nicht klar genug gewesen, man habe die Expertenbefinden nicht untersuchen können. Es konnte Jedermann davon Einsicht nehmen, ich wenigstens nahm Kenntniß davon; wenn es Andere nicht gethan haben, so ist es ihre Schuld. Ich sage aber weiter: wenn die Expertenbefinden so bestimmt lauten, wie Herr Büßberger behauptet, — warum dann eine neue Untersuchung? Sie haben diese Befinden seit mehreren Tagen gedruckt im Hause. Aber man sagt: nein, es ist noch nicht klar genug! Glauben Sie, die neue Untersuchung werde größere Klarheit in die Sache bringen? Ich sprach in den letzten Tagen über diese Angelegenheit mit einem Fachmann, der großes Gewicht hat, der mir sagte: hütet Euch vor einer neuen Expertise! Wenn ich die Mehrheit der Kommission kenne, so weiß ich auch das Resultat der Expertise. Gehet selber an Ort und Stelle, und dann entscheidet! — Und in Wahrheit, wenn wir auf die Expertenbefinden etwas näher eintreten, ist es denn richtig, daß alle so einig sind, daß man nicht zu einer Aarorrektion komme? Ich las die Befinden wiederholt und sprach nachher mit Herrn La Nicca darüber, indem ich ihn fragte, was er davon halte. Die Herren Bressel, Hartmann und Culmann sagen in ihrem Befinden, der Aarübergang bei Bußwyl sei möglich in Verbindung mit einigen Versickerungsarbeiten auf einer Strecke von 2500 Fuß. Ist aber Herr La Nicca, welcher die Aare jedenfalls am besten kennt, damit einverstanden? Durchaus nicht, er sagt: N'y touchez pas! Nur keine theilweise Aarorrektion! Er will eine provisorische Brücke mit Rücksicht auf die bevorstehende Entsumpfung, dann braucht es nach seiner Ansicht keine definitive Brücke mehr, wenn die Entsumpfung ausgeführt sein wird. Ich fragte Herrn La Nicca über den eigentlichen Sinn des andern Befindens; er sagte mir, aus den 2500 Fuß Sicherungsbauten, die man jetzt in Aussicht stellt, werden 3000 Fuß u. s. f., bis man mit der Korrektion zu Ende sei; er erläuterte es genauer. Es ist denn auch klar, wenn man die Gegend in's Auge faßt. Die Aare hat von Aarberg bis Büren ein eigentliches Bett, es ist eine Fläche von 4000–9000 Fuß Breite, also von einer Viertelstunde bis zu einer halben Stunde. Nun macht man in der Mitte dieses Bettes einen Kanal, in den das Wasser geleitet werden muß; es ist klar, daß die Aare sich da einfrisst und daß die Sicherungsbauten nicht vor Einbrüchen schützen. Der Plan der Herren Experten ist allerdings ausführbar, aber nicht ohne Risiko. Herr La Nicca will eine vollständige Absperrung der Aare, weil dann der Fluß nicht einsinken könne, während die von den andern Experten vorgeschlagene Brücke zu fatalen Resultaten führen würde. Dieses System mag ganz praktisch sein, nur müßte man dann eine Bestimmung in die Gemeinde-reglemente von Worben und Umgegend aufnehmen, wonach statt der bisherigen Heirathsbüchsen und des Feuerreimers ein gehöriges



Fahrschiff bei Hochzeiten verlangt würde. Herr La Nicca bemerkt ausdrücklich daß er seinen Vorschlag nur in der Voraussetzung mache, daß die Seelandsentsumpfung in nächster Zeit zur Ausführung komme, d. h. die Aare in den Bielersee geleitet werde. Ich antwortete ihm, wenn ich diese Ueberzeugung hätte, so könnte ich ihm allfällig beistimmen, aber ich habe sie eben nicht. Gerade diese Agitation ist nach meiner Ansicht der Entsumpfung nicht gerade förderlich, sondern drängt sie eher rückwärts. Ich werde mir dann noch ein Wort darüber erlauben. Sie sehen also, daß die Gutachten der Herren Experten nicht etwa übereinstimmend sind, sie enthalten ganz verschiedene Systeme. Man sagt, neue Experten werden uns bessere Auskünfte geben. Ich bin überzeugt, wenn wir neue Experten an Ort und Stelle schicken, so wird eine dritte Ansicht entstehen. Ein einziges System wäre das richtige, wenn man nämlich diese beiden Projekte von Aarberg und Bußwyl ausschreiben würde in dem Sinne, daß der Unternehmer auch alle Konsequenzen übernehme. Für das Aarberg-Tracé will ich schon einen Unternehmer finden, eine andere Frage ist es, ob man über Bußwyl einen solchen fände. Es ist eben ganz etwas Anderes, ein Gutachten zu unterschreiben, als die Garantie für die Folgen des Vorgesprochenen zu übernehmen. Ich komme nun zu den sogenannten veränderten Verhältnissen. Man sagt nämlich, die Situation sei gegenwärtig eine ganz andere, die Seelandsentsumpfung habe einen großen Schritt vorwärts gethan, die Motion Bünzli sei im Nationalrath erheblich erklärt worden. Das ist Alles! Aber solcher Motionen finden sich noch Hunderte in den Protokollen der Bundesversammlung und der Tagessatzung, und wenn wir warten wollen, bis dieselben erledigt sein werden, dann können wir noch lange über Herzogenbuchsee fahren. Wir müssen auch noch das Verhältniß zu andern Kantonen in's Auge fassen; diese haben nicht gerade Ueberfluß an verfügbaren Fonds, und namentlich der meistbetheiligte der andern Kantone, Waadt, behauptet immer, er habe seine Sache gethan. Ich persönlich bin für die Seelandsentsumpfung, aber auf der andern Seite soll man diese Frage nicht mit der Eisenbahn verbinden. Kommt es einmal zur Ausführung dieses Werkes und wird die Aare in den Bielersee geleitet, dann fahren wir allfällig gerade hindurch, dann wollen wir nicht nach Bußwyl hinab und auch nicht nach Aarberg hinauf, dann verlegt man einfach die Bahn. Ich bitte, nicht zu übersehen, daß nach dem Projekte der Herren Bressel, Hartmann und Gulmann Versicherungsarbeiten gemacht werden müssen, welche die Kosten des Tracé über Aarberg aufwiegen. Herr Gräniher berechnet die Kosten des letztern auf Fr. 3,414,680, nach der Berechnung der genannten Herren würde das Tracé über Bußwyl Fr. 3,400,000 kosten; im günstigen Falle ergibt sich daher für Bußwyl eine Differenz von Franken 14,000. Herr Studer schlägt die Kosten der provisorischen Sicherungsarbeiten auf Fr. 650,000 an, mit Inbegriff der Brücke, so daß das Verhältniß immerhin ein ungünstiges ist, abgesehen von den Gefahren, welche mit dem Aarübergang bei Bußwyl verbunden sind. Ich würde für den Augenblick die klügerere Linie vorziehen. Herr Büzberger legte namentlich Gewicht darauf, die Situation habe sich auch mit Rücksicht auf die Gotthardbahn geändert. Ich muß offen gestehen, daß ich auch bezüglich der Alpenpässe etwas abgekühlt bin, und in dieser Beziehung nicht mehr so sanguinische Hoffnungen habe, wie früher. Ich machte die Erfahrung, daß es zu Eisenbahnen Geld braucht, namentlich für Alpenbahnen. Nun hat sich Jemand für eine Concession der Gotthardbahn gemeldet und eine Kaution von Fr. 150,000 hinterlegt; aber damit macht man nicht einmal die ersten Vorarbeiten. Wenn man also damit für die Zukunft spekuliren will, so werden wir die Ausführung des Projektes kaum erleben. Auch von einem Tunnel durch den Mont-Cenis war schon lange die Rede; auch in dieser Beziehung ist ein neues Ereigniß zur Sprache gekommen, ein Ereigniß, welches die Aussichten auf eine Gotthardbahn bedeutend herabstimmt. Ich will nicht weislaufiger sein; Sie mögen entscheiden. Wie Sie entscheiden, ist es mir recht. Ich bin nicht Einer derjenigen,

die, wenn die Behörde nicht nach ihrer Ansicht entscheidet, ihre Zuflucht zu Volksdemonstrationen nehmen.

Mühlethaler. Ich habe das letzte Mal das Wort nicht ergriffen, aber es ging mir, wie Herr Büzberger sagte, daß es ihm und Andern gegangen sei. Vor Allem hatte mich die Regierung durch ihren Bericht irreführt, indem sie sagte, alle andern Umstände, mit Ausnahme der technischen Schwierigkeiten, sprechen für Bußwyl. Der Große Rath beschloß die Anordnung einer Expertise; die berufenen Experten sagten einhellig, es sei möglich, über Bußwyl zu bauen. Nun hätte ich geglaubt, die Regierung würde froh sein über dieses Resultat und einen andern Vorschlag machen; das geschah nicht; bloß entwickelte dann der Herr Berichterstatter hier die Sache, wie wenn es ihm ernst wäre, indem er den Aarübergang bei Bußwyl als mit großen Gefahren verbunden darstellte, und so führte er mich irre. Es handelte sich nach meiner Ansicht um die Frage: soll man die Aare bei Bußwyl provisorisch überbrücken, ohne dieselbe einzudämmen; soll man das Wasser laufen lassen, wie es jetzt läuft und zuschauen, was der Oberländerfuhrmann machen werde, ob er wirklich Ausgrabungen von 30–40' Tiefe mache, was nicht wahr ist? Ich bin überzeugt, wenn, nachdem man über Aarberg gebaut, die Juragewässerkorrektur eingeleitet würde, daß man die Schienen bei Aarberg wegreißen und die gerade Linie einschlagen würde; es wäre also den Aarbergern nur das Hälmchen durch den Mund gezogen. Allerdings wäre es dann fatal, wenn ein — Kirchlein, ich will eigentlich sagen, ein Restaurant, dahinsiele. Es geht hier, wie bei der Dronbahn, wo man es auch nicht für möglich hielt, die projektierte Linie auszuführen; man schickte Sachverständige, welche die Verhältnisse untersuchten; endlich fand man die Ausführung möglich. Wenn das Unternehmen auf Aktien gegründet und ich Aktionär gewesen wäre, so hätte ich gesagt, ich müsse für die kürzere Linie stimmen; aber andererseits dachte ich, wenn man eine lange, köstliche Brücke baue und es an einem schönen Morgen heiße, die Aare sei erschrecklich angelauten, dann würde die Regierung kommen und sagen: Volk, was hast du für einen Großen Rath, der für solche Gefahren die Augen nicht aufthut! Weil ich das befürchtete, stimmte ich gegen meine Ueberzeugung für das Tracé über Aarberg. Jetzt habe ich das Volk im Rücken. Den Aarbergern möchte ich das Beispiel von Lenzburg vor Augen halten, die auch die Eisenbahn zu haben wünschten und Opfer zu diesem Zwecke angeboten hatten; aber die Behörden entschieden sich für die gerade Linie, um nicht auf ewige Zeiten den Transport von Waaren und Personen zu erschweren; später baute man den Lenzburgern ein Sträßchen auf die Station Wildegg, und ich habe gehört, daß sie damit gut zufrieden seien, und doch ist Lenzburg vermöge seiner Industrie viel bedeutender als Aarberg. Es ist mir leid, ich würde gerne Aarberg die Eisenbahn lassen, aber das allgemeine Interesse spricht dagegen, daher stimme ich zu einer nochmaligen genauen und unparteiischen Prüfung der Sache.

Schenk, Vizepräsident des Regierungsrathes. Erlauben Sie mir auch einige Worte in dieser Angelegenheit. Vor Allem bin ich so frei, einige Bemerkungen zu machen, die nicht die Sache selber betreffen, die aber doch nothwendig sind, um nicht den Schein auf sich zu laden, als anerkenne man, was nicht widerprochen ist. Herr Fischer verwunderte sich sehr, Niemanden auf diesem Stuhl zu sehen und fand, die Regierung hätte durchaus einen Berichterstatter bezeichnen und die Sache persönlich verfechten lassen sollen; es scheint ihm, es gebreche der Regierung nachgerade an Muth, und namentlich bei dem Berichterstatter möchte dieß der Fall sein. Zunächst bin ich nicht schuld, daß kein Berichterstatter da ist. Was aber den „Muth“ anbelangt, so denke ich, wer den Muth hatte, eben in dem geliebten Aarberg einst gegenüber dem mächtigen Volke, rings umgeben von Feinden, seine Sache zu verfechten, obschon man ihm in der Kirche zurief: „Schweig' du jetzt!“ und Herren, die jetzt da sind und lächeln, es geduldet haben, —

ich sage, so gut derselbe damals den Muth hatte, zu seiner Meinung zu stehen, so gut hat er den Muth, hier auf dem Stuhle des Berichterstatters Rede zu stehen. Also damit soll man nicht kommen. Aber es braucht einen andern Muth, ruhig und fest zu bleiben bei all diesem Lärm und Streit und in dem Wirrwar der Gegensätze die Augen offen zu behalten, sich das Gemüth nicht verbittern zu lassen. Das ist eine Kunst, und dazu bedarf es Muth. Nun begreife ich, daß unsere politischen Gegner uns gerne hintereinander sehen, und ich machte bei der letzten Verhandlung einem der Herren die Bemerkung, es komme mir sonderbar vor, daß man uns zusammenfesseln lasse. Ich denke, der Betreffende werde sich daran erinnern. Ich nehme an, die Herren haben nicht unrichtig gerechnet, daß sie es für wichtig halten, gerade im Seelande eine Spaltung entstehen zu lassen, sie zu benützen und uns für lange Zeit einen großen Dämpfer aufzusetzen. Das schien mir aus dem Votum des Herrn Fischer hervorzuleuchten, er wolle uns persönlich aufstacheln, uns veranlassen, eine Ehrenfrage daraus zu machen und uns mit der Mehrheit des Landes, die uns das Volk gab, in ein gespanntes Verhältniß zu bringen. Ich will mich nicht auf diese Position einlassen, sondern die Sache unverrückt im Auge behalten. Um nun auf die Sache selbst überzugehen, so sieht die Motivirung der Herren Bützberger und Mühlethaler, eines unserer Getreuen, der mit fliegender Fahne und klingendem Spiel in das Lager der Gegner hinüber eilte, ich sage, die Motivirung dieser Herren sieht aus wie eine Anklage gegen das Verfahren der Regierung, und darüber will ich mir ein Wort erlauben. Im Allgemeinen traute ich mir nicht das Geschick zu, einen solchen Vorschlag hieher zu bringen, daß er Jedem konvenirte. Ich bin überzeugt, es ist schon für das Direktorium einer Privatgesellschaft schwer, gegenüber dem Verwaltungsrath ein Tracé zu versetzen; ganz etwas Anderes ist es, solche Tracé-Fragen vor dem Großen Rathe zu versetzen, — Fragen, von denen ich meinte, man solle im Interesse der Sache ihre Entscheidung nicht dem Großen Rathe, sondern dem Regierungsrathe zuweisen. Nun kam es allerdings so, und es soll diejenigen, welche dem Prinzipie des Staatsbaues hold sind, gar nicht herabstimmen. Wir werden schon durch diese Schwierigkeiten kommen; die Hauptsache ist, daß wir treu und recht zusammenhalten und uns nicht durch andere Motive auseinanderbringen lassen. — Ich erlaube mir, kurz den ganzen Gang der Sache nachzuweisen. Zuerst zog die Eisenbahndirektion den Eisenbahnausschuß zu Rathe darüber, in welcher Form man zu Werke gehen soll. Es wurde ein allgemeiner Auftrag zum Studium der in Frage stehenden Tracés ertheilt, dann befiel man sich vor, im Falle von Widerspruch unter unsern Technikern bezüglich gewisser Punkte eine Expertise anderer Techniker darüber einzuholen. Ist kein Widerspruch vorhanden, so läßt man es bewenden. Hier erlaube ich mir eine Bemerkung. Es wurde gesagt, namentlich in einer Stadt, wo die Bewegung am größten ist, in Biel, ging das Gerüde, Herr Gränicher hätte sich so ausgesprochen, er für sich wäre immer lieber über Buzwyl gegangen, aber der Eisenbahndirektor habe ihm erklärt, es müsse über Aarberg gebaut werden. Das kann ich nicht unerwähnt lassen. Es wurde dem Herrn Gränicher über das Resultat seiner Untersuchung in keinerlei Weise die geringste Zumuthung gemacht. Ueber einen Punkt sprach ich allerdings mit ihm, er betrifft nicht Aarberg, aber einen andern „Krumm“, indem ich erklärte, wenn auch dieser in Frage komme, dann müsse nothwendig eine Expertise angeordnet werden. Es ist also durchaus unrichtig, daß irgendwie eine Direktion gegeben wurde, im Gegentheil, man sagte Herrn Gränicher, er solle die Sache studiren und dann ein Projekt entwerfen. Als ich über den Zeitpunkt im Reinen war, auf welchen Herr Gränicher seinen Bericht erstatten könne, traf ich die Anordnung, daß über den Gegenstand vor versammeltem Regierungsrathe als Konferenz in Gegenwart des Ingenieurs für das Entsumpfungswesen beraten und die Frage, wiefern eine Korrektion der Aare mit dem Uebergang bei Buzwyl verbunden wäre, contradictorisch

verhandelt wurde. Das Resultat der Verhandlung über diese Frage war, daß beide Ingenieure sich einstimmig zeigten. Wenigstens hatten meine Herren Kollegen keinen andern Eindruck, als es sei eine zugestandene Sache, daß eine Korrektion stattfinden müsse. Noch mehr: es stand im Berichte des Regierungsrathes, es seien alle zu Rathe gezogenen Techniker mit dem Obergeringieur der Staatsbahn einstimmig der Ansicht, daß eine feste Brücke über die Aare bei Buzwyl nur in Verbindung mit einer Korrektion des Flusses möglich sei. Damals war Einstimmigkeit vorhanden, jetzt sind die Herren theilweise, wie Herr Mühlethaler, mit fliegenden Fahnen in das andere Lager übergegangen. Ich bedaure nur die Erfahrung, die ich bei diesem Geschäfte gemacht habe, daß es mir schien, je nach dem Wind gehe auch die Ansicht der Techniker nach dieser oder jener Richtung. Herr Gränicher selbst erfuhr es, daß Einer nach dem Andern, der es anfänglich mit ihm gehalten, in's andere Lager hinüberging. Die Einstimmigkeit war lange vorhanden. Hintenher ist es leicht zu sagen, es hätte noch eine Expertise angeordnet werden sollen. Wenn diese beiden Ingenieure in einer Diskussion mit dem Regierungsrathe erklären, sie seien miteinander einverstanden — so wurde es wenigstens aufgefaßt, — woher hätten wir zu einer andern Expertise Grund nehmen sollen? Also mit Grund konnte man uns daraus nicht einen Vorwurf machen. Hierauf wurde der Bericht der Regierung gedruckt und mit dem Gutachten des Herrn Gränicher zu rechter Zeit ausgetheilt; der Große Rath war ganz au fait. Es kommt die erste Sitzung, man verlangt eine Expertise; die Regierung gestand durch ihren Berichterstatter sofort zu, daß sie keinen Grund habe, dieselbe zu bestreiten. Die Expertise wurde vorgenommen, und wenn ein Vorwurf zu machen ist, so ist es da, daß die Regierung oder die Eisenbahndirektion die den Experten gestellten Fragen nicht besser ergänzt hat, daß sie es bei den Fragen bewenden ließ, die vom Direktorium gestellt worden. Das habe ich unterlassen, und daraus mache ich mir allerdings einen Vorwurf. Aber wie ist das geschehen? Es war an einem Morgen, wo mir diese Fragen vorgelegt wurden, und unmittelbar darauf waren die Herren Experten in meinem Zimmer. Nun begreift man, daß solche Fragen überlegt sein wollen. Ich hätte den Herren nur die Frage beifügen mögen: „Ist dann der oberste Kopf der Dämme, die auf einer Strecke von 2000' vorgeschlagen werden, besser geschützt als der Brückenkopf, den man durch diese Dammarbeiten schützen will? Hat man eine feste Stelle auf diesem Gebiet?“ — Das hätte man noch fragen sollen. Deshalb heißt es im Gutachten der Experten, es dürften Sicherungsarbeiten auf einer Strecke von 2000' genügen. Diese Anklage wurde indessen nie gegen mich erhoben, ich erhebe sie selber. Die Expertise ging also vor sich; da kam wieder ein Fehler vor, aber nicht von Seite der Regierung, sondern theilweise vom Großen Rathe, theilweise liegt er auf Seite der Herren Experten, daß diese nicht erklärt haben: In dieser Zeit machen wir keine Expertise, und wenn Ihr wirklich eine haben wollt, dann mußte man uns nicht zu, in drei Tagen von Chur, St. Gallen, Zürich nach Bern zu kommen, uns auf Ort und Stelle zu begeben, die Untersuchung vorzunehmen und das Gutachten abzugeben. Und nun heißt es, man habe den Großen Rath übernommen. Ich sah nach, wer von den 47 Mitgliedern der Behörde, welche die Einberufung derselben veranlaßten, damals das Wort ergriffen hat und wer nicht, und es sind zwei darunter. Herr Bützberger hat das Wort nicht ergriffen, er mußte sich zwar wegen sehr dringender, unaufschiebbarer Geschäfte entfernen. Aber ob der Große Rath extra zusammentreten müsse, wenn die Herren nicht oder nicht zu rechter Zeit reden wollen, — das ist auch eine andere Frage. Hätten die Herren das Wort ergriffen, oder den Druck des Expertengutachtens verlangt, dann wäre es anders; aber nachdem sie geschwiegen und theilweise zu pflanzen mitgeholfen, kommen sie jetzt und berufen den Großen Rath außerordentlich ein, während mancher Andere auch sagen könnte, es sei ihm jetzt wegen unaufschiebbarer Geschäfte nicht bequem. Bei diesem Anlaß erlaube ich mir ein Wort über die Aufregung



des Souveräns, von der man spricht. Ich frage: ist das irgend eine solide Meinungsäußerung, die sich fund gibt? War es nicht ein ungeheuer vortheilhaftes Vorgehen, wie man zu Werke ging? Haben Alle, die über den „Krumm“ redeten, gewußt, warum dieser „Krumm“ gemacht werde? Hatte man Zeit, die Großrathsverhandlungen unter dem Volke zu verbreiten? Nein. — Vielleicht machte ich einen Fehler, daß ich die Karte im 50,000stel Maßstabe aufnehmen ließ, statt im 500,000stel Maßstab, wie andere Eisenbahnsarten gemacht sind; dann hätte man den Krumm nicht so sehr beachtet. Das ist das Einzige, und darauf wurde diese große Agitation hervorgerufen, worauf ich nicht wieder eintreten will. Ich komme zum Schlusse dieser Abtheilung, indem ich sage: wenn so verhandelt wird, wenn die Regierung den Großen Rath so gut als möglich aufzuklären sucht, dann soll man nicht die Sache so darstellen, als wäre der Große Rath vom Regierungsrathe gefangen worden. Wir wollen die Schuld vernünftig theilen, und Sie sollen dann billig die Hauptsache übernehmen, nicht dem armen Regierungsrathe die Sache in die Schuhe schütten. — Nun komme ich zu einem fernern Punkte, den ich berühren muß. Wie wird nun die Sachlage im Ganzen motivirt? Hat man Grund, auf das Begehren derjenigen, welche auf den frühern Beschluß zurückkommen wollen, einzutreten, ja oder nein? Ich glaube, wir sollen die Sache wirklich ernst nehmen, und ich bin ungeheuer froh, daß die Anschauung des Herrn Präsidenten nicht die Mehrheit erhielt, als wäre es nur eine Fortsetzung der frühern Verhandlung, weil es zu einem leichtfertigen Verfahren gekempelt worden wäre. Man hätte, wenn ein Beschluß nicht gefallen hätte, einfach den Großen Rath wieder einberufen. Daraus dürfen wir uns kein Hehl machen, daß die Zurücknahme von Beschlüssen eine außerordentlich wichtige Sache ist. Es ist nun einmal die Grundlage unsers republikanischen Wesens, daß Beschluß Beschluß, Gesetz Gesetz sei. Wie sollen wir zusammenleben ohne diese Grundlage? Die gemeinsame Sicherheit beruht darauf, daß es etwas Festes im Staate giebt, daß das, was der Große Rath sagt, gelte. Das ist auch die einzige Basis für die Rechtssicherheit des Einzelnen, der vielleicht, gestützt auf eine Verfügung der Behörde, Dispositionen getroffen hat, die Einfluß auf seine Existenz haben. Nun kommt der Große Rath und hebt kurz nachher den Beschluß wieder auf. Ich wünsche, daß man um der Zukunft willen heute anerkenne, daß es ein Schritt sei, den man nicht häufig thun soll, sonst kann auch die Regierung dazu kommen, Beschlüsse zurückzunehmen; ebenso würde es demoralisirend auf Gemeindebehörden und durch das ganze Land wirken. Damit will ich nicht sagen, daß es nicht Fälle gebe, wo Beschlüsse der obersten Landesbehörde zurückgenommen werden müssen. Ich kenne aber nur drei solche Fälle. Der erste Fall tritt ein, wenn durch Aenderung bei Wahlen die Behörde ganz anders besetzt wird. So war es Anno 1845, wo die eine Regierung die Theilnehmer am Freischaaenzuge einstellte, während die nachfolgende Regierung dieselben wieder zu Ehren zog. So im Jahre 1850 in Betreff der Seminarien. Es ist ein Uebergang bei einem Systemwechsel. Der zweite Fall tritt ein, wenn Beschlüsse der gesetzgebenden Behörde sich bei ihrer Ausführung als schädlich oder nachtheilig für das Land erweisen; dann nimmt man sie zurück. Beispiele dafür liefern alle Verwaltungsperioden. Während der Restaurationsperiode (um ein Beispiel anzuführen) wurde ein Armengesetz erlassen, das einen Artikel enthielt betreffend Väter, die ihre Familie nicht erhalten; er wurde aufgehoben und durch einen andern ersetzt, der wieder aufgehoben wurde. Ein dritter Fall ist es, wenn zwischen einem Beschlusse und dessen Ausführung Thatsachen eingetreten sind, welche die Situation förmlich verändern. Auch hiesür fehlt es nicht an Beispielen. Im Jahre 1857 wurde hier beschlossen, keine Konzession für eine Eisenbahn längs dem Bielersee zu geben; ein Jahr darauf wurde die Konzession erteilt. Das Motiv zu jenem Beschlusse lag in den schwimmenden Eisenbahnen; die Voraussetzung, unter welcher der Beschluß gefaßt worden, fiel weg, und der Große Rath erteilte, ich weiß nicht, ob mit einer

größern Stimmenzahl, einfach die betreffende Konzession. Nun wollen wir untersuchen, wie es sich im vorliegenden Falle verhalte. Ich stellte mich auf den Boden, daß, wenn nicht neue Thatsachen vorlägen, die eine Abänderung motiviren, ich absolut für Tagesordnung wäre. Darauf kann es doch nicht ankommen, ob eine Sache von der Mehrheit anders angesehen werde als von der Minorität, und daß in einem solchen Falle Beschlüsse abgeändert werden müssen. Man wußte zum Voraus, daß die Linie über Narberg die längere sei; auch bezüglich der Gefahr wegen Anschlusses der Franco-Suisse war die Sache nicht neu; ebenso war man im Klaren über die Möglichkeit des Narüberganges bei Bußwyl. Alles, was in den Petitionen steht, alle in denselben angeführten Gründe wurden vorher diskutiert und daraufhin wurde beschlossen. Ich sage daher: wenn wirklich die Sachlage nur so beschaffen wäre, wie man sie von anderer Seite darstellt, so würde ich absolut nicht auf das vorliegende Begehren eintreten. Denn am Ende machen wir uns keine Illusion, daß der Gegenstand nicht diese Bedeutung hat, die man ihm beilegt. Wir haben einen andern Krumm in Burgdorf, und diejenigen, welche ihn zu Stande gebracht, machen sich sogar ein Verdienst daraus; sie bohrten sogar durch einen Berg; kein Mensch hielt sich darob auf; die Oberaargauer fahren dort hindurch und zahlen 25–30 Centimes mehr. Oder wenn man gar rechnen will, wie in der „Bernser-Zeitung“ von einem Handelskommiss gerechnet wurde, der jedesmal 90 Centimes verliert; nun fahren 10,000 Kommiss auf der betreffenden Bahn, das macht Fr. 90,000 und kapitalisirt so und so viel Millionen! So darf man nicht rechnen, sonst wären wir das ärmste Volk der Welt wegen des Krumms bei Burgdorf. Nun habe ich aber in und außerhalb der Regierung anerkannt, daß allerdings neue Thatsachen eingetreten sind, vor denen wir uns nicht die Augen verschließen können, und hier komme ich auf die von andern Mitgliedern der Versammlung erörterten Punkte. Ich hatte gestern Gelegenheit mich in einer Versammlung von Großrathsmitgliedern, welche das Einberufungsbegehren unterschrieben haben, auszusprechen, indem ich ihnen ein Arrangement vorschlug, damit man sich verständige. Meine Stellung war diese: ich erklärte, unter welcher Voraussetzung der angefochtene Beschluß gefaßt worden sei, nämlich unter der Voraussetzung, daß die Zuragewässerkorrektur bedeutend im Hintergrunde sei. Der Bundesrath ließ seit 1860 kein Wort mehr von sich hören, im Nationalrathe war es auch stille; die Kantone Waadt und Neuenburg hielten Sonderkonferenzen und waren geneigt, die Sache zu verschieben. Die Regierung von Bern hatte Angeichts dieser Sachlage bereits ein Gesetzesprojekt ausgearbeitet, um eine Partialkorrektur vorzunehmen. Wie steht nun die Sache heute? Zwei Tage später, nachdem Sie das Tracé über Narberg beschlossen, erteilt der Große Rath der Regierung den Auftrag, bei den Bundesbehörden dahin zu wirken, daß die Zuragewässerkorrektur mit der Rhein- und Rhodenerkorrektur gleichzeitig an die Hand genommen werde. Was geschieht ferner? Der Bundesrath faßt einen Beschluß in der St. Gallerfrage. Wir glaubten, die Rheinkorrektur sei so wenig reif als die Zuragewässerkorrektur, weil noch kein Vertrag mit Oesterreich, keiner mit Lichtenstein abgeschlossen war. Der Bundesrath beschließt, bei der Bundesversammlung einen Beitrag an die Rheinkorrektur von Fr. 3,200,000 zu beantragen, während die Kosten des Ganzen auf acht Millionen veranschlagt sind. Wir mußten also von dem plötzlichen Reisen dieser Angelegenheit erstens überrascht sein; zweitens konnten wir erwarten, daß der Beitrag des Bundes ein erheblicher sein werde; drittens kam hinzu, daß der Nationalrath eine Motion annahm, wodurch der Bundesrath aufgefordert wurde, die Angelegenheit der Zuragewässerkorrektur mit den kräftigsten Mitteln an die Hand zu nehmen und in Gang zu bringen. Der Nationalrath zog die energischere Fassung einer mildern vor, die von anderer Seite vorgeschlagen war. Endlich trat auch eine Aenderung in der Regierung des Kantons Waadt ein. Sie wissen, daß wir mit der waadtländischen Regierung seit der Drongeschichte

in Spannung waren. Da nun diese, in den Augen der Waadtländer selbst uneidgenössische Regierung durch eine neue ersetzt wurde, so läßt Alles das hoffen, daß die ganze Situation eine viel günstigere sein werde. Die Sachlage hat sich also in Wahrheit wesentlich geändert. Ich sprach mich in der früheren Verhandlung dahin aus, daß ich dafürhalte, die Juragewässerkorrektur stehe im Hintergrunde. Nun sagt man allerdings, es gehe immerhin noch lange, bis man damit fertig sei. Darüber täuschen wir uns nicht. So lange die Frage der Juragewässerkorrektur einzig da war, konnte sie noch jahrelang unentschieden hin und her schwanken; sobald aber andere großartige Fragen ähnlicher Natur mit ihr in Verbindung treten, dann kommt es anders, dann können wir in sehr gestärktem Schritte marschieren. Die Miteidgenossen von St. Gallen begreifen, daß sie sich nicht von uns trennen dürfen, weil die Frage der Juragewässerkorrektur älter und ebenso berechtigt ist als ihre Rheinkorrektur. Nun fragte ich: wie käme es unter diesen Umständen heraus, wenn wir absolut an dem Tracé über Aarberg festhalten und der Bund nächsten Sommer beschließen würde, er sei geneigt, eine gewisse Subvention unter den und den Voraussetzungen an die Korrektur der Juragewässer zu bewilligen? Dann würde die Bewegung noch einmal kommen und noch viel stärker als jetzt. So steht die Sache, und da erkläre ich: unter diesen Voraussetzungen will ich viel lieber die Angelegenheit regeln, wie es die veränderten Umstände jetzt erheischen. Ich glaube nicht, daß ich mich täusche. Man sagt, man habe die Juragewässerkorrektur als Gespenst benutzt. Ich glaubte allerdings, es wäre nicht recht, den Großen Rath bei Anlaß dieses Eisenbahnbaues hineinzuführen, sondern man solle dem Lande offen sagen, warum man dieses Tracé wähle; eine andere Handlungsweise wollte ich eben nicht annehmen. Jetzt fällt aber der gewichtigste Grund, welcher gegen den Aarübergang bei Bußwyl sprach, die feste steinerne Brücke mit den Sicherungsarbeiten auf einer Strecke von 2500' als überflüssig weg, die dafür verwendeten Gelder wären nutzlos in die Aare geworfen, denn die Juragewässerkorrektur wird in der Voraussetzung vorgenommen, daß die Aare in den Bielersee geleitet werde; dann bliebe noch ein kleines Flüßchen in der betreffenden Gegend. Alles hängt also davon ab, ob es richtig sei, daß die Juragewässerkorrektur kommen werde. Ich möchte gelegentlich die Vertreter unferes Kantons im Nationalrath fragen, ob sie, wenn diese Angelegenheit nächsten Sommer zur Sprache kommt, sagen könnten, es sei ihnen nicht genehm. Nein, ich glaube, wenn es endlich nach fünfzig, nach hundert Jahren dazu kommt, daß dieses Werk ausgeführt werden kann, müssen wir die Gelegenheit ergreifen. Die Situation ist also eine veränderte, und gegen diese veränderte Situation will ich nicht die Augen verschließen. Was schlug ich nun den Herren von Bußwyl — um mich eines allgemeinen Ausdruckes zu bedienen — vor? Es ist folgendes: gestützt auf die angegebene Veränderung, geht das definitive Tracé der Linie Bern-Biel von Münchenbuchsee in's Lyththal und von da direkt nach Biel; dieses definitive Tracé wird ausgeführt, sobald die Juragewässerkorrektur ausgeführt wird; unterdessen wird ein Provisorium erstellt, und da kann einzig das Projekt La Nicca in Frage kommen. Ich war der Ansicht, das bisherige Tracé sei für das Provisorium beizubehalten und zwar einfach deswegen, weil ich dafürhalte, man soll vor Allem aus die Sicherheit der Bahn und des Betriebes im Auge haben, wobei einige Mehrkosten nicht in Betracht kommen. Ein einziges Unglück, das infolge ungenügender Sicherheit eintreten würde, fielen schwerer in's Gewicht für die Betroffenen. Ich möchte also das sicherere Tracé beibehalten, aber mit der bestimmten Erklärung, daß es ein Provisorium ist; man würde es dann nur einspurig bauen, und nach Erstellung des definitiven Baues würde man in Aarberg abbrechen und dieser Ortschaft eine Verbindung mittels einer Pferdebahn verschaffen. Mir schien es, man müsse doch auch dem vom Großen Rathe gefaßten Beschlusse Rechnung tragen. Der Große Rath hat regelmäßig beschlossen; es ist keine

Kleinigkeit für die betreffende Gegend. Das ist also mein Vorschlag. Daraufhin kam man überein, die Sache näher zu untersuchen. Ich verlangte, daß die Kommission so zusammengesetzt werde, daß sie im Stande sei zu diskutieren, daß sie nicht aus Leuten bestehe, die nur Bußwyl im Kopfe haben. Das ist auf den heutigen Tag die Stellung, die ich einnehme. Ich biete also zu einer Kommission Hand. Das ist meine Auffassung. Ich lasse es darauf ankommen, was an derselben Falsches sei.

Dr. Schneider. Wenn diesen Nachmittag keine Unterbrechung der Verhandlungen stattfinden soll, so erlaube ich mir auch einige Worte. Ich beginne mit der Erklärung, daß ich nicht bald einmal im Großen Rathe mit beklommenerem Herzen das Wort ergriffen habe als heute. Ich muß nämlich zugeben, daß es mir schwer war, mich mit dem Gedanken vertraut zu machen, daß der Große Rath auf einen Beschluß, den er in aller Form gefaßt hat, zurückkommen soll. Deshalb und namentlich auch, weil ich seiner Zeit das Wort in Sachen nicht ergriffen, auch die Motion der Zwanzig nicht unterzeichnet habe, weil ich mir sagen mußte, ich trage vielleicht auch einige Schuld daran, daß mit dieser Mehrheit ein Beschluß gefaßt wurde, mit dem ich ursprünglich und heute nicht einverstanden bin, erlauben Sie mir einige Worte. Nun sind wir hier versammelt und ich glaube, wir sollen die Frage so ruhig als möglich erörtern. Ich beginne damit, daß ich erkläre, ich finde, die Regierung und ihre damaligen Vorlagen seien unter den Umständen, unter denen sie hieherkamen allerdings gerechtfertigt; aber zu der Rechtfertigung, die wir soeben angehört haben, erlaube ich mir einigen Kommentar zu geben. Herr Regierungsrath Schenk sagte uns heute, wie in der früheren Sitzung, wie es gekommen, daß die Regierung das Tracé über Aarberg vorschlage. Ich erkläre, daß ich, so weit ich den Sachverhalt kenne, die Darstellung des Herrn Schenk als vollständig und richtig anerkenne. Aber ich betrachte es wirklich als ein Unglück, daß man damals Ingenieure beizog, welche die Aarforrektur bei der ersten besten Gelegenheit an die Hand nehmen wollten. Der Herr Eisenbahndirektor zog den Herrn Studer bei, dieser ist für die Korrektur der Aare von Aarberg bis Büren und Solothurn. Herr Studer glaubte, jetzt sei der Moment da, wo Bern zwei große Werke gleichzeitig ausführen könne; deshalb bestimmte es ihn, den Aarübergang bei Lyß zu wählen, weil dann die Korrektur nothwendig sei. Daß dadurch Herr Schenk und die übrigen Mitglieder der Regierung stutzig wurden, finde ich begreiflich, auch daß sie die Anträge, welche in der Folge kamen, brachten. Nun aber hat allerdings die Sachlage sich seither wesentlich verändert. Ich will bei den leeren Bänken nicht auf das zurückkommen, was Herr Schenk mit beredtern Worten darstellte; aber einige nothwendige Ergänzungen möchte ich auch da anbringen und dann Herrn Riggeler in einigen Punkten berichtigen. Herr Riggeler sagte heute, die Juragewässerkorrektur liege noch in großer Entfernung. Ich will nicht sagen, er habe absolut Unrecht; aber ich sage: wenn es jetzt nicht geht und wir jetzt nicht die Gelegenheit benutzen, wo die Eidgenossenschaft disponirt ist, an solche Unternehmen einen Beitrag von 40 Prozent der Gesamtkosten zu leisten, dann geht es nicht mehr. Deshalb halte ich dafür, der Moment müsse absolut benutzt werden. Herr Riggeler legte auf die Motion Bünzli sehr wenig Gewicht. Die Differenz in der Stimmenzahl hatte ihren Grund nicht in der Frage, ob man geben wolle oder nicht, sondern darin, ob der Gegenstand auf künftigen Juli zur Behandlung kommen solle oder erst später, und die Mehrheit beschloß, schon im Juli die Sache zu behandeln. Sie sehen, daß die Sachlage sich seit der letzten Sitzung sehr wesentlich verändert hat: die Regierung erhielt den Auftrag, die Sache zu fördern, der Bundesrath beantragt einen Beitrag von 40 Prozent an die Rheinkorrektur, der Nationalrath beauftragte den Bundesrath, bis im Juli Bericht zu erstatten. Es scheint mir im Allgemeinen, es wäre eine zu leichtfertige Würdigung der im Volke zur Anregung gekommenen Meinung, die sich sehr bestimmt

ausgesprochen hat. Ich begreife, daß man nicht gerne zurückgeht, um nicht erworbene Vortheile zu verlieren. Aber war nicht Bußwyl, Büren und Umgegend vor dem letzten Beschlusse des Großen Rathes in derselben Lage? Hatten sie nicht das Tracé in der Hand, so lange die Ostwestbahn bestand? Am wenigsten regten sich damals die Aarberger. Ich erkläre, daß ich ursprünglich für Aarberg war in der Voraussetzung, daß man mittels eines Tunnels mit nicht sehr bedeutenden Kosten durch den Jonsberg gelangen könne; nachher überzeugte ich mich aber, daß dieses nicht der Fall sei. Indessen hätte ich dazu handbieten können, wenn Aarberg ein beträchtliches Opfer gebracht hätte. Wollt Ihr nun durch Festhaltung am frühern Beschlusse den ganzen Jura stoßen? Wollt Ihr jedesmal, wenn die Mitglieder aus dem Jura nach Bern kommen müssen, gewärtigen, daß sie den Behörden Vorwürfe machen über Zeit- und Geldverlust, den sie zu tragen haben? Ich komme auf eine Aeußerung des Herrn Riggeler zurück in Betreff des Charakters der fraglichen Eisenbahn, indem ich glaube, daß man eine Art Transitlinie zu bekommen suchen solle. Herr Büsberger hob diesen Umstand mit Grund hervor, aber auch eine Zuschrift des Direktoriums an die Regierung spricht dafür. Dazu kommen noch andere Motive. Bauen Sie über Aarberg so ist Solothurn näher bei Herzogenbuchsee als bei Biel; bauen Sie hingegen über Bußwyl, so ist das Verhältniß ein umgekehrtes. Wollen Sie den ganzen Verkehr der dortigen Gegend der Centralbahn zuwenden? Ein ähnliches Verhältniß entwickelt sich in der westlichen Schweiz, wenn Sie die beiden Tracés mit den Ortschaften Chavornay, Yverdon, Vivis vergleichen. Wollen Sie, daß unsere Viehhändler und Negotianten ihren Waarentransport der Franco-Suisse und der Westbahn zuwenden? Nehmen Sie den Durchschnitt über Aarberg, Biel, Solothurn, Herzogenbuchsee, und von da nach Bern, so wird Lyssach der Mittelpunkt sein, das in beiden Richtungen gleich weit hat. Aber die von Burgdorf haben weiter, wenn sie über Aarberg fahren. Geht jedoch das Tracé über Bußwyl, so werden alle Burgdorfer, um nach Biel zu gelangen, über Bern fahren. Dieser Verkehr ist nicht unbedeutend: wollen Sie denselben der Centralbahn zuweisen? Man erwägt nicht, was es Tag für Tag ausmacht, daß es für Jahre ein Kapital von Millionen repräsentirt. Diese Verhältnisse soll man nicht aus den Augen verlieren. Ich rede nicht von Alpenbahnen, sondern von den allernächsten Interessen. Noch ein Wort über die öffentliche Meinung. Man sagt, das Volk habe geurtheilt, ohne die Akten zu kennen. Ich gebe zu, daß das Volk einfach diese Voyage en Zik-Zak in's Auge faßte, um mich so auszudrücken. Die Expertengutachten lagen hier vor, ich wollte sie lesen, kam aber hier nie dazu, so daß ich hieraus keine Sachkenntniß schöpfen konnte. Allein ich hatte meine Ueberzeugung vorher. Ich bin in der fraglichen Gegend aufgewachsen, und es ist ein Armuthszeugniß für die Ingenieure, welche sagen, es sei bei Bußwyl keine Brücke ohne Aarforrektion möglich. Es wäre kurios, wenn über dieses Bächlein nicht eine Brücke ohne einen Kostenaufwand von Millionen möglich wäre. Ich sagte bereits, ich will dort keine Korrektion, dessenungeachtet will ich über Bußwyl, weil es der kürzeste Weg nach Biel ist. Man sagt, durch die Umgehung von Aarberg würden große Interessen verletzt. Ja, wenn man den Grundsatz als Regel aufstellen will, daß Jeder im Verhältniß zu dem, was er beiträgt, berücksichtigt werden soll, so hätte ich vielleicht am meisten zu verlangen, denn mich kostet diese Eisenbahn am meisten. Wir riskiren, daß wir uns lächerlich machen. Vor einigen Tagen zeichnete in einer hiesigen Schule ein Lehrer der griechischen Sprache ein Y an die Tafel und fragte einen Schüler, was es bedeute. Das ist die Eisenbahn über Aarberg, antwortete der Junge, und seine Mitschüler lachten dazu. Wenn die öffentliche Meinung sich so ausdrückt, daß die Jugend so urtheilt, so darf man sie nicht unbeachtet lassen. Ich für mich brauche keine Kommission, aber um die Befürchtung derer zu beschwichtigen, welche meinen, die Juragewässerkorrektion könnte auf die Eisenbahnrechnung zu stehen kommen, möchte ich der

Kommission einen Vorschlag zur Begutachtung mittheilen. Ich bin in der nämlichen Lage, wie die Emmenthaler. Der Staat bezahlte beim Ankaufe der Ostwestbahnlinien Fr. 700,000 weniger, als der Schätzungswerth betrug. Ich habe Hoffnung, daß der Staat einmal so generös sein werde, diese Summe nachzuzahlen, und weil ich dies erwarte wegen der Rentabilität der Bahn, so will ich nicht den Bau der Eisenbahn mit der Juragewässerkorrektion vermischen. Daher stelle ich den Antrag, nur die zur Sicherung der Brücke nöthigen Bauten auf die Eisenbahnrechnung, alle spätern Arbeiten aber auf die Rechnung der Juragewässerkorrektion zu setzen. Auch bezüglich der Ueberschwemmungen, die eintreten könnten, und allfällig daher rührender Entschädigungsreklamationen, die je entstehen könnten, wünsche ich, daß sie nie der Eisenbahn zur Last fallen sollen. Ich werde so frei sein, seiner Zeit zwei solche Anträge der Kommission zuzustellen, wenn die Ernennung derselben beschlossen wird. Sie begreifen, daß der Jura ein großes Interesse hat, die kürzeste Linie zu bekommen. Sie wollen dem Jura näher kommen und nicht die kürzeste Linie wählen? Ueberlegen Sie wohl, was Sie thun, stoßen Sie den Jura nicht, sonst verlegen Sie ihn.

Auf mehrseitig geäußerten Wunsch werden die Verhandlungen bis morgen unterbrochen.

Schluß der Sitzung: 4 Uhr Nachmittags.

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



## Zweite Sitzung.

Dienstag den 4. Februar 1862.

Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Voritze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bähler, Daniel; Krebs, Rudolf; Messerli, Müller-Fellenberg, Müller, Arzt; Röthlisberger, Isaak; Schneider in Kleinhöchstetten und Steiner, Jakob; ohne Entschuldigung: die Herren Gobat, Guenat, Kohler, Müller, Kasper, und Deuvray.

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

### Tagesordnung.

Fortsetzung der gestern abgebrochenen Berathung über die Frage, ob auf den Beschluß vom 12. Dezember 1861 in Betreff des Bahntracé Bern-Biel zurückzukommen sei.

Girard. Sie dürfen gar nicht überrascht sein, wenn ein Jurassier in der wichtigen Frage, die uns beschäftigt, das Wort ergreift, denn selbst wenn man nicht die Absicht gehabt hätte, es zu thun, hätte man sich kaum dessen enthalten können, nachdem man angehört, was gestern Herr alt-Regierungsrath Fischer gesagt hat, welcher in dem Tableau, das er über die Lage des Kantons entwarf, einen äußerst geringen Theil davon dem Jura anwies. Dieser Redner begreift nicht, daß man zu viel dieser großen Bauunternehmungen auf einmal unternehme; er stellt in zweite Linie die Korrektur der Gewässer des Seelandes, nachher ruft er aus: nehmet Euch wohl in Acht mit dem jurassischen Reg! — Dieses Argument allein muß uns veranlassen, das Wort zu ergreifen, um die Stellung, welche der Jura in dieser Frage einnimmt, zu erörtern. Es handelt sich heute darum, wenn möglich, auf einen Beschluß zurückzukommen, den ich als einen unglücklichen betrachte, auf den Beschluß, welchen der Große Rath am 12. Dezember 1861 gefaßt hat, kraft dessen der Große Rath über Narberg gebaut haben würde. Man führte eine Menge Einwendungen an bezüglich der Uebelstände, die mit dem Zurückkommen auf diesen Beschluß verbunden seien; aber da man diese Punkte bereits einläßlich erörtert hat, werde ich gar nicht auf alle Einzelheiten eingehen, die damit verknüpft sind; ich beschränke mich darauf, zwei oder drei davon zu berühren, indem ich vorerst mit demjenigen beginne, welcher sich auf den Ehrenpunkt bezieht. Man behauptet, es sei nicht der Würde des bernischen Großen Rathes angemessen, auf einen Beschluß zurückzukommen, den er gefaßt

hat. Nun ist es nach meiner Ansicht keine Unehre, einen Fehler anzuerkennen, den man begangen hat, ebensowenig, ein Dekret zurückzuziehen, wenn nachgewiesen ist, daß dieses Dekret nicht im Interesse des Landes liegt. Die maßgebenden Grundsätze sind die nämlichen für die Individuen, wie für die beratenden Körper und Regierungen. Also in dieser Beziehung bleibt der Ehrenpunkt unberührt. — Eine andere Einwendung, die man machte, besteht darin, daß man sagt, daß die gegenwärtige Frage mit Politik gemischt sei. Was den Jura betrifft, ich erkläre es nachdrücklich, so ist in keiner Weise Politik damit verbunden; der Beweis liegt darin, daß im Jura alle politischen Parteien einmütig sind in dem Begehren, daß man auf den Beschluß vom 12. Dezember abhin zurückkomme. Ich muß daher die Zumuthungen hier zurückweisen, welche dahin zielen, glauben zu machen, als hätte der Jura Politik in diese Angelegenheit gebracht. Was noch am besten beweist, daß dem durchaus nicht so ist, ist die Thatsache, daß die Bewegung nicht einmal im Jura ihren Anfang genommen hat; sie ist im alten Kantonstheil entstanden, und der Jura sagte nur, er könne sich anschließen, weil er wohl wußte, daß eine Bewegung der Art nicht zum Ziele käme, wenn er allein dastehen würde. — Eine dritte Einwendung ist die, welche in einem Zeitungsartikel erhoben wurde, in einem als Anzeige bezahlten Artikel. Dort sagt man: gut, was wollen sie, diese Jurassier? Warum unterziehen sie sich nicht, sie, die 30 Millionen für ihr Eisenbahnnetz verlangen; diese Jurassier, die nur einige Abgeordnete haben, die von Zeit zu Zeit nach Bern kommen, um den Sitzungen des Großen Rathes beizuwohnen; nur einige Advokaten, die hieher kommen, um vor dem Obergerichte zu plaidiren; endlich einige Personen, die von einer Zeit zur andern in unbedeutenden Geschäften nach Bern kommen; was wollen diese Jurassier, die gar keinen Handelsverkehr haben? — So raisonnirt man in Betreff des Jura. Auf diese Weise bezeugen gewisse Personen ihr Interesse und ihre Sympathieen für den neuen Kantonstheil. Es ist nicht nöthig, dergleichen Argumente zu widerlegen. Man hat schon oft die Nothwendigkeit und den großen Nutzen in politischer, materieller und administrativer Hinsicht dargethan, welchen eine engere Verbindung beider Kantonstheile durch Erstellung schnellerer und mit unserer Zeit mehr in Einklang stehender Verkehrsmittel zur Folge hätte; man sagte, es handle sich nur darum, die zur Ausführung erforderlichen finanziellen Mittel zu finden. Nun gut, diese Mittel werden sich finden, und vielleicht in näherer Zeit, als man glaubt. Allein ich komme nun zu den Punkten, deren Erörterung ich mir speziell vorgenommen. Ich sage vorerst, daß meine erste Einwendung gegen den Beschluß vom 12. Dezember abhin darin besteht, daß er mit Uebereilung gefaßt wurde, daß er sich einzig auf den Bericht des Herrn Gränicher stützte, den man damals als ein vom Himmel gefallenes Genie darstellte. Ich will diesem Ingenieur nicht Talent abstreiten, aber Herr Gränicher ist ein Mensch wie ein anderer; er kann ebenfalls in technischen Schätzungen nicht unfehlbar sein. Er war vor dem Ingenieur der Centralbahn mit einer Besoldung von 5–6000 Fr., und jetzt ist er Ingenieur der Staatsbahn mit einer Besoldung von Fr. 12,000. Nun gut, muß er nicht seiner Stellung Rechnung tragen? Hat er nicht ein Interesse, es zu thun? Ich will Ihnen sagen, wie er derselben Rechnung getragen hat, da diese Details noch nicht bekannt sind. Als es sich um die Festsetzung des Tracé handelte, zog Herr Gränicher eine Linie über Gottstadt und Mett. Es ist Thatsache, daß die Regierung diesem Ingenieur erklärte, die Linie müsse nicht die Richtung über Gottstadt erhalten, obgleich die Ueberschreitung der Zihl in dortiger Gegend leichter war als beim Fenchwald. Wenn nun die Regierung mit dem gleichen Nachdruck darauf gedrungen hätte, daß man nicht über Narberg gehe, so hätte Herr Gränicher, dessen Meinung nicht ganz abgeschlossen ist, leicht die Linie über Buzwyl gewählt; denn in Privatgesprächen dieses Ingenieurs, so in demjenigen mit einem Mitgliede des Direktoriums, Herrn Karrer, erklärte er, wie immer der Entscheid ausfallen möge, wenn auch über



Bußwyl zu gehen beschlossen würde, er werde mit derselben Sorgfalt dort eine solide Brücke erstellen, als wenn man beschliesse, die Aare bei Aarberg zu überschreiten. Auf der andern Seite sind die andern beigezogenen Ingenieure, wie der Herr Berichterstatter der Regierung sagt, alle für den Uebergang bei Aarberg. Und doch, wenn man mit diesen Herren spricht, schließt keiner denjenigen über Bußwyl ohne Vorbehalt aus. Schritt für Schritt stützt man sich auf ihre Meinung, um zu ganz entgegengesetzten Schlüssen zu gelangen. Endlich sind die vom Direktorium berufenen Ingenieure alle für die Möglichkeit eines Viaduktes zwischen Lys und Bußwyl. Alle diese Thatsachen beweisen also, daß die Frage nicht klar ist, und daß sie einer neuen Prüfung unterworfen zu werden verdient. Ich habe hier noch eine Sache zu signalisiren, die uns von Anfang an bemühte: daß das Gutachten der Regierung über diese ganze Frage der Stellung des Jura in Beziehung auf die Linie Bern-Biel keinerlei Erwähnung thut. Wir haben uns über das Wegbleiben jeder Angabe in dieser Hinsicht erkundigt, und man sagte uns, man sei überrascht, daß die Jurassier so beunruhigt seien, man begreife nicht, daß sie nicht mit Enthusiasmus zum Antrage der Regierung stimmen! Man sagte uns: Schau't, es liegt im Interesse des Jura, daß man diese Linie baut, die ihn dem alten Kantone näher bringt, die ihm die Hoffnung giebt, einst die seinige mit derselben zu verbinden. Die Krümmung über Aarberg hat zum Zwecke, den Staat nicht in die Juragewässerkorrektur hineinzuziehen und so Millionen für das jurassische Netz zu erhalten; also hat diese Landesgegend keinen Anlaß, sich zu beklagen. Nun war zu jeder Zeit, jedes Mal, wenn der Jura verlangte und hoffte, mittels einer Eisenbahn besser mit dem alten Kantonstheil verbunden zu werden, niemals die Rede davon, über Aarberg zu gehen und einen unnötigen Umweg von 7 Kilometer mehr zu machen, um nach Bern zu gelangen, wohl aber der direkten Linie zu folgen. Der Jura verlangte immer die kürzeste Linie, die Bußwyl-Linie, was übrigens in den vorhergehenden Diskussionen genugsam dargelegt wurde. Der Jura hat somit nicht mit Unrecht einige Besorgniß. Man sagte uns ferner, nicht im amtlichen Berichte, es ist wahr, aber man sagte und wiederholte uns: Ihr seid hier nicht in Frage, weil die Linie Bern-Olten-Basel kürzer ist als die Linie Bern-Biel-Basel. Man behauptete, die zweite Linie sei ungeachtet der Abkürzung um 7 Kilometer bezüglich des Umweges über Aarberg immer noch 13 Kilometer länger als diejenige über Olten. Und doch sagte man, es sind jetzt vier Jahre seither, immer, daß Biel, einmal mit der Dron-Linie verbunden, den Verkehr der Jura-Linie alimentiren werde. Heute sagt man das Gegenteil. Aber nicht da liegt die Frage, und Jedermann weiß es in der Schweiz. Jeder weiß, daß die kürzeste Linie von Bern nach Paris durch den bernischen Jura geht, und nicht über Basel-Olten. Die allgemeinen Interessen des Landes verlangen, daß man im Kanton Bern eine möglichst ausgedehnte Linie in der Richtung von Süden nach Norden habe; daß diese Linie in Interlaken beginne, in der Richtung der Gemmi über Thun, Bern, Bußwyl, Biel gehe, um über Bruntrut nach Paris und über Delsberg nach Basel zu gehen. Mit dieser Linie hätte man folgende Distanzen:

Paris-Bern über Bruntrut	562	Kilom.
" " " Verrières	575	" d. h. 13 mehr
" " " les Brenets	592	" " " 30 "
" " " Basel	617	" " " 47 "

Da liegt die Frage der Zukunft für die allgemeinen und wohlverstandenen Interessen des Kantons Bern. Nun scheint es mir, es sei in der gegenwärtigen Situation etwas Unklares. Man müßte sozusagen zwischen den Worten verstehen, die man ausspricht, und zwischen den Zeilen des Textes lesen, den man vor Augen hat, um die Situation zu fühlen, die man im vorliegenden Falle dem Jura gemacht hat. Es scheint mir fast, man habe die Tendenz, Luzern-Langnau über Bern-Aarberg mit Cornaur und Verrières zu verbinden, und daß der Jura vielleicht zurückbleiben würde. Man hat die Tendenz, bei Aarberg

ein Y zu machen Angesichts des Anschlusses an die Franco-suisse. Ja, ich glaube wahrhaftig, daß das die Tendenz sei, die man zwischen den Zeilen habe lesen müssen, sonst würde der Bericht in dieser Frage vom Jura reden. Ich gestehe, daß dieß uns sehr bemühte. Zu Biel soll man dieses Y machen, bei dieser Stadt soll man diesen zweiarmligen Weg erstellen. Das Interesse der Staatsbahn bezieht es gebieterisch, und die Interessen des Emmenthals würden durchaus nicht darunter leiden. Man wollte nach Aarberg gelangen, und um dessen willen bedurfte man eines Vorwandes gegenüber dem Jura; nun suchte man diesen Vorwand in der Korrektur der Juragewässer, die man mit aller Gewalt mit dem Aarübergang bei Lys oder Bußwyl in Verbindung bringen wollte, wie wenn das absolut nothwendig gewesen wäre, und wie wenn die Expertenberichte nicht beweisen würden, daß man niemals die Flüsse korrigirt, bevor man Eisenbahnbrücken baut. Gut, diese thatsächliche Tendenz, sich vor Allem der Franco-suisse zu nähern, wurde uns durch die Naivität einiger Abgeordneten bekräftigt, die offen sagten, daß sie für den Uebergang bei Aarberg gestimmt haben, weil sie glaubten, ein Anschluß bei Cornaur oder St. Blaise sei so viel als sicher. Allein auf die in dieser Hinsicht geäußerten Befürchtungen, daß in einem oder zwei Jahren der Franco-suisse eine Zwangskonzeßion bewilligt werden könnte, antwortete man, die Eidgenossenschaft würde eine solche nicht bewilligen. Das ist möglich, aber ich meinerseits sage, wenn es sich einmal um diese Linie Cornaur-Aarberg handelt, so ist es deshalb nicht nöthig, daß die Franco-suisse mit dem Begehren einer Zwangskonzeßion einkomme, — es ist möglich, sage ich, daß man in dieser Versammlung selbst die Erstellung dieser Linie verlangt, wenn man einst die Gelegenheit und eine Mehrheit dazu findet. Das ist es gerade, was der Jura mit Grund zu fürchten hat. Es gibt noch einen andern Grund, der in mir diese Befürchtung erregt, und ich will denselben auch zur Sprache bringen. Sie wissen, daß man sich von dieser unerklärlichen und unglaublichen Krümmung über Aarberg in der Eidgenossenschaft keine Rechenschaft geben konnte. Gut, Jemand fühlte das Bedürfniß, unsern Mitgenossen die Gründe davon zu erklären und zwar mittels eines Artikels in einem Blatte, welches von der Finanzwelt und den Mitgliedern höherer Verwaltungsbehörden gelesen wird. Ich kenne den Verfasser des Artikels nicht, der in Nr. 11 der schweizerischen Eisenbahn- und Handelszeitung am 23. Januar 1862 erschienen ist. Ich will Ihnen nicht den ganzen Artikel zitiren, ich beschränke mich auf den Schluß, wo man liest, was folgt: „Der Vorschlag einer Ueberbrückung bei Lys, wo wirklich die Ueberbrückung, d. h. die damit verbundenen Flußbauten am meisten kosten würden, würde augenblicklich die wahren Gedanken enthüllt haben, und alle Stimmen des Jura und Alle, die noch besorgt um das finanzielle Wohl der Staatsbahn sind, wären entschieden dagegen gewesen. Der Lys-Übergang war also etwas, das nicht durchgesetzt werden konnte. Aber mit großem staatsmännischen Takte den vielleicht etwas schwierigeren Aarübergang bei Bußwyl ausbeutend, nie auf die wahren Gründe eingehend, (ein einziges Mal nur hat Herr v. Büren einwenig aus der Schule geschwagt) die Diskussion immer auf Nebendingen haltend, ist es den Leitern des bernischen Großen Rathes gelungen, den Uebergang durchzusetzen, der am meisten im allgemeinen bernischen und schweizerischen Interesse liegt. Mit edler Aufopferung des materiellen Interesses der Staatsbahn und mit kluger Berechnung des erreichbaren Möglichen, wurde für das Allgemeine gethan, was gethan werden konnte; sicherlich verdient dieß die Anerkennung eines jeden Schweizer, mit Ausnahme der Berner Jurassier, für die übrigens der Umweg von 7 Kilometern von keinem Belang ist.“ — Das ist die Tendenz; sie ist hier enthüllt und ohne Umschweif konstatirt. Ich frage nun, ob der Jura diese Situation acceptiren kann. Ich antworte, wir können sie nicht acceptiren. Ich sagte, es handle sich darum, ein Y bei Aarberg zu machen. Gut, wird Niemand darunter leiden? Wird nicht durch diesen Umweg der Ertrag der Bahn bedeutend vermindert? Das ist einleuchtend, denn Alles, was über Neuenstadt-Biel und Biel-Bern gehen muß, würde alsdann die

Linie Cornaux - Aarberg benutzen, so daß der Ertrag der Hauptlinie sich so gestalten würde, daß man eines Tages sagen würde, man habe keine Mittel mehr, den Bau von Eisenbahnen fortzusetzen. Nachdem der Kanton Bern einmal auf den Staatsbau eingegangen ist, kann er der Politik nicht entgehen, die alle derartigen Unternehmungen, alle Gesellschaften und alle Staaten, die sich damit befassen, beherrscht. Man sah schon, wie die Franco-suisse eine Zwangskonzession verlangte, um ihr Reg zu vergrößern, und noch andere Gesellschaften hatten ähnliche Tendenzen. Die Schweizerische Westbahn that dasselbe; das Großherzogthum Baden begann seine Eisenbahnen in sehr kleinem Maßstabe, und es vergrößerte sie immer. Auf der andern Seite sehen Sie, daß die angesehenste schweizerische Gesellschaft, diejenige der Nordostbahn, deren Linie so beschaffen war, daß sie sich nicht weiter entwickeln konnte, weil sie einerseits auf den See und andererseits in das Reg der Centralbahn einmündete, Sie sehen, wie dieselbe die Mittel sucht, um ihrer Vergrößerungspolitik neuen Aufschwung zu geben; Sie sehen, wie sie die Ueberreste der Ostwestbahn sammelt, um so demnächst zum Bau der Reppisch-Linie zu gelangen, d. h. von Zürich über Zug nach Luzern. Es ist dieses Bedürfnis nach Vergrößerung, welches sich in allen Stellungen der Menschen und der Gesellschaften fühlbar macht. Nun gut, diese Politik wird sich auch für den Kanton Bern fühlbar machen; das wird unfehlbar kommen. Alsdann wird man nur ein Gebiet des Kantons zur Vergrößerung dieses Reges haben: das ist der Jura. Wenn es dem so ist, dann machen Sie jetzt durch das Tracé über Aarberg nicht etwas, das für das allgemeine Interesse des Kantons unnütz, selbst schädlich ist, anstatt ein Werk auszuführen, das für uns Jurassier absolut nothwendig ist, d. h. daß Sie den Uebergang bei Bußwyl dekretiren. Erlauben Sie mir, bevor ich schließe, noch einige Worte beizufügen. In dieser ganzen Diskussion wurden die Berichte der Experten bitter kritisiert und zwar auf eine ganz besondere Art. Man will darin vollständige Widersprüche finden, sei es unter ihnen, sei es in jedem Berichte getrennt. Man sagte selbst, dieselben wären im Widerspruche mit den mündlichen Aussagen der Experten, mit den Unterredungen, welche diese Ingenieure mit einigen Großrathsmitgliedern hatten. Ich habe sie auch gelesen, diese Berichte; ich that es mit Sorgfalt und in gutem Glauben, und ich fand in beiden die absolute Möglichkeit, über Bußwyl zu bauen. Das ist in diesen Berichten ausgedrückt, und ich füge bei, daß man wohl daran thun wird, von dem Anerbieten Gebrauch zu machen, das Herr La Nicca am Schlusse seines Gutachtens macht, sich neuen Studien über diesen Gegenstand zu widmen. Auch in dieser Beziehung hielt ich darauf, mir eine klare Meinung von der Sache zu verschaffen. Es war von der Brücke von Ragaz die Rede. Ich erkundigte mich darüber, und nach diesem Plane erreichen die Eindämmungsarbeiten zur Sicherung der Brücke nicht einmal die Strecke von 2500', obgleich man den Rhein von seinem alten Bette in die Richtung, die er jetzt einnimmt, zwängte. Diese Brücke besteht seit vier Jahren; sie kostete Fr. 400,000 und wurde nach dem Plane des Herrn Ingenieur La Nicca erbaut. Lohnt es sich Angesichts dieser Thatfache nicht der Mühe zu untersuchen, ob es nicht möglich sei, einen Viadukt bei Bußwyl zu erstellen? Damit aber ein Jeder mit vollständiger Sachkenntniß urtheilen könne, ist alsdann eine neue Expertise nothwendig, neue Untersuchungen, welche die Kommission anordnen kann. Es sprechen viele Gründe für eine Expertise. Der Hauptgrund ist der, daß die ganze Opposition sagt und wiederholt, daß die im verflossenen Dezember bei Bußwyl vorgenommene Expertise nicht eine ernstgemeinte sei. Gut, ich will zugeben, daß dem nicht so sei; aber an wem liegt denn der Fehler, daß die Sache einen solchen Verlauf nahm, wenn nicht am Großen Rathe? Ich sage, wenn es wahr ist, daß diese Expertise unvollständig war, so ist damit durchaus nicht bewiesen, daß man bei Bußwyl nicht eine Brücke erstellen könne, ohne in die Aarforrektion hineingezogen zu werden. Die Regierung ist es, die uns sagte, die Experten hätten nichts gesehen, sie hätten nicht eine ernsthafte Arbeit

Tagblatt des Großen Rathes 1862.

machen können. Deshalb verlange ich schließlich eine solche Expertise. — Ich fasse mich zusammen, indem ich den Antrag auf Niederlegung einer Kommission unterstütze, obgleich ich nicht einsehe, ob das gerade das Praktischste sei. Ich hätte vorgezogen, daß man die Sache an das Staatsbahndirektorium zurückgewiesen hätte, in welchem sich zwei Erstamänner finden, die für die Aarberg-Linie sind. Wenn jedoch diese Idee nicht gefällt, so muß man sich derjenigen einer Kommission anschließen, die alles zum Besten thut und dem Großen Rathe Anträge bringen wird. Die Angelegenheit kann ohne Zweifel nicht in die Länge gezogen werden, aber ist es zweckmäßig, dieser Kommission zu sagen, daß sie ihr Mandat binnen einer Frist von vier Wochen erfüllen soll? Nein, man soll ihr einfach die Weisung geben, daß sie ihre Arbeit so beförderlich als möglich ausführe.

Egger, Hektor. Ich beabsichtigte, in dieser Angelegenheit kein Wort mehr zu sagen und hätte mich dessen enthalten, wenn nicht Herr Regierungsrath Schenk gestern provokirt hätte, indem er nachrechnete, daß in der frühern Berathung von den 47 nur zwei das Wort ergriffen haben. Ich bin auch Einer der 47, nur war es mir nicht möglich, in der Sitzung vom 12. Dezember v. J. anwesend zu sein. Ich erlaube mir nun einige Worte, damit man nicht wieder vorwerfe, man habe geschwiegen. Die Herren Niggeler und Büzberger haben sich rein gewaschen von Anschuldigungen, die ihnen gemacht wurden. Ich glaube, auch das gleiche Recht zu haben, indem manches Gerede im Lande herum geht. Ich muß Bewegungen hervorgerufen haben, der Oberaargau sei von Egger und Büzberger geleitet, sagt man; es seien dieß unzufriedene Centralbahnler u. s. f. Es ist zwar schmeichelhaft für mich, zu hören, ich hätte einen ganzen Landestheil in Bewegung gesetzt. Aber wenn ich eine solche Bewegung hätte versuchen wollen, so hätte ich es gethan, bevor der Staatsbau erkannt war. Damals stand man verlassen da; jetzt gehen den Leuten die Augen ein wenig auf. Ich stehe jedoch treu zu dem, was der Große Rath beschossen hat, und helfe zu dessen Ausführung mit nach Wissen und Gewissen. Wenn Bewegungen im Volke angeregt wurden, so kamen sie von Ostwestbahnfreunden und Gegnern der Centralbahn her. Ich habe nichts gemacht, ich wiederhole es, als die Petition unterzeichnet, und man kann uns nicht vorwerfen, als würden wir gegen das Prinzip auftreten. Was die Sache selbst betrifft, so muß ich da anfangen, wo man zuletzt kommen sollte, nämlich mit der Aarforrektion. Der Hauptgrund des Streites, welcher die 110 bestimmte, für Aarberg zu stimmen, liegt in den ungeheuren Kosten, die nach der Ansicht der Betreffenden durch den Aarübergang bei Bußwyl als nothwendige Folge der Aarforrektion dem Lande aufgezahlt würden. Als es sich nach dem Ankauf der Ostwestbahnlinien um den Staatsbau handelte, sagte Herr Regierungsrath Schenk, man sperre sich mit Händen und Füßen dagegen, aber man müsse ihn gleichwohl haben. Heute sage ich: Sie sperren sich gegen die Korrektion der Juragewässer, aber Sie müssen dieselbe gleich haben, und es ist gut, wenn sie so bald als möglich kommt. Warum ist dieß der Fall? Nicht das Gewässer ist der Hauptgrund der Kalamität, sondern das Geschiebe der Aare, und wenn Sie nicht diesem Geschiebe einen andern Platz finden können, wo der Wasserfluß nicht mehr gehemmt wird, so wird die Kalamität nicht beseitigt. Da liegt der Grund des Uebels, das man abzuwenden sucht. Wenn wir untersuchen, woher das Geschiebe hauptsächlich kommt und die Aare bis in das Freiburgergebiet verfolgen, so finden wir, daß die meisten Steine, die sie bringt, aus der Saane und Sense hergespült werden; in der Ebene bleiben sie liegen, so z. B. bei Metenried. Nehmen Sie die Tableaux des Herrn Oberst Koch zur Hand, so sehen Sie, wie sich Sandauffüllungen von 10—12' gebildet haben, wodurch dann das Wasser aufgestaut wurde. Diesem Geschiebe muß man einen Ablagerungsplatz im Vierlersee geben; das ist denn auch die Idee des Herrn La Nicca. Es ist konstatirt, daß durch die



Abholzung der Wälder in den Gebirgen die Ueberschwemmungen viel größere Wassermassen in die Ebene führen, als früher. Wenn nun durch Annahme des von Herrn La Nicca aufgestellten Projektes dem Hochwasser ein Abfluss in den Bielersee gegeben wird, daß das Geschiebe sich nicht mehr auf diesen schwächsten Punkt sich hinwälzen kann, dann kann die ganze Gegend von Narberg hinweg abwärts ruhig bleiben; sie hat dann nicht weitere Verheerungen zu befürchten. Eine Partialkorrektur der Aare hingegen wäre gerade etwas, das zur Meinung führen könnte, der Uebergang bei Bußwyl sei unmöglich. Darin erblicke ich die schwächste Seite des Herrn Gränicher. Er hätte sagen sollen, der Uebergang bei Bußwyl sei nur ohne Korrektur, nicht mit Korrektur der Aare möglich. Man würde die unheilbringende Wirkung einer theilweisen Korrektur von Bußwyl bis Narberg bald sehen, wie das Wasser aus dem geraden Kanal brechen und die Gegend verheeren würde. Wenn das nun richtig, wenn es meine einzige Ueberzeugung ist, die nicht erkaufte wurde, zu welchem Schlusse komme ich dann bezüglich der Eisenbahn selber? Ich sage: wir sind sicher, daß die Zuragewässerkorrektur kommen muß, dann will ich nicht über Narberg, sondern in der Richtung bauen, wo der Fingerzeig die Linie angibt, und das ist über Bußwyl. Wir sind aber kein Baukollegium, das über die nähere Ausführung, über die Frage zu entscheiden hat, ob eine hölzerne oder eiserne Brücke gebaut werden soll. Wir haben bestimmt einen guten Oberingenieur, und wenn wir einmal unsern Entscheid über das Tracé gefaßt haben, so wird Herr Gränicher mit Ehren die Ausführung leiten; ich bin ihm Bürge dafür. Ich kann seine Stellung ganz gut begreifen. Er stand einzig da. Es ist keine Kleinigkeit, eine Eisenbahn zu bauen. Herr Gränicher hatte seine Verantwortlichkeit und wollte sich nicht den nachtheiligen Folgen aussetzen. Daß er ehrlich gehandelt hat, davon bin ich überzeugt. Er dachte, sein Projekt könne nicht so angegriffen werden, wie es wirklich geschah. Es war einmal geschrieben und er konnte nicht wohl davon zurückkommen. Herr Gränicher ist auch in Schutz zu nehmen bezüglich der letzten Expertise; da kann man dem Direktorium ein wenig den Text lesen. Es bezeichnete nämlich vier Experten, darunter Herrn Wetli, der ein Projekt über Bußwyl entworfen hatte, und von dem natürlich zu erwarten war, daß er seine Ansicht begründen würde. Ich finde, man hätte ebensogut Herrn Gränicher beiziehen sollen; daß es nicht geschehen, ist ein Fehler. Herr Fischer stellte gestern den Antrag, auch die Frage des Staatsbaues einer nochmaligen Untersuchung zu unterwerfen und denselben abzuverfassen. So sehr ich mich seiner Zeit gegen den Staatsbau gewehrt habe, so ernstlich stehe ich nun für die Ausführung desselben ein, und glaube, der Antrag des Herrn Fischer sei nicht ernst gemeint. Nach allem, was vorgegangen ist, käme man, wenn die Sache neuerdings in Frage gestellt würde, in eine schauerhafte Verwickelung, schon in finanzieller Beziehung. Dann könnte man sagen, der Große Rath von Bern gehe heute die Stiege hinauf, morgen hinunter; sein Kredit wäre dann fertig. Ich möchte daher nicht auf den erwähnten Antrag eintreten. Herr Regierungsrath Schenk trat gestern mit dem Vorschlag eines Provisoriums über Narberg auf. Ich kann auch nicht glauben, daß es ihm ernst damit sei, und will gewärtigen, ob der Große Rath diesem Vorschlage beipflichtet. Was für mich von großem Gewicht zu Gunsten der geraden Linie ist, beruht auf einem frühern Vorgange. Wie Sie wissen, theilte die frühere Eisenbahnkommission dem Großen Rathe die Berechnung der Distanzen mit. Was die Kommission damals vorbrachte, wurde bestritten, es mochte wahr sein oder nicht. Jetzt aber ist es wahr. Ferner ist zu bedenken, daß, wenn wir auch den kürzern Weg über Bußwyl einschlagen, es immer noch mehr als eine Stunde weiter nach Luzern ist als auf der konkurrierenden Bahn. Ich glaube an die Fortsetzung der Eisenbahn durch das Entlebuch, aber nicht durch den Staar. Indessen ist vielleicht die Zeit nicht fern, wo eine Privatgesellschaft sich dafür findet. Sei dem, wie ihm wolle, wenn dieser Fall eintritt, dann wünsche ich dem ganzen Lande Glück, aber

dann soll man sich in Acht nehmen, daß wir uns nicht noch das Messer selbst an den Hals setzen, durch eine Verlängerung der Linie. Hier 7, dort 10 Kilometer, macht schon 17. Ich frage: wo ist dann die schöne Transilinie, von der man seiner Zeit gesprochen; wo sind alle die schönen Hoffnungen und Träume, die wir gehabt; wo sind sie hingekommen? Wir begraben sie in dem Krumm über Narberg, und wenn einmal unsere Söhne, unsere Nachkommen sehen, wie wir verfahren sind, dann würden sie auch fragen: wie war es möglich, daß unsere Alten Anno 1862 so handeln konnten! Ich möchte das nicht. Was der Nutzen und das Interesse des ganzen Landes erfordert, das soll man thun. Ich schließe mich dem Antrage des Herrn Engemann auf Niederlegung einer Kommission an, die zwar für mich nicht nöthig wäre, und stimme gegen die Anträge der Herren Fischer und Schenk.

Der Herr Präsident erinnert, daß der Große Rath beschlossen hat, das Begehren der 47 Mitglieder, welche die Einberufung desselben veranlaßt haben, als Anzug zu behandeln, daß somit nach dem Reglemente der Antrag des Herrn Fischer nicht zulässig erscheint, daß es jedoch dem Letztern unbenommen bleibt, seinen Antrag ebenfalls in der Form eines Anzuges vorzulegen.

Brunner. Als wir beim Schlusse der letzten Sitzung nach Hause zurückkehrten, glaubten wir, die Sache sei erledigt. Nach mühsamen Kämpfen und Diskussionen wäre Jeder froh gewesen, einmal Ruhe zu haben. Raum zu Hause angekommen, hörte man schon rumoren; man sprach davon, daß es wohl zu einer zweiten Großenrathssitzung kommen werde, um auf den frühern Beschluß zurückzukommen. Ich schüttelte den Kopf und sagte, es wäre das so einzig, so nie erlebt im Kanton Bern, daß ich nicht daran glauben könne. Gut; ich habe mich getäuscht. Das Gesuch einer Anzahl Mitglieder des Großen Rathes kam; ich war sehr neugierig zu sehen, was für Gründe für eine neue Einberufung der Behörde angebracht wurden. Ich dachte nämlich, es müssen ganz neue Motive gewichtiger Art vorliegen, um einen solchen Schritt zu veranlassen, sonst hätten die Herren es nicht gewagt, den Großen Rath noch einmal zusammenberufen zu lassen. Der Herr Präsident forderte die Herren auf, ihr Gesuch zu motiviren, und Herr Engemann trat als Redner auf. Ich war sehr gespannt auf seine Erörterung. Was haben wir nun gehört? Auch nicht ein Wort, das wir nicht schon hundert Mal gehört haben. Was ist der Antrag des Herrn Engemann anders als das Begehren um Zurücknahme des frühern Beschlusses? Ich sah wohl, daß man nicht gerade mit der Thüre ins Haus dringen und den fraglichen Beschluß nicht sofort umstoßen will. Man fühlt, daß ein solches Verfahren etwas stoßen würde, deshalb ging man etwas sachte zu Werke und verlangt man die Niederlegung einer Kommission, die noch einmal in das Seeland hinüberreisen müsse. Ich täusche mich nicht. Ich betrachte die Ernennung einer solchen Kommission als ganz gleich, wie die Aufhebung des frühern Beschlusses. Herr Egger sagte, diese Kommission wäre für ihn nicht nöthig. Es ist wahrhaft traurig, dennoch zur Niederlegung derselben zu stimmen. Wenn die Antragsteller glauben, es liegen wirklich Gründe vor, auf den frühern Beschluß zurückzukommen, so hätten sie den Antrag stellen sollen, der Große Rath möchte sofort entscheiden, ob er auf seinen frühern Beschluß zurückkommen wolle oder nicht. Ich will nicht einen Vorwurf machen. Wenn ich das Wort ergriffen habe, so geschah es hauptsächlich deswegen, um einigen Behauptungen des Herrn Engemann entgegenzutreten. Er rapportirte in mehreren Punkten durchaus falsch und unrichtig, und es sei mir erlaubt, darauf zurückzukommen. Es freute mich, im Großen Rathe die Stimmung anzutreffen, die ich gefunden habe. Ich bin überzeugt, daß sich eine größere Mehrheit für Aufrechterhaltung des gefaßten Beschlusses ausgesprochen hätte, wenn sofort abgestimmt worden wäre. Aber es fing an zu wackeln. Zuerst fing Herr Mign an, zum Rückzug zu blasen,

dann kam Herr Scherz und hielt sich auch eine Hintertüre offen, hierauf Herr Schenk, auf den man das französische Sprichwort anwenden kann: Il a bien parlé, mais il a mal conclu. Hätten diese Herren nicht zum Rückzug geblasen, so wäre noch Mancher mannhaft und fest zum frühern Beschlusse gestanden. Man sprach unter Anderm von Politik. Allein die materiellen Fragen absorbiren Alles, politische Parteien giebt es in unserm Kantone im Ernst keine mehr. Da man indessen von Politik sprechen hörte, so wäre es eine große Schwachheit, wenn ich sagen würde, ich wäre radikal geworden; man würde es nicht glauben. Wie wenig aber hier Politik im Spiel ist, beweist der Umstand, daß die Herren v. Gonzenbach und Blösch nicht mit vielen ihrer politischen Meinungsgegnern stimmen werden, daß sie gegen mich und ich gegen sie stimmen werde. Jeder stimmt für sich. Aber es thut mir als Berner, als Mitglied der obersten Landesbehörde wehe, daß man vierzehn Tage nachdem ein Beschluß gefaßt worden, darauf zurückkommen will; warum? Weil ein politischer Verein und einige Unterschriften es verlangen. Es wäre das dem Charakter des Berner Volkes widersprechend, deshalb stelle ich den Antrag, auf den Anzug nicht einzutreten. Erlauben Sie mir nun, auf die außerordentliche Gewandtheit zurückzukommen, die Herr Engemann für die Opponenten entwickelt hat. Er sagt, es thue ihm als Thuner wehe, gegen Aarberg zu stimmen, aber die Interessen des ganzen Kantons würden zu eminent verletzt, wenn man das Tracé über Aarberg beibehalten würde; dem Frieden zulieb solle man einmal die gefaßte Schlussnahme aufheben und das faule Ei, das da liege, beseitigen. Ich wunderte mich über dieses Raisonnement, indem ich mich fragte: wie mancher Thuner stimmt mit Herrn Engemann? Ich sah nur zwei, die andern nicht. Allein ich wunderte mich darüber, daß Herr Engemann hier die Rolle des Friedensapostels spielt. Ich erinnere daran, wie viel Berg er von der Bahnhofsgeschichte in Thun selbst noch an der Kunkel hat, welche Rolle er seiner Zeit in Thun selbst spielte, als es sich um den dortigen Bahnhof handelte. Glauben Sie, daß er damit einverstanden war, den Bahnhof da hinzustellen, wo die Regierung wollte? Nein, er wäre zwar dort am besten gelegen, aber er wäre zu wenig nahe an seinem Hause und einer gewissen Bierbrauerei gewesen. Jetzt haben wir zwei Bahnhöfe in Thun, einen unten in der Stadt und einen beim Dampfschiffe, beide durch eine Bahn verbunden, auf welcher Kaffeesäcke an den See hinauf fahren dürfen, aber kein Mann darf mitfahren. Wenn es sich einst darum handelt, diesen Uebelstand zu beseitigen, so wird Herr Engemann nicht mehr den Friedensapostel spielen. Der untere Bahnhof liegt zwischen der Gfelmatt und Kälberweide, über die Kuhbrücke kommt man aus dieser Position heraus. Das Oberland wird darauf dringen, daß dieser Zustand beseitigt werde. Bei dieser Sachlage können in Thun die Reisenden mit dem Säcklein durch das Städtchen marschiren, die Thuner lachen dazu; im günstigen Falle kann man beim Freienhof das Dampfschiff besteigen, im ungünstigen Falle muß man bis zum Belle-vue gehen, also eine halbe Stunde weit. Herr Engemann notirt, er mag notiren. Ich frage: sind das nicht auch faule Eier? Davon sagt Herr Engemann nichts, und doch sollte man sich gegenüber dem Kantone, gegenüber dem Auslande geniren. Das sind faule Eier, die soll man zuerst beseitigen. Uebrigens wenn man von faulen Eiern spricht, so frage ich: wer hat sie gelegt? Die sollen sie ausbrüten, welche sie gelegt haben. Man sagt, die Jurassier wollen die gerade Linie; ich begreife das. Aber auch hier möchte ich auf etwas zurückkommen. Sie wissen, was vom Jura verlangt wird. Der Jura liegt mir am Herzen, wie irgend Jemand, und Sie werden sehen, wenn einmal seine Interessen hier zur Sprache kommen, so werde ich Hand bieten, wie für andere Landestheile. Aber wenn es sich um die Interessen des alten Kantons handelt, so sollen die Jurassier nicht eines Krümmchens wegen, das bei Aarberg gemacht werden soll, so rumoren; sie hätten klüger sein sollen. Was die gerade Linie betrifft, so hat man schon oft gesehen, wie es sich damit

verhält, und ich glaube, Herr Engemann sei schon oft zum Zwecke gekommen, wenn er schon nicht die geradeste Linie wählte. In Eisenbahnsachen ist es jedoch als ein großer Fehler zu betrachten, wenn man nur mit dem Lineal zu Werke gehen will. Auch die Engländer sind von der Ansicht zurückgekommen, daß die gerade Linie immer die beste sei. Jetzt ist man der Ansicht, daß die Eisenbahnen die Landstraßen ersetzen. Die Eisenbahn soll den Verkehr suchen, nicht der Verkehr die Eisenbahn. Soll nun Aarberg mit den 30,000 Seelen Bevölkerung seiner Umgegend, abgesehen von den technischen Gründen, welche für dieses Tracé sprechen, abgeschnitten werden? Nein, es wäre eine wahre Sünde gegen Aarberg, wenn es so unberücksichtigt gelassen würde. Herr Engemann stützte sich auch auf den Bericht der Experten, welche sagen, es bedürfe keiner Aarberkorrektion, um eine Brücke bei Buzwyl zu erstellen. Das ist unrichtig. Lese man die Gutachten der Experten; sie sagen, es brauche Sicherungsarbeiten, und wenn einmal das der Fall ist, so frage ich: wohin führt es am Ende? Herr Regierungsrath Schenk sagte es Ihnen gestern. Was will Herr Gränicer? Er sagt: ich kann auch eine Brücke bei Buzwyl bauen, aber dann will ich, daß die Aare von oben bis unten korrigirt werde. Die Experten sind auch damit einverstanden, daß eine Korrektion der Aare nöthig sei, aber der Eine will sie vor dem Brückenbau, der Andere nachher. Die Kosten der Aarberkorrektion werden zu 4 Millionen angegeben, das betheiligte Land sei nicht einmal 2 Millionen werth. Nun frage ich: ist das zu rechtfertigen, während man bei Aarberg, wenn auch mittels eines Krümmes von  $\frac{1}{4}$  Stunden, einen sichern Aarübergang erstellen kann? Unsere Ansicht war die, da eine Brücke zu bauen, wo sie sicher sei, nämlich bei Aarberg; die Andern wollen da eine Brücke bauen, wo sie nicht sicher ist, nämlich bei Buzwyl. Heute stehen wir auf dem gleichen Boden, wie am 12. Dezember. Herr Engemann brachte nichts Neues vor, man kommt immer auf die alten Gutachten, die alten Verhältnisse zurück, es ist die alte Predigt. Einzig der Umstand, wegen eines möglichen Anschlusses der Franco-suisse fällt etwas in's Gewicht. Das habe ich nie bestritten; es ist gar leicht möglich, daß diese Gesellschaft einen Anschluß suchen wird, aber wie kommt es, wenn wir über Buzwyl bauen? Kommt diese Eventualität nicht ganz gleich, wenn die Franco-suisse eine kürzere Verbindung suchen will? Das ist ein ganz verfehlttes Motiv, wenn man sich auf diese Eventualität stützt. Zudem ist dieselbe zweifelhaft. Ich bin nicht Mitglied der Bundesversammlung, aber man sagt, der Bundesrath würde ein solches Begehren der Franco-suisse von der Hand weisen. Ich weiß es nicht; immerhin wäre es eine Parallelbahn, und ich zweifle daran, daß der Bund eine Konzession dafür bewilligen würde. Also auch diese Einwendung ist unsichtbar. Ein einziges Motiv, auf das man besonders Gewicht legt, ist dasjenige welches Herr Regierungsrath Schenk anführte; wenn man es genau in's Auge faßt, man braucht die Lupe nicht dazu, so ist es damit nicht weit her. Man sagt nämlich, die Bundesbehörden hätten die Geneigtheit, die Entsumpfung des Seelandes in Verbindung mit der Rheinkorrection zu fördern. Ich danke den Abgeordneten von Bern diese Mittheilung; ich glaube, sie haben in diesem Falle das Interesse des Kantons gewahrt, wie es ihre Würde erheischte. Es ist aber nicht das erste Mal, daß diese Sache zur Sprache kommt. Vor einem oder zwei Jahren kam Herr Stämpfli mit einem darauf bezüglichen Antrag vor die Bundesversammlung; damals fand man, die Sache sei noch zu wenig klar, man müsse sie noch genauer untersuchen. Was haben Sie jetzt? Nichts anderes als einen Auftrag an den Bundesrath, den Gegenstand zur Hand zu nehmen. Es ist möglich, daß man einmal Hand an's Werk legt, aber es ist noch einwenig zweifelhaft. Bern ist bei der Eidgenossenschaft noch immer einwenig zu kurz gekommen; so bei den Alpenstraßen. Man beschloß, mit Rücksicht auf die militärischen Interessen des Landes über die Furka eine Straße zu bauen, während das militärische Interesse erfordert hätte, daß man über die Grimsel baue. Warum geschah dieß? Es scheint mir, es seien da Leute in der Nähe



der Bundesversammlung, denen es nicht sehr darum zu thun ist, die Interessen des Kantons Bern zu wahren. Wer hat bei diesem Anlasse die Interessen des Kantons Bern gewahrt? Die bernischen Abgeordneten stimmten für die Furka, Abgeordnete von Zürich und Basel wagten es, Anträge zu Gunsten der Grimsel zu stellen. Es sind zwar Mitglieder der Bundesversammlung, aber ich will sie dennoch nicht schonen. Ich möchte bei Aarberg kein Provisorium, sondern wünsche, daß man beim frühern Beschlusse bleibe, indem ich keinen Grund sehe, darauf zurückzukommen, auch nicht einen. Man spricht von der Seelandsentsumpfung. Ich zweifle, ob es den Seeländern selbst so ernst damit sei. Wir wollen einmal sehen, was sie selbst zu thun bereit sind. Wir haben Entsumpfungen im Oberlande und in andern Landesheilen; so z. B. gegenwärtig bei Meiringen. Wie hoch kommt dort die Zucharte zu stehen? Zwischen Fr. 2—300, vielleicht auch Fr. 400. Ich frage, wie viel die Seeländer selbst beitragen wollen? Sie wissen, daß der Hagued-Tunnel gemacht wurde. Dort können wenigstens 700 Zucharten Land trocken gelegt werden. Was würden sie kosten? Ein Unternehmer sagte mir gestern, per Zucharte Fr. 50, höchstens Fr. 100. Ich führe das an zum Beweis, daß es den Seeländern nicht so sehr um die Entsumpfung zu thun ist. Wenn wir unter solchen Umständen unsere Möser austrocknen könnten, wir würden nicht so lange warten, sie wären längst entsumpft. Wenn die Bewohner des Seelandes nicht Fr. 50 bis Fr. 100 per Zucharte bei Hagued wagen wollen, wie wollen sie dann für die große Seelandsentsumpfung einstehen? Ich will nicht weildäufiger sein; ich habe Sie vielleicht gelangweilt. Ich schließe: ich stimme gegen das Eintreten auf den Anzug und möchte dem Großen Rathe zurufen: Ihr Herren, wackelt nicht, wie der Regierungsrath gewackelt hat!

**Blösch.** Wir sind heute außerordentlich versammelt; aber nicht nur die Sitzung, auch das Verhältniß, welches sie veranlaßt hat, ist außerordentlich, und nicht nur außerordentlich, sondern was noch mehr, im Grunde für Niemand erfreulich: für diejenigen nicht, welche für die Richtung über Aarberg gestimmt haben, und die, nachdem sich in förmlicher Abstimmung die Mehrheit für ihre Ansicht erklärt, die Angelegenheit als erledigt betrachten durften und sie nun einer neuen Abmehrung unterworfen sehen; aber auch für die nicht, die sich früher für Buzwyl erklärt, weil ihnen, sofern sie ob dem Zwecke nicht das Mittel übersahen, ein derartiges Zurückkommen auf gültig abgemachte Fragen grundsätzlich nicht gefallen kann. Möglich zwar, daß nicht Jedermann so denkt. Ich sehe aber, obschon ich früher mit der Minorität gestimmt, nicht an zu erklären, daß wenn es von mir abgehängt, wir wahrscheinlich heute nicht versammelt wären. Ich bin dem Schritte, der diese Versammlung herbeigeführt ganz fremd geblieben. Aber zu Vorwürfen an die Betreffenden halte ich mich dennoch nicht für berechtigt. Ich fühle in der Sache, und mit mir wahrscheinlich noch mancher, anders als die Antragsteller. Aber nicht nur kann kein Mitglied des Großen Rathes verlangen, daß Andere ihr Verhalten nach seinen Empfindungen richten und enthalte ich mich deshalb jeder Beurtheilung des gethanen Schrittes, sondern ich anerkenne sogar, daß er vollkommen gesetzlich und reglementgemäß war. Das Reglement setzt voraus, daß so wie der Einzelne, so auch die ganze Versammlung sich irren könne, und wollte deshalb die Möglichkeit bieten, von einem Irrthum zurückzukommen. Es tritt insolge dessen auch an diejenigen Mitglieder, welche dem Gesuche fremd geblieben, die Frage, wie sie über dasselbe ihre Stimme abgeben wollen? Hierüber nun bin ich nicht im Zweifel. Ich habe am Gesuche einer außerordentlichen Sitzung nicht Theil genommen und würde wahrscheinlich, wenn dasselbe mir vorgelegt werden wäre, den Beitritt verweigert haben. Allein nachdem es in gesetzlicher Form und nach unzweifelhaft gesetzlichem Rechte gestellt worden, und ich so mich in die Lage versetzt sehe, an der Abstimmung darüber Theil zu nehmen, werde ich die Stimme für dasselbe abgeben. Ich werde Denjenigen, welche in der frühern Sitzung

für die Linie über Aarberg gestimmt haben, keine Vorwürfe machen, wenn sie, an der Ansicht festhaltend, daß dieß die richtige Schlusfassung gewesen, sich gegen die Motion erklären; sie bleiben sich konsequent. Aber ebenso wird denen Konsequenz zugestanden werden müssen, die sich für die Richtung über Buzwyl erhoben haben, wenn sie heute noch, und vielleicht heute noch mehr als das frühere Mal, von der Richtigkeit ihrer Ansicht überzeugt, ein gesetzliches Mittel, das ihnen geboten wird, dieselbe zur Geltung zu bringen, nicht von sich werfen. Die Stellung in solcher Lage ist in meinen Augen die: an sich ist ein Zurückkommen auf gefasste Beschlüsse nichts Wünschbares; es erzeugt Unsicherheit und schwächt das Ansehen der Behörde. In unbedeutendern Dingen, oder wo, selbst in wichtigeren, das Urtheil in der Sache mehr oder weniger zweifelhaft ist, würde ich ein Zurückkommen verwerfen. Aber wenn es sich um Bedeutesendes handelt, wenn in Bedeutesendem zugleich das Urtheil ein bestimmtes und wenn nach eigener Ueberzeugung das Zurückkommen auf das Beschlossene an sich zwar nichts Erfreuliches, im Verhältniß zu demselben aber das Beharren auf dem Beschlossenen noch unerfreulicher ist; dann beklage ich zwar die Lage, in die ich mich versetzt finde; aber einmal darin, wähle ich das kleinere Uebel und das ist, nach dem bekannten Aussprüche eines frühern Finanzdirektors, das Einlenken. Sie sehen daraus, daß für mich die Gründe der Entscheidung über die Formfrage nicht bloß im Reglemente, sondern daß sie in der Sache liegen. So ist es in der That. Die Natur und die Bedeutung der Sache einzig kann den Entscheid bestimmen, ob auf einen Beschluß zurückzukommen sei, und darum muß die Frage selbst in Erörterung kommen, und nur sei noch zu bemerken erlaubt, daß, wenn behauptet wird, seit 1830 sei vom Großen Rathe noch nie auf frühere Beschlüsse zurückgekommen worden, dieß unrichtig ist. Wir brauchen nicht von Aarberg wegzugehen, um ein ziemlich frisches Beispiel zu finden. Was die Frage selbst, d. h. die Wahl zwischen den beiden Richtungen über Aarberg und über Buzwyl, betrifft, so habe ich mich darüber in der Sitzung vom 6. Dezember ausführlich geäußert, und enthielt mich daher in der zweiten vom 12. Dezember, nochmals darauf einzugehen. Auch heute bleibt mir in dieser Hinsicht im Wesentlichen nichts Neues anzubringen. Indessen ist es, wie gesagt, kaum möglich, die Gründe für und gegen das Wiedereintreten anderswoher als aus der Sache selbst zu holen, und so ist ein Zurückkommen auf dieselbe wenigstens insoweit kaum zu unterlassen, als es zur Rechtfertigung der Stimmgebung in der Formfrage nöthig ist. Die erste Frage muß hiebei sein: welches sind bei der Bestimmung der Kommunikationslinie über Aarberg oder Buzwyl die entscheidenden Momente? Es gibt Personen, die hierüber alsbald im Reinen sind: es sind diejenigen, welche sagen, entweder über Aarberg Aarberg's wegen, oder über Buzwyl um Buzwyl's oder Büren willen. Diesen Ansichten kann ich nicht folgen, der einen so wenig als der anderen. Man hat mir Vorwürfe über mein früheres Votum für die Buzwyl-Linie gemacht, weil dabei die politische Gesinnung Aarberg's einer- und diejenige des Bezirks Büren andererseits übersehen worden sei. Wenn das Uebersehen der Parteistellung der in Frage stehenden Ortschaften und Bevölkerungen bei früheren politischen Kämpfen ein Fehler war, so sind die Vorwürfe verdient und ich acceptire sie; denn in der That hatte ich dabei die Sache im Auge, nicht die Person, und darum sei es mir zu bemerken erlaubt, daß ich auch heute die Eisenbahn im Auge halten, von der Politik aber absehen werde. Nur soweit lokale Rücksichten in den Rahmen des sachlichen Urtheils fallen, sollen sie in Betracht kommen und darum möge sofort beigefügt werden, daß es allerdings in meinen Augen ein Moment gibt, das für Aarberg spricht, der ungleich größere Nachtheil, der aus der Entwicklung der neuen Verkehrsverhältnisse für Aarberg, das früher in dieser Hinsicht so bevorzugte, entstanden ist, als für Büren. Allein einmal ist dieses Moment doch nicht entscheidend, sondern könnte dieß — wenigstens in meinen Augen — nur sein, wenn die übrigen Verhältnisse die Frage zweifelhaft ließen; zum Andern ist es bekannt, daß Büren ähnliche Klagen, wie

Aarberg, vorzubringen hat, daß auch diese Ortschaft in Folge der neuen Verkehrswege — ich erinnere außer den Eisenbahnen an die neue Straße von Solothurn nach Biel, an die Bielerseestraße, und an die Lys-Straße — empfindliche Nachteile erlitten hat, so daß es zum Mindesten unbillig erscheinen muß, wenn Aarberg ob dem eigenen Schaden denjenigen der benachbarten Schwesterstadt so sehr vergiftet, daß es eine Richtung, die sie beide auf eine Wegstunde von der nächsten Station bringt, verwirft, um leidenschaftlich eine andere zu betreiben, die allerdings ihm näher liegt, aber dafür Büren doppelt so weit abseits liegen läßt. Mein erster Satz ist also der: die Rücksicht auf Aarberg und auf Büren mag allerdings mit in die Waagschale fallen, aber sie kann und darf nicht entscheidend sein. Allein ich gehe weiter und sage, der Werth dieser lokalen Rücksicht selbst hängt von einem andern, rein sachlichen Momente, der in Frage stehenden Bahn ab. Schon in der Sitzung vom 6. Dezember äußerte ich mich darüber. Wer in der Sache nicht bloß einem dunkeln Gefühle folgen, wer mit Bewußtsein entscheiden will, der muß sich durchaus die Frage stellen: welchen Charakter soll die in Erörterung liegende Bahn haben? soll sie eine bloße Lokalbahn, oder soll sie eine Transitbahn sein? Je nachdem das Eine oder das Andere der Fall ist, gewinnen oder verlieren die örtlichen Rücksichten an Bedeutung. Bei einer Lokalbahn kann ein Umweg verständlich sein, der bei einer Transitbahn eine Absurdität wäre, und umgekehrt könnte bei einer Transitbahn die gerade Linie gerechtfertigt erscheinen, wo für die Lokalbahn eine Verkehrtheit darin läge. Welches ist daher, oder vielmehr, welches soll der Charakter der projektirten Linie sein? Es mag dieser Punkt manchem müßig, vielleicht sogar lächerlich erscheinen. Allein ich höre darüber so mancherlei und so Abweichendes äußern, daß die Frage nicht zu umgehen ist. Häufig heißt es, es sei bloß darum zu thun, Bern mit Biel, oder wenn man will, das Seeland mit Bern zu verbinden, es handle sich also um eine bloße Lokalbahn, ähnlich derjenigen von Bern nach Thun. Dem ist nicht so, und ich zweifle, ob wenn diese Ansicht richtig wäre, wir uns heute mit der Frage zu beschäftigen hätten. Nein! dafür hat der Kanton die Linie, welche einer Gesellschaft konzessiert war, nicht an sich gezogen und dafür hat der Große Rath das Prinzip des Staatsbaues nicht aufgestellt, damit Bern mit Biel, oder mit Aarberg oder Büren, verbunden werde. Dafür hätte Niemand, sicher die Abgeordneten dieser Ortschaften selber nicht, für so folgenschwere Beschlüsse die Hand erhoben. Nicht für eine Lokalbahn, sondern für eine Verbindung zwischen Bern und Paris einer- und Bern durch den Jura mit Basel, oder durch Basel mit der Nordsee anderseits, sagten Andere, ist die Linie bestimmt. Ich gestehe, daß mir auch in dieser Auffassung viel Unusurisches zu liegen scheint. Nach meiner Ansicht ist die Wahrheit in der Mitte: die projektirte Bahn ist keine Weltbahn, aber sie soll auch keine bloße Lokalbahn sein. Vor allem aus soll sie durch die Linie Biel-Neuenstadt, Bern und alle rückwärtsliegenden Kantons-theile mit Neuenburg, und durch Neuenburg mit Frankreich verbinden. Schon diese Beziehung nimmt ihr den Charakter einer bloßen Lokalbahn. Das ist die eine größere Verkehrsrichtung. Nicht weniger beachtenswerth oder für uns vielleicht noch beachtenswerther, ist aber die andere, diejenige mit dem Jura und durch den Jura. Es führt dieß auf einen sehr delikaten Punkt; aber gerade weil er delikater ist, will ich mich ganz offen darüber aussprechen. Ich kann dieß ohne Scheu; denn obschon ich weiß und nicht verhehle, auch nie verhehlt habe, daß die Frage in dieser Richtung für uns ein solches Interesse hat, so fühle ich mich doch ganz unbefangen. Ich habe mir auch bis dahin nicht etwa dadurch Vorwürfe zugezogen, daß ich in der Frage zu sehr die Interessen des Jura verfochten, im Gegentheil war es der entgegengesetzte Vorwurf, der mir gemacht wurde, die Interessen des Jura in der Eisenbahnfrage zu mißkennen. Diesen Vorwürfen habe ich nie Begründetheit zugestanden und ich anerkenne sie auch heute nicht. Ja ich gehe einen Schritt weiter und gebe die Vorwürfe dem Jura zurück. Dafür verdient der Jura keinen Tadel, daß er darnach strebt, Eisenbahnen in sei-

nem Innern erbaut und durch dieselben mit dem allgemeinen Bahnnetz sich verbunden zu sehen. Dafür tadle ich ihn auch nicht. Im Gegentheil, ich billige dieses Streben. Worin ich aber mit dem Jura nicht einverstanden bin, das sind die Mittel, die er, um zu diesem Ziele zu gelangen, in Anwendung gebracht hat. In dieser Hinsicht habe ich von jeher offen und in zwei Richtungen abweichend geurtheilt. Es ist bekannt, daß seiner Zeit die Gesellschaft der Centralbahn die Absicht hatte, von Basel bis an die Bernergrenze, an den Eingang des Laufenthals, bei Aesch oder Angenstein, eine Zweigbahn anzulegen, die später bis nach Delsberg, in das Hauptbassin der bernischen Eisenindustrie, zu verlängern gewesen wäre. Ebenso ist bekannt, daß der Plan existirte und sehr ernstlich betrieben wurde, die Linie Bern-Biel durch das St. Immerthal nach Chaurdefonds zu verlängern. Diesen beiden Projekten nun war der Jura, oder waren diejenigen, welche sich vorzugsweise für die Vertreter dieses Landestheils halten, nicht nur nicht förderlich, sondern abgeneigt und hinderlich. Man wandte ein und schüßte zum Theil noch jetzt vor, diese zwei Zweigbahnen, weit entfernt davon, dem Jura vorthellhaft zu sein, wären ihm nachtheilig, weil sie die Chancen, ein vollständiges jurassisches Netz entstehen zu sehen, verringerten. Diese Auffassung theile ich nicht. Ich habe sie von Anfang an bekämpft und bekämpfe sie ferner, und darum tadle ich die Betreffenden und bedaure ich ihre Opposition gegen die zwei bezeichneten Bahnstücke, weil ich überzeugt bin, daß durch deren Anlage, zumal durch diejenige von Biel durch das St. Immerthal nach Chaurdefonds, der Jura weit eher zum Besitze eines vollständigen Bahnnetzes gelangt wäre, als durch deren Verhinderung; es wären vom Standpunkte dieses jurassischen Bahnnetzes aus nur Abschlagszahlungen gewesen, aber sehr werthvolle Abschlagszahlungen. Das der eine Punkt, über den ich differire und über den nach meinem Urtheil geradezu Tadel auszusprechen ist. Der Jura beging einen zweiten Fehler, indem er den Kanton auf die Bahn des Staatsbaues schieben half. Auch hiebei glaubte man, ich weiß es wohl, im Interesse des Jura zu handeln, indem man sich von der Ansicht leiten ließ, daß nie eine Privatgesellschaft den Bau einer Juraabahn übernehmen werde. Allein abgesehen von dem schlimmen Urtheil, das man damit über sein eigenes Projekt ausfällt, möchte ich fragen, ob die Herren heute noch glauben, daß der Staatsbau der Weg sei, um zu einem jurassischen Eisenbahnnetz zu gelangen? Ich erlaube mir an die Bemerkung zu erinnern, die ich in der bezüglichen Debatte einem mir heute Nahestehenden machte, die Bemerkung, daß durch Erkennung des Staatsbaues das Huhn getödtet werde, welches die goldenen Eier lege, und behaupte heute noch zuversichtlicher als damals, durch Erkennung des Staatsbaues ist die Chance, eine Juraabahn erstellt zu sehen, nicht erhöht, sondern vermindert, wo nicht völlig zerstört worden. Das ist der zweite Vorwurf, den ich dem Jura mache. Allein hier bleibe ich stehen, gehe weiter nicht. Diese Irrthümer ändern an der Sache selbst nichts. Dieselben halten mich nicht ab zu wiederholen, daß ich das Streben des Jura nach Eisenbahnen als verständlich und zugleich berechtigt anerkenne. Aber dem Drängen des Jura nach einem jurassischen Bahnnetz durch das Mittel des Staatsbaues gestehe ich diese Eigenschaften nicht zu. Das verwerfe ich, und unbeirrt durch mancherlei Privatverhältnisse und Privatinteressen, die auch mir wohl eine andere Sprache eingeben könnten, erkläre ich noch heute, daß ich ein entschiedener Gegner des Staatsbaues bin, nicht nur im Jura, sondern im Kanton überhaupt, aber auch nicht bloß im übrigen Kanton, sondern ebenso im Jura; und, abweichend von manchem Anderen, darf ich fest behaupten und heute wie gestern offen erklären, daß ich für meine Person dem Jura gegenüber in dieser Richtung keinerlei Verpflichtung anerkenne und in keiner Verpflichtung stehe. Aber etwas ganz Anderes ist die Frage, ob man ein jurassisches Bahnnetz auf Staatskosten ausführen, eine ganz andere die, ob man auf Staatskosten das jurassische Bahnnetz verunmöglichen oder seine Zukunft kompromittiren solle? Und dieß wäre die Folge der Bahnrichtung über Aarberg. Als in der frühern



Diskussion vor dieser Richtung gewarnt wurde, weil sie die Gefahr einer Fortsetzung nach St. Blaise hervorriefe, ward darüber gelacht; heute lacht man nicht mehr. Die Entgegnung ist jetzt eine andere. Man anerkennt die Gefahr, aber man behauptet, sie wäre die nämliche, wenn die Richtung über Bußwyl gewählt würde. Das aber ist keineswegs der Fall. Wohl kann ich zugeben, daß wenn über Bußwyl gebaut würde, deshalb eine Fortsetzung in der Richtung nach St. Blaise nicht unmöglich wäre. Auf die Möglichkeit allein kommt es aber in solchen Dingen nicht an. Es bleibt, ungeachtet der Linie von Bern nach Thun über Münsingen, eine zweite über Belp möglich; aber dieselbe ist höchst unwahrscheinlich, weil der Vortheil, den sie im Gegensatz zu jener darböte, zu gering und eine reelle Gefahr solcher Konkurrenz daher nicht anzunehmen ist. So auch auf der in Frage stehenden Linie. Ich bitte, nicht zu übersehen, welcher wesentliche Unterschied in dieser Hinsicht besteht zwischen den beiden Linien Bern = Aarberg = Biel und Bern = Bußwyl = Biel. Jeder kann die Berechnung selbst machen. Thatsache ist, das geben die Anhänger der Aarbergerlinie zu, daß sie um circa 21,000 Fuß oder 7 Kilometer länger ist als die Linie über Bußwyl. Schon das ist von Erheblichkeit, denn 7 Kilometer mehr oder weniger kann das Schicksal einer Linie bestimmen. Aber dabei bleibt es nicht. Es ist klar, daß, wer den Werth der Linie vom Standpunkte einer Konkurrenzbahn in der Richtung von St. Blaise beurtheilen will, die Summe verdoppeln muß, da diese letztere fast um so viel kürzer als jene länger wäre. Während die eine Linie um 7 Kilometer länger würde, würde die andere um circa 5 Kilometer kürzer. Die Differenz zu Gunsten einer künftigen Konkurrenzlinie Aarberg = St. Blaise = Neuenburg würde also um 12 Kilometer verändert. Das ist in dieser Hinsicht das wahre Verhältniß und wenn daher auch zugegeben werden soll, daß die Richtung über Bußwyl die Möglichkeit einer Linie nach St. Blaise nicht ausschließt, so wird doch kein Unbefangener bestreiten, daß diese Gefahr eine ganz andere ist, wenn eine Abkürzung von 3 oder wenn bloß eine solche von 1 Stunde dabei in Frage steht. Ich weiß wohl, es giebt Leute, welche auch bei einer Differenz von 3 Stunden, d. h. bei einer Linie Bern = Aarberg = Biel die Gefahr einer Fortsetzung nach St. Blaise bestreiten, theils weil sie meinen, in keinem Fall werde die Konzession dafür erhältlich sein, theils in der Meinung, daß selbst eine Differenz von 3 Stunden nicht bedeutend genug wäre, um die Anlage einer zweiten Linie, Bern = Aarberg = St. Blaise, zu rechtfertigen. Allein, was den ersten Einwurf, den der Unwahrscheinlichkeit einer Konzession für Aarberg = St. Blaise, betrifft, so bitte ich, nicht zu vergessen, was sich seiner Zeit hinsichtlich der Dronbach zugetragen hat. Jedermann erinnert sich wohl noch des Widerspruchs, den der Kanton Waadt dieser Linie entgegen gesetzt hat; aber auch Jedermann, daß die Frage durch eine Zwangskonzession der Eidgenossenschaft ihre Lösung fand und die täuschen sich sicher, die glauben, daß in einem ähnlichen Falle Bern gegenüber vom nämlichen Mittel nicht Gebrauch gemacht werden dürfte. Ich denke, und vielleicht bin ich nicht der Einzige, der so denkt, daß gerade bei Bern die Gefahr einer Zwangskonzession eine um so größere sein möchte, weil ihm gegenüber für den Bund die Versuchung stärker wäre, sein höheres Recht zur Anerkennung zu bringen. Was aber die Meinung betrifft, daß es bei einer Längendifferenz von 2 bis 3 Stunden sich nicht der Mühe lohnen würde, eine Konkurrenzbahn anzulegen, so ist wohl Niemand weniger als die Freunde der sogenannten Ostweibahn in der Lage, diesen Einwurf zu erheben. Oder wie kommen sie dazu, den Bau eines Schienenweges zwischen Bern und Luzern durch das Entlebuch zu befürworten? Ist doch Bern bereits durch eine Eisenbahn mit Luzern verbunden, die nicht 3 Stunden länger ist als diejenige durch das Entlebuch sein würde und finden die Betreffenden diesen Umweg dennoch erheblich genug, um eine zweite anzulegen. Ich rede hiebei von dieser letzteren nicht vom Standpunkte einer bloßen Verbindung zwischen Bern und Langnau, die vor der Hand außer Betracht bleiben mag, sondern von

der Linie Bern = Luzern. Existirte zwischen Bern und Luzern noch gar keine Eisenbahn, so ließe sich, das wird Jedermann zugeben, fragen, ob nicht statt derjenigen über Burgdorf und Langenthal die kürzere über Langnau durch's Entlebuch zu wählen sei. Allein die erstere steht nun da, und so ist eine andere Frage natürlich, die nämlich: wie kommt es, daß die nämlichen Leute, welche über den Umweg der Linie Bern = Luzern über Langenthal und Zofingen klagen und denselben erheblich genug finden, um neben der bestehenden Linie, mit dem Aufwand von etwa 15 Millionen, eine zweite in Vorschlag zu bringen, im gleichen Momente zwischen Bern und Biel, wo noch keine Eisenbahn besteht, man also freie Hand zur Auswahl der kürzeren Linie hat, dieser eine andere, mit einem Umwege von sieben Kilometer, vorziehen, und zwar in vollkommen ebener Lage? Dieß führt mich auf die eigentliche Frage, die vergleichende Beurtheilung der beiden Linien. Bei der frühern Berathung nahm ich die Freiheit, an die Spitze dieser Erörterung den Satz zu stellen, daß, wenn die Aare nicht wäre, die Richtung der Linie gar nicht zweifelhaft sein könnte. Damals ward in dieser Hinsicht von Niemanden widersprochen, und ich denke, auch heute darf dieser Satz als unbestritten und unbestreitbar dargestellt werden. Selbst Aarberg ist sicher nicht so befangen, und auch Büren nicht, daß sie, käme die Schwierigkeit des Aarübergangs und der Aarüberschwemmungen nicht in Betracht, auch nur den Gedanken hätten, geschweige ihn zur Geltung zu bringen wagten, daß statt der geraden Linie über Lyß und Studen die krumme bei ihrem Kirchthurm vorbei zu wählen sei. Die entscheidende Frage ist und bleibt daher, ob diese Schwierigkeiten so groß seien, daß man, nicht wegen des Umwegs, sondern trotz desselben, über Aarberg oder Büren gehen müsse? Vorerst nun sei es erlaubt, noch einige andere Momente zu berühren. Eine in den letzten Tagen erschienene Veröffentlichung stellte die Behauptung auf, hinsichtlich der Zahl, so wie des Besitzes und Wohlstandes der umliegenden Bevölkerung komme der Linie über Aarberg der Vorzug vor derjenigen von Bußwyl zu. Es ist dieß nicht richtig. Man wird die Regierung nicht parteiischer Vorliebe für die Linie über Bußwyl beschuldigen können. Alle ihre Vorlagen, so wie die frühere Verhandlung haben bewiesen, daß sie umgekehrt ihre Gunst, wenn von Gunst die Rede sein kann, der Linie über Aarberg zuwendet, und noch heute ist dieses der Fall. Aber dennoch war die Regierung gerecht genug, um in ihrem Berichte vom 29. November 1861 nicht nur offen anzuerkennen, daß wenn die Schwierigkeit des Aarübergangs nicht wäre, ohne anders die gerade Linie gewählt werden müßte, sondern um auch speziell auszuheben und mit Zahlen zu belegen, daß alle genannten Momente, der Bevölkerungszahl, der Gewerthätigkeit und des Besitzes, zu Gunsten der Richtung über Bußwyl sprechen. Ich habe mir in der frühern Verhandlung erlaubt, die bezüglichen Stellen wörtlich anzuführen. Ich will sie heute nicht noch einmal verlesen; jeder von Ihnen mag dieß selber thun. Es ist schwer erklärlich, wie diesen offiziellen Angaben zuwider behauptet werden kann, es sei konstatirt, daß in Hinsicht auf Bevölkerung, Gewerthätigkeit und Besitz die Linie über Aarberg vor derjenigen über Bußwyl den Vorzug verdiene. Rein! das ist nicht richtig, sondern wahr ist das Gegentheil, und so komme ich von dem ersten Satze, daß an sich die gerade Linie den Vorzug verdiene, zum zweiten, daß folglich nur dann ein Abgehen von derselben gerechtfertigt ist, wenn zwingende äußere Verhältnisse zur Auswahl der krummen Linie nöthigen. Daß solche Verhältnisse bestehen, ist allerdings denkbar. Bekanntlich sagte einst Napoleon, das Wort „unmöglich“ sei aus dem französischen Wörterbuche gestrichen. Aber ein anderes Mal sagte der nämliche Napoleon, und vielleicht mit mehr Wahrheit: „Il ne faut pas avoir raison en dépit de la nécessité.“ Für uns jedenfalls hat der erste Ausspruch gar nicht, der zweite hingegen noch mehr als für Napoleon Anspruch auf Anerkennung; und ich wenigstens dächte nicht an Widerstand, sobald ich als ausgemacht zu betrachten hätte, daß die gerade Linie unausführbar, daß sie auch nur unverhältnißmäßig schwer ausführbar, oder, wenn ausgeführt, in dem

Maße, wie es von Einigen behauptet wird, gefährlich sei. Es fragt sich daher, welches ist in dieser Hinsicht der wahre Sachverhalt? Ich gehöre nicht zu denen, die gerne die Augen vor der Wahrheit verschließen, oder, mit anderen Worten, die sich Illusionen hingeben, und ich gestehe daher von vornherein zu, daß die Sachlage ernst genug ist. Die Meisten von uns wissen, und wer es nicht wußte, den belehrte ein Blick auf die Karte, daß der Lauf der Aare zwischen Narberg und Büren sehr unsicher, veränderlich und daß das Thal zwischen Lys und Studen den Ueberschwemmungen ausgesetzt ist. Dieß zugegeben, darf ich aber andererseits auch den Satz zu Grunde legen, daß dieser Zustand keinen bleibenden Charakter hat, daß er früher oder später durch die sogenannte Zuragewässerkorrektur sein Ende erreichen wird. Angenommen nun vorerst, es sei dem also, in acht, in höchstens zehn oder zwanzig Jahren fließe die Aare entweder gar nicht mehr bei Lys vorbei, oder wenn sie ferner vorbeifließt, so geschehe es in einem festen Bette, müßte es in diesem Fall nicht Jedermann bedauern, wenn des gegenwärtigen Zustandes wegen die gerade Linie verlassen und die Richtung über Narberg vorgezogen, d. h. wenn eines vorübergehenden Uebelstandes wegen ein bleibender geschaffen würde? Man wird einwenden, jedenfalls sei die Art der Korrektur ungewiß und deshalb der Bau zwischen Lys und Studen schwierig. Ich gebe dieß zu, denn es ist wahr. Aber es sei auch zu wiederholen erlaubt, daß dem seitens der Experten Rechnung getragen wurde durch den Vorschlag eines provisorischen Brückenbaus. Die Thatsache kann nicht bestritten werden und wurde es früher nicht; man bezweifelt aber den Werth einer solchen Baute und rechnet deren Kosten als baaren Verlust vor, beides ohne Grund. Was die Frage der Brauchbarkeit betrifft, so ist sie eine rein technische und ich gebe zu, daß mir darüber kein Urtheil zusteht. Aber diejenigen, welche den Plan eines provisorischen Aarübergangs in diesem Saal kritisiert haben, befinden sich in gleicher Lage, sie sind so wenig als ich Techniker; auch sie sind in dieser Hinsicht an das Urtheil von Experten gewiesen und mit vollem Recht halte ich mich daher an diese und bestreite auf der Anwendbarkeit des Systems. Ebenso wenig ist der aus den Kosten geschöpfte Einwand gegründet. Wohl mag zugegeben werden, daß auch der provisorische Brückenbau ansehnlich kostete, und daß diese Kosten später ganz oder zum größten Theil verloren wären, wenn zum Bau der definitiven Brücke übergegangen würde, zumal wenn es, was immerhin möglich, an einer anderen Stelle geschehe. Allein die provisorische Anlage kostete, daß wird Jedermann zugeben, bei weitem nicht, was eine definitive. Gesezt nun, der Unterschied betrüge die Hälfte, so ist die Rechnung die, daß wenn die provisorische Baute nur siebenzehn Jahre dauert, mittelst der Zinsersparnisse auf der anderen Hälfte, die Kosten ersetzt wären. Ernst ist der Einwand, der hier und da vernommen wurde, es sei der Zustand zwischen Narberg und Büren nicht als vorübergehend zu betrachten, weil an die Ausführung der Entsumpfung des Seelandes, oder wenigstens speziell an die Korrektur der Aare zwischen Narberg und Büren, im Ernste nicht zu denken sei. Ich gebe zu, daß dieser Einwurf ernst ist. Aber sollte er thatsächlich gegründet sein? Ich gestehe, daß ich nie zu denen gehört habe, die meinten, morgen oder übermorgen werde mit der Korrektur der Zuragewässer begonnen werden. Neben der Wünschbarkeit der Sache schwebt mir auch ihre Schwierigkeit vor. Allein während es fast den Anschein hat, daß Manche, die früher unablässig daran trieben, oder doch davon sprachen, nun die Arme fallen lassen und die Hoffnung aufgeben, gestehe ich, daß bei mir hingegen diese letztere fortbesteht. Mir gilt die Unternehmung lediglich als Frage der Zeit. Ich bin auch schon, aber nur einmal, in die Lage gekommen, mich praktisch mit der Seelandsentsumpfung zu befassen; es geschah in der sogenannten Fünzigerverwaltung. Damals traten, wie sich noch Jedermann erinnern wird, wiederholt große Wasserverheerungen ein. Man fühlte das Bedürfniß, etwas zu thun. An die Ausführung des großen Planes war nicht zu denken, denn dafür fehlte das Einverständnis der

übrigen Kantone, man entschloß sich daher zu einer bescheidenen Arbeit auf bernischem Boden. Man wußte, daß ein Hauptübelstand in einer bei 500' langen und 18' hohen Blähung im Bette der Aare liegt, die wahrscheinlich von einem Erdbeben herrührt und eine künstliche Sperrung des Flußbettes bildet. Da wurden daher Baggerungsarbeiten veranstaltet. Die Unternehmung war sicher keine gründliche, überhaupt keine großartige. Niemand anerkennt dieß lieber als ich; aber sie war keine unwirksame. Ich berufe mich in dieser Hinsicht auf die Erfahrung, und habe überdieß ein ausdrückliches Zeugniß anzuführen und zwar ein sehr unbefangenes. Im Jahr 1860 fand dieser Verhältnisse wegen in Nidau eine Volksversammlung statt, und diese langte bei der Regierung mit einer Vorstellung ein. In dieser Vorstellung nun, die nichts weniger als freundlich für die Fünzigerverwaltung lautet, die im Gegentheil nur beleidigend von derselben spricht, konnte man es gleichwohl nicht unterlassen, ihr, freilich ohne sie zu nennen, in der ange deuteten Beziehung ein Zeugniß abzulegen, das ich mir anzuführen erlaube. „Die von Herrn Rutter festgehaltene Annahme, heißt es in der Vorstellung, daß die Kongestionen bei'm Pfeidwalde und untenher Brugg als Hauptursache der Ueberschwemmungen zu betrachten sind, hat sich vollständig bewährt. Es sind seither mit geringen Kosten daselbst einige Baggerungsarbeiten ausgeführt worden, welche nach dem Urtheile der sachkundigen Beobachter und Anwohner am Bielersee den guten Erfolg hatten, daß dieses Jahr wohl ein hoher Wasserstand, aber doch keine große Ueberschwemmung eingetreten.“ Was geschah aber? Eine andere Verwaltung folgte, und diese stellte die Baggerungsarbeiten zuerst ein, und gab sie später ganz auf. Ich will über diese Anordnung an sich keinen Tadel aussprechen, denn wie gesagt, gründliche Unternehmung war es keine. Aber Tadellos war die Aufgabe der Baggerung doch nur unter der Bedingung, daß man statt derselben etwas Besseres, Gründlicheres, machte. Allein man machte nichts mehr, und das verdient Tadel. Seit Jahren ist die Zuragewässerkorrektur wie verschollen, ja es hat fast den Anschein, daß es gewissen Leuten mit dieser Frage gehe, wie mit einem Todten oder vermeintlich Todten, vor dem man sich zu reden scheut, aus Furcht, er könnte erwachen. Andere aber säumen nicht in gleicher Weise. So haben wir die Aussicht, noch in der gegenwärtigen Bundesversammlung einen Beitrag von über 3 Millionen votirt zu sehen für die Rheinkorrektur im St. Gallischen, die weit später als die Zuragewässerkorrektur in Anregung gekommen, während diese ganz vergessen scheint. Was nützt es uns, wenn wir uns von St. Gallen überholen lassen, wenn der Mug hintenher irrt? Dennoch steht bei mir fest, daß früher oder später etwas und zwar etwas Ernstes in der Sache geschehen muß, und darum auch geschehen wird; und deshalb gelten mir die berührten Uebelstände nur als vorübergehende. Allein gesezt, die andere Alternative wäre die richtige, es wäre anzunehmen, der Zustand sei ein bleibender, dann könnte ich allerdings nicht behaupten, daß die Linie über Bußwyl ungefährlich sei. Aber ist es die über Narberg und Worben? Das weiß ich und weiß Jedermann, daß beide Linien durch die Thalebene gehen, welche zwischen Narberg und Studen liegt, daß also beide der Gefahr von Ueberschwemmungen ausgesetzt sind. Man sagt und wird wohl auch heute wiederholen, die Gefahr sei zwischen Lys oder Bußwyl und Studen größer als zwischen Narberg und Studen. Es mag sein, ich will es zugeben; dafür ist aber die Linie zwischen Bußwyl und Studen bloß 25 Minuten, diejenige zwischen Narberg und Studen über eine Stunde lang. Die erste durchschneidet das Thal senkrecht, da wo es am schmalsten ist, die zweite hingegen durchschneidet es in der Diagonale. Ich habe nun nie gehört, daß es bei der Ueberschwemmung ausgesetzten Thälern ein Mittel sei, den Unannehmlichkeiten und Gefahren der Ueberschwemmung auszuweichen, wenn man das Thal der Länge statt der Breite nach überschreitet. Dabei will ich übrigens nicht unbillig sein und zugeben, daß allerdings die Gefahr auf der Linie Narberg-Studen im Allgemeinen geringer sein mag als auf der Linie Lys, oder



Bußwyl-Studen. Nur gebe man andererseits zu, daß beim wirklichen Eintritt derselben der Nachtheil auf der dreifach längeren Linie Aarberg-Studen dann auch dreifach größer ist als hier. Ich werde nicht der Einzige in diesem Saale sein, der sich erinnert, daß im Jahre 1852 die ganze Linie zwischen Aarberg und Studen unter Wasser lag, und daß es früher stets hieß, einer der bedrohlichsten Punkte sei Worben. Wäge man also Vortheile und Nachtheile beider Linie gegeneinander ab, nur stelle man nicht die kurze Linie zwischen Bußwyl und Studen als die einzig gefährliche, die lange Linie zwischen Aarberg und Studen als gefahrlos dar. Die Wahrheit ist, daß das ganze Thal zwischen dem Murtensee und Solothurn der Ueberschwemmung ausgesetzt ist, daher die alte Römerstraße von Aventicum nach Solothurn jene gewölbartig, erhöhte Konstruktion erhielt, von der sie noch heute den Namen „Hochstraß“ trägt. Ich könnte es daher begreifen, wenn diese Sachlage als Motiv geltend gemacht würde, um keine Eisenbahn durch dieses Thal zu führen. Nicht begreiflich ist es mir hingegen, wie, wenn überhaupt die Absicht des Baues feststeht, man glauben kann, die Gefahr zu vermeiden dadurch, daß man, statt in der kürzesten Linie quer durch das Thal zu gehen, dasselbe der Länge nach durchschneidet. Ich habe bereits erklärt und wiederhole es, was die Gefahr betrifft, beuge ich mich des eigenen Urtheils, darüber können nur Experten entscheiden, und wirklich liegt dieser Entscheid vor. Was man auch an dem Befinden der besonders berufenen Experten auslegen mag, das ist einmal nicht zu läugnen, daß dasselbe zu Gunsten von Bußwyl lauter, und ich wage zu behaupten, daß wenn dasselbe sich in der nämlichen Weise, wie es für Bußwyl geschehen, für Aarberg ausgesprochen, ihr Urtheil manchem, der es nun kritisiert, klar genug gelauter hätte. Allerdings war den Experten kurze Zeit zugemessen. Meine Schuld ist es nicht. Ich hatte ausdrücklich angetragen, es möchte nur gefordert werden, daß der Bericht während der Session vorzulegen sei. Aber wenn die Experten selber sich hinlänglich edifizirt fanden, um ihr Urtheil abzugeben, so gestehe ich, daß die Art, wie die Kürze der Untersuchung nun von gewisser Seite benutzt wird, um das Ganze in Frage zu stellen, mir mehr wie ein Vorwand als wie ein ernsther Grund vorkommt. Zwei der betreffenden Experten bedurften übrigens einer neuen Lokalbestimmung nicht, und wenn es wahr ist, wie man hört, daß auch der Oberingenieur der Straßenbauten und der Oberingenieur der Wasserbauten, beides Beamte, denen Niemand weniger die Berechtigung absprechen kann als die Behörde, welche sie angestellt hat, mit den vier außerordentlich Berufenen im Rathe übereinstimmen, die Eisenbahn über Bußwyl anzulegen, so gestehe ich, daß es mir schwer wird, den Widerstand dagegen, und mehr noch die Hartnäckigkeit dieses Widerstandes zu erklären. Das ist indessen weder das einzige noch das größte Räthsel. Wir haben das Prinzip des Staatsbaues angenommen, und empfinden nun die Folgen davon; aber wir sind mit diesen Folgen noch nicht am Ende. Wie war es nur z. B. möglich, daß namentlich das Seeland so eifrig dazu mithalf, das Seeland, das seit einem Jahrhundert nach einer andern Unternehmung seufzt, die selbst bei ungeschwächter Finanzkraft des Kantons äußerst schwierig, nach Umwandlung seiner bescheidenen Mittel in unfruchtbare Eisenbahnen aber unmöglich sein wird? Ich besorge sehr, das Seeland wird einst in die Lage kommen, sammt der Regierung sich mit einem bekannten Liede trösten zu müssen, das in jedem Verse mit den Worten beginnt: „O du lieber Augustin“ und dessen Schlusssrophe lautet:

„D's Geld ist weg, d's Mensch ist weg,

„Jez sy mer alli beydi im D....“

„O du lieber Augustin u.“

Ich stimme zum Zurückkommen auf den Beschluß vom 12. Dezember, und zu einer neuen Untersuchung über die beiden Linien über Aarberg und über Bußwyl. Vor allem aber stimme ich, sofern derselbe in seiner heutigen Form als zulässig gelten kann, zum Antrage des Herrn Fischer, auf den Beschluß über

den Staatsbau zurückzukommen, denn statt alljährlich das Kraut zu schneiden, ziehe ich es vor, die Wurzel auszugraben.

Engemann. Ich muß einige Worte auf die Rede des Herrn Brunner erwidern. Er zog den Patriotismus derjenigen in Zweifel, welche nicht seiner Ansicht sind. Anhaltspunkt zum Patriotismus fand ich in seiner Rede keinen; aber da er so darauf pochte, so wollen wir untersuchen, wer in dieser Beziehung reiner dasteht. Ich hörte über Herrn Brunner Sachen mittheilen, wie z. B. von einer Turbenmoosgeschichte, von einem Waldankauf bei Meiringen, von Steuern, — Dinge, von denen das Publikum fand, es sei nicht anständig zugegangen. Wenn man von Uneigennützigkeit reden will, so frage ich: hat Herr Brunner in der vorliegenden Frage eine so uneigennützigte Stellung eingenommen? Herr Brunner ist Schwager von Alt-Storchenwirth Moser und dieser ist Schwager des Herrn Ristler in Aarberg. Wenn man so raisonniren will, so könnte ich fragen: hat Herr Brunner nicht dieser Verhältnisse wegen Motive, für Aarberg zu stimmen? Ich könnte noch auf andere Weise seine Stellung auslegen. Herr Brunner ist nicht mehr Regierungsrath; nun könnte man sagen, er suche auf diese Art bei einer Spaltung der Radikalen wieder in den Regierungsrath zu kommen. Ich will nicht sagen, daß das sein Motiv sei, aber wenn er meinen Patriotismus verdächtigt, so wird es mir auch erlaubt sein, mich zu vertheidigen. Er behauptete, ich hätte falsch Bericht erstattet; was führte er zum Beweise seiner Behauptung an? Das Bahnhöflein von Thun und die Alpenstraßen. Ich will nur daran erinnern, daß anfänglich Herr Direktor Trog in einer Konferenz erklärt hatte, es sei ihm ganz gleich, wo das Bahnhöflein hingestellt werde. Auf die Zusicherung, daß es unten in die Stadt zu stehen kommen werde, zeichneten dann die Thuner Aktien; später wollte man von der erteilten Zusicherung abgehen, und ich frage, ob irgend Jemand es den Thunern verarge, als sie bei dieser Sachlage, nachdem sie von der Centralbahn irreführt worden, gegen dieselbe aufgeregt waren. Ich bin damit ganz einverstanden, daß die Frage der Fortsetzung der Bahn an den See zur Sprache kommen wird; in dieser Frage wollen wir uns mit den Oberländern nicht zerschlagen, sondern mit ihnen gemeine Sache machen, indem man bei Anlaß der Konzessionsvertheilung solche Bedingungen zu erhalten sucht, die den Oberländern so gut conveniren als den Thunern. Herr Brunner sprach auch über die Alpenstraßen. Ich begreife, daß ihm der Beschluß der Bundesversammlung nicht convenirt, daß es ihm besser behagen würde, wenn eine Alpenstraße in der Nähe von Rosenlaui dekretirt worden wäre. Wir haben die Sache auch diskutiert und geprüft; wir fanden, daß wir uns dabei nicht auf einen eigennützigsten Standpunkt stellen, daß wir nicht unsere Ortsinteressen, sondern diejenigen der Eidgenossenschaft in's Auge fassen sollen, und von diesem Standpunkte aus stimmten alle bernerischen Nationalräthe. Es trifft sie also kein Vorwurf. Die Ueberzeugung habe ich aber, wenn Herr Brunner im Nationalrathe wäre und sich so benehmen würde, wie hier, daß wir noch weniger durchsetzen würden als bisher. Sachliches könnte ich der Rede des Herrn Brunner nicht entnehmen. Ich gebe noch folgende Erklärung ab: ich bin mit den Anträgen, welche die Herren Scherz und Bügberger gestern gestellt haben, einverstanden. Nun noch wenige Worte auf die gegen den Anzug erhobenen Einwendungen. Man hebt die Konsequenzen hervor, die ein Zurückkommen auf den frühern Beschluß zur Folge haben würde. Ich sage einfach: es hat alles seine natürlichen Grenzen. Der Beschluß ist so wichtig, daß man denen, welche eine nochmalige Untersuchung verlangen, keinen Vorwurf machen kann. Herr Niggeler bemerkte zwar gestern, die Sache sei so klar, daß schon in der frühern Sitzung ein Verschiebungsantrag gestellt, aber verworfen worden sei. Warum wurde jener Antrag verworfen? Weil man mit Nachdruck in den Vordergrund stellte, daß der Bau der Eisenbahn durch eine Verschiebung um ein ganzes Jahr verzögert würde, und auch deshalb, weil die

Mehrzahl der Mitglieder, welche für Buzwyl waren, annahmen, es sei nicht möglich, daß man das Tracé über Aarberg vorziehen werde. Als besondern Grund, warum er schon das letzte Mal für das Tracé über Aarberg gestimmt habe, führt Herr Riggeler an, die Herren Experten hätten ihm bei Unterredungen noch dieses und jenes gesagt. Aber darüber haben wir keine offizielle Auskunft. Es wäre am Orte, diesen Experten noch einmal Gelegenheit zu geben, in's Klare zu kommen, damit sie sich gegen die Angriffe, die gegen sie erhoben wurden, vertheidigen können; dann könnten wir leichter zum Ziele kommen. Einmal muß die Sache natürlich zum Abschluß kommen; in diesem Momente ist es jedoch nicht möglich, weil sie nicht mit der gehörigen Umsicht geprüft wurde; wird aber eine neue Untersuchung angeordnet, so sind wir dann einen Schritt weiter.

Dr. v. G o n z e n b a c h. Nach dem sehr einlässlichen Votum des Herrn Blösch, der bei der letzten Abstimmung über die vorliegende Frage die gleiche Stellung eingenommen hat, wie ich, kann ich füglich sehr kurz sein. Indessen halte ich es doch für meine Pflicht, diese Stellung, die von anderer Seite verdächtigt wurde, noch einigermaßen zu erklären. Ich habe schon häufig in dieser Behörde und auch anderwärts die Erfahrung gemacht, daß, wenn man redet, man es bereuen kann, indem man falsch verstanden wird und verletzt, ohne es zu wollen. Dieses Mal aber habe ich wahrgenommen, daß man, wenn man nicht redet, auch der Gefahr ausgesetzt ist, mißverstanden zu werden. Nimmt man an der Diskussion Theil, so kommt der Vorwurf, was man sagt, sei nicht redlich gemeint; schweigt man, dann setzt man sich dem Vorwurfe aus, man conspirire innerlich, indem man seine Freude daran habe, wenn Mißtrauen und Spaltung unter der Gegenpartei einreißt. Was sagte der Herr Regierungspräsident gestern? Dieses Schweigen von unserer Seite, sagte er, falle ihm auf, vielleicht sei der Grund desselben der, daß die Herren Freude daran haben, wenn man sich auf der andern Seite in die Haare gerathe. Diese Auffassung ist keine würdige, am wenigsten ist sie eines Regierungspräsidenten würdig. Ich würde eine solche Insinuation begreifen, wenn wir nicht im gleichen Waggon fahren müßten, nicht die gleichen Folgen zu tragen hätten. Nachdem der Staatsbau, den wir als gefährlich und unheilbringend bekämpft haben, dennoch beschlossen worden ist, erforderte es wahrhaft die Delikatesse, daß wir sagten: wir lassen die Verantwortlichkeit der Ausführung von Etwas, das wir im Prinzip bekämpft haben, denen, welche es angestrebt haben. Das ist die Auffassung, welche ich von unserer Stellung hatte. Uebrigens haben Sie bei der letzten Abstimmung gesehen, daß von einer Verabredung auf unserer Seite nicht die Rede sein kann, indem mehrere meiner Meinungsgegnern für Buzwyl, andere für Aarberg stimmten. Auch kann man ermüden mit Reden. Wir haben in dieser Eisenbahnangelegenheit vielfach das Wort ergriffen und die Erfahrung gab uns am Ende jeweiligen Recht. Erlauben Sie mir, ein paar Beispiele dafür anzuführen. Das erste Mal war es bezüglich der schwimmenden Eisenbahnen. Damals bemerkte ich, die Eidgenossenschaft werde nicht gestatten, wenn eine Eisenbahn in Biel, eine andere in Yverdon ausmünde, daß die Verbindung auf der Zwischenstrecke unterbrochen werde. Was antwortete man mir? Bange machen gilt nicht, sagte man. Später verlangte ich, daß der Große Rath von seinem Beschlusse zurückkomme. Was antwortete mir der damalige Berichterstatter? Wenn man der Ostwestbahngesellschaft eine Konzession ertheile, so sei implizite damit erklärt, daß man vom frühern Beschlusse zurückkomme. Das ist das eine Zurückkommen. Ich mache diejenigen darauf aufmerksam, welche meinen, man sei noch nie auf einen Beschlusse zurückgekommen. Ein zweites Mal geschah es bei der Konzessionsertheilung und Tracébestimmung für die Ostwestbahn. Damals verlangte ich ebenfalls die Niederlegung einer Kommission, welche das Tracé untersuche und prüfe, wie es mit der Gesellschaft stehe. Was antwortete man? Das Tracé ist

vortrefflich und die Gesellschaft wird sich finden, war die Antwort. Ist nun heute noch ein einziges Mitglied in dieser Versammlung, welches das Tracé der Eisenbahn von Bern nach Langnau als ein zweckmäßiges anerkennt, — das Tracé von Münsingen bis Gysenstein, wo Fische und Hasen, aber keine Menschen wohnen? Ist ein einziges Mitglied hier, welches die Gesellschaft als eine solide anerkennt? Ein drittes Mal war es, als die Centralbahn nicht genehm war; wo man damit umging, sie fernzuhalten und die Konzession der Strecke Biel-Neuenstadt einer andern Gesellschaft zu geben; wo man einen Art. 38 in die Konzession aufnahm, welcher die Bestimmung enthielt, daß die Bahnstrecke Biel-Neuenstadt für die Ausführung der Strecken Biel-Bern und Bern-Luzern haften soll. Wie steht es nun? Lebt die Ostwestbahngesellschaft noch? Sie ist todt. Und wie verhält es sich mit der Haftbarkeit der Strecke Biel-Neuenstadt für die andern Stücke? Die Centralbahn wurde durch diese Bestimmung eigentlich abgesprengt, weil sie nicht die Haftbarkeit für eine Linie übernehmen konnte, für die sie die Konzession nicht besaß. Ist man aber bei diesem Vorbehalte geblieben? Zu Gunsten von Frankfurter Banquiers kam der Große Rath ausdrücklich davon zurück, und warum? Weil man fand, man bekäme sonst kein Geld, wenn die Haftbarkeit von Biel-Neuenstadt für Biel-Bern und Bern-Luzern fortbauern würde. So kam man in drei Punkten von der frühern Ansicht zurück und bekräftigte die Erfahrung die von dieser Seite geäußerten Befürchtungen. Ich wünsche von ganzem Herzen, daß unsere Warnungen nicht auch in diesem vierten Punkte, bezüglich des Staatsbaues, Recht bekommen. Die Ansicht derjenigen, welche die Eisenbahnen den Landstraßen gleichstellen, ist eine irrige. Die Eisenbahnen sind industrielle Unternehmungen, die ganz anders behandelt werden müssen. Sie haben es gegenwärtig mit einer bloßen Tracéfrage zu thun, und doch sehen Sie eine solche Aufregung im Lande, die größer sein muß, als man ursprünglich glaubte, sonst würden die Mitglieder der Regierung, die erklärten, sie haben alle die gleiche Ansicht, nicht zurückgehen. Das ist also die Stellung, welche wir einnehmen, und wie wir bei frühern Anlässen jedes Mal umsonst gewarnt haben, sage ich auch hier mit den Herren Blösch und Fischer: ich bin überzeugt, Sie werden den Beschlusse des Staatsbaues bereuen. Man wird uns die Frage entgegenhalten: habt Ihr auf Guern Bänken nicht den Muth, etwas Großes auszuführen? Darauf antworte ich: wir haben den Muth, uns nach der Decke zu strecken. Der Staatsbau von Eisenbahnen kann nur von einem größern Lande mit Erfolg betrieben werden, allfällig von einem Staate, wie die Eidgenossenschaft, Württemberg u. s. w. Ein einzelner Kanton ist zu klein dazu, weil seine Bürger zu nahe bei einander wohnen, und das, was dem Einen wohl, dem Andern wehe thut. Der Einzelne beklagt sich dann, sucht Andere dabei zu interessiren, und so nimmt die Sache leicht einen politischen Charakter an, was in einem Staate von größerer Ausdehnung nicht so leicht der Fall ist. In einem kleinen Lande, wie dem unsrigen, wird der Staatsbau leicht zu einer großen politischen Gefahr, und ich wiederhole, ich bin überzeugt, daß man den dahergigen Beschlusse bereuen wird. Ich bin übrigens ganz mit dem Präsidium einverstanden, daß man bei diesem Anlasse nicht darauf zurückkommen kann. Es ist ein unedles und zugleich ein unrichtiges Wort, wenn man uns vorwirft, als freuten wir uns, wenn im andern Lager Uneinigkeit und Streit einreißt. Von politischen Parteien muß man erwarten können, daß sie sich gegenseitig die Hand bieten. Herr Brunner hat in dieser Beziehung ein wahres Wort gesprochen. Wir haben Alle das gleiche Interesse, wir Alle wollen Freiheit und Gleichheit. Wenn man sagt, die radikale Partei repräsentire Hoffnungen für die Zukunft, so kann man eben so gut sagen, die conservative Partei repräsentire die Erfahrungen der Vergangenheit. Wenn Ihr die philosophische Partei seid, so sind wir die historische. Ich sage: wir haben die gleichen Interessen, wir streben Alle das Wohl des Landes an und tragen an seinen Lasten mit. Dieses Jahr steht vom Anleihen noch nichts im



Budget, das nächste Jahr werden Sie dem Volke sagen müssen, wie die Interessen der 12 Millionen zu decken seien; dann werden Sie an die Steuern appelliren müssen. Das sind Interessen, bei denen wir alle theilhaftig sind; deshalb ist die Zumuthung, als würde eine Partei sich über die Verlegenheit der andern freuen, eine unedle. Das ist das Eine, was ich auf das Votum des Herrn Regierungspräsidenten Schenk zu erwiedern hatte; das Zweite ist das Zurückweisen einer falschen Auffassung. Wenn ich dem ersten Theile seines Vortrages mit Interesse zugehört habe, da er die Stellung der Regierung vortrefflich vertheidigte, indem er sagte, Gesetz soll Gesetz, Beschluß Beschluß sein — obschon ich nur auf die Bände der Gesetzesammlung zu verweisen brauche, um zu beweisen, daß schon Gesetze und Beschlüsse zurückgenommen wurden —; so hat mich die Begründung seines zweiten Theils wahrhaftig erschreckt. Ich hoffe, es sei Herrn Schenk damit nicht ganz ernst gewesen, sonst steht es ihm schlecht an, einem andern Mitgliede der Versammlung vorzuwerfen, es sei mit fliegender Fahne in das andere Lager hinübergegangen. Lesen Sie die Großrathsverhandlungen der letzten Sitzung nach, und Sie finden, wie Herr Schenk damals sagte, das Projekt der Seelandsentsumpfung sei noch so im Unklaren, der Ausführung noch so fern, daß man es nicht wage, sich darauf einzulassen. Nun behauptet man, dieses Projekt sei seither der Ausführung viel näher gerückt. Erlauben Sie mir daher, diesen Punkt ein wenig näher zu erörtern, um zu sehen, ob wirklich Verhältnisse und Menschen sich infolge der Motion Bünzli, auf die man sich besonders stützt, so verändert haben, wie man behauptet. Bekanntermaßen sind bei der Entsumpfungsfraße fünf Kantone theilhaftig. Welcher von ihnen der für das Unternehmen am meisten begeistert ist, weiß ich nicht. Daß Bern eine besondere Begeisterung dafür habe, glaube ich nicht; denn sonst erlaube ich mir, eine Rechnung zu machen. Die Entsumpfung des Seelandes soll 12 Millionen kosten; hätten Sie diese Summe in das Unternehmen geworfen und der Centralbahn Neuenstadt-Biel und Biel-Bern überlassen, dann hätten Sie jetzt die Eisenbahn und die Entsumpfung des Seelandes und statt der Millionen, die jetzt im Staatsbau engagirt sind, die eigenen Millionen, während Sie jetzt weder Seelandsentsumpfung noch Eisenbahn haben. Ich darf also annehmen, es sei im Kanton Bern nicht gar große Begeisterung für die Entsumpfung vorhanden. Nicht einmal die Gemeinden des Seelandes, welche dabei zunächst theilhaftig sind, haben sich darüber erklärt, was für Opfer sie zu bringen geneigt seien. Wie verhält es sich mit andern Kantonen? Ist es etwa der Kanton Waadt, der eine besondere Bereitwilligkeit für das Unternehmen an den Tag legt? Man sagt, die gegenwärtige Regierung sei eher geneigt, handzubielen als die frühere, Herr Cytel siehe nun an der Spitze der waadländischen Regierung. Die Regierungen ändern, die Interessen eines Landes bleiben. Gesetz und Recht, sagt der Dichter, erben sich wie eine ewige Krankheit fort. Der Kanton Waadt hat sich deswegen nicht geändert, wenn schon die Regierung einer andern Platz machte. Betrachten Sie die Lage dieses Kantons: sie ist so beschaffen, daß jede Korrekturenarbeit, die in den untern Gegenden am See vorgenommen wird, ihm nützt, ohne daß er einen Kreuzer dafür bezahlen muß. Glauben Sie, daß Waadt nach den Vorgängen, welche sich in Betreff des Eisenbahnwesens ereignet haben, geneigt sein werde, Hand an's Werk zu legen? Schwerlich. Also Waadt fällt anfänglich weg. Nun kommen wir zu Freiburg. Wahrhaftig, es wird bald nicht mehr „Freiburg“ heißen, wenn die eiserne Fessel, mit der es sich umgeben hat, sich enger zusammenzieht. Freiburg hat durch seine Theilhaftigkeit bei der Dronbahn eine Last übernommen, wie kein anderer kleiner Staat seines Umfangs; es wird für die Entsumpfung nicht eintreten können, wenn es auch handbieten wollte. Und Neuenburg? Es war nie eifrig für die Seelandsentsumpfung, da es unentschieden ist, ob ihm dieselbe mehr schaden oder nützen werde. Nun bleibt Solothurn, das nur durch die Leitung der Aare in den Bielersee geschüttet werden könnte. Ich hörte nie,

daß großer Eifer dafür im Kanton Solothurn vorhanden sei. Wenn dieß aber auch der Fall wäre, so wären die Mittel dieses Kantons zu klein, um mit Erfolg Hand an's Werk zu legen. Also dieses sogenannte novum emergens, das man hervorhebt, ist nicht vorhanden. Ich gehe aber noch etwas weiter, und erinnere daran, daß wir die betreffenden Strecken der Ostwestbahn um sechs Millionen hätten bekommen können; wir haben sie nicht genommen; dann für 6½ Millionen, auch um diesen Preis nahmen wir sie nicht; endlich kamen sie uns auf sieben Millionen zu stehen. Das zeigt Ihnen, daß wir immer tiefer hineinkommen. Nun schlägt man ein provisorisches Tracé über Aarberg vor. Ich wünsche dann, daß die Regierung, nachdem der Aarübergang ausgeführt, nachdem auf der andern Seite Interessen hervorgerufen worden, daß sie dann die Schienen, welche bei Aarberg gelegt worden, wegnehme. Man sieht, wie es in andern Kantonen mit verfehlten Unternehmungen geht; man sieht es an der schrecklichen Lage des Jura industriell. Es wurde bereits auf die Folgen des Tracé über Aarberg aufmerksam gemacht. Wenn es auch nur provisorisch erstellt wird, dann kommt die Franco-suisse jedenfalls, um dort einen Anschluß zu suchen. Wollen Sie durch Begünstigung einer solchen Eventualität die Linie Biel-Neuenstadt und die ganze Eisenbahn selber verderben? Nein, das thun Sie nicht. Folgen Sie also dem Rathe, den Ihnen die Techniker gegeben. Sie haben die besten Techniker der Schweiz angehört; diese sagen, die Ueberbrückung der Aare bei Bußwyl sei möglich ohne Korrektion des Flusses. Ich gestehe wirklich, der Großrathsbeschluß vom 12. Dezember kommt mir als einer der merkwürdigsten Entschlüsse vor. Der damalige Beschluß des Großen Rathes war nichts Anderes als die Folge eines oratorischen Momentes, einer Paffion, die auf die Versammlung ausgeübt wurde. Hätten Sie am Morgen abgestimmt, nachdem man das Gutachten der Experten angehört, dann bin ich überzeugt, es hätten von 10 Mitgliedern vielleicht 9 sich für den Vorschlag der berufenen Techniker erhoben. Damals hat die Regierung, statt einen ehrenhaften Rückzug anzutreten, wozu ihr der Anlaß geboten war, einen Sieg errungen, der sie nun erschreckt. Nun erlauben Sie mir noch, Ihnen kurz zu sagen, warum ich für das Tracé über Bußwyl gestimmt habe. Die Herren Gulmann und Hartmann sagen, ein analoges Verhältniß eines Flußüberganges biete die Brücke zu Ragaz, wo die Verhältnisse schwieriger sind als an der Aare. Als Herr Schenk mich fragte, wie ich stimme, erwiderte ich: ich lege auf die Schultern des Herrn La Nicca und lasse mich von ihm hinübertragen; er kennt die Aare, wie seine Tasche, und noch mehr, er kennt den Rhein. Warum ich heute für Niederlegung einer Kommission stimme, dafür habe ich einen Grund, der noch nicht angeführt wurde; es ist die Thatfache, daß in unserm Lande eine bedeutende Aufregung herrscht, eine Aufregung, die durch einen schroffen Beschluß nie verwischt wird. Um seiner innern Aufregung Ausdruck zu geben, ist dem Menschen die Sprache und die Schrift gegeben. Wäre es nur eine künstliche Aufregung, die sich fund gibt, so wäre sie durch Gegendemonstrationen bald aus dem Felde geschlagen. Man sagt freilich, es sei mit der Einnischung der Helvetia nicht so weit her, aber wenn die Leute nicht eine bestimmte Meinung hätten, so wäre die Aufregung nicht so groß. Unter solchen Umständen muß man sich gegenseitig zu nähern suchen. Wenn zwei Brüder eine Erbschaft machen, wobei der Eine im Nachtheil zu sein glaubt, und der Eine einfach sagt: Ich habe Recht! der Andere: Nein! so bleiben sie Feinde bis zum letzten Tage ihres Lebens. Nähern sie sich aber, reden sie mit einander, so verständigen sie sich leicht. Das ist mein einziger Grund, — um die sichtbare Aufregung zu beschwichtigen, daß ich zur Rückweisung der Sache an eine Kommission stimme, und da möchte ich einer spätern Stimmgebung noch gar nicht vorgreifen. Wenn uns die Kommission sagt, es sei bei Bußwyl wirklich eine ernstliche Gefahr vorhanden, so werde ich für den „Krumm“ stimmen. Es freut mich, daß ein legales Mittel gefunden wurde, eine Aufregung der Gemüther zu beschwichtigen.

gen, nicht dadurch, daß Jedermann eine Eisenbahn bekommt und vor jedes Haus ein Bahnhof gestellt wird, sondern dadurch, daß die Kommission die Sache ernstlich und unbefangen prüfe und alle Verhältnisse in's Auge fasse. Sie wird nach meiner Ansicht dadurch dem ganzen Lande einen großen Dienst leisten, wenn es ihr gelingt, diese Aufregung zu stillen.

**Brunner.** Sie werden begreifen, daß ich auf die von Herrn Engemann gegen mich erhobenen Anschuldigungen einiges erwidern muß. Gottlob kann ich es mit offener Stirne und mit dem Bewußtsein der Unschuld in jeder Beziehung thun. Ich danke dem Herrn Engemann, daß er mir Gelegenheit dazu gab. Herr Engemann beschuldigte mich in zwei Sachen der Eigennützigkeit, und wäre die Beschuldigung wahr, so wäre es mehr, es wäre Verletzung meiner Amtspflicht gewesen. Es ist aber nicht wahr, und ich wünsche nur, wenn Herr Engemann einmal dazu kommen sollte, in eine Regierung gewählt zu werden, daß er mit dem nämlichen Bewußtsein in das Privatleben zurücktreten könne. Was vorerst das Moos betrifft, von dem die Rede war, so verhält es sich, wie folgt. Ich kaufte in der Nähe von Gmütligen für den Staat und zwar für das Zuchthaus ein Moos, das mehreren Eigenthümern gehörte und entsumpft werden sollte. Als der Eine Anstände machte, erklärte ich ihm, sein Moos sei viel werth und wenn er nicht Geld habe, werde ich ihm solches vom Staate auf Annuitäten zu verschaffen suchen, damit er die Entsumpfung mit dem Staate vornehmen könne. Der Betreffende wollte nicht eintreten; man war auf dem Punkte, rechtliche Schritte zu thun. Er ließ sich herbei; ich sprach gegen ihn die Erwartung aus, daß er sein Moos um denselben Preis verkaufen werde, wie der andere Eigenthümer; er forderte aber die Hälfte mehr, als ich für den Staat bezahlt hatte, wobei ich allerdings bemerken kann, daß ich ziemlich wohlfeil gekauft habe. Ich erklärte ihm, so könne ich nicht eintreten, und gab im den Rath, sich an einen Privaten zu wenden. Ich sprach einem Freunde, der in Bern wohnt, davon, daß er das betreffende Moos kaufe und mit dem Staate gemeinschaftlich entsumpfe; er erwiderte, er habe keine Kenntniß von der Sache, lud mich dagegen ein, unter gleichen Bedingungen mit ihm einzutreten, ein Anerbieten, das ich annahm. Also ich habe nicht gekauft. Dadurch wurde der Staat in den Fall gesetzt, dieses Moos entsumpfen zu können. Nun frage ich: habe ich da gegen die Interessen des Staates gefehlt? Ich glaube, in dieser Beziehung durchaus keinen Vorwurf zu verdienen. — Der zweite Punkt betrifft einen Holzhandel, den man mir zum Vorwurf macht, obschon ich nicht Holzhändler bin. Dieser Handel wurde schon vor den Affären erörtert. Es sitzen Männer hier, die wissen, wie es sich damit verhält, die mir ein so gutes, ein viel besseres Zeugniß gegeben haben als Herr Engemann. Wie verhält es sich mit diesem Holzhandel? Das Forstamt Oberland hatte Holz zu verkaufen, es fand in Grindelwald eine Steigerung statt, und welches war das Resultat? Die Grindelwalder sagten, wenn man ihnen noch Fr. 5 per Klafter geben würde, sie würden das Holz nicht kaufen. Es handelte sich um circa 60 Stück. Mein einziges Angebot, das bei der Steigerung nicht vorlag, brachte ich dem damaligen Finanzdirektor, Herrn Fueter sel., welcher den Verkauf des Holzes als im Interesse des Staates liegend hielt. Damals war ich Mitglied des Regierungsrathes. Nachher, als ich nicht mehr im Regierungsrathe war, fand eine zweite Steigerung über den nämlichen Wald statt. Kein Mensch als ich machte da ein Angebot, das gerade so hoch war, wie früher, indem ich erklärte, wenn Jemand mehr biete, so lasse ich es fahren. Das Holz blieb mir. Ich habe also meine Stellung als Domänen- direktor nicht mißbraucht, und wünsche Herrn Engemann, daß er, falls er einmal dazu kommt, ein ähnliches Amt zu verwalten, dasselbe mit so saubern Fingern niederlege, wie ich.

**Dr. Schneider.** Herr von Gonzenbach veranlaßt mich, noch einmal das Wort zu ergreifen. Er sagte nämlich, die Zuragewässerkorrektur sei der Ausführung nicht so nahe, wie

man glaube. Da bei Bußwyl die Erstellung einer Brücke möglich ist, abgesehen davon, ob die Korrektur der Zuragewässer ihrer Ausführung nahe sei oder nicht, so hat es für mich nicht so großes Gewicht; aber da vielleicht Mitglieder des Großen Rathes glauben, was Herr v. Gonzenbach darüber sagte, so erlaube ich mir, in dieser Beziehung die Erklärung abzugeben, daß nach meiner Ueberzeugung die Zuragewässer- korrektur ihrer Ausführung noch nie so nahe stand, wie gegenwärtig. Es ist nicht nur ein Beschluß der Bundesbehörde vorhanden. Schon Anno 1857 wurde dem Bundesrathe ein Kredit von Fr. 50,000 bewilligt, damit er die Vorarbeiten ausführen lasse. Die Vorarbeiten und Pläne sind beendigt. Wegen des Benehmens der waadtländischen Regierung gerieth die Sache in Stockung, so daß der Bundesrath in seinem Geschäftsbereiche von 1860 erklärte, er bedaure, daß die theiligten Kantone ihm nicht mehr Gelegenheit gegeben haben, in der Sache vorzugehen. Nach Annahme der Motion Bünzli unterliegt es nun aber keinem Zweifel mehr, daß weitere Schritte geschehen werden. Ich mache wiederholt aufmerksam, daß der Bundesrath einen Bundesbeitrag von 30—40 Prozent der Gesamtkosten an die Rheinkorrektur beantragt. Unser Korrektionsunternehmen ist so weit vorgeschritten als dasjenige am Rhein, in gewisser Beziehung noch weiter. Wenn Solothurn und Bern einverstanden sind, so können die Korrektionsarbeiten in den untern Gegenden beginnen. Am Rhein besteht gerade ein umgekehrtes Verhältniß. So weit der Rhein in österreichischen Händen ist, konnte eine Einwilligung bisher nicht erzielt werden; also in dieser Beziehung sind wir weiter vorgeschritten als in St. Gallen. Dessenungeachtet liegt dieser Antrag von Seite des Bundesrathes vor, und ich zweifle durchaus nicht, daß er in der Bundesversammlung seiner Zeit durchgehen wird, und geht er durch, so wird auch unser Unternehmen durchgehen. Das sind die Hoffnungen, auf die ich baue. Aber ich erkläre noch einmal, ich halte dafür, eine Korrektur der Aare behufs des Brückenbaues sei nicht nöthig, weder ganz noch theilweise, und wenn Sie erlauben, so will ich Ihnen einen Brief des Herrn La Ricca hierüber mittheilen. Es wurde nämlich in der frühern Verhandlung manches Unrichtige mitgetheilt. Man behauptete, das Aarebett sei bei Bußwyl 4000 Fuß breit, der Fluß höhle in 24 Stunden 30—40 Fuß aus. Ich will Jedem, und wenn es Herr Schiffmeister Hirter wäre, nachweisen, daß dieß unrichtig ist. Der Herr Baudirektor sagte, das Gefäll der Aare und ihre Wassermasse seien größer als diejenige des Rheines bei Ragaz. Beides ist unrichtig. Wir haben an der Aare ein Gefäll von ungefähr 1½ %, am Rheine steigt es bei hohem Wasserstand bis auf 2 % und noch mehr. Und nun ist die Stelle bei Ragaz, wo die Brücke gebaut wurde, die ungünstigste, die es geben kann. Ich war voriges Jahr Augenzeuge, daß ein Foch weggerissen wurde; dessenungeachtet blieb die Brücke stehen; die Lokomotive stieg einwenig, dann fuhr sie doch hinüber und eine Stunde später auch der Zug. Als Berichtigung will ich nun den Brief des Herrn La Ricca mittheilen; er sagt darin folgendes: „In der letzten Einsendung im „Bund“ wird behauptet, es habe die von mir citirte Brücke von Ragaz ihre Solidität sehr schlecht bewährt. Um die Unrichtigkeit dieser Angabe zu widerlegen muß ich mir erlauben, einige Notizen über diesen Brückenbau anzuführen, welche um so mehr Glauben verdienen dürften, als ich bei den Verhandlungen über diesen Brückenbau in der Direktion der Südbahn und mir der technische Theil anvertraut war. Ich habe damals die Brückenstellung als eine sehr gefährliche bekämpft, namentlich wegen der unmittelbar ob derselben einmündenden Tamina und beantragte, sie wenigstens noch etwas weiter flussabwärts zurücken, um sie der Einwirkung dieses Wildstromes möglichst zu entziehen. Allein St. Gallen wollte dieses nicht zugeben, weil dadurch die Station noch mehr von Ragaz, als jetzt, entfernt worden wäre. Was das Brückenprojekt anbelangt, so hat der damalige englische Oberingenieur Hemars ein solches entworfen, mit dem ich, als technischer Direktor, durchaus nicht einverstanden war. Weil ich deshalb auch eines aufertigte, so erhob sich ein Streit und es wurde



Herr v. Pauli, Generaldirektor der k. bairischen Bahnen als Experte berufen, welcher meinem Projekt den Vorzug erteilte, welches dann durch einen Separatvertrag mit Vöckering, unter der Leitung von Ingenieur Eugelberg, ausgeführt wurde. Wegen der Vertragsbestimmung mit der englischen Gesellschaft mußte ich mich an eine Holzbrücke halten. Dazu wählte ich das bekannte Towesche (amerikanische) System. Das Besondere hiebei war aber, daß der Brückenkörper auf hölzerne Joche gestellt werden mußte, theils wegen Mangel an Zeit für Erbauung steinerner Pfeiler, theils wegen Schwierigkeiten der Gründung, bei dem noch gar nicht gebildeten hoch mit Geschiebe angefüllten Rheintett. Allein da unter solchen Umständen wie bei der unausbleiblichen Vertiefung des Rheines, zu befürchten stand, daß die Joche auf tiefe genug eingerammt werden könnten, um den Unterspülungsgefahren zu entgehen, so habe ich eine solche Verstärkung und Anordnung des Brückenkörpers zu erzielen gesucht, auf daß, wenn ein Joch weggerissen werde, daselbe dennoch stehen bleibe. Dieses ist auch wirklich vor zwei Jahren geschehen, ohne daß irgend welche Unterbrechung des Verkehrs stattgefunden hat. Dabei wiederhole ich, daß die Stellung dieser Rheinbrücke, welche also ihrem Zweck vollkommen entspricht, eine vielfach gefährdetere ist als es jene über die Aare bei Bußwyl wäre, indem erstere dem direkten gefährlichen Einfluß eines geschwibschwängern Wildstromes ausgesetzt ist, in einem durchaus wilden Flußbett steht, durch welches Geschiebmassen gerollt werden, denen gegenüber jene der Aare nur als Flugand erscheinen und deren Widerlager und Joche einem Strom zu widerstehen haben, welche bei Anschwellungen eine doppelt größere Wassermasse und ein circa dreimal stärkeres Gefälle besitzt, als die Aare! Ich füge bei, daß es bei Ragaz eine Stelle gibt, wo man das Geräusch der Kieselsteine vom Geräusche des Wassers unterscheiden kann. Dort führt der Rhein wirklich Kiesel, gegen welche das Geschiebe der Aare wie Flugand erscheint. Aus diesem Briefe sehen Sie, daß Herr La Ricca noch weiter geht als ich. Er sagt: das Gefälle des Rheines ist dreimal stärker, und dennoch steht die hölzerne Brücke. Ich konnte daher nicht begreifen, wie Sie den Beschluß vom 12. Dezember fassen konnten. Bei diesem Anlasse komme ich auf eine Bemerkung des Herrn Riggeler zurück. Er citirte als Beispiel Herrn Escher, der unter Umständen auch Umwege mit Eisenbahnen mache. Es ist allerdings richtig, daß die Reppisch-Linie etwas länger ist als die Sihlthal-Linie. Aber Zürich befolgt eben da zunächst eine kantonale Politik. Zürich hat sein Eisenbahnsystem so eingerichtet, daß bald kein Bezirk mehr ist, der nicht eine Wasserstraße oder eine Eisenbahn hat. Herr Escher hätte ebenförmig dem See entlang bauen können, aber was wollte er? Das Gegenheil dessen, was Bern hätte anstreben sollen: die Fortsetzung nach der Ostschweiz und die Verbindung der Union-suisse. Das kennt Herr Riggeler so gut als ich.

Lehmann, J. U. Wenn ich heute das Wort ergreife, so geschieht es, um den Standpunkt zu rechtfertigen, den ich in der letzten Sitzung einnahm. Ich stimmte für das Tracé über Aarberg. Man wird mir um so weniger verübeln, wenn ich hier das Wort ergreife, als ich mein Votum damals nicht begründete, als man den Beschluß vom 12. Dezember als einen unglücklichen bezeichnet und eine außerordentliche Versammlung des Großen Rathes deshalb veranlaßt wurde. Ich muß gestehen, daß ich damals nicht glaubte, daß eine solche Aufregung entstehen würde, denn wir haben schon viel ernstere und wichtigere Beschlüsse gefaßt, ohne daß eine Zurücknahme derselben verlangt worden wäre. Herr Regierungsrath Schenk zeigte Ihnen gestern, daß man auch anderswo große Umwege nicht scheute; so bei Burgdorf und an andern Orten, z. B. auf der Langnau-Linie bei der Emmenmatt, ebenso in der Nähe von Langenthal, einen Umweg, den Herr Bäggerer befürwortet hat. Es ist ein Beweis, daß die gerade Linie nicht immer die beste ist. Es geht eben lange, bis eine Ortschaft entstanden ist, und insofern müssen die tatsächlichen Verhältnisse Berücksichtigung finden.

Die Anlegung einer Eisenbahn ist Sache der Erwägung und Berechnung, aber so viel ist richtig, wenn eine Linie den Ortschaften nachgeführt wird, so wird sie durch den Verkehr mit denselben alimentirt und kommt denselben zu gut. Angesichts dieser Erscheinung also würde der Beschluß vom 12. Dezember nicht das Schicksal verdienen, das man ihm bereiten will. Gleichwohl nahm ich den Antrag der Regierung, über Aarberg zu bauen, mit beklommenem Herzen auf; auch ich hätte ungleich lieber über Bußwyl gehen mögen, weil ich fand, die Berührung von Aarberg durch die Eisenbahn habe nicht die Bedeutung, daß man deshalb dem Jura, der Bevölkerung von Biel und Umgegend zumuthen könnte, diesen Umweg zu machen, abgesehen davon, daß die kürzere Linie auch für den Fiskus ein günstigeres Resultat zur Folge gehabt hätte. Ich sage also, ich hätte viel lieber für das Tracé über Bußwyl gestimmt. Aber ich habe nicht unüberlegt gestimmt, sondern mit gutem Gewissen und reiner Ueberzeugung meine Stimme abgegeben, und ich will Ihnen sagen, wie ich die Sache aufsaßte. Vorerst fragte ich erfahrene Männer aus der betreffenden Gegend, was die Folge einer Ueberbrückung der Aare bei Bußwyl sein werde. Der Eine sagte, die Aare habe dort einen sehr unregelmäßigen Lauf, sie mache in einem Tage 10–20 Fuß und noch mehr Aushöhlungen. Auf solche Mittheilungen hin fand ich die Sache bedenklich. Ich legte großes Gewicht auf das Gutachten des Oberingenieurs der Staatsbahn, der doch Zutrauen verdient. Er behauptet des Bestimmtesten, wenn man die Aare gerade lege und das Geschiebe infolge dessen rascher abwärts gelangen kann, so müsse man den Fluß auch weiter unten fortrigren, um die dortigen Gegenden nicht in Schaden zu bringen. Was sagt nun das Gutachten der berufenen Experten und dasjenige des Herrn La Ricca? Das Gutachten der Experten verlangt, daß oberher der Brücke Schwellenbauten auf einer Strecke von 2000 Fuß und unterher derselben solche in einer Ausdehnung von 500 Fuß gemacht werden, um die Brücke sicherzustellen. Nun fragte ich mich: wenn zur Sicherung der Brückenköpfe solche Bauten nöthig sind und die Ansichten der Ingenieure so auseinandergehen, — sind wir dann sicher, daß wir nicht noch andere Bauten ausführen müssen? Aber selbst angenommen, es hätten Sicherungsarbeiten auf einer Strecke von 2500 Fuß genügt, mußte man annehmen, wenn der Kanton für diese Korrektion den kleinen Finger gebe, so müsse er sicher die ganze Hand geben. Es hätte nicht gefehlt, daß die untern Gemeinden gesagt hätten, schon die erwähnten Sicherungsbauten bringen ihnen Schaden, und daß sie Entschädigung verlangt hätten. Man sagt freilich, der Staat soll sich durch Gesetze schützen. Wir wissen, wie es ihm geht, wenn er in Prozesse verwickelt wird; er bekommt in der Regel Unrecht. Man mußte sich also fragen: wenn solche Folgen eintreten, ist dann anzunehmen, daß der Staat sein Recht behaupten könne? Im Gegentheil, die Macht der öffentlichen Meinung würde dann dahin führen, daß die Aarkorrektion weiter ausgeführt werden müßte. Ich fragte mich weiter: wie steht es mit dem Gutachten des Herrn La Ricca, auf das wir in dieser Sache das Hauptgewicht legen müssen? Er sagt, unter der Voraussetzung, daß die Juragewässerkorrektion nach seinem Plane ausgeführt werde, könne man bei Bußwyl eine Brücke erstellen, ohne daß man Schwellenbauten anlegen müsse; man errichte starke Dämme und eine provisorische Brücke, die nur so lange dauern müsse, bis die Aare in den Bielersee geleitet werde. Könnten wir unter dieser Voraussetzung ohne irgendwelches Bedenken bei Bußwyl über die Aare setzen? Ich mußte diese Frage verneinen. Wenn auch das Unternehmen der Juragewässerkorrektion nicht verpönt werden soll, das darf nicht geschehen, so darf der Staat doch nicht sich in ein so großes Unternehmen einlassen, ohne dessen Tragweite und die Kosten genauer zu kennen. Von diesem Standpunkte aus konnte ich also nicht anders stimmen als für das Tracé über Aarberg; ich darf dieses Votum mit ruhigem Bewußtsein vor dem Volke verantworten, denn ich habe mich reiflich geprüft und nach der damaligen Lage der Dinge konnte ich nicht anders stimmen. —

Ich fragte mich ferner: kann ich unter der Voraussetzung, wie sie Herr La Roca ausspricht, daß nämlich die Zuragewässerkorrektur binnen wenigen Jahren zur Ausführung gelange, zur Ueberbrückung der Aare bei Bußwyl stimmen? Auch diese Frage mußte ich verneinen, indem ich mir sagte: wenn zwanzig oder noch mehr Jahre verflossen sind, seitdem jenes große Unternehmen planirt und devisirt wurde, ohne daß die beteiligten Kantone sich über das Beitragsverhältniß einigen konnten, — wie viel mehr Hoffnung soll dann vorhanden sein, nachdem wir die Bauten an der Aare an die Hand genommen, nachdem der Ertrag der Schiffsabgaben so sehr geschmolzen ist? Mit Rücksicht auf die Stellung des Jura konnte ich nicht anders als für das Tracé über Warberg stimmen. Damit soll aber durchaus nicht gesagt sein, ich sei gegen die Zuragewässerkorrektur, im Gegenteil, ich sympathisire mit diesem Unternehmen, weil ich in der Verbesserung des Bodens und in der Austrocknung der Möser eine Vermehrung der Landeswohlthat erblicke. Aber bevor wir faktisch diese Korrektur an die Hand nehmen oder uns davon abhängig machen, soll vor Allem der Bundesbeitrag ermittelt, der Kostenbetrag des Ganzen und das Betheilungsverhältniß der verschiedenen Kantone festgestellt werden. Denn wenn der Kanton Bern sich abhängig macht, so könnte es uns damit gehen, wie es in Eisenbahnsachen dem Staate gegenüber andern Kantonen ging, z. B. Luzern gegenüber, von dem wir ein freundliches Entgegenkommen erwarteten. Wenn die andern Kantone sähen, daß wir bereits in dem Unternehmen stecken, so könnten sie uns schwerere Bedingungen machen. Ich will mich also in keiner Weise versänglich machen, bevor wir festen Boden haben. — Heute liegt uns der Antrag auf Ernennung einer Kommission vor, welche die Frage zu untersuchen hätte, inwiefern auf den Beschluß vom 12. Dezember zurückzukommen sei. Herr v. Gonzenbach findet das nicht so schwer. Er zitierte Beispiele von Fällen, wo der Große Rath auch auf frühere Beschlüsse zurückkam. Das wissen wir, daß im Leben nichts für die Ewigkeit geschaffen, alles der Veränderung unterworfen ist. Aber wenn der Große Rath in einer so wichtigen Frage, wie in der vorliegenden, einen Beschluß gefaßt hat, und in so kurzer Zeit das Begehren gestellt wird, darauf zurückzukommen, so glaube ich — diejenigen, welche über Bußwyl wollen, werden es zugeben, wie die Andern —, daß es etwas Stoßendes habe, und ich hätte namentlich von Herrn v. Gonzenbach, der sonst gewohnt ist, für die Würde der Behörde einzustehen, gewünscht, daß er es weniger breit ausgebeutet hätte, denn ich höre nicht gerne auseinanderlegen, wie der Große Rath Beschlüsse, die er vielleicht eifrig gefaßt, abgeändert habe. Ich hätte sehr gewünscht, daß Männer in und außer dem Großen Rathe einlässlicher eingetreten wären und mit dem Volke über die Sache gesprochen hätten. Es thut mir daher heute sehr wehe, auf dieselbe zurückzukommen. Denn der Große Rath von Bern, der bei verschiedenen Anlässen der ganzen Schweiz das Beispiel eines entschiedenen Willens gab, der Gesetze erläßt und sie unerbittlich vollziehen läßt, kommt nicht leicht auf gefasste Beschlüsse zurück. Es hatte daher etwas Stoßendes für mich. Denn gerade dem Berner Volke legt man die Eigenschaft eines entschiedenen Willens bei. Man sagt: die Berner sind langsam, aber wenn sie einmal da sind, dann sind sie da. Es schmerzt mich deshalb, auf den Beschluß einer so großen Versammlung zurückzukommen. — Nun verlangt man, daß untersucht werde, ob die Gefahren eines Aarüberganges bei Bußwyl wirklich so groß seien, wie wir befürchten. Von meinem Standpunkte aus erwarte ich von den Ingenieuren nicht viel, seitdem ich gesehen habe, daß die Herren widersprechende Ansichten haben, wie die Juristen. Es ist damit eine eigene Sache. Bei Anlaß der Behandlung der Frage über die Linie Bern-Thun z. B. sagten uns die hervorragendsten Juristen, die Konzeßion der Centralbahn sei erloschen, andere ebenso angesehene Männer behaupteten nach ihrer innigsten Ueberzeugung das Gegenteil. Zudem macht es auf mich den Eindruck, es mache ein wenig zu viel Aufsehen, wenn man noch mehr Gutachten einholt. Indessen bin ich über einen

Punkt, der mir zur Kenntniß gelangte, nicht im Klaren. Wenn es richtig ist, daß die Linie von Paris durch den Jura nach Bern kürzer wäre, wenn über Bußwyl gebaut würde, und auf der andern Seite der Anschluß der Franco-Suisse zu befürchten stände, so sind diese sehr gewichtige Gründe, die Frage nochmals in Erwägung zu ziehen, ob es nicht möglich wäre, bei Bußwyl über die Aare zu bauen, ohne daß der Kanton den Gefahren ausgesetzt würde, die man bezeichnet hat. Denn der fragliche „Krumm“ wäre dann viel nachtheiliger, und mit Rücksicht auf diesen Punkt namentlich kann ich mich ganz gut dazu verstehen, daß man die Frage noch näher prüfe. Die Idee, die Eisenbahn für den Kanton Bern möglichst nutzbar zu machen, soll uns leiten. Wir waren bisher zwar nicht gar glücklich in Eisenbahnsachen, aber das soll uns nicht veranlassen, die Idee für Bern's künftige Größe preis zu geben. Eine Abkürzung der Linie liegt im Interesse des Kantons, und wir sollen Alles thun, daß diese Idee sich verwirkliche, und dazu kann nichts mehr beitragen als die Herstellung einer direkten Verbindung von Paris durch den Jura über Bern nach dem Osten. Ich bin überzeugt, daß einmal ein Tunnel durch den Gotthard oder Lukmanier gebaut und dann auch die direkte Verbindung mit Luzern hergestellt wird. Es ist also nur eine momentane Unterbrechung unserer Hoffnungen, die wir nicht aufgeben sollen, sie werden sich erweisen. Man soll daher momentan Schwierigkeiten wegen nicht vom Staatsbau zurückkommen. Die Gründe, die mich bewogen, zum Staatsbau und gegen die Geldmächte zu stimmen, bestimmen mich noch heute, daran festzuhalten. — Ich wünsche die Rückweisung an eine Kommission noch aus einem andern Grunde. Die letzten Beschlüsse der Bundesbehörden in Sachen der Zuragewässerkorrektur sind wichtig genug, um zu untersuchen, ob nicht gerade mit Rücksicht auf die gegenwärtige Sachlage ein angemessener Beitrag des Bundes erhältlich und eine Verständigung unter den beteiligten Kantonen zu erzielen wäre. In Verbindung damit könnten wir einen Ueberblick über die Tragweite und die Kosten des Unternehmens erhalten. Bekanntlich wäre die Eindämmung der Aare von Warberg abwärts größtentheils unnütz, wenn später die Zuragewässerkorrektur nach dem Plane des Herrn La Roca auf das Tapet käme. Die Bewohner der untern Gegenden sagen bekanntlich, wenn die Aare nur eingedämmt, nicht in den Bielersee geleitet werde, so kämen sie in noch bedeutendem Schaden als bisher. Daher wünsche ich, daß man mit etwelcher Sicherheit zu einem Antrage stimmen könne. Ein weiterer Grund, der mich bewegt, zu nochmaliger Rückweisung zu stimmen, ist folgender. So sehr ich meinerseits mit gutem Gewissen und reiner Ueberzeugung zum Antrage des Regierungsrathes gestimmt habe, so mißkenne ich durchaus nicht die redlichen Absichten und die Ueberzeugung derer, welche über Bußwyl wollen, und möchte ich den dahergehenden Wünschen möglichst Rechnung tragen, um Gelegenheit zu geben, wenn möglich zu etwas Besserm zu gelangen. Ich wünsche, wenn es ohne Gefahr für die Interessen des Kantons geschehen kann, für die Linie über Bußwyl stimmen zu können. Ich wünsche, daß der Kanton Bern seine Kräfte nicht zersplittere, daß er nicht wieder Erlebnisse haben müsse, wie wir sie seiner Zeit zum Nachtheil des Landes hatten. Ich schließe mit dem Wunsche, daß die zu ernennende Kommission in Frieden und Ruhe die Sache prüfe und Anträge stelle, wie sie das Interesse des Landes erfordert.

G a n g u i l l e t stellt den Antrag, die Verhandlungen bis Nachmittags drei Uhr zu unterbrechen.

C a r l i n beantragt Fortsetzung der Berathung und wünscht mit Rücksicht auf die bereits erschöpfte Erörterung des Gegenstandes, daß die noch eingeschriebenen Redner auf das Wort verzichten, damit zur Abstimmung geschritten werden könne.

S e f f l e r und B ü z b e r g e r erklären in der Voraussetzung, daß andere Mitglieder der Versammlung dasselbe thun werden, auf das Wort zu verzichten.



v. Känel bemerkt, daß er die Versammlung nicht lange aufhalten werde, jedoch nicht ganz auf das Wort verzichten könne.

Von anderer Seite wird eine Unterbrechung bis zwei Uhr beantragt und vom Großen Rathe mit 89 gegen 74 Stimmen beschloffen.

Unterbrechung der Berathung: 12½ Uhr Mittags.

Fortsetzung der Berathung um 2 Uhr Nachmittags.

Mühletaler. Ich habe bloß dem Herrn Regierungsrath Schenk eine Erwiderung zu machen. Er machte mir gestern das Kompliment, ich sei mit fliegender Fahne in das andere Lager hinübergegangen. Es freute mich an diesem Kompliment, daß er meinen Worten einen militärischen Charakter beilegte. Er kannte den Grund, warum ich seiner Zeit für die lange Narbergernase stimmte. Aber was mich noch mehr freute, ist, daß Herr Schenk nicht nur die fliegende Fahne, sondern noch das klingende Spiel mit hinüber genommen hat; er zog aber Futter über die Fahne. Er kam jedoch nicht über das Moos, dort blieb er, um zu rekonoszieren, ob etwas verdächtiges da sei. Ich zweifle indessen nicht, daß er auch noch zu mir hinüber komme. Das aber kränkte mich fast von seiner Seite, da er noch nicht lange Militär ist, daß er mir sagte, ich sei fahnenflüchtig geworden. Ich habe die Fahne mitgenommen. Nur das zur Erwiderung.

Gfeller zu Wichtach. Ich will Sie nicht lange aufhalten, aber ich bin doch im Falle, mir einige Worte zu erlauben. Es wurde namentlich von einem Redner hervorgehoben, daß außer den berufenen Technikern auch die Mitglieder des Direktoriums alle die gleiche Ansicht haben, welche dahin geht, daß Bußwyl der geeignete Uebergangspunkt sei. Das kann ich allerdings nicht begreifen, und berufe mich in dieser Beziehung auf das Votum eines der Herren Direktoren, der als einer der wichtigsten gelten soll, der an Ort und Stelle war, um sich zu überzeugen, ob Bußwyl wirklich der geeignetste Uebergangspunkt sei. Herr Stockmar sprach sich in der Sitzung vom 6. Dezember folgendermaßen aus: „Gestern habe ich bereits meine Funktionen begonnen, und ich muß gestehen, daß ich von meiner Reise nach Narberg unangenehme Eindrücke hergebracht habe. Als ich verzeigte, hatte ich die Idee, die Eisenbahn müsse über Bußwyl gehen, und ich bin nun mit entgegengesetzter Idee zurückgekehrt.“ Nun kann ich nicht begreifen, daß man, nachdem man in Folge eines Augenscheins die Ueberzeugung geändert hat, dem Großen Rathe darauf hin erklären kann, die Herren seien alle einstimmig gewesen. Man sagte ferner, die Sachlage habe sich jetzt bedeutend geändert, aber ich begreife diese Aenderung nicht. Man spricht zwar davon, der Bund habe in letzter Zeit große Geneigtheit an den Tag gelegt, Korrekptionsunternehmungen, wie die Entsumpfung des Seelandes, die Rheinkorrektion u. s. w. zu unterstützen. Allein der Bund hat schon öfter andere Kantone unterstützt, während Bern immer stiefmütterlich behandelt wurde. Ich finde nichts Neues in dem Vorliegenden. Wir haben eine Botschaft des Bundesrathes an die Bundesversammlung über die Angelegenheit der Suragewässerkorrektur vom Jahre 1857; damals wurden neue Befinden aufgenommen und da erschienen eine Menge Techniker, die ihre Devisen eingaben. Daraus sehen wir, daß der Plan des Herrn La Nicca, der als der richtigste betrachtet wird (ich halte ihn auch dafür), auf Fr. 9,096,595

veranschlagt ist; andere Techniker schlagen die Kosten desselben auf Fr. 18,400,000 an, Einer berechnet dieselben auf 19 Millionen und Einer geht sogar auf 23 Millionen; so wurde der gleiche Plan geschätzt. Ich warnte das letzte Mal davor, daß man sich nicht in einen Sumpf einlasse, wo der Staatswagen stecken bleibe. Ich glaube, es sei ein beachtenswerther Fingerzeig, wenn die gelehrten Techniker so weit auseinander gehen, von 9 bis auf 23 Millionen, und frage, ob wir eigentlich eine gründliche Uebersicht über das Unternehmen haben. Ich führe das nur an, weil ich große Gefahr in der Sache fand; deshalb warnte ich schon früher und warne noch heute. Bei früheren Unterhandlungen wurde folgende Scala behufs Theilung der Kosten vorgeschlagen: Bern hätte 51 Prozent, Freiburg 16 Prozent, Waadt 25 Prozent, Neuenburg 6 Prozent übernehmen sollen; Solothurn mußte aus dem Spiel gelassen werden, weil es in Opposition mit den gemachten Anträgen stand. Von der verbesserten Schifffahrt versprach man sich einen beträchtlichen Beitrag. Ich faßte das Gelände auch in's Auge, und beim ersten Blitze schien es mir ebenfalls, die Linie über Bußwyl sei die geradere. Allein ich wohne auch an der Aare und wollte mich näher orientiren; infolge dessen gab ich dem sicherern Tracé den Vorzug. Man behauptet, die zu Rathe gezogenen Ingenieure seien alle einig. Ich glaube wohl, daß sie sagen, man könne über Bußwyl; es fragt sich nur, wie? Sie sagen, mittels einer Korrektur. Dann ist es unvermeidlich, daß wir die unausbleiblichen Folgen davon zu tragen haben. Herr La Nicca sagt in seinem Berichte, wenn man die Korrektur anfangs, so müsse sie ganz durchgeführt werden, damit nicht das Geschiebe in den untern Gegenden liegen bleibe und die Ueberschwemmungen nicht noch größer werden als bisher. Dann werden wir kaum mehr daraus kommen; deshalb sollen wir uns wohl hüten, in ein Verhältniß einzutreten, wo wir nicht im Klaren sind. Ich habe noch kein einziges Wasserbauunternehmen gesehen, das nicht die Hälfte mehr gekostet hätte, als es projektirt war. Die Sache wurde also von Bundes wegen untersucht; die Kosten müssen nach der Ansicht des Bundesrathes außerordentlich vermehrt werden, und die Experten dieser Behörde hielten sich ziemlich an den höchsten Voranschlag. Ich komme darauf zurück, daß kein Grund vorliegt, anzunehmen, die Sache habe sich wesentlich geändert. Schon von 1674 bis 1816 fanden von Seite des Kantons Bern Verhandlungen und Versuche statt. Ich bin also der Ansicht, wir sollen bei einem sichern Tracé bleiben, und das ist dasjenige über Narberg. Nun wird Rückweisung an eine Kommission beantragt. Ich glaube, wenn der Große Rath das erste Mal mehr Zeit und Ruhe gehabt hätte, sich auszusprechen, so wäre nicht diese Agitation entstanden. Je länger man verschiebt, desto größer wird der Zankapfel. Nicht nur das; die Eröffnung der Eisenbahn wird um ein ganzes Jahr verspätet, und es wäre eine Unverantwortlichkeit, wenn der Staat Bern die damit verbundene Einbuße zu tragen hätte. In erster Linie stimme ich daher zur Tagesordnung. Wenn aber eine Rückweisung erfolgen soll, so soll der Regierungsrath die Sache untersuchen. Es sind Männer des Zutrauens, denen ich vollkommen vertraue.

Röthlisberger, Gustav. Es wäre unbescheiden von mir, wenn ich, nachdem wir nun zum zweiten Mal dieselbe Angelegenheit in einer zweitägigen Diskussion erörtern, meine Ansicht einläßlich begründen wollte. Ich ergreife das Wort, weil ich glaube, ich sei es meiner Ueberzeugung als Mitglied der obersten Landesbehörde schuldig. Heute wurde von einem Kollegen bemerkt, diese Sitzung sei keine erfreuliche. Für mich ist sie nicht nur keine erfreuliche, sondern eine höchst betrübende. Es ist gewiß Keiner unter uns, den es nicht bemüht, einen von dem bei Eiden zusammenberufenen Großen Rathe gefaßten Beschluß abzuändern. Der Herr Regierungspräsident bezeichnete gestern die Fälle, wenn auf gefaßte Beschlüsse zurückgekommen werden soll. Er sagte nämlich, der erste Fall trete ein, wenn das System der Verwaltung ändere. Diesem pflichte ich voll-

kommen bei. Ein Beispiel, das Herr Blösch anführte, paßt gerade dahin; es paßt aber nicht auf den Fall, der hier vorliegt. Es ist die Wahlkreiseinteilung von Aarberg, die seiner Zeit abgeändert wurde; nachher erhielt eine andere politische Richtung in der Verwaltung die Mehrheit und hob den betreffenden Beschluß auf; ich begriff es gut. Ein zweiter Fall ist der, wenn sich ein Beschluß in seiner Ausführung als der Wohlfahrt des Landes zuwider zeigt. Das paßt auch nicht hieher. Wir berathen uns erst noch, welche Richtung das Tracé nehmen soll; von der Ausführung ist noch nicht die Rede. Der dritte Fall kommt, wenn die Situation eine andere geworden, wenn etwas Neues dazwischen getreten ist, und da hielt man uns gestern diese Entsumpfungsfrage als Etwas vor, daß einen andern Beschluß rechtfertigen würde. Es schmerzte mich wirklich, daß man gestern auf diese Weise die Sache darstellen konnte, als wäre die Entsumpfungsfrage in ein ganz neues Stadium getreten, das eine Aenderung des Beschlusses vom 12. Dezember begründen würde. Ich kann nicht glauben, daß es dem Herrn Regierungspräsidenten mit seiner Argumentation so ernst sei, wie es schien. Er entwickelte sie zwar weitläufig, indem er sich auf den Regierungswechsel im Kanton Waadt, auf Vorgänge in der Bundesversammlung berief u. s. w. Ich will nicht weiter darauf eintreten, aber ich fühle nur das an, was ich aus dem Kanton Neuenburg, wo ich Verwandte habe, und aus dem Kanton Waadt, wo ich Bekannte habe, vernahm. Es besteht darin, daß die Korrektur der Juragewässer in diesen beiden Kantonen eine gar nicht populäre Frage ist. Der Bauernstand begreift nichts davon, er raisonnirt einfach so, das betreffende Land erfordere keinen Dünger, wenig Arbeitskosten u. s. f. Ich kann dieser Entsumpfungsfrage nur insofern Bedeutung abgewinnen, wenn wir einen Mann haben, der sich der Sache ganz widmet, wenn wir einen zweiten Escher von der Linie haben. Bis dahin glaube ich nicht, was man uns gestern sagen konnte, weil der Kanton St. Gallen 3 Millionen für die Rheinkorrektur bekomme, so werde der Bund auch die Entsumpfung des Seelandes in ähnlichem Verhältniß unterstützen. Ich kann es gerade deswegen, weil der Bund einen solchen Beitrag an die Rheinkorrektur gibt, nicht glauben. Herr von Gonzenbach führte als viertes Moment die Agitation an, welche im Lande bestehe. Es thut mir sehr leid, daß Herr v. Gonzenbach das angeführt hat. Von dieser Agitation weiß ich nichts, als was man uns hier vorgelegt hat: Bittschriften in diesem und jenem Sinne; aber daß es eine Agitation wäre, die den Landfrieden gefährde, davon ist keine Rede. Man findet immer etwas, wenn man will. Ich glaube, es sei nichts als solche Gründe, die vorgeschoben werden müssen, wenn man dem Beschlusse vom 12. Dezember mit irgend welchem Gewichte zu Leibe gehen will. Ich bin kein leidenschaftlicher Liebhaber der Linie über Aarberg, der dortige „Krumm“ gefällt mir nicht, obschon ich am 12. Dezember nicht das Wort ergriff, aber die mit einem Aarübergang bei Fußwyl verbundenen Schwierigkeiten erfüllten mich mit Besorgniß. Der Grund, warum ich für das Tracé über Aarberg stimmte, ist der: ich halte Aarberg für den eigentlichen Schlüssel des Seelandes, es münden auf diesem Punkte fünf große Landstraßen ein, und in diesem natürlichen Verkehrspunkte haben wir schon einen Faktor für die Rentabilität der Eisenbahn. Daß wir damit gegenüber Büren Interessen verletzen sollen, kann ich nicht einsehen. Büren hat seinen natürlichen Ausgangspunkt bei Pieterlen, eine kleine Stunde entfernt, auf die Centralban; Aarberg dagegen hat gar keine Verbindung mit der Eisenbahn und die Interessen des Lokalverkehrs rechtfertigen das Tracé über diese Ortschaft. Es wurde heute viel davon gesprochen, man solle diese Linie nicht als eine bloße Lokalverkehrsbahn betrachten. Ich bin mit dem betreffenden Votum nicht einverstanden. Vorerst wünsche ich, daß, wenn der Staat baut, er vor Allem aus für die Förderung des Lokalverkehrs, für Hebung der öffentlichen Wohlfahrt, der nationalen Interessen sorge; er ist in einer ganz andern Stellung als eine Privatgesellschaft, oder wie die Ostwestbahngesellschaft, — da hindurchzugehen, wo es am wenigsten

Geld kostet. Ein zweiter Grund sind die technischen Schwierigkeiten. Ich verlegte mich auf das Studium der drei technischen Gutachten, aber in keinem fand ich diejenige Gründlichkeit, das Gepräge der Gewissenhaftigkeit, die Genauigkeit, welche wünschbar gewesen wäre. Der Grund, warum ich Herrn Gränicher besonderes Zutrauen schenke, ist der: er ist bekanntlich angestellt als Oberingenieur der Staatsbahn, als solcher ist er verantwortlich, nicht nur für die Ausführung der Eisenbahn, sondern auch für die Sicherheit des Betriebes. Nun frage ich mich: was sind alle diese Nachtheile, die man hervorhob? Der erste betrifft die Verlängerung der Linie, den Umweg von ungefähr einer Stunde. Ist das ein so großer Unterschied, — eine Verlängerung der Fahrzeit von ungefähr 10 Minuten und eine Mehrausgabe von ungefähr 30 Centimes? Man sagte gestern, man solle sich hüten, den Jura zu verletzen. Der Jura kann mir nicht vorwerfen, daß ich nicht mit aller Bereitwilligkeit handbiete, wenn seine Interessen hier zur Sprache kommen; der Umweg über Aarberg ist aber nicht so groß, daß der Jura sich verletzt fühlen sollte. Ich schlage diesen Umweg gerade so an, wie denjenigen von Langenthal nach Bern. Wir haben einen ähnlichen Umweg auf dem Tracé der Ostwestbahn von Signau gegen die Emmenmat. Das sind Umstände, denen man bei einem Eisenbahntracé, wenn man alle Verhältnisse der Bevölkerung, alle nationalökonomischen Interessen berücksichtigen will, nicht entgehen kann. Ein zweiter Uebelstand wurde von Herrn Blösch hervorgehoben, nämlich das Abschneiden der Seelinie durch die Franco-suisse. Ich faßte auch diesen Punkt etwas näher in's Auge und fragte, wie es mit der Franco-suisse stehe. Nun steht diese Gesellschaft so, daß sie letztes Jahr gar keinen Centime Dividende hatte; es ist also nach meiner Ansicht nicht anzunehmen, daß sie gar große Lust habe, neue Bauten zu unternehmen. Sodann müßte eine solche Bahn das ganze große Moos durchziehen, und das kann der Gesellschaft auch nicht conveniren, da sie ohnehin in eine Parallelstellung käme mit einer Linie über Biel, die bereits besteht. Wir könnten eine solche Gefahr nur dann als wahrscheinlich voraussetzen, wenn ein Durchstich des Gotthard zu Stande kommt; in diesem Falle gebe ich zu, daß eine solche Abkürzung der Linie in Betracht kommen könnte. Wir sahen jedoch zur Genüge, wie es ging, wenn es sich um die Möglichkeit eines Alpendurchstiches handelte. Der Luftmanier tauchte schon vor zehn Jahren mit einer Kühnheit auf, daß man hätte glauben sollen, das Unternehmen komme bald zur Ausführung, trotzdem kam es bisher noch nicht zu Stande. Ein in Eisenbahnsachen sehr bewandelter Mitbegliffener, Herr Escher, äußerte sich in einer Rede in Zürich dahin, die Möglichkeit eines Alpendurchstiches sei noch gar nicht dargelegt. Somit kann ich auf diese Eventualität durchaus nicht Gewicht legen. Ich bleibe bei dem, was nach meiner Ansicht zunächst in Betracht kommt: die Lokalinteressen des Seelandes und die mit dem andern Tracé verbundenen technischen Schwierigkeiten motiviren meine Stimmgebung zu Gunsten des Tracé über Aarberg. Aber jetzt kommt etwas Neues dazu, und das ist der Beschluß vom 12. Dezember, der von einem bei Eiden zusammenberufenen Großen Rathe nach Gesetz und Eid gefaßt wurde. Ich gebe zu, daß es nicht gesetzwidrig ist, wenn man auf diesen Beschluß zurückkommt; nichtdestoweniger halte ich dafür, daß das Ansehen der Behörde schwer darunter leiden würde. Ich appellire an Ihr Gefühl. Wenn Sie in einem Gemeinderathe oder in einer andern Behörde sitzen, was für ein Gefühl Sie beschleicht, wenn Beschlüsse abgeändert werden. Hier handelt es sich um die Behörde, welche die Autorität, die Würde des Gesetzes repräsentirt und die Achtung des Volkes auf sich vereinigt. Das ist ein Gefühl, das ich in dieser Sache habe. Ich will nicht weitläufiger sein, nur das erlaube ich mir noch zu bemerken, daß, wenn man hier von Agitation redet, man nicht sicher ist, daß es bei Aarberg nicht auch solche geben könne, nachdem man durch einen Beschluß dort Hoffnungen erregt hat. Deshalb möchte ich es beim Beschlusse vom 12. Dezember bewenden lassen.



v. Känel. Ich begreife meine persönliche Stellung in der vorliegenden Frage sehr gut, und wenn es ein Mitglied in dieser Versammlung giebt, dessen Stellung verlangt, daß es die Sache rein objektiv auffasse, so ist es an mir. Denn weil ich zu Narberg wohne, muß ich jedem als parteilich und befangen erscheinen. Daher werde ich mich sehr in Acht nehmen, daß ich mich diesem Vorwurfe nicht aussetze, und erlaube mir vor Allem eine Berichtigung gegenüber Herrn Blösch. Er gab zu, daß das Tracé über Bußwyl mit großer Gefahr verbunden sei, aber auch die Narberg-Linie sei großen Gefahren ausgesetzt, behauptet er im Allgemeinen, ohne nähere Angaben; endlich verwies er auf die Ueberschwemmungen von 1851 und 1852. Es sitzen gewiß Männer hier, die mich zu berichtigen wissen, wenn ich den Sachverhalt nicht richtig darstellen würde. Das Wasser trat damals ungefähr 20 Minuten oberhalb Narberg aus; wenn es an jener Stelle nicht mehr austritt, so ist ein Ausstreiten nicht mehr zu befürchten bis zum Fenchendurchflusse. Es wurden Dammarbeiten durch Bewohner von Ortschaften ausgeführt, die oberhalb Studen liegen. Nun hat sich die Gefahr bereits vermindert, theils durch die vorgenommene Korrektur, indem die Aare bedeutend tiefer fließt als früher, theils durch Dammarbeiten, und die Gefahr wird noch viel mehr verhindert, wenn die von Herrn Gränicher vorgeschlagenen Arbeiten ausgeführt werden. Dann tritt die Aare bei Narberg nicht mehr aus bis unterhalb Worden. Der ganze Eisenbahndamm läuft parallel mit der Bahn, die also nicht einem Durchbruche ausgesetzt ist. Das ist Gutes. Was die Sache selbst betrifft, die hier bald zwei Tage lang erörtert wird, nämlich die Frage, ob man auf den früheren Beschluß zurückkommen wolle, so habe ich Folgendes zu bemerken. Es kommt mir sehr merkwürdig vor, was man mit der vorgeschlagenen Kommission eigentlich will. Ich muß es errathen; es muß etwas ganz Anderes sein, als was gesagt wurde. Denn alle diese Motive, welche dafür angeführt wurden, sind in der Wahrheit nicht stichhaltig, ein einziges ausgenommen. Ich bin so frei, eines nach dem andern zu erörtern. Die Herren sagen, daß binnen drei Wochen eine nochmalige Untersuchung der Verhältnisse stattfinden soll. Vor Allem kommt man auf die Natur der Linie zu sprechen, indem man sagt, die internationale Bedeutung habe durch den Beschluß des Großen Rathes von Luzern gewonnen, sie sei durch die Fortsetzung von Luzern nach Zürich um so größer geworden. Ein Redner wies ferner auf den Durchbruch des Gotthard hin. Das ist richtig, was geschehen ist, wissen wir jetzt. Aber was soll die Kommission damit in drei Wochen vornehmen? Was soll die Kommission damit machen? Wird sich während dieser Frist etwas verändern? — Ich glaube, das sei kein Grund, eine Kommission zu ernennen. Die Kommission wird sich nicht mit diesem Unternehmen befassen können, sie hätte ja kaum Zeit, Unterhandlungen anzuknüpfen. Ein anderer Grund — und das ist die Hauptsache — besteht darin, daß nun die Juragewässerkorrektur in den Vordergrund gestellt wird, und zwar aus zwei Gründen. Erstens beruft man sich auf die Motion Bünzli, indem man sagt, es sei bei den Bundesbehörden Disposition vorhanden, einen Beitrag zu bewilligen; zweitens legt man Gewicht auf den Regierungswechsel im Kanton Waadt. Es ist möglich, daß diese zwei Umstände für die Juragewässerkorrektur günstig sind, aber ich frage wieder: was soll die Kommission mit diesen Thatsachen in drei Wochen machen? Liegt es in ihrer Gewalt, etwas daran zu ändern? — Offenbar nicht. Man stützt sich darauf, daß die neue Regierung des Kantons Waadt der Sache günstiger sei; auf der andern Seite aber ist es Thatsache, daß in dieser Angelegenheit die Interessen des Kantons Waadt, abgesehen von der Regierung, entscheiden. Wenn Bern auf seinem Gebiete korrigirt, so ist Waadt geholfen, ohne daß es sich sehr anzustrengen hat. Als ein weiterer Grund für den Antrag auf Niederlegung einer Kommission wurde angeführt (und das ist bei Vielen wahrscheinlich die Hauptsache), es herrsche große Agitation im Lande und das sei das Mittel, das Volk zu beruhigen, wenn man die Sache drei Wochen verschiebe. Ich

glaube, man habe Grund, die Sache auch anders anzuschauen. Nach meiner Ansicht wird die Agitation aufhören, sobald die Sache vom Großen Rathe endgültig entschieden ist. Es wird keine Agitation mehr da sein, wenn der Große Rath heute abhaut und entscheidet. Uebrigens hat es mit dieser Agitation eine eigene Verwandniß. Man hätte im Seelande die Sache sehr ruhig angesehen, wenn am 12. Dezember für Bußwyl entschieden worden wäre; jetzt ist große Aufregung da. In allen übrigen Theilen des Kantons, mit Ausnahme einiger Gegenden des Jura, werden Sie keine Agitation wahrnehmen. Ich halte es daher für natürlicher, daß derselben durch einen definitiven Entscheid der Faden abgeschnitten werde; dann wird man ruhiger. Wenn eine Kommission niedergelegt wird, so kann sie offenbar nichts Anderes thun, als nach Bußwyl spazieren, die Lokalverhältnisse anschauen und untersuchen; alles Andere ist rein Nichts. Hierüber will ich mich nicht lange aufhalten. Ich könnte die Gefahr, welche mit einem Narübergange dort verbunden ist, weilsäufig schildern, es würde deswegen doch Niemand es mehr glauben. Es wurde eine Expertise vorgenommen und das Resultat der früheren Untersuchung war, daß unter den Technikern Widerspruch bezüglich der Baustelle eintrat. Ich will einen einzigen Punkt berühren. In der Diskussion vom 12. Dezember wollte man den Herrn Baudirektor wegen etwas lächerlich machen, was er nicht gesagt hat. Man warf ihm vor, er halte auf den Aussagen des Herrn Schiffmeister Hirter mehr als auf den Aussagen der Techniker. Wenn man der Sache auf den Grund geht, so ist nichts lächerlicher, als daß man darüber lacht, denn es handelt sich um die Konstatation einer Thatsache, die nichts anderes als guten Willen und gefunden Verstand erfordert. Der Herr Baudirektor behauptete nur, daß die Aare bei Bußwyl in 24 Stunden 30 bis 40 Fuß tief aushöhle. Das ist Thatsache. — Nur noch ein kurzes Wort über die Stellung des Staates gegenüber der Juragewässerkorrektur, über das Verhältniß, in welches der Staat zu dieser Unternehmung kommen kann, wenn bei Bußwyl die Gefahren eintreten, die wir für wahrscheinlich halten. Bisher war die Stellung des Staates gegenüber der Juragewässerkorrektur die, daß man die Ausführung derselben wünschte; das Seeland wünschte sie, und Niemand war dagegen. Aber warum kam das Unternehmen nicht zu Stande? Die Finanzen fehlten, auch kam es zwischen den theilnehmenden Kantonen zu keiner Verständigung. Es erklärt sich dies aus dem Verhältnisse zum Kanton Waadt. Durch die Tieferlegung der Seen sind seine Möser im Trocknen. Auch konnte man sich nicht über ein billiges Beitragsverhältniß an die Kosten vereinen. Ich frage also: in welche Stellung kann der Kanton kommen, wenn die Aare bei Bußwyl überbrückt wird? Nehmen wir an, die Brücke komme einmal in Gefahr, dann wird Bern etwas thun müssen; die andern Kantone werden dann den Kanton Bern machen lassen, sie werden weder mehr noch weniger beizutragen geneigt sein. Sie werden sagen: das ist die Gefahr vom Fünfunddreißiger, die da regiert! und Bern wird allein dastehen. Ich will Sie nicht länger aufhalten. Ich stimme gegen das Eintreten in die Motion, also nicht für eine Kommission.

Büßberger. Ich habe noch drei Bemerkungen zu machen. Die eine betrifft eine persönliche Berichtigung gegenüber dem Botum des Herrn Regierungsrath Schenk. Er sagte, es sei auffallend, daß von den 47 Gesuchstellern nur zwei das Wort ergriffen haben, und fügte ironisch bei, wenn man sich wegen unaufschiebbarer Geschäfte der Diskussion entziehe, so sei es sonderbar, wenn man dann eine außerordentliche Einberufung des Großen Rathes veranlasse. Ich zweifle nicht daran, daß Herr Schenk die Liste der Unterzeichner durchgesehen hat, aber er wird mich nicht darauf gefunden haben. Man ersuchte mich, die Motion zu unterzeichnen, aber ich schlug es rund ab, weil ich erstens nicht an der Diskussion Theil genommen aus Gründen, über die ich im Reinen bin und mich nicht weiter aussprechen will; und zweitens weil ich im Allgemeinen finde, daß man

nicht auf Beschlüsse des Großen Rathes zurückkommen soll, wenn er einmal einen Gegenstand erledigt hat. Wenn es sich aber darum handelt, auf den fraglichen Beschluß zurückzukommen, so werden sich für dieses Zurückkommen Gründe genug finden. Also ich glaube, meine Stellung als Mitglied des Großen Rathes sei gerade so gut, vielleicht noch etwas besser gewahrt als diejenige des Herrn Schenk als Mitglied des Regierungsrathes. Die zweite Bemerkung, die ich zu machen habe, bezieht sich auf das Befinden des Herrn La Nicca. Die Einen sagen, dieses Befinden spreche sich klar aus, daher soll man über Bußwyl gehen; Andere sagen gerade das Gegentheil. So sagte Herr Lehmann: gerade weil Herr La Nicca sich für Bußwyl ausspricht, stimme ich für Aarberg. Dagegen ist Herr v. Gonzenbach so beruhigt, daß er sich auf die Schultern des Herrn La Nicca setzt, und sich hinübertragen läßt. Es liegt etwas in dem Votum des Herrn Lehmann, das berichtigt werden muß, weil sonst Herr La Nicca als sonderbarer Techniker erscheinen könnte. Im Allgemeinen sprach Herr La Nicca sich für das Tracé über Bußwyl aus, aber was man gegen ihn einwendet, bezieht sich auf etwas Anderes. Er sagt, das Tracé über Bußwyl sei vorzuziehen, es frage sich nur, ob die technischen Schwierigkeiten nicht zu groß seien. „Diese Bedenken, sagt Herr La Nicca in seinem Gutachten, finden ihre Abfertigung in der Beantwortung folgender Frage: „Kann die Aare in der Nähe von Lys oder Bußwyl mittelst eines Viaduktes überschritten werden, ohne daß dadurch weitere Korrektions- und Eindämmungsarbeiten am Flusse nötig werden?“ Diese Frage darf bejahend beantwortet werden, wie sich dieses aus der Untersuchung ergibt über die Art und Weise, wie die Aareüberschreitung zu bewerkstelligen sei.“ Und nun kommt die Stelle, die für und gegen das Tracé über Bußwyl angewendet und mißverstanden wurde. Herr La Nicca geht da mit den andern Experten auseinander; die letztern wollten steinerne oder eiserne Pfeiler und eine eiserne Brücke; Herr La Nicca findet, das sei des Guten zu viel, eine hölzerne Brücke genüge. „Es ist nämlich nicht zu vergessen, sagt er, daß, wenn einmal die Zuragewässerkorrektur nach dem als rationel anerkannten Plan zur Verwirklichung gelangt, der größere Theil, der fraglichen Aarüberbrückung seine Bestimmung erfüllt und diese also nur bis zu jenem Zeitpunkt die nötige Dauerhaftigkeit zu gewähren hat.“ Herr La Nicca sagt also ganz einfach: hinüber kann man ohne Flußkorrektur, und es ist nicht einmal notwendig, daß man eine so solide, feste Brücke mit solchem Kostenaufwand baue, weil er denkt, die Zuragewässerkorrektur werde seiner Zeit zur Ausführung kommen, und es ist nicht, was Herr Lehmann sagt (der sich zurückzieht), unter der Voraussetzung der Zuragewässerkorrektur spreche er (Herr La Nicca) sich für Bußwyl aus, im Gegentheil, abgesehen von dieser Korrektur, aber unter der Voraussetzung derselben spricht er sich für eine hölzerne Brücke aus. Meine dritte Bemerkung betrifft die Würde des Großen Rathes. Ich erinnere Sie daran, daß der bernische Große Rath, so wenig als eine andere menschliche Behörde, unfehlbar ist. Unfehlbar ist nur Gott, früher war es auch der Papst, und jetzt fangen viele gute Christen an daran zu zweifeln. Wir dürfen uns also nicht daran stoßen, um so weniger, als wir Gründe haben, darüber nachzudenken und dann das Beste zu wählen. In solchen Fragen kann eine Behörde, wie wir sind, gar leicht irre gehen, besonders wenn gewisse Partien mit Sachkenntnis und hinreichend dargestellt, andere Partien dagegen vielleicht vernachlässigt werden. Wir haben um so mehr Grund, die Sache näher zu prüfen, als man heute nicht eine Abänderung des frühern Beschlusses verlangt. In dieser Beziehung behalte ich mir, wie Herr v. Gonzenbach, feierlich die Freiheit meiner Stimmgebung vor, wenn die Asten spruchreif sind, zu stimmen je nach dem Ergebnis der Expertise. Ich mache noch auf andere gesetzgebende Versammlungen aufmerksam, z. B. auf den luzernischen Großen Rath, der in einer ähnlichen wichtigen Angelegenheit zuerst die ihm vorgelegte Frage verneinte, und dann auf seinen Beschluß zurückkam. Ähnlich geschah es in der Bundesversammlung. Zweimal erkannte der National-

rath den Refus der Protestanten in Freiburg als unbegründet, zum dritten Mal erklärte er, derselbe sei begründet. Und doch hörte ich nicht, daß man gesagt hätte, der Nationalrath sei aller Würde beraubt. Auch das Reglement von 1831 sah den Fall vor, wo der Große Rath auf einen Beschluß zurückkommen kann, nur fügt es die Bestimmung bei, daß nicht eine Minderheit einen gefaßten Beschluß ändern kann, sondern zur Abänderung bedarf es wenigstens einer Stimme mehr, als der erste Beschluß auf sich vereinigte. Das ist die Garantie, welche man vernünftiger Weise ansprechen kann, um die Würde einer Versammlung zu wahren. Aber wenn man weiter geht, so ist es ein Argument, das auf mich nicht den mindesten Eindruck macht. Man brachte den „Krumm“ von Langenthal zweimal mit demjenigen von Aarberg in Vergleichung. Vorerst mache ich aufmerksam, daß der Staat jenen „Krumm“ nicht bezahlt, daß er dabei nicht weiter als mit seinen Aktien theilhaftig ist, daß wir aber den Krumm bei Aarberg aus eigenem Gelde zahlen und die Folgen zu tragen haben, welche für die Staatsfinanzen daraus erwachsen. Das ist etwas ganz Anderes. Aber wie will man die Eisenbahn von Murgenthal über Langenthal nach Bern in Verbindung bringen mit der Eisenbahn von Bern nach Biel über Aarberg und Staden? Ich bin auch nicht Einer von denen, die immer die gerade Linie wollen, sondern man soll Rücksicht nehmen auf die Verhältnisse, die eine Eisenbahn bestimmen. Ich will jedoch diesen Punkt nicht weiter erörtern, Herr Blösch hat es bereits gethan, auch aus dem Berichte des Regierungsrathes geht hervor, daß im vorliegenden Falle gar keine solchen Verhältnisse für einen Umweg sprechen, im Gegentheil, daß die wirklichen Verhältnisse für die kürzere Linie sprechen. Bei der Linie über Langenthal hatte man ganz den entgegengesetzten Fall, bei Burgdorf noch mehr; die Erfahrung hat diesen „Krumm“ gerechtfertigt, und die Centralbahn würde sich jetzt nicht mehr widersetzen. Es sind eben zwei ganz verschiedene Verhältnisse.

**Sekler.** Es ist in dieser Sache so viel gesprochen worden, daß ich mich sehr kurz fassen kann; nur fühle ich mich veranlaßt, da auch andere Redner, z. B. von Aarberg, das Wort ergriffen haben, es ebenfalls zu thun, da ich in einer ähnlichen Stellung bin, und die Zeitungen auf Biel hinarbeiteten, als wäre die Hauptagitation von dort ausgegangen. Ich kann erklären, daß ich, als die Frage zum ersten Male hier behandelt wurde, von folgendem Standpunkte aus gegen den Antrag der Regierung und für das Tracé über Bußwyl gestimmt habe. Ich half in der ganzen Entwicklung der Ostwestbahnangelegenheit redlich mit, weil ich von der Idee geleitet war, es handle sich um eine internationale Bahn, die so viel als möglich den Verkehr auf bernisches Gebiet leite, um die Bahn von Paris durch den Jura nach Bern und durch den Gotthard. Nun frappirte es mich, daß man hier, nachdem man immer auf die kürzeste Linie Gewicht gelegt hatte, nun plötzlich sagt, auf sieben Kilometer komme es gar nicht viel an. Ich fand aber, wenn der Staat bei der ersten Bahn, die er baut, es mit sieben Kilometern nicht genau nehme, so käme er dabei nur in enorme Kosten und in Nachtheil gegenüber jeder Gesellschaft, die auf Aktien gegründet ist. Ich begriff zwar, daß die Regierung in Folge des Befindens eines sehr tüchtigen Ingenieurs vorzog, über Aarberg zu bauen, und wenn ich mir ihr nicht einig gehe, so bin ich doch nicht im Falle, ihr diesen Vorschlag zum Vorwurfe zu machen. Herr v. Gonzenbach sagte heute, das konservative Prinzip repräsentire mehr die Erfahrung, das radikale mehr die Hoffnungen. Ich glaube aber, daß auch eine radikale Regierung Gelegenheit hatte, Erfahrungen zu machen, Erfahrungen in der Ostwestbahnangelegenheit. Es soll eine Mahnung zur Vorsicht für sie sein, und ich glaube, gerade diese Erfahrung habe der Regierung den Aarübergang bei Bußwyl wie ein Gespenst erscheinen lassen, um sich nicht in die Zuragewässerkorrektur hineinziehen zu lassen. Darum begriff ich, daß die Regierung auf das Befinden eines tüchtigen Technikers zu diesem Antrage kam. Aber



ein Vorwurf wäre mir immer ihr zu machen geblieben, daß sie nämlich die ganze Last des Befindens auf einen einzigen Mann gewälzt hat. Es ist richtig, daß derjenige, welcher das Unternehmen ausführen muß, seine ganze Karriere kompromittirt hätte, wenn das Unternehmen fehlen sollte. Wenn die Regierung schon nicht mehr Muth hatte als der Ingenieur, so hätte sie doch andere Experten zu Rathe ziehen sollen, um nicht einen Vorschlag hieher zu bringen, der nicht für alle Zeiten gerechtfertigt wäre. Aus diesem Grunde stellte ich den Antrag auf Anordnung einer Expertise. Ich war mit mir vollkommen einig. Wenn die Experten sagen würden, man könne bei Bußwyl die Aare nicht überbrücken ohne Korrektion derselben, so würde ich gegen dieses Tracé stimmen, weil ich nicht die Seelandsentfumpfung, obschon ich sie sehr wünsche, mit dem Eisenbahnbau verbinden will. Was die Regierung nicht thun durfte, kann der Große Rath auf sich nehmen, wenn er Gutachten von tüchtigen Männern eingeholt hat. Deshalb hätte ich wirklich nicht erwartet, daß der Große Rath, trotz dieser Befinden, das Tracé über Aarberg annehmen würde. Es machte auf das Volk den Eindruck, dieser Großrathsbeschuß habe auf die Expertenbefinden gepaßt, wie eine Faust auf ein Auge. Die Leute ließen sich darüber nicht belehren. Ich war oft im Falle, ihnen zu bedenken zu geben, daß die Mehrheit des Großen Rathes gute Gründe gehabt habe. Das Volk ist nun einmal der Ansicht, es sei der Ruin des Systemes des Staatsbaues, weil die Linie Biel-Neuenstadt durch den Anschluß der Franco-suisse abgeschnitten werde. Ich sagte das erste Mal diese Eventualität nicht so in's Auge, wie jetzt; nun bin ich aber innig überzeugt, daß auf einer Linie nach Paris jede Verlängerung der Eisenbahn einem bedeutenden Umweg gleich käme. Man sagte heute, die Franco-suisse müsse immerhin auf Lys kommen. Das ist aber sehr unrichtig. Man muß die Differenz berechnen zwischen einer Linie, die von Neuenburg über Aarberg und Lys nach Bern geht, und einer andern, die direkt über Lys geht. Ich habe daher heute gegen diese Eventualität noch mehr Mißtrauen als früher. Es ist aber noch eine Thatsache, die mich schmerzlich berührte, es ist die Thatsache, daß man die Juragewässerkorrektur in den Hintergrund drängt. Es dünkte Einen fast, die Regierung habe sich das bekannte Lied „Weit in nebelgrauer Ferne“ zum Motto gewählt, ihr Blick sei, allerdings durch einmüthige Erfahrungen, umwölkt. Ich sagte, es bemühte mich sehr, daß trotz der Schritte, die eine neue Situation geschaffen hatten, daß trotz dem heute noch Seeländer behaupten, es sei keine neue Situation, das sei Nichts? Ja wohl, ich halte dafür, man solle das Geschehene berücksichtigen, und nicht den Mitleidgenossen erklären, man habe kein Zutrauen in die Sache. Wir können nicht mehr urtheilen, wie unter der Tagsatzung. Wie gegenwärtig große Werke von der Eidgenossenschaft unterstützt werden, das beweisen die Alpenstraßen, das beweist die Bereitwilligkeit, die sich für die Rheinkorrektur von St. Gallen kund gibt. Ich glaube daher, es sei aller Grund zu der Annahme vorhanden, die Juragewässerkorrektur werde zur Ausführung kommen und ich kann in dieser Beziehung es der Regierung nur verdanken, daß sie, nachdem sie hier erklärt hatte, die Korrektur der Juragewässer sei zwar sehr wünschbar, aber sie liege noch in großer Ferne, nun durch ihren frühern Berichtersteller anerkennt, nach dem, was geschehen, sei die Situation eine veränderte. Wenn man die Juragewässerkorrektur ins Auge faßt, so muß man den Kanal von Aarberg bis Büren dann nicht mehr so ansehen, wie er jetzt ist. Ich will nicht länger sein; das aber glaube ich, es wäre ein Unglück, wenn heute hier eine Kommission durch eine einfache Abstimmung beseitigt, wenn nicht dem Verlangen des Volkes dadurch Rechnung getragen würde, daß man sagt, es sei wahr, daß Sachen in Zweifel gezogen worden seien, die sich nicht so zu verhalten scheinen, wie man anfänglich glaubte; — nicht daß ich jaust glaube, es würde eine Revolution mit Bomben und Granaten erfolgen, wenn das Gegentheil geschähe, aber Mißtrauen und Unzufriedenheit wären die Folge davon, die nicht zum Glücke des Landes ge-

reichen würde. Ich bin auch dafür, daß man die Würde der Behörde wahre, und von mir aus werde ich derselben nie zu nahe treten; anders verhält es sich aber, wenn der Souverän verlangt, daß man auf einen Beschluß zurückkomme. Herr Brunner schien mir als guter Militär vor seiner Kompagnie zu stehen, mit dem Rufe: da hindurch muß es! Aber wir müssen am Ende dem Souverän folgen, und wenn dieser es verlangt, so sind wir es dem Volke schuldig, die Sache neu zu untersuchen. Führt die Untersuchung dahin, daß man anerkennt, man könne wirklich nicht über Bußwyl bauen, sondern die von der Regierung vorgeschlagene Richtung sei die richtige, — gut, dann werde ich zufrieden sein und dazu stimmen. Ich werde auch im andern Falle zufrieden sein. Aber ich wiederhole, ich hielte es für ein Unglück, wenn man einfach darüber hinwegginge, und danke der Regierung, daß sie in der Juragewässerkorrektur eine neue Situation erblickt hat.

Schenk, Vizepräsident des Regierungsrathes. Ich abstrahire von allem Minderwichtigen und replizire nicht auf alle Pfeile und Lanzen, die in meinem Panzer stecken, sondern ich werde nur die Hauptfrage berühren und Einiges dem gestrigen Besagten beifügen. Nachdem der Große Rath seinen Beschluß vom 12. Dezember gefaßt hatte, wurde mir von Leuten, die um das Wohl des Landes ernstlich bemüht sind, mit großem Bedauern bemerkt: und wie steht es jetzt mit der Juragewässerkorrektur, die Ihr in die Ferne gerückt und zurückgedrängt habt? Ich erwiderte darauf: es ist nicht die Juragewässerkorrektur, die wir in die Ferne drängen, aber wohl ist es die Aarforrektur, und ich bitte die Herren, das wohl zu unterscheiden. In was wollte man uns hineinführen, — etwa in die Juragewässerkorrektur? Gott bewahre! In die Aarforrektur. Und was ist das? Es ist die Korrektur des gegenwärtigen Flusses von Aarberg bis Büren. Die Herren bestritten es; wir beharrten darauf. Die Techniker gingen nur in einem kleinen Punkte auseinander. Drei Experten, nämlich die Herren Pressel, Culmann und Hartmann, erklärten einstimmig, wenn man bei Bußwyl über die Aare wolle, so müsse man allerdings korrigiren, wenigstens auf einer Strecke von 2500 Fuß, und wir überzeugten uns, daß man die Korrektur fortsetzen müßte, bis sie sich an einen festen Punkt anlehnen könnte. Diese Korrektur wollten wir nicht und zwar wegen der Juragewässerkorrektur. Wie verhält sich die Aarforrektur zur Juragewässerkorrektur, — ist sie etwa ein Theil der letztern? Im Gegentheil. Diese Aarforrektur ist gerade etwas, das dem großen Unternehmen zuwiderläuft, denn die eigentliche Juragewässerkorrektur besteht darin, daß an der Aare nichts gemacht, sondern diese zum großen Theil in den Bielersee geleitet wird, so daß die vorgeschlagene Korrektur der Aare in keinerlei Weise das leidet, was man von Anfang an wollte. Sie würde den See nicht tiefer legen, sie hätte keinen Einfluß auf das Land des großen Mooses, deshalb erklärte ich, eine solche Korrektur sei die Kosten nicht werth, welche  $3\frac{1}{2}$  Millionen betragen, abgesehen von der unbedeutenden Landstrecke, welche dadurch gut gemacht würde. Ich wollte diese Aarforrektur nicht, weil sie am Ende nichts nützen und die große Juragewässerkorrektur verhindern würde, denn davon bin ich innig überzeugt, daß dann von diesem Unternehmen nicht mehr die Rede sein würde, und das will ich vermeiden. Deshalb sagte ich: wir gehen über Aarberg, damit die Juragewässerkorrektur wenigstens ein freies Feld habe; das war meine Meinung. Ferner sagte ich, daß ich allerdings dafür halte, die Juragewässerkorrektur liege noch in der Ferne. Das ist richtig, und ich muß noch heute erklären, daß diese Frage damals noch in einem ganz andern Stadium lag als heute. Ich erklärte offen, wenn die Juragewässerkorrektur zur Ausführung komme, dann falle es mir nicht ein, die trumme Linie zu wählen. Das war meine Meinung und die Meinung noch von Manchem; es ist denn auch natürlich. Nun frage ich: was ist seither geschehen? Ich will es nur kurz berühren. Zwei Tage nach dem Beschlusse vom 12. Dezember ertheilte der Große Rath der Regierung den Auf-



trag, die Angelegenheit der Juragewässerforrektion vor die Bundesbehörde zu bringen. Der Bundesrath faßt den bekannten Beschluß in Sachen der Rheinforme, der Nationalrath giebt ihm den Auftrag, die Juragewässerforrektion beförderlich an die Hand zu nehmen, die Aenderung der Regierung in der Waadt, — das Alles ist seither geschehen. Das machte auf mich einen gewissen Eindruck. Nun kommen die Gleichen, die mir damals einen Vorwurf daraus machten, daß man auf die Juragewässerforrektion nicht Rücksicht genommen habe, und sagen: das ist Alles nichts, es ist durchaus unerheblich! Da steht mir mein schlichter Verstand förmlich stille. Ich frage, ist denn das gar Nichts, wenn der Große Rath motivirt, wie es damals geschah, den Regierungsrath beauftragt, die Sache beim Bundesrathe anhängig zu machen? Freilich. Ich war aber ehrlich genug, damals, als uns wirklich noch kein Anhaltspunkt geboten war, es für Nichts zu erklären, widerlegte mich jedoch dem Willen des Großen Rathes nicht. Man sagt, auch mit dem Beschlusse des Bundesrathes, einen Bundesbeitrag von Fr. 3,200,000 für die Rheinforme zu beantragen, sei es nichts. Wenn der Regierungsrath Ihnen einen solchen Vorschlag bringen würde, — glauben Sie, er müßte nicht sehr ernste Gründe dafür haben, es sei nur eine Popularitätsbombe, ein Vorschlag, der nicht eine solide Basis hätte? — Vom Regierungsrathe des Kantons Bern würden Sie das nicht erwarten. Aber der Bundesrath thut es, sagt man. Der Bundesrath hat jedoch die Sache wohl überlegt, ob er einen solchen Vorschlag machen könne, ob es der Bundesversammlung zuzumuthen sei. Ich faßte es wenigstens so auf, es sei nicht ein leeres Spiel. Im Augenblicke, wo man so auftritt, sage ich: ja, ich glaube daran! Heute sagt man: es ist Nichts! — Der Nationalrath giebt, mit Zustimmung aller berner Abgeordneten, dem Bundesrathe den Auftrag, der so bestimmt lautet: er solle die Angelegenheit der Juragewässerforrektion mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln kräftigst an die Hand nehmen und in der nächsten Session der Bundesversammlung solche Anträge vorlegen, die zum Ziele zu führen geeignet seien. Nun sagen die Herren, das sei gar nichts, solche Aufträge seien schon zu Hunderten ertheilt worden. Das ist nicht wahr. Ich glaubte also dem Geschehenen ehrlich und bin überzeugt, daß nun ein großes Hinderniß wegfällt. Der künftige Mehrwerth des entsumpften Landes wird die Leute bewegen, handzubleiten; die theilhaftigen Kantone, wir Alle wollen auf diesem gleichen Boden stehen. Ich glaube daher, daß das Unternehmen wirklich der Reise nahe sei, und mache die Herren, die dennoch sagen, es sei nichts, aufmerksam, daß noch nie eine große Frage im Volke auftauchte, die nicht zur Erledigung gekommen wäre. Diese Frage ist zu alt, zu sehr im Munde des Volkes, es ist zu sehr in seiner Erinnerung, was man im Auge hatte, als die neue Bundesverfassung geschaffen wurde, als daß es die Sache aufgeben könnte; deshalb wurde hauptsächlich auch der Art. 21 aufgenommen, und deshalb glaube ich daran. Bei mir ist es nur die Frage: sind wir in einem Augenblicke, in welchem das Werk sich entwickelt? Ich bin der Ansicht, das sei der Fall. Es giebt ein Zusammentreffen von Umständen, die eine plötzliche Wendung der Sache veranlassen. Deshalb erklärte ich denn auch, sobald die Juragewässerforrektion Aussicht auf Erfolg habe, dann könne es nicht mehr in Frage gestellt werden, daß man die gerade Linie einschlage, und da jetzt die Sachlage eine veränderte ist, so nehme ich prinzipiell dieß an. Allein wir bedürfen eines Provisoriums. Ich stelle es denen, die uns die Juragewässerforrektion zum Vorwurf machen, anheim, sich zurückzuziehen, statt nach meinem Gefühl ein bloßes Spiel zu treiben. Ich will nicht damit spielen, und wenn ich eine Ueberzeugung in der Sache habe, so scheue ich mich nicht im Geringsten, mich darnach zu richten. — Was nun die Ansehung betrifft, die man gegen diese Auffassung erhoben hat, so anerkenne ich, daß man wenigstens auf der einen Seite der veränderten Situation Rechnung trägt. Es handelt sich also hier nur um ein Provisorium, und wie dieses in Frage kam, erklärte ich, aus denselben Gründen, aus denen man früher

das Tracé über Narberg vorschlug, soll dieses provisorisch beibehalten werden. Ich begreife, daß es weder den Einen noch den Andern recht ist, weil man nach Ausföhrung der Juragewässerforrektion natürlich die direkteste Linie wählen würde. Es ist begreiflich, daß weder Narberg noch Büren damit zufrieden ist; aber das kann bei mir wenigstens nicht den Ausschlag geben. Es kommen eben verschiedene Interessen in Frage, aber ich wiederhole, diese Lokalinteressen sind mir nicht maßgebend, sondern es fragt sich: wie steht es mit der Lage des ganzen Unternehmens? und von diesem Standpunkte aus kann es sich dann weder um Narberg noch um Bußwyl handeln. — Zum Schlusse wurde die Stellung der jurassischen Eisenbahn hineingeworfen, indem man sagt, das in Frage stehende Stück habe einen großen Einfluß auf die Möglichkeit eines spätern Zustandekommens der jurassischen Bahn, weil diese Linie kürzer würde als die Konkurrenzlinie. Wenn das wahr wäre, wenn die Linie Paris = Bruntrut = Bern wirklich kürzer wäre, dann wäre eine Folge ganz sicher, daß die Franco-Suisse einen direkten Anschluß suchen würde, aber nicht bei Narberg, sondern auf kürzerem Wege. Dann tritt alles, was die Herren fürchten, auf das Bestimmteste ein. Aber glücklicher oder unglücklicher Weise ist es eben nicht so. Ich habe diese Frage nicht erst heute untersucht, sondern gab schon vor längerer Zeit einem Ingenieur den Auftrag, die Längenverhältnisse der verschiedenen Linien zu messen, wovon aber einzelne Stücke nicht ausgeführt sind. Zu diesem Ende muß man sich auf eine möglichst sichere Karte stützen, unsere Quelle ist die topographische Karte von Frankreich; die Messungen wurden von Herrn Ingenieur Studer vorgenommen und lieferten folgendes Resultat:

Paris-Dijon-Besançon-Montbéliard-Delle-Bruntrut-Biel-Bern =	622 Kil.
Paris-Troyes-Gray-Besançon-Brenets-Biel-Bern =	570 "
Paris-Dijon-Pontarlier-Biel-Bern =	560 "
Paris-Dijon-Besançon-Brenets-Neuenburg-Biel-Bern =	575 "
Paris-Troyes-Basel-Ölten-Bern =	781 "
Paris-Troyes-Belfort-Montbéliard-Delle-Bruntrut-Biel-Bern =	635 "

Die Zahl der Kilometer kann vielleicht etwas ändern, aber das Verhältniß muß das richtige sein, denn alles wurde auf der gleichen Karte gemessen. Das Resultat ist bei mir eben das, daß die Linie über Bruntrut nicht die kürzeste nach Bern ist, und wenn sie es wäre, so wäre der Unterschied nur sehr gering, und dann würde sie von der Franco-Suisse abgeschnitten. Es ist eine entschiedene Sache, daß die Jurabahn nicht den Charakter der kürzesten Linie von Paris nach Bern hat, sondern ihr bleibender Charakter ist der, daß sie die kürzeste Linie einer Verbindung von Basel nach Genf ist; als solche ist sie um 20 Kilometer kürzer als die Centralbahn, und da hat sie Anwartschaft, den Verkehr vom Rhein nach dem Westen aufzunehmen. Ich komme darauf zurück: so gut ich die veränderten Verhältnisse anerkenne, müssen die Herren es auch thun und den Muth haben, Schlüsse daraus zu ziehen. Ich habe sie für mich gezogen. Ich begreife nicht, warum der Jura eine solche Haltung einnimmt. Die Herren fürchten etwas Anderes, das ich vermeiden wollte. Glücklicher Weise kann man ihnen die Alpen nicht rauben, und das wird ihr Stützpunkt sein, nicht die Verbindung mit Bern. Ich schließe: ich nehme gerne auf mich, was daher kommt, wenn man dem Einen oder Andern nicht absolut beipflichtet, aber ich habe die Ueberzeugung, daß ich für mich sehr treu und der Wahrheit zugänglich gehandelt habe, und mit diesem Bewußtsein darf ich der weiteren Entwicklung der Sache entgegensehen.

Dr. Fiehe. Da die jurassischen Abgeordneten bisher sehr bescheiden waren, so könnte man vielleicht annehmen, daß dem Jura mit seiner Bevölkerung von 80,000 Einwohner die Frage, welche heute erörtert wird, gleichgültig sei. Nun ist es dem durchaus nicht so; aber da wir für den Augenblick nur eine Formfrage zu erörtern haben, so können die jurassischen

Abgeordneten auf das Wort verzichten, bis man zur Erörterung der Sache selbst kommt. Da andererseits Herr Blösch meinen ganzen Gedanken in seiner Rede ausgedrückt hat, da er namentlich alles ausgesprochen hat, was der Jura in dieser Frage geltend machen kann, so kann dasjenige, was ich zu sagen hätte, ganz gut bis zur Berathung über den Gegenstand verschoben bleiben. Ich beschränke mich also auf eine einzige Bemerkung im Vorbeigehen über das, was Herr Regierungsrath Schenk gesagt hat. Er ist im Irrthume, wenn er denkt, daß die Linie von Bern über Belfort und Montbéliard kürzer sei als diejenige über Berrières. Die Linie von Paris nach Bern über Delle und Bruntrut wird nicht Anstoß finden; es liegt nicht in der Absicht der französischen Gesellschaften, sie über Montbéliard zu führen. Nach dieser kurzen Bemerkung verzichte ich auf das Wort, damit die andern Mitglieder der Versammlung es auch thun. Ich betrachte den Prozeß als spruchreif und ich denke, man könne zur Abstimmung übergehen.

Straub. Ich war Einer der 75, die am 12. Dezember für das Tracé über Bußwyl gestimmt haben. Die Sachlage ist so, daß ich auch heute noch dieselbe Ansicht habe, und ich wäre edifizirt, daß ich gar keine Kommission nöthig hätte. Hingegen halte ich es auch für angemessen, denen, die noch einer Kommission bedürfen, zu entsprechen. Ich bin nicht nur gleich gestimmt für Bußwyl, wie das letzte Mal, sondern meine Meinung ist noch fester; warum? Am 12. Dezember hatten wir die Gutachten der Experten. Waren sie uns aber damals so bekannt, wie heute? Nein, das Gutachten des Herrn La Rocca z. B. wurde uns erst im Laufe der Verhandlungen mitgetheilt. Jetzt haben wir diese Gutachten seit einigen Tagen in den Händen. Ich stimmte früher zu einer Expertise, und der Große Rath in seiner großen Mehrheit genehmigte sie. Daß man nicht etwas voreilig zu Werke ging, wird Niemand bezweifeln. Ich will nur fragen: hatte die Regierung, hatte das Direktorium, hatte der Große Rath damals Zeit, die Gutachten zu würdigen? Nein. Das hat mich bewogen, nach meiner schwachen Sachkenntniß für Bußwyl zu stimmen. Wie gesagt, ich wäre edifizirt und würde, wie Herr v. Känel sagte, abhauen. Man sprach von der Würde des Großen Rathes. Ich überlasse es jedem Mitgliede, seine eigene Würde zu wahren; ich will auch die meinige wahren. Mich belästigt keine falsche Scham, auch hindert mich Stolz nicht, von Etwas zurückzukommen, das ich als irrig betrachte, und wenn eine zweite Expertise mich belehrt, daß das Andere besser sei, dann schäme ich mich nicht, für Narberg zu stimmen. Aber so lange ich die Ueberzeugung nicht habe, gehe ich nicht von meiner Ansicht ab. Das ist meine Würde, die ich zu wahren habe. Handelt es sich nun etwa um eine Abstimmung über das Tracé über Bußwyl oder Narberg? Durchaus nicht, sondern nur darum, ob man noch eine neue Untersuchung veranstalten wolle, weil es bei der ersten Expertise etwas rasch zugegangen sei. Ich möchte daher dem Antrage auf Niederlegung einer Kommission beipflichten mit einer Modifikation, und daher einen neuen Antrag stellen. Es wurde beantragt, eine Kommission durch den Großen Rath niederlegen zu lassen, und zwar die Mitglieder zur Hälfte von der einen, zur Hälfte von der andern Seite zu nehmen. Daß ein Schulmeister in diesem Kollegium sein müsse, ist nicht gesagt. Ich möchte es so einrichten, daß die Regierung und das Direktorium eine Kommission von elf Mitgliedern wähle; dann hört der Rath auf. Hätte der Große Rath zu wählen, so würden die Narberger, wie die Bußwyler suchen, den Schulmeister für sich zu haben. Daher ist es im Interesse der Sache, daß die Wahl der Kommission auf andere Weise stattfindet.

Karrer. Es wird der Versammlung nicht auffallen, daß ich das Wort ergreife. Ich glaubte anfänglich, es sei nicht nothwendig, da ich zu meiner großen Freude erfuhr, daß der Regierungsrath von seinem frühern Standpunkte zurückgekommen sei. Da aber noch andere Anträge vorliegen, so kann ich nicht

umhin, Ihnen meine Auffassung mitzutheilen. Was den Hauptpunkt betrifft, so erkläre ich, daß ich immer noch die Ansicht habe, diejenige Linie sei die zweckmäßigste, die am meisten Lebenskraft hat, um mit Erfolg mit den andern Eisenbahnen zu konkurriren. Es ist ganz richtig, es liegen heute keine andern Gründe vor, die nicht bereits in der frühern Sitzung erörtert wurden. Wir stehen objektiv auf dem gleichen Boden. Aber der subjektive Thatbestand hat sich verändert; warum? Weil man die Frage mit Muße überlegen konnte, weil man Anlaß hatte, die Expertenbefinden durch Selberlesen zu prüfen und sich auch durch Erörterungen in der Presse ein vollständigeres, richtigeres Bild zu schaffen. Wenn daher auch keine andern Gründe vorliegen als früher, so sind sie doch gewichtiger geworden. Das erklärt denn auch, daß wir heute versammelt sind. Bei der Diskussion, die in der Presse stattfand, bemühte mich Etwas, daß man nämlich auf beiden Seiten einander unlautere Motive unterschoben hat, warum einzelne Mitglieder so stimmen, wie sie gestimmt haben, und diese Motive waren nicht nur böshaft, sondern sogar dumm. Denen, die für Narberg stimmten, machte man den Vorwurf, sie seien bei einer Torfausbeutung interessiert. Ich kann jedoch erklären, daß das Direktorium der Staatsbahn bereits Vorkehrungen getroffen hat, daß die Ausfuhr der Torfs von Hagnack über Zwann stattfindet, so daß dabei von einem Privatinteresse für das Narberg-Tracé keine Rede sein kann. Wenn es mir nicht um die Sache selbst zu thun wäre, so könnte es mich bewegen, von einer Partei zur andern zu treten. Der andern Seite machte man den Vorwurf, man wolle die Juragewässerforrektion hineinziehen. Diese Verdächtigung ist so unstatthaltig, wie die andere. Ich erkläre noch einmal: diese Angelegenheit kann und soll unabhängig von der Eisenbahnfrage behandelt werden; letztere ist sogar vom der Forrektion unabhängig. Als das Direktorium die nöthigen Schritte that, um die Ausführung des über Narberg dekretirten Tracé zu befördern und den Winter dafür zu benutzen, ging man so weit, zu sagen, man habe es nur gethan, damit etwas Eifer in die Sache komme und die Bußwylpartei sich rege. Was hätte man gesagt, wenn nichts geschehen wäre? Man wolle nicht pressiren, sondern warten, bis die Andern kommen, hätte man dann gesagt. Wenn man also loyal diskutieren will, so soll man nur auf Grund und Boden der Sache selber diskutieren, nicht nach dem fragen, was dem Einzelnen, sondern was dem Gesammtwohl des Landes fromme. Auf diesen Standpunkt stelle ich mich. Was die formelle Seite der Sache betrifft, so behauptete man, die nochmalige Behandlung des Gegenstandes sei der Stellung des Großen Rathes unwürdig, und wenn der Beschluß abgeändert werde, so sei es ebenfalls ein des Großen Rathes unwürdiger Beschluß. Wenn das so ist, so möchte ich den Herren den Rath geben: schaffet den Paragraphen des Reglementes, welcher ein Zurückkommen auf gefasste Beschlüsse gestattet, als unwürdig ab! Ich nehme aber an, da dieser Paragraph seit dreißig Jahren besteht, so sei er wohl begründet. Es ist wohl möglich, daß es nicht ohne Agitation gehen kann, bis man auf die Sache zurückkommt, aber wenn man sich eines Bessern überzeugt hat, wenn man durch Schaden klug geworden, — ist es dann nicht viel vernünftiger, auf einen Beschluß zurückzukommen und vom schlecht unterrichteten an den besser unterrichteten Großen Rath zu appelliren? Man fürchtet sich vor der Agitation im Volke. Diese fürchte ich nicht. Ich sehe gerne ein wenig Leben im Volke, ich sehe es lieber, als wenn das Volk in unthätigem Schlummer ist. Aber glauben Sie, die Agitation habe diesen Erfolg, wenn das Volk nicht zur Einsicht kommt, daß es eine gute Sache sei, zu der es steht? In dieser Beziehung habe ich keine Besorgniß, ändere man den Beschluß ab oder nicht. Andern wir ihn nicht ab, so beweisen wir, daß selbst die Agitation nicht zum Zwecke geführt hat, wie man geglaubt hatte. Ich komme nun auf einen dritten Punkt, auf die Einwendung: wenn wir die Sache einer nochmaligen Prüfung unterwerfen, so gefährden wir das Unternehmen in seiner Ausführung. In der ersten Berathung legte



man darauf besonders Gewicht, indem man sagte, wenn die Sache verschoben werde, so verspäte man die Fundationsarbeiten an der Brücke für diesen Winter. Nachher aber fand der Oberingenieur, es sei nicht möglich, die ganzen Fundationsarbeiten auszuschreiben, nur die Fundationsarbeiten der Widerlager können ausgeschrieben werden, die Pfeiler dagegen kommen erst nächstes Jahr an die Reihe. Sie bekommen also die Brücke keinen Tag früher oder später, ob Sie nun die Sache einer nähern Prüfung unterwerfen, oder sofort entscheiden — Fassen wir nun die Grundsätze in's Auge, die man für Eisenbahnbauten aufstellt. Es ist ein Grundsatz, den man aufstellt, daß man sagt: die kürzeste Linie ist die beste. Ein anderer Grundsatz geht dahin: diejenige Linie ist die beste, welche am besten rentirt. Nach einem dritten Grundsatz heißt es: diejenige Linie, welche den Lokalverkehr am meisten berücksichtigt, ist die beste. Jeder dieser Grundsätze hat etwas für sich, aber wenn Sie einseitig den einen herausnehmen ohne Berücksichtigung des andern, so ist es nicht gut. Wenn man einseitig von dem Grundsatz ausgeht, die kürzeste Linie sei die beste, ohne Berücksichtigung des Lokalverkehrs, so ist es nicht richtig. Wenn man aber sagt, der Staat habe beim Eisenbahnbau ganz anders zu verfahren als eine Privatgesellschaft, er habe die Verbindung möglichst vieler Lokalitäten in's Auge zu fassen, abgesehen von der Rente und von den Kosten, so ist dieser Grundsatz vollständig unrichtig. Können wir aber den Lokalverkehr berücksichtigen ohne Eintrag der Rente und ohne der Konkurrenz Eintrag zu thun, so ist es etwas Anderes. Wie verhält es sich im vorliegenden Falle? Ich berufe mich auf den Vortrag, den Herr Regierungsrath Schenk so eben gehalten hat, auf den Bericht des Oberingenieurs der Staatsbahn und des Regierungsrathes. Sie alle sagen, wenn der Aarübergang nicht wäre, so würden sie über Bußwyl gehen, weil in dieser Richtung die Linie durch eine Gegend zieht, die hinsichtlich der Zahl und Vermögensverhältnisse der Bevölkerung den Vorzug verdient, weil sie zudem die kürzeste Linie, einen bedeutenden Lokalverkehr vermittelt und sich am besten eignet, die Konkurrenz zu bestehen. Welches ist nun heute unser Standpunkt? Haben wir zu untersuchen, welches die beste Linie sei? Nein, sondern wir haben die Frage näher zu prüfen: können wir bei Bußwyl, auf der anerkannt besten Linie, über die Aare bauen — ohne Seelandsentsumpfung und ohne Aarkorrektion? Und hierüber haben Sie die Befinden der drei berufenen Experten und des Herrn La Ricca. Sie hatten Gelegenheit, diese Befinden gehörig zu prüfen. Ich will fragen, ob Einer von Ihnen nach Ablegung derselben mit Grund hätte sagen können, daß es nicht möglich sei, bei Bußwyl eine Brücke über die Aare zu bauen. Bei diesem Anlasse bin ich so frei, noch einmal auf diese Expertise zurückzukommen, denn sie wurde zu verschiedenen Malen so behandelt, daß es einer Lächerlichmachung gleich kam. Ich fand, es sei nicht schicklich, diese Expertise im Großen Rathe so zu behandeln, und ich fürchte, ob man noch andere Experten finden werde. Man suchte die Gutachten auch nichtig zu machen, indem man sagte, die Experten seien nicht im Falle gewesen, ein gründliches Befinden abzugeben. Ich kann den Satz umkehren und sagen, der Große Rath habe nicht Zeit gehabt, die Expertenbefinden gehörig zu prüfen, sonst hätte er nicht ein solches Urtheil gefällt. Es wäre zu begreifen, wenn man Männer zu Experten ernannt hätte, welche die Aare nicht kennen. Aber was waren es für Männer? Waren es solche, die mit der Aare nicht vertraut waren? Vorerst ist es Herr Hartmann, und hier habe ich einen Bericht desselben, worin er das Projekt des Herrn La Ricca prüft und begutachtet und zwar nach monatelanger Untersuchung. War es nöthig, daß dieser Mann, der die Aare kennt, wie irgend Einer von Ihnen den hiesigen Stadtbach, einer längern Untersuchung der Lokalverhältnisse bei Bußwyl und Aarberg bedurfte? Oder glauben Sie, wenn er diese Kenntniß nicht gehabt hätte, er hätte sich dieselbe durch einen wochenlangen Aufenthalt an der Aare erwerben können, auch wenn nicht Nebel gewesen wäre (was übrigens bei der letzten Expertise nicht so der Fall war,

wie man hier behauptete)? Ich komme zum zweiten Experten, zu Herrn Gulmann. Auch er wurde seiner Zeit mit der Begutachtung des La Ricca'schen Planes beauftragt und gab sein Befinden nach längerer Beobachtung an Ort und Stelle ab. Also der Vorwurf, den man den Experten machte, ist nicht begründet, und ich nehme an, daß diejenigen, welche denselben gemacht, diese Thatsachen nicht gekannt haben. Der dritte Experte, es ist wahr, kannte die Aare nicht so genau, wie die zwei Erstgenannten; auch glaubte ich, wenn er im Zweifel sei über das Tracé bei Bußwyl, so werde er dem Vorschlage des Herrn Gränicher beistimmen und zwar um so mehr, als Herr Gränicher den Herrn Bressel am Tage vor der Expertise in Biel abholte und Gelegenheit hatte, die Sache ohne Zeugen mit ihm zu besprechen. Dennoch stimmte er den andern Zweien bei. Wir kommen zu Herrn La Ricca, und hier muß ich, wie Herr Bützberger, bemerken, daß es mich befremdet, wenn man sein Befinden zu Gunsten des Tracé über Aarberg in Anspruch nehmen will. Herr La Ricca kennt die Flüsse im Seelande, das Projekt der Zuragewässerkorrektur ist ja sein Werk, dem er sein Leben geweiht, sein Schooßkind, das er groß ziehen möchte, — das Werk eines Mannes, der jahrelang im Seelande gearbeitet hat, der jeden Pegel kennt. Wenn man einem solchen Manne sagt, sein Gutachten sei ein oberflächliches, so dünkt mich dieß eine Anmaßung, die ich nicht näher bezeichnen will. Man sagt aber, die Herren hätten sich privatim anders ausgesprochen als in ihrem gedruckten Befinden. Ja, wenn man mit Privataußerungen fechten will, auf die man nicht so großes Gewicht legen soll, so kann ich auch mit solchen aufwarten. Einer der Experten sagte z. B. zu mir: „Hören Sie einmal, können Sie mir einen Grund sagen, warum man über Aarberg gehen will?“ Aber die Aeußerung geschah eben privatim, darum gehört sie nicht zu den Akten. Nun haben Sie das Befinden der Experten, die als tüchtige Techniker anerkannt sind, welche die Lokalverhältnisse genau kennen, genauer als Herr Gränicher, der nicht an der Aare aufgewachsen ist und sie nur durch seine Studien über den Uebergang kennt. Wenn wir beides einander gegenüber halten, so glaube ich, es sei nicht zweifelhaft, auf welcher Waagschale das Gewicht schwerer ist. Bei dieser Sachlage fragt es sich nun: darf man bei Bußwyl nicht über die Aare ohne Korrektur des Flusses oder gar ohne Entsumpfung des Seelandes? Unter solchen Umständen darf ich nur wiederholen, was ich in der letzten Sitzung sagte, als ich mich außer den Expertenbefinden auch auf die Ansicht des kantonalen Oberingenieurs, des Ingenieurs für den Wasserbau und auf ein Memorial des Herrn Ingenieur Wagner berief. Wenn man eine nochmalige Untersuchung veranstalten will, so mag man es thun, obschon ich glaube, es liegen keine neuen Thatsachen vor. Indessen stelle ich in dieser Beziehung keinen Gegenantrag, sondern kann mich befriedigt erklären. Ich möchte nur noch auf einen Umstand aufmerksam machen, auf die Folgen eines Krummens, gehe man über Aarberg oder Büren. Aus einer genauen Prüfung der Distanzen, auf welche durch Anlage der Biel-Bern-Bahn die Verkehrsverhältnisse sich verschieden gestalten können, ergibt sich, daß auf der Linie von Biel-Bern der Verkehr um so mehr abnehmen muß, als die Entfernung zwischen beiden Städten zu Gunsten der Centralbahn oder der West- und Dronbahn vergrößert wird. Mit andern Worten, der Scheidepunkt zwischen diesen verschiedenen Linien, von welchen man zu gleichen Preisen von Bern nach Biel oder von Biel nach Bern gelangen kann, wird zu Ungunsten der bernischen Linien und zum Vortheil der konkurrierenden Linien um so mehr verrückt, als die Entfernung von Biel nach Bern und umgekehrt verlängert wird. Allerdings könnte man über diesen Beweggrund sich hinaussetzen, würde nicht das Schicksal auf den vier Scheidepunkten solche Stationen treffen, welche durch ihren Verkehr zu den bedeutendsten auf den betreffenden Linien gehören, welcher Verkehr also von den bernischen Linien ab — und den andern Bahnen zugeleitet wird. Nehmen wir die verschiedenen Eisenbahnen, welche in Biel

oder Bern einmünden, so ergibt sich folgendes Verhältniß. Auf den Linien Herzogenbuchsee-Biel-Bern einerseits und Biel-Herzogenbuchsee-Bern anderseits von zusammen 117,8 Kilometer ist der Scheidpunkt, von welchem man zu gleichen Preisen nach Bern gelangen kann, bei der längern Linie über Narberg die Station Selzach, bei der kürzern Linie über Bußwyl hingegen trennen sich die Distanzen bei Solothurn, welche den nähern Weg nach Bern über Biel einschlagen können. Ferner trifft auf dem Wege nach Biel durch die Linien Herzogenbuchsee-Bern-Biel einerseits und Bern-Herzogenbuchsee-Biel anderseits der Scheidpunkt auf der längern Linie die Station Yffsach, auf der kürzern Linie über Bußwyl die Station Burgdorf, welche letztere noch in den Bereich der Bern-Biel-Linie fällt. Auf den Bahnkomplexen Lausanne-Biel-Bern einerseits und Lausanne-Freiburg-Bern anderseits von zusammen 239,6 Kilometer ist der Trennungspunkt für den Weg nach Bern die Station Chavornay, falls die Bahn Biel-Bern über Narberg gebaut wird, und hingegen die Station Clépend, wenn die Bahn über Bußwyl führt. Auf demselben Bahnkomplexe ist für den Weg nach Biel die Station Granges (Ranton-Freiburg) der Mittelpunkt, falls die Linie über Narberg führt, während bei der kürzern Linie über Bußwyl die Station Publoz (Bevey) noch in den Bereich der Linie über Bern gezogen wird. Es werden somit für den Verkehr auf der bernischen Staatsbahn bei der längern Linie die Stationen Solothurn, Burgdorf, Clépend und Bevey verloren. Der Verlust läßt sich approrimativ nach folgenden Daten berechnen: Der Verkehr wird nach den offiziellen Geschäftsberichten der betreffenden Gesellschaften für das Jahr 1860 angegeben, wie folgt:

Station				
Solothurn	75,067	Reisende;	445,305	Ztr. Waare.
Burgdorf	60,882	"	444,709	" "
Clépend (La Sarraz)	12,158	"	305,040	" "
Publoz-Bevey	80,000	"	600,000	" "
Summe:	228,107	"	1,795,054	" "

Für die Station Bevey fehlen zwar die Angaben. Wenn man aber bedenkt, daß diese Station einen sehr großen Theil des Verkehrs der fremden Reisenden vermittelt, daß sie außerdem von den inländischen Reisenden sehr stark besucht wird, daß endlich für die Dampfschiffahrt, wie für die Bahn aus dem Wallis und für die Weine Bevey ein Hauptstapelplatz ist, so kann man dessen Verkehr auf wenigstens 60,000 Reisende und 600,000 Zentner Waaren veranschlagen. Nimmt man an, es bewege sich auf den angegebenen Linien durchschnittlich auch nur der vierte Theil des Verkehrs der hier bezeichneten Stationen, so ergibt sich für den Verkehr auf der bernischen Staatsbahn ein Verlust von jährlich 57,026 Reisenden und 448,765 Zentner Waaren, wodurch den Einnahmen ein bedeutender Abbruch nur auf diesen vier Stationen geschieht, welcher durch die Station Narberg nie und nimmer ersetzt würde. Narberg hat eine Bevölkerung von etwas über 900 Seelen, in der Umgegend ist eine sehr wohlhabende Bevölkerung; aber ob die Frequenz der Bahn deshalb so groß würde um den Ausfall zu decken, der durch das Aufgeben des andern Tracé erwachsen würde, bezweifle ich. Der Waarenverkehr wird sehr unbedeutend sein. Glauben Sie, die hier in Frage stehende Bevölkerung von 10–15,000 Seelen werde die Eisenbahn nicht benutzen, wenn sie einwenig weiter davon entfernt ist? Ich berief mich schon in der frühern Diskussion auf andere Gegenden des Kantons, die sich in ähnlichen Verhältnissen befinden, wie Narberg, wenn seine Bevölkerung sich nach Yffs begeben muß, um die Eisenbahn zu benutzen, um zu zeigen, daß es auf die Frequenz wenig Einfluß hat. Anders verhält es sich, wenn Sie das entgegengesetzte Tracé wählen. Durch dasjenige über Bußwyl kommen Sie um so näher gegen Büren; Sie stehen sowohl Narberg als Büren nahe, ohne beide ganz zu befriedigen. Man sagt, Büren habe einen Ausgangspunkt bei Pieterlen. Allerdings wenn es zwei Stunden weit zur Station Yffs hat, so wendet es sich nach Pieterlen, wenn es aber zu Bußwyl in einer Ent-

fernung von einer halben Stunde eine Station hat, ungefähr in der Entfernung Narberg's von Yffs, so wird die Bevölkerung von Büren diese Richtung wählen. Was Sie also auf der einen Seite verlieren, gewinnen Sie auf der andern Seite, dagegen verlieren Sie durch den Umweg über Narberg eine Station. Haben wir allfällig die Rente einer Eisenbahn so wenig zu beachten? Können wir im Geld frückseln, mit den 16 Millionen verfahren, wie wir wollen? Das mögen Sie selber entscheiden. Denken Sie an die Juragewässerforrektion, bei welcher wieder einige Millionen in Frage kommen. Vor Allem haben wir darauf zu sehen, daß wir eine möglichst frequentirte und möglichst wenig kostspielige Bahn bekommen, damit wir nicht alljährlich Summen auf das Budget nehmen müssen, um den Ausfall zu decken. Deshalb handelt es sich heute weder um die Interessen der einen noch der andern Ortschaft, sondern um das Interesse des Ganzen. Ich glaube, die Gründe angeführt zu haben, die mich bestimmen, auf den frühern Beschluß zurückzukommen. Wenn wir anfangen, einzelnen Ortschaften zuliebe von der richtigen Linie, von den ersten Regeln des Eisenbahnbaues abzugehen, so unterbinden wir die Verkehrsader. Wir sollen daher das allgemeine Interesse im Auge haben, und dieses gebietet, die Richtung einzuschlagen, wo die kürzere Linie günstigere Verkehrsverhältnisse auf sich vereinigt.

Karlen, Regierungsrath. Ich hätte das Wort nicht ergriffen, wenn mir nicht mitgetheilt worden wäre, es gehe das Gerücht, als wäre ich insolge Rücksprache mit meinem Bruder von meiner ursprünglichen Ansicht abgegangen. Ich erkläre, daß ich seit dem 12. Dezember abhin nie mit ihm über diesen Gegenstand gesprochen habe. Uebrigens sind wir beide nicht gewohnt, daß Einer dem Andern seine Ansicht aufdringt. Auch wurde seit dem 12. Dezember im Regierungsrathe kein Beschluß mehr in dieser Angelegenheit gefaßt, so daß ich auch hier nicht Gelegenheit hatte mich darüber auszusprechen. Man schlägt nun die Niederlegung einer Kommission vor. Ich sehe darin nichts Anderes, als daß man die Verhältnisse dadurch schwieriger macht, indem wir, wenn die Kommission zurückkehrt, einen Mehrheits- und einen Minderheitsrapport haben werden und die Sachlage nicht im geringsten geändert wird. Ich glaube, man sei es dem Frieden des Landes schuldig, sofort abzuschließen. — Aug' um Aug', Zahn um Zahn, einen Entscheid zu fassen, der in vierzehn Tagen doch nicht ausbleiben wird.

Stoßmar. Ich will einfach Fehler, die man im Zittren von Zahlen bezüglich der Entfernung von Paris nach Bern über Bruntrut gemacht, berichtigen. Borerst hat man die Entfernung von Bruntrut nach Biel, die nur 78 Kilometer beträgt. Dann hat man die Entfernung von Belfort nach Bruntrut, wobei es sich nicht darum handelt, diese Linie über Montbéliard zu führen, was dem heutigen Umwege von Biel nach Bern vollständig gleich kommen und eine Differenz von 18 Kilometer darüber ausmachen würde. Das sind die zwei in die Augen springenden Fehler, eine Differenz, die zum Nachtheil der Linie von Paris nach Bruntrut gereichen würde.

#### Schluß der Diskussion.

Herr Präsident. In der Regel nimmt man an, daß ein Anzug nicht abgeändert werden könne, aber mit Rücksicht auf die Wichtigkeit der Sache mache ich keine Schwierigkeit, wenn man die beantragten Modifikationen als zulässig betrachten will, um so mehr, als dieser Punkt im Reglemente keineswegs scharf bestimmt ist. Es handelt sich um die Anträge der Herren Engemann, Scherz und Straub. Nun ist im Reglemente ausdrücklich vorgeschrieben, daß, wenn ein Anzug erheblich erklärt wird, derselbe zur Begutachtung an den Regierungsrath gewiesen werden müsse. Dagegen wurde hier der Antrag gestellt, die Sache direkt an eine heute zu wählende Kommission zu weisen. Ich halte zwar dafür, dieß sei nicht ganz reglementarisch; aber



ich will den Großen Rath darüber entscheiden lassen, ob er den Gegenstand an den Regierungsrath und dann an eine Kommission weisen will. Ich fand ein merkwürdiges Antezedens in den Verhandlungen des Großen Rathes vom 1. Dezember 1860. Bei Behandlung des Anzuges der Herren Ganguillet, Schmid und Egger, betreffend Niederlegung einer Kommission zur Untersuchung der Ostwestbahnangelegenheit, interpretirte der Große Rath das Reglement so, daß der Anzug definitiv erledigt sei. Wie gesagt, in einer so wichtigen Frage bin ich nicht der, welcher Schwierigkeiten machen will, und wenn der Große Rath findet, die Sache sei sogleich an eine Kommission anstatt an den Regierungsrath zur Vorberathung zu weisen, so will ich mich fügen. Sie mögen darüber entscheiden.

Fischer. Ich will hinsichtlich der Abstimmungsart keinen Widerspruch erheben, aber es wurden gestern schon Anträge gestellt. Ich beantrage Nichteintreten und bleibe in erster Linie dabei, aber eventuell, wenn der Anzug erheblich erklärt wird, verlange ich, daß die Kommission auch die Frage untersuche, ob und wie auf die Frage des Staatsbaues zurückzukommen sei. Das gehört auch in die Abstimmung.

Herr Präsident. Herr Fischer wird sich erinnern, daß ich, nachdem der Große Rath beschlossen hatte, das Begehren der 47 Mitglieder, welche die Einberufung des Großen Rathes veranlaßt, sei als Anzug zu behandeln, erklärte, daß der Antrag des Herrn Fischer nicht in Abstimmung gebracht werden könne, weil er eine ganz andere Frage als die vorliegende betrifft und keinen Bezug darauf hat. Wenn Herr Fischer auf seinem Antrage beharren will, so muß er denselben schriftlich in der Form eines Anzuges einreichen. Deshalb nahm ich heute keine fernere Notiz davon.

Fischer. Ich war in der That nicht anwesend, als der Herr Präsident die erwähnte Erklärung abgab, muß aber gestehen, ich habe nicht erwartet, daß, nachdem man heute erklärt hat, man werde nicht streng nach dem Reglemente verfahren, mein Antrag ecartirt werde. Ich will keine Schwierigkeit machen, aber ich erkläre mich des Bestimmtesten Angesichts des Großen Rathes, daß ich mir vorbehalte, wenn die Sache später in entsprechender Form zur Behandlung kommt, meinen Antrag zu reproduzieren.

Scherz, Regierungsrath. Ich erlaube mir eine Bemerkung über die Erklärung des Herrn Präsidenten, welche dahin geht, die direkte Ueberweisung an eine Kommission sei nicht streng reglementarisch. Da nun das eine oder andere Mitglied der Versammlung deshalb Anstand nehmen könnte, für diese Ueberweisung zu stimmen, so will ich nachweisen, daß der Herr Präsident im Irrthume und daß die sofortige Ueberweisung an eine Kommission ganz reglementarisch ist. Nehmen wir das vom Herrn Präsidenten ausgearbeitete Reglement zur Hand, so hat er Recht, so finden wir eine Lücke darin; es enthält Bestimmungen, die nicht mehr gelten. Der § 54 des ursprünglichen Großrathesreglementes sagt: „Wird erkannt, der Anzug oder die Mahnung sei erheblich; so muß der eine oder die andere, Kraft des Art. 52, der Staatsverfassung zur Berathung an den Regierungsrath gewiesen werden.“ Wenn also der erwähnte § 52 der Staatsverfassung, von der hier die Rede ist, noch in Kraft besteht, so dürfen wir ihn nicht übergehen. Dieser Artikel der Verfassung von 1831 lautet, wie folgt: „Jedes Glied des Großen Rathes hat das Recht, schriftlich den Antrag zur Berathung eines Gegenstandes zu machen; das gleiche Recht hat auch ein jedes Departement des Regierungsrathes in Bezug auf Gegenstände seines Amtesbereiches, und der Regierungsrath in Bezug auf alle Gegenstände ohne Ausnahme. Die Anträge eines einzelnen Gliedes müssen, nach der Anerkennung ihrer Erheblichkeit, zur Vorberathung an den Regierungsrath gewiesen werden.“ Nun aber existirt dieser Art. 52 nicht mehr; die Verfassung von 1831 ist aufgehoben durch diejenige

von 1846. Es fragt sich, ob die letztere eine ähnliche Bestimmung aufgestellt habe, und das ist nicht der Fall. Der § 43 der Verfassung von 1846 schreibt vor: „Er (der Regierungsrath) berathet alle Gesetze und Geschäfte vor, die er entweder von sich aus an den Großen Rath zu bringen gedenkt, oder deren Vorberathung ihm von dem Großen Rathe aufgetragen wird.“ Der Große Rath hat also natürlich das Recht, vom Regierungsrathe die Begutachtung eines Gegenstandes zu verlangen, aber er hat nicht die Pflicht dazu, sondern er kann nach § 14 des Reglementes für die Untersuchung und Vorberathung eines jeden in seinem Wirkungskreise liegenden Gegenstandes eine außerordentliche Kommission ernennen, wie Herr Bührer schon gezeugt hat. Es geschieht also in diesem Falle nichts reglementswidriges, sondern es ist im Einklang mit Verfassung und Reglement.

Das Präsidium legt den Gegenstand der Berathung dem Großen Rathe zum Entscheide vor.

#### Abstimmung.

Für Erheblicherklärung des Anzuges	111 Stimmen.
„ Nichterheblicherklärung desselben	91 „
„ Niederlegung einer Kommission	138 „
Dagegen	60 „
Für die Wahl derselben durch den Großen Rath	140 „
„ deren Wahl durch den Regierungsrath und das Staatsbahndirektorium	52 „
„ direkte Ueberweisung des Anzuges an die Kommission in dem Sinne, daß sie eventuell auch darüber Bericht zu erstatten habe, in welchem Sinne auf den Beschluß vom 12. Dezember 1861 zurückzukommen sei	127 „
„ Ueberweisung des Anzuges an den Regierungsrath	63 „
Bestimmung der Zahl der Kommissionsmitglieder. Es werden 15, 11 und 7 vorgeschlagen.	

Für eine Kommission von 7 Mitgliedern	64 „
„ „ größere Anzahl	Mehrheit.
„ „ Kommission von 11 Mitgliedern	„
„ „ „ „ 15 „	Minderheit.

#### Wahlart.

Es wird der Antrag gestellt, die Kommission durch das Bureau ernennen zu lassen.

„ Wahl der Kommission durch den Großen Rath	147 Stimmen.
„ Wahl der Kommission durch das Bureau	Minderheit.
„ geheime Wahl	122 Stimmen.
„ öffentliche Wahl	Minderheit.

Es werden nun zur Bornahme der Wahl Stimmzettel ausgeheilt. Der Herr Präsident ergänzt das Bureau durch Bezeichnung der Herren Großräthe Girard, Regez, v. Büren, Houriet, Schmalz, Theurillat, Christen und Wyder zu provisorischen Stimmzählern.

Büßberger, der vernommen hat, daß sein Name auf einer herumgebotenen Liste stehe, ersucht die Versammlung aus mehreren Gründen angelegentlich, von seiner Wahl abzusehen.

Girard, v. Büren und Berger stellen dasselbe Gesuch an den Großen Rath.

Imobersteg verlangt, daß die Verhandlung heute beendigt werde.

Schneeberger im Schweikhof beantragt Fortsetzung derselben auf morgen.

Das Präsidium bemerkt, daß Herr Regierungsrath Karlen, unterstützt von andern Mitgliedern des Großen Rathes, den Wunsch geäußert habe, es möchte das Gesetz über Hebung der Pferde- und Rindviehzucht mit Rücksicht auf die bevorstehenden Viehzeichnungen provisorisch in Kraft erklärt werden. Der Sache unvorgegriffen wird dieser Gegenstand an die Tagesordnung von morgen gesetzt und für heute die Sitzung geschlossen.

Schluß der Sitzung: 6¼ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:  
Fr. Fassbind

## Dritte Sitzung.

Mittwoch den 5. Februar 1862.

Vormittags um 8½ Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Kurz.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bähler, Daniel; Krebs, Rudolf; Messerli, Müller-Fellenberg, Müller, Arzt; Röhlißberger, Isak; Schneider in Kleinhöchstetten und Steiner, Jakob; ohne Entschuldigung: die Herren Bühlmann, Burri, Dähler, Engemann, Gobat, v. Grütgen, Guenat, Kasser, Kohler, Lehmann, Daniel; Marquis, Marti, Müller, Kaspar; Riggeler, Deuvray, Prudon, Reichenbach, Karl; Reichenbach, Friedrich; Röhlißberger, Gustav; Salvisberg, Schertenleib, Scholer, Schräml, Schürch, Theurillat, Widmer und Zwahlen.

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

## Tagesordnung.

Schluß der Verhandlung über die Frage des Zurückkommens auf den Großrathsbeschuß vom 12. Dezember 1861, betreffend das Bahntracé Bern-Biel.

Der Herr Präsident eröffnet das Ergebniß der Wahloperation für die zu Untersuchung obiger Frage beschlossene Spezialkommission von 11 Mitgliedern.

Von 195 Stimmenden wurden im ersten Wahlgange erwählt:

Herr Präsident Kurz	mit 162 Stimmen.
" Großrath Seßler	" 125 "
" " Bühlmann	" 123 "
" " Schmid, Rudolf	" 117 "
" " Bucher von Detligen	" 113 "
" " Engemann	" 107 "
" " Roth von Wangen	" 105 "
" " Berger	" 102 "
" " Carlin	" 101 "
" " v. Känel	" 100 "
" " Meyer	" 100 "

Die übrigen Stimmen vertheilen sich auf 64 andere Mitglieder des Großen Rathes.



Herr Präsident. Es wurde gestern nicht abgestimmt über die Frage, ob man eine Frist bestimmen wolle oder nicht, innerhalb welcher die Kommission ihre Arbeit zu vollenden habe; ferner über die Frage, ob man den Tag der nächsten Versammlung des Großen Rathes schon jetzt bestimmen, oder dem Präsidium und der Regierung überlassen wolle, denselben je nach dem Stande der Arbeiten der Kommission einzuberufen. Darüber hat die Versammlung noch zu entscheiden.

#### A b s t i m m u n g :

Für Bestimmung einer Frist überhaupt	79 Stimmen.
Dagegen	60 "
Für eine Frist von drei Wochen	69 "
" " " " vier "	87 "

Herr Präsident. Von keiner Seite wurde der Antrag gestellt, daß der Große Rath den Zeitpunkt seiner Einberufung bestimmen wolle. Wenn daher kein besonderer Antrag gestellt wird, so wird es dem Präsidium und dem Regierungsrathe überlassen bleiben, die Einberufung je nach dem Stande der Kommissionsarbeit zu veranstalten, so daß der Große Rath, wenn die Kommission etwas früher, als die Frist gestattet, fertig wird, etwas früher, kommt die Kommission dagegen mit ihrer Arbeit erst in vier Wochen zu Ende, ein paar Tage nachher einberufen würde.

Gegen diese Erklärung des Präsidiums wird von keiner Seite Widerspruch erhoben.

Der Herr Präsident theilt dem Großen Rathe mit, daß von verschiedener Seite der Wunsch geäußert worden sei, es möchte das Gesetz über Hebung der Pferde- und Rindviehzucht entweder in zweiter Berathung behandelt oder provisorisch in Kraft erklärt werden.

Karlen, Regierungsrath. Es ist Ihnen bekannt, daß das Gesetz über Hebung der Pferde- und Rindviehzucht in der letzten Sommer Sitzung zum ersten Male berathen wurde, daß es auf dem Traktandenverzeichnisse für die letztverflossene Sitzung stand, aber nicht behandelt werden konnte, nachdem der Große Rath sich zwei Wochen lang mit andern Geschäften befaßt hatte. Ich stelle daher den Antrag, nicht heute die zweite Berathung vorzunehmen, sondern dieselbe auf den Frühling zu verschieben, aber das Gesetz provisorisch in Kraft zu erklären in dem Sinne, daß dieses Jahr auch die Stuten gezeichnet werden können. Die Tragweite beschränkt sich nur auf dieses. Alles, was auf das Rindvieh Bezug hat, würde der zweiten Berathung vorbehalten bleiben.

Mühlethaler. Ich möchte auf diesen Antrag nicht eintreten und zwar aus doppelten Gründen: erstens aus dem formellen Grunde, weil der Gegenstand nicht auf dem Traktandenverzeichnisse steht und kein Mitglied der Versammlung den Entwurf in der Hand hat, und zweitens weil es damit nicht pressirt, wie mit dem Aarübergang bei Buzwyl. Wir haben Berg genug an der Kunkel und das Volk hat auch genug zu verschlucken. Man meint, das habe nicht so viel auf sich; dieser Ansicht bin ich nicht. Man will dem ganzen Kantone die Pferde- und Viehzucht aufdringen und Fr. 20,000

jährlich dafür verwenden; man will in Gegenden, die sich nicht zur Viehzucht eignen, die Gemeinden zwingen, gezeichnete Stiere zu halten. Jetzt soll man das Gesetz geschwind noch im Galopp durchjagen. Auf diese Art könnte man am Ende den gemüthlichsten Menschen erzürnen. Daher stelle ich den Antrag, die Sache zu verschieben. Ich kann mir nicht erklären, warum diejenigen, die Werth auf eine bessere Viehzucht legen, dem ganzen Kantone Amtskommissionen aufdringen wollen. Das ist gerade, wie wenn man dem Oberland einen Fruchtmart oder dem alten Kanton die Uhrenmacherei aufdringen und Prämien aussetzen wollte. Man soll jedem Landestheil überlassen, das zu kultiviren, was in seinem Interesse liegt.

Batscheler spricht sich für das Eintreten aus, weil die Hebung der Viehzucht im Interesse des Landes liegt.

Gfeller zu Wichtrach. Ich hätte nicht geglaubt, daß ein Mitglied vom Lande gegen das Eintreten in ein Gesetz wäre, das so im Interesse des ganzen Landes liegt. Es bleibt jedem freigestellt; wer nicht Freude hat an einem schönen Pferd oder Stück Rindvieh, der kann es bleiben lassen; das ändert am Gesetze nichts. Es handelt sich nicht darum, eine einzige Behörde für den ganzen Kanton aufzustellen, sondern es bleibt den Bezirken überlassen. Da wo man nicht viel Werth darauf setzt, begreife ich die Opposition; aber da wo man Ordnung halten will, sollte man es nicht hindern. Wir wissen bereits, wie es bezüglich der Pferdezucht steht, daß die Klagen allgemein sind, daß Mangel an Dragonerpferden herrscht. Ähnliche Verhältnisse waren im Jahre 1804 vorhanden, wo die Behörden einschritten. Nun sucht man durch dieses Gesetz die Pferde- und Viehzucht zu heben, und ich möchte das Eintreten dringend empfehlen. Aus oberländischen Gegenden sind mir Briefe gekommen, aus denen sich ergibt, daß man dort dem Herrn Regierungsrath Karlen die Schuld beimißt, daß das neue Gesetz nicht früher behandelt wurde; man drohte sogar mit Volksversammlungen, während wir Agitation genug haben.

Herr Präsident. Es besteht allerdings ein formelles Bedenken gegen die Behandlung des Gesetzes. Ich setzte voraus, daß kein Widerspruch erhoben werde. Ich zeigte zwar den Gegenstand gestern am Schlusse der Sitzung an, aber es geschah nicht zweimal 24 Stunden vorher, was eigentlich erforderlich wäre. Noch mehr: die endliche Redaktion der ersten Berathung ist noch nicht vollendet, daher muß jedenfalls die Redaktionsberathung vorausgehen. Ich frage Herrn Karlen an, ob man sich nicht sonst helfen könne. Bezüglich des Vorwurfs, der Herrn Karlen gemacht wurde, muß ich erklären, daß er vollständig unschuldig an der Verschiebung des Gesetzes ist. Es wurde mir von Herrn Rösti, der in der ersten Woche der Dezember Sitzung nicht beiwohnen konnte, der Wunsch geäußert, das Gesetz möchte nicht in den ersten Tagen jener Sitzung behandelt werden; weil er der Berathung gerne beiwohnen möchte, und da noch andere Mitglieder des Großen Rathes in demselben Falle waren, so nahm ich den Gegenstand nicht vor. In der zweiten Woche konnte derselbe nicht mehr behandelt werden. Ich frage Herrn Mühlethaler an, ob er auf seinem Widerstand beharre.

Mühlethaler erklärt, darauf zu beharren.

Karlen, Regierungsrath. Ich begreife, daß man aus formellen Gründen auf die Sache nicht zurückkommen kann, wenn Herr Mühlethaler auf seiner Opposition beharrt; ich bedaure es aber, da die Tragweite meines Antrages nur dahin ging, daß Zuchtstuten im ganzen Kantone hätten gezeichnet werden können, was nur eine Ausgabe von etwa Fr. 2000 zur Folge gehabt hätte. Wenn dagegen andere Mittel und Wege gefunden werden könnten und man der Kommission für Landwirthschaft die nöthige Befugniß geben will, so wäre der Zweck erreicht.

Herr Präsident. Da aus formellen Gründen Opposition gemacht wird und die provisorische Inkraftsetzung unmöglich beschloffen werden kann, weil die erste Berathung noch nicht vollendet ist, so müssen wir den Gegenstand fallen lassen. Damit haben wir unsere Aufgabe erfüllt, und ich erkläre die Sitzung als geschlossen.

Schluß der Sitzung und der Session: 9½ Uhr Vormittags.

Der Redaktor:  
Fr. Fässbind.

## Uebersicht

der bis zum 3. Februar l. J. eingelangten Vorstellungen, welche auf das Tracé der Eisenbahn Bern-Biel Bezug haben.

Für das vom Großen Rathe genehmigte Tracé über Narberg sprechen sich aus:

Die Ausgeschossenen von 27 Gemeinden des Seelandes in der Versammlung zu Narberg.  
Beistimmungserklärungen von 36 Gemeinden.  
" von 289 Güterbesitzern aus den Gemeinden Kappelen, Worben, Bühl, Jenz, Mergligen, Hermrigen und Werdhöfen.

Für das Tracé über Bußwyl langten Vorstellungen ein aus den Amtsbezirken:

Narberg	mit 309	Unterschriften.
Narwangen	" 914	"
Bern	" 165	"
Biel	" 1066	"
Büren	" 1161	"
Courtelary	" 1663	"
Delsberg	" 551	"
Erlach	" 79	"
Laupen	" 15	"
Münster	" 1245	"
Neuenstadt	" 319	"
Nidau	" 640	"
Oberhasle	" 80	"
Bruntrut	" 1516	"
Sestigen	" 9	"
Thun	" 279	"
Trachselwald	" 35	"
Wangen	" 714	"

Gesamtzahl der Unterschriften 11,060

Ferner die Zustimmungserklärungen von 55 Gemeinden.