Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1863)

Rubrik: Ordentliche Frühlingssitzung : 1863 : Mai

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: 15.12.2025

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Ordentliche Frühlingssitzung. 1863.

Kreisschreiben

an

sämmtliche Mitglieder des Großen Rathes.

Bern, den 17. April 1863.

Herr Großrath!

Der Unterzeichnete hat im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe beschlossen, den Großen Rath auf Montag den 4. Mai nächsthin einzuberufen. Sie werden demnach eingeladen, sich am bezeichneten Tage, des Vormittags 10 Uhr, im gewohnten Sitzungslokale des Großen Rathes auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

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

A. Gesetzesentwürfe.

a. Solche, die zur zweiten Berathung vorgelegt werden:

Gesetz über die Militärsteuer.

b. Solche, die zur endlichen Redaktion der ersten Berathung vorgelegt werden:

1) Gesetz über Ausübung der medizinischen Berufsarten.
2) Dekret über Vergütung an berittene Infanterieoffiziere für effektiv gehaltene Reitpferde.

B. Vorträge.

a. Des Regierungspräsidenten:

Bericht und Antrag über die Großrathswahl vom 18. Januar im Wahlkreis Wimmis.

b. Der Direktion des Gesundheitswesens:

Konkordat über die Freizügigkeit der Medizinalpersonen.

c. Der Direktion der Justiz- und Polizei:

1) Aufhebung des provisorischen Dekrets vom 6. Oktober 1851 über Herabsetzung der Notariatsgebühren.
2) Naturalisationen.
3) Strafnachlaßgesuche.

d. Der Direktion der Finanzen:

1) Projekt-Beschluß über ein Anleihen von zwei Millionen Franken zur Vollendung der in Ausführung begriffenen und dringenden Bauten.
2) Genehmigung der Staatsrechnung pro 1862.

e. Der Direktion der Domainen und Forsten:

1) Abtretung der Kaserne in Thun.
2) Käufe, Verkäufe und Kantonnemente.

f. Der Direktion der öffentlichen Bauten:

1) Nachkredit für den Kirchenbau in Münster.
2) Beschluß über Vollendung der in Ausführung begriffenen und dringenden Bauten.
3) Staatsbeitrag an den Bau der reformirten Kirche in Delsberg.
4) Vorträge über Hochbauten und Straßenbauten.

g. Der Direktion der Entsumpfungen und Eisenbahnen:

1) Beschluß über den Betrieb der Staatsbahn auf Rechnung des Staates.
2) Vertrag mit der schweizerischen Centralbahn über Mitbenutzung der Strecke Zollikofen-Bern-Gümligen, der Stationen Zollikofen, Gümligen und Ostermundigen und des Bahnhofes Bern.

C. Wahlen:

1) Des Präsidenten, des Vizepräsidenten und des Stellvertreters des Vizepräsidenten des Großen Rathes.
2) Des Regierungspräsidenten.
3) Von Stabsoffizieren.

Für den ersten Sitzungstag werden auf die Tagesordnung gesetzt:

Vorträge der Direktionen der Justiz und Polizei, der Bauten, der Domänen und Forsten, der Finanzen, und das Militärsteuergesetz.

Die Wahlen finden statt: Mittwoch, den 6. Mai.

Die Mitglieder des Großen Rathes sind zu den Verhandlungen über das Anleihen zu Bauzwecken und über die Abtretung der Kaserne in Thun auf Donnerstag, den 7. Mai, bei Eiden einberufen.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident:

Ed. Carlin.

Erste Sitzung.

Montag den 4. Mai 1863.
Vormittags um 10 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Carlin.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Freiburghaus, Frieden, Froté, Gfeller in Signau, Imer, v. Känel, Fürsprecher; Probst und Roth in Wangen; ohne Entschuldigung: die Herren Aebi, Beguelin, Bösiger, Botteron, Brandt-Schmid, Brechet, Brunner, Buhren, Bützberger, Chopard, Crelier, Dähler, Egger, Johann; Engemann, Fankhauser, Feller, Fleury, Flück, Frésard, Friedli, Froidevaux, Gouvernon, Guenat, v. Gonten, Hennemann, Henzelin, Hermann, Herren, Hubacher, Jaquet, Indermühle, Jordi, Kaiser, Niklaus; Kalmann, v. Känel, Schwellenmeister; Karlen, Klaye, Knechtenhofer, Knuchel, König, Kohli, Lehmann, Johann; Lehmann, Karl Friedrich; Lenz, Loviat, Lüthi, Lutz, Mathey, Meyer, Monin, Pallain, Perrot, Rebetez, Regez, Reichenbach, Renfer, Revel, Rosselet, Röthlisberger, Mathias; Rothenbühler, Rubeli, Ruchti, Rutsch, Ryz, Salzmann, Scheidegger, Schertenleib, Schlegel, Schmid, Rudolf; Schmider, Schumacher, Seiler, Seßler, Siegenthaler, Sigri, Spring, Stämpfli, Johann; Stämpfli, Jakob; Steiner, Jakob; Stettler, Stocker, Streit, Benedikt; Streit, Gottlieb; Tièche, Wagner, Willi, Simon; Wyder, Wyß, Zbinden, Ulrich; Zbinden, Johann, und Zingg.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgender Ansprache:

„Meine Herren! Sie haben in Ihrer letzten Sitzung beschlossen, daß wir Ende April oder Anfangs Mai wieder zusammenkommen. Demzufolge geschah die Einberufung auf den heutigen Tag.

„Die Gegenstände, welche wir nun zu behandeln haben, wurden Ihnen durch das nicht zu überladene Einberufungsschreiben angezeigt. Die Wichtigkeit, sowie die Dringlichkeit des der zweiten Prüfung unterliegenden Militärsteuergesetzes wurde schon früher hervorgehoben. Die endliche Redaktion — es handelt sich also bloß um die Redaktion und nicht um die zweite einläßliche Berathung — des Gesetzes über die Ausübung der medizinischen Berufsarten darf uns nicht viel Zeit in Anspruch nehmen. Dann kommt der Vorschlag der Aufhebung des provisorischen Dekretes über Herabsetzung der Notariatsgebühren. Ein wissenschaftlicher Beruf verlangt gehörig honorirt zu werden, damit er nicht Gefahr laufe, in ein ganz gewöhnliches, dem Zwecke nicht mehr entsprechendes Handwerk auszuarten.

„Es folgen nun auch die verfassungsmäßig jährlich vorzunehmenden Wahlen des Präsidenten, Vizepräsidenten und Statthalters des Großen Rathes, sowie diejenige des Präsidenten des Regierungsrathes.

„Namentlich wichtig, und darum sind denn auch die Herren Großräthe auf nächsten Donnerstag bei Eiden einberufen, ist die Abtretung eines Theils des Staatsvermögens und die Belastung desselben mit einem Anleihen von 2 Millionen zu Vollendung der in Ausführung begriffenen und dringenden Bauten. An den letztern Gegenstand knüpft sich die Vorlage des Entwurfs über die Vollendung der Bauten selbst. Ebenfalls im Bereich der Straßen- und Eisenbahnbauten liegt der Beschlußentwurf über den Betrieb der Staatsbahn auf Rechnung des Staates, sowie der Vertrag mit der schweizerischen Centralbahn über Mitbenutzung der Strecke Zollikofen-Bern-Gümligen, der Stationen Zollikofen, Gümligen und Ostermundigen und des Bahnhofes Bern.

„Das sind die wichtigsten Geschäfte, welche der Regierungsrath im Einverständnisse mit dem Präsidium des Großen Rathes Ihrer ganzen Aufmerksamkeit, Ihrer thätigen Mitwirkung und allfälligen Genehmigung unterbreitet. Wenn wir sparsam mit der Zeit umgehen und in der Berathung so viel möglich und streng bei der Frage bleiben, so hoffe ich, daß wir bis am letzten Wochentag unsere Traktanden erschöpfen können. Dieß wäre, glaube ich, jedem von uns sehr erwünscht.

„Ich erkläre die ordentliche Sitzung des Großen Rathes als eröffnet."

Mit Zuschrift vom 30. April zeigt die Finanzdirektion an, daß die Staatsrechnung für 1862 vom Regierungsrathe genehmigt und der Staatswirthschaftskommission zur Verfügung gestellt sei, jedoch in dieser Sitzung nicht mehr behandelt werden könne. Dieser Gegenstand wird somit auf der Traktandenliste gestrichen.

Tscharner wünscht, daß das neue Großrathsreglement in der gegenwärtigen Sitzung zur Behandlung komme.

Ganguillet verlangt Auskunft über den seiner Zeit erheblich erklärten Anzug, betreffend die Herabsetzung des Stempels auf Frachtbriefen.

Der Herr Präsident macht auf die Bestimmungen des Reglementes aufmerksam, welches für derartige Reklamationen den Weg der Mahnung vorschreibt.

Tagesordnung.

Vortrag des Regierungsrathes und der Direktion der Domänen und Forsten über Erwerbung der Bärenvorsaß am obrigkeitlichen Längeneiwalde.

Beide Behörden schließen auf Genehmigung des betreffenden Kaufvertrages mit Herrn Christian Schmutz von Kehrsatz um Fr. 10,800, wodurch ein Flächenraum von 72 Jucharten in das Eigenthum des Staates übergeht und dessen Waldungen in dieser Gegend auf 670 Jucharten gebracht werden.

Weber, Direktor der Domänen und Forsten, als Berichterstatter, empfiehlt den Vertrag, als im Interesse des Staates liegend, dessen Besitzungen durch denselben auf zweckmäßige Weise arrondirt werden.

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

Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

Auf den Antrag der Direktion der Justiz und Polizei und des Regierungsrathes wird ohne Einsprache beschlossen:

1) Den Amnestiebeschluß des Großen Rathes vom 12. Mai 1852 auch auf den Urheber der in der Nacht vom 19. auf den 20. Januar 1851 dem Herrn Regierungsstatthalter Müller zu Interlaken beigebrachten Verwundung, nämlich Joh. Richiger von Rohrbach, wohnhaft gewesen zu Aarmühle, auszudehnen;

2) Dem Christian Scherz von Aeschi, wegen Diebstahls zu 15 Monaten Zuchthaus verurtheilt, den Viertel seiner Strafe zu erlassen;

3) Den Johann Dätwyler mit dem Gesuch um Nachlaß des Restes der ihm wegen Raubmordes auferlegten fünfzehnjährigen Kettenstrafe abzuweisen.

Projekt-Gesetz

über

die Militärsteuer.

(Zweite Berathung. Siehe Tagblatt der Großrathsverhandlungen, Jahrg. 1862, S. 325 ff.)

Scherz, Finanzdirektor, als Berichterstatter. Bevor ich zum Eingangsbericht über das Militärsteuergesetz übergehe, erlaube ich mir, Ihnen den Grund mitzutheilen, warum die Staatsrechnung für 1862 nicht in dieser Sitzung behandelt werden kann. Bei Erlassung des Einladungsschreibens war die Staatsrechnung fertig, mit Ausnahme eines Punktes, nämlich der Rechnung der Kantonalbank, die einen Irrthum in der Bilanz hatte, welcher lange nicht aufgefunden werden konnte, so daß diese Rechnung erst letzte Woche einlangte. Deßhalb war es nicht möglich, die Staatsrechnung zur Behandlung in dieser Sitzung bereit zu halten, ohne daß deßhalb der Finanzdirektion eine Schuld zur Last fällt. — Nun handelt es sich um die zweite Berathung des Gesetzes über die Militärsteuer. Bereits am 23. Dezember 1859 haben Sie beschlossen, in die Berathung desselben einzutreten. In der Sitzung vom 15. Dezember v. J. wurde zwar der Antrag gestellt, zu erklären, daß jener Beschluß, weil einer frühern Amtsperiode angehörend, für den neugewählten Großen Rath nicht verbindlich sei; dieser Antrag wurde jedoch abgewiesen und mit großer Mehrheit das sofortige Eintreten beschlossen. Hierauf fand die erste Berathung statt. Ohne weitläufiger zu sein, stelle ich den Antrag,

Sie möchten in die zweite Berathung eintreten und das Gesetz artikelweise behandeln.

Das Eintreten und die artikelweise Berathung wird ohne Einsprache durch das Handmehr beschlossen.

---

§ 1.

Herr Berichterstatter. Bei der ersten Berathung wurden folgende Anträge erheblich erklärt: 1) die litt. a des zweiten Absatzes also zu fassen: „Die vom aktiven Militärdienst wegen Urlaubs, insofern sie sich nicht während der Dauer desselben außerhalb des Kantons niedergelassen haben, länger als zwei Jahre Dispensirten"; 2) im nämlichen Lemma das Wort „Krankheit" durch „Gebrechen" zu ersetzen; 3) die Taxe auch denjenigen aufzuerlegen, die außerhalb des Kantons angesessen sind, soweit es ihren darin befindlichen Grundbesitz betrifft. Die zweite Abtheilung des § 1 lautet nun also: „Der nämlichen Steuer unterliegen ferner vorübergehend folgende Militär: a. Die vom aktiven Militärdienst wegen Urlaub, Krankheit u. s. w. für zwei Jahre oder länger Dispensirten; b. die außer Aktivität versetzten und die Uneingetheilten." Man konnte den Zwischensatz bei litt. a füglich fallen lassen, denn es gilt der Grundsatz, daß jeder da militärpflichtig ist, wo er niedergelassen ist. Dem zweiten Antrage konnte nicht Rechnung getragen werden, weil Gebrechliche nicht nur vorübergehend, sondern bleibend taxirt werden, während der Schlußsatz des § 1 nur von einer vorübergehenden Taxation handelt. Auch der dritte Antrag konnte nicht berücksichtigt werden. Ein Grundbesitzer zieht z. B. in den Kanton Aargau und läßt sich dort nieder, er bleibt aber Grundbesitzer im Kanton Bern; in diesem Falle ist er doch im Kanton Aargau militärpflichtig, und die dortigen Behörden haben das Recht, ihn zu dispensiren. Das sind die Gründe, warum der Regierungsrath Ihnen die verlesene Redaktion vorlegt.

Mühlethaler. Ich habe bei der ersten Berathung etwas übersehen. Bekanntlich wurde der Rekrutenunterricht auf dem Lande abgeschafft und fängt nun die Militärpflicht vom 21. Altersjahre an; im Entwurfe dagegen heißt es, sie beginne mit dem 20. Jahre. Ich möchte die Mannschaft nicht weiter verpflichten und beantrage, den § 1 damit in Einklang zu bringen.

Herr Berichterstatter. Im bisherigen Gesetze war es allerdings so gehalten, wie Herr Mühlethaler bemerkte, aber der Entwurf schließt sich an die Militärorganisation von 1852 an, welche den Beginn der Wehrpflicht vom angetretenen 20. Altersjahre festsetzt. Wir haben das Recht, die Leute ein Jahr früher einzuberufen, wie es in andern Kantonen, z. B. in Zürich, geschieht. Wir nehmen sie ein Jahr später, obschon die Militärorganisation vorschreibt, daß jeder im Staatsgebiete wohnende Schweizer vom angetretenen 19. Altersjahr an militärpflichtig sei.

Abstimmung.

Für den § 1 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ „ Antrag des Herrn Mühlethaler	Minderheit.

---

§ 2.

Herr Berichterstatter. Bei diesem Paragraphen wurde der Antrag erheblich erklärt, die Worte „förmlich" und „in der Regel", ebenso den ganzen zweiten Satz zu streichen, so daß der § 2 folgende Redaktion erhält: „Militärsteuerpflichtige Kantonsbürger, welche sich außer dem Kanton aufhalten, aber daselbst nicht niedergelassen sind, unterliegen der Militärsteuerpflicht an ihrem letzten Wohnsitze."

Stooß. Diese Bestimmung bezieht sich auf die außer Aktivität versetzten und uneingetheilten Militärs. Ich gebe zu, daß der Grundsatz richtig ist, aber in einzelnen Fällen kann er ungerecht und unbillig sein. Ich setze den Fall, ein Bataillonskommandant wird auf sein Begehren in die Reserve eingetheilt; er ist dem aktiven Dienste nicht entzogen und kann von einem Tag zum andern einberufen werden. Daher stelle ich den Antrag, die Bestimmung aufzunehmen: „sofern sie wenigstens ein Jahr uneingetheilt sind."

Herr Berichterstatter. Ich mache Herrn Stooß aufmerksam, daß er seinen Antrag bei § 1 hätte geltend machen sollen. In der Vollziehung wird man zu dem kommen, was Herr Stooß will. Wenn Einer im Laufe des Jahres Dienst gethan hat, so wird er nicht taxirt; nur derjenige, welcher ein volles Jahr nicht eingetheilt ist, unterliegt der Taxe.

Stooß zieht seinen Antrag zurück.

Der § 2 wird durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 3.

Wird zur Annahme empfohlen und unverändert genehmigt.

---

§ 4.

Herr Berichterstatter. Dieser Paragraph veranlaßte eine ziemlich lange Diskussion, im Laufe welcher eine Menge Anträge gestellt und zehn von vierzehn erheblich erklärt wurden, nämlich: 1) die litt. b also zu fassen: „Körperlich oder geistig Gebrechliche, insofern weder sie selbst noch ihre Eltern ein reines Vermögen von Fr. 8000 oder ein Einkommen von Fr. 600 besitzen"; 2) die Summe des Einkommens auf Fr. 450 festzusetzen; 3) vor beiden Zahlen das Wort „wenigstens" einzuschalten; 4) die litt. c zu streichen; 5) eventuell die Dienstleistungen auf 6 Tage zu beschränken; 6) das Wort „können" in litt. c zu streichen; 7) bei litt. d vor dem Worte „Landjäger" einzuschalten „Sektionsschreiber"; 8) am Schlusse beizufügen „während der Dauer ihres Sonderdienstes"; 9) bei litt. e statt „Besteuerten" zu setzen „Notharmen"; 10) nach diesem Worte beizufügen: „sowie die aus Spend- und Krankenkassen Besteuerten, so lange diese Besteurung währt". Dem ersten Antrage ist dadurch Rechnung getragen, daß bei litt. b ein reines Vermögen bis auf Fr. 8000 ausgenommen wird. Dagegen fand man, ein Einkommen von Fr. 600 entspreche diesem Kapitale nicht, indem der Zins à $4\frac{1}{2}$ % Fr. 320, zu 5 % Fr. 400 betrage. Um daher das Einkommen mit dem Kapital in Uebereinstimmung zu bringen, wurde ersteres auf Fr. 400 festgesetzt. Das Wort „wenigstens" ist vor beiden Zahlen eingeschaltet. Die Bestimmung unter litt. c war neu

und ist nun gestrichen. Auch dem siebenten Antrage wird Rechnung getragen. Dagegen glaubte der Regierungsrath, es verstehe sich von selbst, daß die Befreiung von der Militärsteuer nur während der Dauer des Dienstes der Landjäger u. s. w. stattfinde, so daß eine Bestimmung hierüber nicht nothwendig erscheine. Das Wort „Besteuerten" bei litt. d (früher litt. e) ist nun ersetzt durch „Notharmen"; ebenso ist dem zehnten Antrage in der Redaktion entsprochen, welche nun lautet, wie folgt: „§ 4. Von der Entrichtung der Militärsteuer sind befreit: a. diejenigen, welche ohne ihr Verschulden, infolge von Verwundungen im eidgenössischen oder kantonalen Militärdienste, Krankheiten oder Gebrechen davon getragen haben, die sie zu jeglichem Militärdienste untauglich machen; b. diejenigen, welche aus Grund körperlicher oder geistiger Gebrechen nichts erwerben können, insofern weder sie selbst noch ihre Eltern ein reines Vermögen von wenigstens Fr. 8000, oder ein Einkommen von wenigstens Fr. 400 besitzen; c. Sektionsschreiber, Postläufer, Landjäger und Instruktoren; d. die Notharmen, sowie die aus Spend- und Krankenkassen, überhaupt alle von öffentlichen Armenfonds Besteuerten, so lange diese Besteurung währt; e. diejenigen, welche vor dem Inkrafttreten dieses Gesetzes die ihnen nach den bisher bestandenen Gesetzen obgelegene Militärpflicht vollständig erfüllt haben."

Dr. v. Gonzenbach. Ich habe bei der ersten Berathung dieses Gesetzes den Antrag, den ich jetzt stellen will, nicht gestellt, aber ich habe es bereut. Ich glaube nämlich, Sie stellen bei litt. b einen Grundsatz auf, der geradezu mit der Verfassung nicht vereinbar sei. Die Verfassung sagt, alle Bürger seien vor dem Gesetze gleich. Wenn die Bürger vor dem Gesetze gleich sind, so muß man den Reichen halten, wie den Armen; Sie dürfen weder ein privilegium odiosum, weder eine Last noch eine Gunst für den Einen oder Andern ausnahmsweise in das Gesetz aufnehmen. Wenn Sie sagen, körperlich oder geistig Gebrechliche, die nichts erwerben können, seien von der Militärsteuer befreit, so ist es ein allgemeiner Grundsatz. Die Militärsteuer ist ein Ersatz für den körperlichen Dienst. Nun gibt es aber Leute, die wegen körperlicher Gebrechen absolut unfähig sind, Militärdienst zu leisten. Was sagt nun aber der vorliegende Artikel? Er sagt, der Betreffende habe nichts zu zahlen, wenn er oder sein Vater nicht Fr. 8000 Vermögen oder Fr. 400 Einkommen besitze; hat aber er oder seine Eltern so viel, dann muß er zahlen. Ist das Gleichheit vor dem Gesetze? Daß es für den Staat bequem ist, weiß ich schon, aber Sie verletzen dadurch einen Grundsatz der Verfassung. Haben diese Leute nicht schon eine Steuer gezahlt? Freilich, entweder die Vermögens- oder die Einkommensteuer. Nach diesem Paragraphen würde ein Vater, der das Unglück hat, einen solchen gebrechlichen Sohn zu besitzen, doppelt hergenommen, weil er zufällig im Besitz eines gewissen Vermögens ist. Das ist nicht nur vom Standpunkte der Verfassung aus nicht zuläßig, sondern auch im höchsten Grade unbillig. Ich stelle daher den Antrag, bei litt. b den Nachsatz „insofern weder u. s. w." zu streichen. Schon bei der frühern Berathung wurde aufmerksam gemacht, daß es nicht billig sei, auf das erbsanwartschaftliche Vermögen Rücksicht zu nehmen; hier aber geschieht es, obschon der Betreffende körperlich oder geistig gebrechlich und ganz unerwerbsfähig ist. So gut Sie die Notharmen von der Steuerpflicht ausschließen, sollen Sie solche körperlich oder geistig Gebrechliche davon ausnehmen.

v. Känel, Negotiant. Ich kann in erster Linie zum Antrage des Herrn v. Gonzenbach stimmen, muß aber auf eine Härte aufmerksam machen. Wir müssen einen Unterschied machen zwischen denen, welche selbst Fr. 8000 Vermögen oder Fr. 400 Einkommen besitzen, und solchen, deren Eltern das besitzen. Wenn die Bestimmung unter litt. b beibehalten werden sollte, so möchte ich eine Grenze vorschlagen in dem Sinne, daß die Eltern nur dann belangt werden können, wenn ihr Vermögen größer ist. Stellen Sie sich vor, ein Vater hat einen solchen unglücklichen gebrechlichen Sohn, er hat sechs Kinder und ein Vermögen von Fr. 8000: ist es billig, daß ein solcher Vater für die Militärsteuer des gebrechlichen Sohnes einstehen soll? Der Fall kann noch frappanter werden, wenn es einen Beamten trifft, der ein reines Einkommen von Fr. 400 hat, wenn seine Familie zahlreich und mehrere Söhne gebrechlich sind, so daß sie nicht Militärdienst thun können. Ich glaube, es genüge, auf solche Verhältnisse aufmerksam zu machen, und möchte für die litt. b ungefähr folgende Redaktion vorschlagen: „Diejenigen, welche aus Grund körperlicher oder geistiger Gebrechen nichts erwerben können, insofern sie nicht ein reines Vermögen von wenigstens Fr. 8000 oder ein Einkommen von wenigstens Fr. 400 besitzen, oder von Seite ihrer Eltern Anwartschaft auf ein reines Vermögen von wenigstens Fr. 5000 haben." Ich hange nicht an dieser Zahl, möchte aber den Herrn Berichterstatter ersuchen, meinen Antrag zuzugeben.

Herr Berichterstatter. Herr v. Gonzenbach findet, der vorliegende Paragraph sei der Verfassung zuwider. Ich mache aber aufmerksam, daß im Gesetze von 1852 derselbe Grundsatz enthalten war, den Herr v. Gonzenbach hier bekämpft; also wäre auch das bisherige Gesetz mit der Verfassung im Widerspruch. Ich glaube jedoch entschieden, Herr v. Gonzenbach befinde sich im Irrthume. Den Herrn v. Känel möchte ich auf den § 6 aufmerksam machen, welcher eine Bestimmung darüber enthält, wie weit das Vermögen, Einkommen und der Erwerb der Eltern in Frage kommt. Es wird bei der Ausführung des Gesetzes nicht so kraß kommen, wie die Herren glauben. Nach § 4 litt. b müßte ein Vater, der nur ein Vermögen von Fr. 8000 oder ein Einkommen von Fr. 400 besitzt, nur die Personaltaxe für seinen Sohn, keine weitere Steuer entrichten. So wie indessen der Antrag des Herrn v. Känel gestellt ist, kann ich denselben zugeben, um die Sache näher zu untersuchen. Was hingegen den Antrag des Herrn v. Gonzenbach betrifft, so halte ich dafür, derselbe sei im Widerspruch mit der Militärorganisation, welche folgende Bestimmungen enthält: „§ 1: Jeder im Staatsgebiete wohnende Schweizer ist vom angetretenen neunzehnten Altersjahre an nach seinen Kräften zum Militärdienst verpflichtet (§ 87 der Staatsverfassung)." „§ 3: Der Wehrpflicht wird ein Genüge geleistet: 1. durch persönliche Dienstleistungen oder 2. durch Bezahlung einer Militärsteuer." Es ist daher jeder Schweizerbürger militärpflichtig. Ist er körperlich oder geistig so beschaffen, daß er persönlich Dienst leisten kann, so muß er es thun. Ist er unfähig dazu, so muß er eine Taxe dafür entrichten. Der Antrag des Herrn v. Gonzenbach würde also mit der Militärorganisation im Widerspruch stehen, daher kann ich denselben nicht zugeben.

Abstimmung.

Für den § 4 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ „ Antrag des Herrn v. Känel	„
„ „ „ „ „ v. Gonzenbach	53 Stimmen.
Dagegen	41 „

---

§ 5.

Herr Berichterstatter. Auch bei diesem Paragraphen wurden eine Reihe Anträge gestellt und acht derselben erheblich erklärt, nämlich: 1) für die Besteurung während der Dienstzeit im Auszuge, in der Reserve und in der Landwehr eine Gradation aufzustellen und deßhalb den Paragraphen abzuändern

wie folgt: „Die Militärsteuer wird auf folgende Weise bestimmt:

a. Jeder Beitragspflichtige bezahlt jährlich für seine Person, abgesehen vom Vermögen, Einkommen und Erwerb, für seine Dienstbefreiung als solche
während der Dienstzeit des Auszuges Fr. 5
„ „ „ der Reserve „ 3
„ „ „ der Landwehr „ 2

b. Ueberdieß entrichtet jeder Pflichtige eine Abgabe von dem Vermögen, Einkommen und Erwerb in folgendem Maße:
1. vom eigenen Vermögen von je Fr. 1000 während
des Auszuges Fr. 1. 50
der Reserve „ 1. —
der Landwehr „ — 50
2. vom erbsanwartschaftlichen elterlichen Vermögen von je Fr. 1000 im Auszuge Rp. 50
in der Reserve „ 30
„ „ Landwehr „ 20
3. von je Fr. 100 des jährlichen reinen Einkommens und Erwerbs im Auszuge Fr. 2. —
in der Reserve „ 1. 50
„ „ Landwehr „ 1. —

2) Jeden Beitragspflichtigen, der mehrere Brüder im Militärdienste hat, von der Steuer gänzlich zu befreien; 3) bei Ziffer 2 die Worte beizufügen: „sofern der Pflichtige mit seinen Eltern in gemeinschaftlicher Haushaltung lebt"; 4) bei Ziffer 2 einzuschalten: „wenn dasselbe (erbsanwartschaftliche elterliche Vermögen) Fr. 3000 übersteigt"; 5) bei Ziffer 3 ein Minimum des Einkommens von Fr. 400 festzusetzen; 6) ebendaselbst das Einkommensteuerregister als Grundlage zu bezeichnen; 7) und 8) Berichtigung des französischen Textes. Der § 5 lautet nun in der neuen Redaktion folgendermaßen: „Die Militärsteuer wird auf folgende Weise bestimmt: a. jeder Beitragspflichtige bezahlt jährlich für seine Person, abgesehen vom Vermögen, Einkommen oder Erwerb für seine Dienstbefreiung als solche
im 20—32 Altersjahr Fr. 5. —
„ 33—40 „ „ 4. —
„ 41—44 „ „ 2. 50

b. überdieß bezahlt derselbe jährlich eine Abgabe im Verhältniß zum Vermögen, Einkommen und Erwerb nach folgendem Maßstabe: 1. von je Fr. 1000 Vermögen
im 20—32 Altersjahr Fr. 1. 50
„ 33—40 „ „ 1. 20
„ 41—44 „ „ — 80
2. von je Fr. 100 reinem Einkommen oder Erwerb
im 20—32 Altersjahr Fr. 2. —
„ 33—40 „ „ 1. 60
„ 41—44 „ „ 1. —

c. Einkommen oder Erwerb von Fr. 300 und weniger ist nicht zu berechnen, und als Maximum der Militärsteuer eines Jahres wird die Summe von Fr. 500 bestimmt." Sie sehen, daß dem ersten Antrage in der Hauptsache Rechnung getragen ist, mit einigen Modifikationen. So wird die Personaltare für die Reserve auf Fr. 4 und für die Landwehr auf Fr. 2. 50, ferner die Steuer vom eigenen Vermögen von je Fr. 1000 für die Reserve auf Fr. 1. 20 und für die Landwehr auf Rp. 80 festgesetzt. Die Bestimmung über das elterliche Vermögen findet sich im folgenden Paragraphen und zwar mehr im Sinne des von Herrn Bützberger gestellten Antrages. Dem zweiten Antrage glaubte der Regierungsrath gegenüber der Militärorganisation nicht Rechnung tragen zu können. Diese macht auch keinen andern Unterschied als daß derjenige, welcher mehrere Brüder hat, sofort in die Reserve treten kann. Hier ist gleiches Maß gehalten. Der dritte Antrag kommt im folgenden Paragraphen zur Sprache; dasselbe gilt vom vierten Antrage. Als Minimum des steuerfreien Einkommens wird Fr. 300 festgesetzt. Bezüglich des Steuerregisters ist auf den § 10 zu verweisen. Den Redaktionsänderungen des französischen Textes ist entsprochen, so wie überhaupt im Wesentlichen sämmtlichen erheblich erklärten Anträgen, mit Ausnahme desjenigen des Herrn Gfeller.

Gfeller zu Wichtrach. Der Antrag, den ich bei der ersten Berathung gestellt habe, wurde nicht richtig aufgefaßt. Ich sagte damals, es soll das erbsanwartschaftliche elterliche Vermögen nicht in Anspruch genommen werden da, wo ein Vater mehrere militärpflichtige Söhne im Dienste hat; wohl aber soll die Personaltare bezahlt werden. Nun finde ich, daß der § 5 große Unbilligkeiten enthält. Sie erinnern sich, daß bei der ersten Berathung sich mehrere Redner gegen die Belastung des erbsanwartschaftlichen elterlichen Vermögens aussprachen, weil sie gegen Gesetze und Verordnungen, gegen die Verfassung selbst verstoße, weil diese vorschreibt, daß die Lasten möglichst gleichmäßig auf die Steuerpflichtigen vertheilt werden sollen. Nun finde ich es nicht billig, daß Eltern, die bereits mehrere Söhne haben, welche Militärdienst thun, für einen andern Sohn, welcher dazu unfähig ist, noch ihr Vermögen versteuern sollen. Durch die Anträge, die hier erheblich erklärt wurden, hätte der Paragraph eine Modifikation erhalten, wodurch eine billige und zweckmäßige Vertheilung der Last möglich gewesen wäre; leider aber ließ man dieselbe hier ganz fallen. Nach dem ersten Entwurfe hätte vom erbsanwartschaftlichen elterlichen Vermögen von je Fr. 1000 Rp. 50 bezahlt werden müssen; im vorliegenden Entwurfe sehen wir Ansätze von Fr. 1. 50, Fr. 1. 20 und Rp. 80, also viel mehr als im frühern Entwurfe, statt einer Herabsetzung der Steuer eine Erhöhung derselben. Ich halte dafür, dieß sei nicht gerechtfertigt. Es gibt Eltern, die 4—5 Söhne im Militärdienste haben; wenn dann noch Einer ist, der wegen Gebrechen tarirt werden muß, so ist es zu stark, wenn die Eltern mit ihrem Vermögen noch dafür einstehen sollen; es läßt sich nicht rechtfertigen gegenüber denen, die keine Kinder oder nur Töchter haben. Ich stelle daher den Antrag, das erbsanwartschaftliche Vermögen von Eltern, die mehrere Söhne im Militärdienst haben, nicht in Mitleidenschaft zu ziehen, wohl aber die Personaltare zu fordern, wenn sie einen Sohn haben, der wegen Gebrechen tarirt werden muß. Ich muß mich verwundern, wie man wieder zu der frühern Ansicht zurückkommen kann. Der Herr Berichterstatter sagte bei der ersten Berathung, das elterliche Vermögen bleibe engagirt, weil die Eltern den Sohn, welcher Militärdienst thut, ausstatten, ihm Taschengeld geben müssen; deßwegen sei es billig, daß sie für einen Sohn, der tarirt werden muß, auch vom Vermögen die Steuer zahlen. Ich bin damit einverstanden, wenn nur ein oder zwei Söhne in der Familie sind; aber etwas ganz Anderes ist es, wenn mehrere Söhne derselben Familie bereits im Militärdienste stehen. Deßhalb formulirte ich meinen Antrag so, und erlaube ich mir nun, denselben aufzunehmen.

Dr. Manuel. Es scheint mir, die Klassen in diesem § 5 bei litt. a und auch bei litt. b, Ziff. 1 und 2 seien willkürlich und nicht nach einem bestimmten Grundsatze eingetheilt. Ich nehme an, die Tare soll sich nach der Wichtigkeit des Dienstes richten, welchen der Mann zu leisten hätte, wenn er persönlich Militärdienst leisten würde. Nun sind drei Kategorien aufgestellt: Auszug, Reserve und Landwehr. Der Dienst im Auszuge ist der wichtigste, dann folgt die Reserve und endlich die Landwehr, deren Dienst am wenigsten wichtig ist. Der § 5 setzt für die erste Klasse der Steuerpflichtigen das Alter vom 20.—32. Jahre fest; diese Zahl geht aber über dasjenige des Auszuges hinaus, welches nach dem Gesetze über die Militärorganisation sich vom 20.—30. Altersjahr beschränkt. Dasselbe ist der Fall bei der zweiten Klasse, welche das Alter von 33—40 Jahren umfaßt, während die Reserve nur bis zum vollendeten 38. Jahre geht. Da nun die Taxpflicht das Aequivalent des wirklichen Dienstes ist, so möchte ich die Eintheilung der Klassen damit in Verbindung bringen und für die erste das Alter von 20—30, für die zweite dasjenige von 31—38

und für die dritte dasjenige von 39—44 Jahren festsetzen. Ebenso möchte ich diese Klassifikation bezüglich der Versteurung des Vermögens festhalten, die mit den drei Dienstzeiten — Auszug, Reserve und Landwehr — korrespondiren soll.

Mühlethaler. Es freut mich, daß der Regierungsrath meinem Antrage, die Steuerpflichtigen nach Auszug, Reserve und Landwehr einzutheilen, Rechnung getragen hat; dagegen möchte ich meine frühern Ansätze festhalten, und stelle den Antrag, dieselben folgendermaßen zu bestimmen: (Siehe den Antrag Nr. 1 im Eingangsrapport des Herrn Berichterstatters zu § 5, Seite 161 ff. hievor.)

v. Goumoëns. Wenn der Antrag des Herrn v. Gonzenbach bei § 4 das Mehr nicht erhalten hätte, so wäre hier bei litt. a ein Irrthum gewesen, da ein Minimum des Einkommens von Fr. 300 festgesetzt ist, im Widerspruch mit der früher angenommenen Summe von Fr. 400. Nachdem nun aber der Antrag des Herrn v. Gonzenbach angenommen ist, stelle ich den Antrag, das Minimum des Einkommens auf Fr. 600 zu erhöhen. Der Grund ist der, daß im Gesetze über die Einkommensteuer ebenfalls ein Minimum von Fr. 600 festgesetzt wurde. Nun sehe ich nicht ein, warum hier ein niedrigeres Minimum festgesetzt werden soll.

Kaiser, Friedrich. Ich bin so frei, bezüglich der Personaltare einen Antrag zu stellen. Ich finde nämlich, der Sprung vom bisherigen Minimum auf Fr. 5 sei zu groß. Ich weiß, wie viel Mühe man bei einer bedeutenden Zahl von Steuerpflichtigen hatte, bei einem viel kleinern Minimum die Steuer einzukassiren. Man sagt, diejenigen, welche Militärdienst thun, haben viel größere Kosten. Das ist richtig. Auf der andern Seite aber ist auch zu berücksichtigen, daß diejenigen, welche die Militärsteuer bezahlen müssen, in der Regel körperlich oder geistig so beschaffen sind, daß sie unter § 4, litt. b fallen, daß sie ärmer als arm sind. Daher stelle ich den Antrag, das Maximum der Personaltare für die erste Klasse auf Fr. 4, für die zweite auf Fr. 3 und für die dritte auf Fr. 1. 50 festzusetzen.

Herr Berichterstatter. Herr Gfeller verwunderte sich darüber, als hätte der Berichterstatter manches, was erheblich erklärt worden, fallen lassen. Ich verwundere mich nur darüber, daß Herr Gfeller nicht das ganze Gesetz liest; er hätte dann gefunden, daß man das erbsanwartschaftliche Vermögen der Eltern fallen läßt. Ich glaubte, der Macht des Großen Rathes weichen zu müssen, da von allen Seiten dagegen angekämpft und der Antrag des Herrn Bützberger erheblich erklärt wurde. Die neue Redaktion stützt sich auf die erheblich erklärten Anträge; ich bin aber gern bereit, meinen ursprünglichen Antrag wieder aufzunehmen. Der Antrag des Herrn Gfeller sollte bei § 6 zur Sprache kommen, nicht bei § 5, weil hier das erbsanwartschaftliche Vermögen außer Frage steht. Herr Manuel hielt sich über die Eintheilung des tarpflichtigen Alters auf und beantragte eine Abänderung derselben. Es ist allerdings richtig, daß nach unserm Militärgesetze der Auszüger mit dem vollendeten 30. Altersjahr in die Reserve und mit dem 38. in die Landwehr tritt, und ich begreife den gemachten Einwurf. Allein der vorliegende Entwurf stützt sich auf die Militärorganisation, welche im § 24 folgende Bestimmung enthält: „Die jüngern Jahrgänge der Reserve und der Landwehr sind verpflichtet, so oft zur Ergänzung in die unmittelbar vorangehende jüngere Milizklasse zurückzutreten, als die Umstände es erheischen.“ Also ist die Mannschaft im 31. und 32. Altersjahre gehalten, unter Umständen wieder in die Auszügerbataillone zurückzutreten, sowie man die Mannschaft im 39., 40., selbst im 41. Altersjahre noch anhalten kann, in die Reserve zurückzutreten. In der Voraussetzung dieser Verpflichtung für den wirklichen Dienst glaubte ich, die Billigkeit erheische, daß man dieser Chance auch bei der Besteurung Rechnung trage. Ich halte also dafür, die vorliegende Eintheilung sei nicht nur billig, sondern im Gesetze über die Militärorganisation selbst begründet; ich kann daher den Antrag des Herrn Manuel nicht zugeben. Herr Mühlethaler reproduzirte seinen frühern Tarif. Ich kann seinen Vorschlag auch nicht zugeben. Es ist Sache des Gefühls, bei den einzelnen Ansätzen etwas höher oder tiefer zu gehen. Bei der ersten Berathung war man nach langer Diskussion darin einig, daß derjenige, welcher wirklich Dienst thun muß, Auslagen hat, die mit den vorliegenden Steueransätzen nicht zu vergleichen sind. Ich kann in dieser Beziehung nur wiederholen, daß man in andern Kantonen noch viel weiter geht, indem die Personaltare im Auszuge Fr. 10, in der Reserve Fr. 6 beträgt. Herr Kaiser beantragte eine Herabsetzung der Personaltare. Aus den nämlichen Gründen, die ich dem Antrage des Herrn Mühlethaler entgegenstellte, finde ich auch diese Tare nicht zu hoch. Es ist richtig, daß es bei Manchem schwer hält, die Steuer einzubringen, aber wenn der Betreffende Militärdienst zu leisten hätte, so müßte er auch für seine Ausrüstungsgegenstände, die bis auf Fr. 50 zu stehen kommen, sorgen und zwar auf einmal. Uebrigens wird Herr Kaiser als Regierungsstatthalter auch erfahren haben, daß die Steuer oft aus Mangel an gutem Willen nicht erhältlich war. Dafür werden künftig Straßenarbeit und Wirthshausverbot nachhelfen. Herr v. Goumoëns möchte das Minimum des Einkommens auf Fr. 600 erhöhen. Darin erblicke ich eine große Unbilligkeit gegenüber dem wirklich Dienstthuenden. Der arme Knecht, der nur 40 Kronen Lohn, aber gesunde Glieder hat, muß Dienst thun, während ein Anderer, der auch arbeitsfähig ist, aber nicht Dienst thun muß, nichts zu versteuern hätte, wenn sein Einkommen nicht Fr. 600 betragen würde. Man fragt nicht, ob Einer reich sei oder nicht, sondern ob der Mann dienstfähig sei oder nicht; in diesem Falle muß er Dienst thun. Hätte nicht der Große Rath dieses Minimum von Fr. 300 aufgestellt, so hätte ich gerne davon abstrahirt. Ich kann also auch diesen Antrag nicht zugeben.

Gfeller zu Wichtrach zieht seinen Antrag zurück, um denselben bei § 6 wieder aufzunehmen.

Abstimmung.

Für den § 5 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ die Altersjahre nach Antrag des Regierungsrathes	Mehrheit.
„ den Ansatz von Fr. 5 bei litt. a	44 Stimmen.
„ „ Antrag des Herrn Kaiser (Fr. 4)	43 „
„ „ Ansatz von Fr. 4 bei litt. a	26 „
„ „ Antrag des Herrn Kaiser (Fr. 3)	48 „

Da die Zahl der Stimmenden nicht genügend ist und sich ein Mißverständniß bezüglich der Abstimmung kundgibt, so wird diese wiederholt.

Für den Ansatz von Fr. 4 bei litt. a	46 Stimmen.
„ „ Antrag des Herrn Kaiser (Fr. 3)	53 „
„ „ Ansatz von Fr. 2. 50 bei litt. a	Minderheit.
„ „ „ „ „ 2 (Antrag des Herrn Mühlethaler)	Mehrheit.
„ „ „ „ „ 1. 20 bei litt. b Ziff. 1	Minderheit.
„ „ Antrag des Herrn Mühlethaler (Fr. 1)	Mehrheit.
„ „ Ansatz von Rp. 80	Minderheit.
„ „ Antrag des Herrn Mühlethaler (Rp. 50)	Mehrheit.
„ „ Ansatz von Fr. 1. 60 bei Ziff. 2	Minderheit.
„ „ Antrag des Herrn Mühlethaler (Fr. 1. 50)	Mehrheit.
„ ein Minimum von Fr. 300 bei litt. c	„

§ 6.

Herr Berichterstatter. Dieser Paragraph setzte ursprünglich fest, daß bezüglich der Erbsanwartschaft der Steuerbetrag vom Vermögen der Eltern des Pflichtigen nach Mitgabe der Erbsberechtigung in Berechnung gebracht werden sollte, sofern nicht der Vater des Betreffenden selbst noch Militärdienst leistete oder die Taxe bezahlte. Auf den Antrag des Herrn Bützberger wurde die Bedingung aufgenommen, daß der Pflichtige mit den Eltern in gemeinsamer Haushaltung lebe. Nach dem bisherigen Gesetze war bei unabgetheilten Söhnen von Eltern, deren jährliche direkte Staatssteuer bei 1 pro mille mehr als Fr. 40 beträgt, die Steuer nicht bloß nach der Erwerbsfähigkeit und dem allfälligen eigenen Vermögen der pflichtigen Söhne, sondern auch nach dem Vermögen der Eltern zu bestimmen. Der Regierungsrath, nachdem er die Stimmung des Großen Rathes kennen gelernt, schlägt Ihnen nun folgende Redaktion des § 6 vor: „Bei unabgetheilten, noch unter der elterlichen Gewalt stehenden Söhnen ist auch das Vermögen, Einkommen oder Erwerb der Eltern, für den Theil, welchen es nach der Zahl der Kinder trifft, in Berechnung zu bringen, sofern das elterliche Vermögen wenigstens Fr. 3000 und der in Berechnung fallende Theil des Einkommens oder Erwerbs wenigstens das Minimum von Fr. 300 erreicht." Diese Zahlen sind übereinstimmend mit den Beschlüssen des Großen Rathes; nur wurde der Paragraph etwas ergänzt, indem man den Ausdruck „unabgetheilte, noch unter der elterlichen Gewalt stehende Söhne" aufnahm und dadurch die Redaktion dem bisherigen Gesetze etwas näher brachte. Herr Gfeller stellte den Antrag, daß man bei Familien, von denen mehrere Söhne Militärdienst leisten, von einem taxirten Mitgliede derselben nur die Personaltaxe fordern soll, nicht aber das elterliche Vermögen in Berechnung ziehen dürfe. Ich erblicke darin eine ungleiche Behandlung des wirklich Dienstthuenden gegenüber dem zu Taxirenden. Ich machte übrigens bereits aufmerksam, daß in solchen Fällen, die man hier im Auge hat, ein Sohn, der mehrere Brüder im Militärdienste hat, sofort seine Versetzung in die Reserve verlangen kann, so daß der Rücksicht der Billigkeit Rechnung getragen ist. Eine Unbilligkeit aber würde eintreten, wenn der Antrag des Herrn Gfeller angenommen und das elterliche Vermögen einfach aus dem Spiel gelassen würde.

Gfeller zu Wichtrach. Ich möchte die Versammlung nur auf Fälle aufmerksam machen, wo ein Vater bereits 4—5 Söhne im Militärdienst und ein sechster oder siebenter das Unglück hat, gebrechlich zu sein. Ich stelle daher den Antrag, dem § 6 beizufügen: „Bei unabgetheilten Söhnen ist das erbsanwartschaftliche Vermögen für Dispensirte von Eltern, welche mehrere Söhne im Militärdienste haben, nicht in Mitleidenschaft zu ziehen; dieselben zahlen aber die Taxe." Ich wiederhole: es wäre unbillig gegenüber Andern, die keine Kinder haben. Wenn eine Steuer nöthig werden sollte, so wäre es dann besser, im Nothfalle eine allgemeine Kriegssteuer zu beziehen.

Dr. v. Gonzenbach. Es handelt sich hier um die Frage: soll Vermögen, das der Steuerpflichtige noch gar nicht besitzt, das ihm fehlen kann, in Mitleidenschaft gezogen werden? Diese Frage wurde im Großen Rathe bei der frühern Berathung so aufgefaßt, es handle sich eigentlich um etwas, das für den Betreffenden noch gar nicht existire. Am Ende fand Herr Bützberger einen Ausweg darin, daß er sagte, ein Sohn, der Militärdienst thun muß, erhalte vom Vater die Ausrüstung, Taschengeld u. s. w., also soll er auch verhältnißmäßig davon die Steuer bezahlen, wenn er nicht Dienst thut. Diese Auffassung fand vielfach Anklang, aber sie fand nicht ganz ihren Ausdruck in dem Paragraphen, wie er hier vorliegt. Die Söhne bleiben gewöhnlich unabgetheilt, bis sie heirathen, oft noch länger; ein Blödsinniger oder Gebrechlicher bleibt immer in der Familie des Vaters. Die verschiedenen Ansichten, welche sich hier kundgeben, zeigen Ihnen, wie unbestimmt der Begriff des „erbsanwartschaftlichen Vermögens" ist, und wenn man fragt: was besteuern Sie eigentlich? besteuern Sie das Aequivalent des wirklichen Militärdienstes? so müssen Sie sagen: nein, sondern der Vater wird besteuert, weil er als vermöglicher Mann gilt; er war vielleicht selbst Offizier, er leistet vielleicht noch Dienst. Ein Vater hat nun solche unglückliche Söhne, die unter den § 4 fallen und die er im Haus behalten muß; ein anderer Vater hat Söhne, die etwas erwerben können, die aber vorziehen, im väterlichen Hause zu bleiben und mit dem Vater Landwirthschaft zu treiben. Für diese Söhne muß der Vater nach seinem Vermögen Steuer bezahlen, während dieselben, wenn sie fortziehen würden, die Personaltaxe zu entrichten und allfällig von ihrem Erwerb Steuer zu zahlen hätten. Ich glaube nun, der Antrag des Herrn Bützberger sei billigerweise so aufzufassen, daß bei unabgetheilten Söhnen, die mit den Eltern in gemeinschaftlicher Haushaltung leben, dasjenige, was sie vom Vater erhalten, als Erwerb taxirt werde. Man berechnet Wohnung, Unterhalt, Sackgeld ꝛc. der Betreffenden nach Mitgabe ihrer Lebensverhältnisse. In einem reichen Hause kommt man mit der Rechnung viel höher als in einem armen Hause, in welchem das, was der Sohn findet, sehr wenig werth ist, so daß ich es nicht taxiren möchte. Auf diese Weise halten Sie sich an dem Grundsatze, daß Sie nur den taxiren, der eine Leistung zu machen hat, sei es persönlich oder durch ein Aequivalent, aber nicht durch Belastung dessen, was der Vater besitzt, der schon Grund-, Kapital- und Einkommensteuer zahlt. Vergessen Sie nie, es ist auch eine Ehrensache, die Uniform zu tragen. Der, welcher sie nicht trägt, ist schon gestraft, und es wäre unbillig zu sagen, daß nicht nur er selbst, sondern sein Vater noch mit Steuern belastet werde. Es ist dafür gesorgt, daß die Bäume nicht in den Himmel wachsen und daß man das Vermögen in dieser oder jener Form erreicht. Deßhalb stelle ich den Antrag, den § 6 also abzuändern: „Bei Söhnen, die noch in gemeinschaftlicher Haushaltung mit den Eltern leben, ist ihr Unterhalt daselbst als Erwerb billig zu taxiren."

Rösti. Ich stellte bei der ersten Berathung den Antrag, daß man für die Besteurung des erbsanwartschaftlichen Vermögens eine Summe von wenigstens Fr. 3000 festsetze. Nun heißt es aber im Entwurfe: „das elterliche Vermögen," während meine Meinung dahin ging, das erbsanwartschaftliche Vermögen soll dann nicht besteuert werden, wenn der Sohn nicht mehr als Fr. 3000 zu erwarten hat. Angenommen, der Vater besitzt ein Vermögen von Fr. 10,000, er hat vier Kinder, dann würde es einem nicht Fr. 3000 bringen, sondern es wären Fr. 12,000 erforderlich, um besteuert werden zu können. Ich möchte wissen, wie es zu verstehen sei, ob der § 6 diesen Sinn habe, sonst möchte ich lieber die Ausnahme fallen lassen, oder dann höher gehen, wie ich ursprünglich beabsichtigte.

Mühlethaler. Herr v. Gonzenbach hat einen gut ausgedachten Vortrag über das zu Dispensirende gehalten; er hat aber doch etwas verwechselt. Herr v. Gonzenbach sagt, der Vater müsse sein Vermögen ohnedieß versteuern. Gut! Aber wenn Einer 3—4 tüchtige Söhne hat, so heißt es nach der Militärorganisation, er sei verpflichtet nach Kräften Militärdienst zu thun; der Vater kann lang sagen, er zahle die Vermögenssteuer, er muß die Söhne doch ausstaffiren. Das möchte ich berücksichtigen und könnte nicht zum Antrage des Herrn v. Gonzenbach stimmen, sondern ich halte den Paragraphen so, wie ihn Herr Bützberger modifizirte, für sehr zweckmäßig. Ein abgetheilter Sohn kann vielleicht arm sein, der Vater gibt ihm nichts. Ich weiß ein Beispiel, daß der Sohn Dragoner wurde; der Vater hatte ihm das Pferd angeschafft; der Sohn gründete eine eigene Haushaltung, konnte aber das Pferd nicht mitnehmen.

Herr Berichterstatter. Der bedeutendste Antrag, der gestellt wurde, ist derjenige des Herrn v. Gonzenbach, und ich möchte wirklich sagen, ich hätte gern darüber gelacht, wenn die Sache nicht zu ernst wäre. Herr v. Gonzenbach möge es mir nicht übel nehmen, aber ich glaube, er würde selbst lachen, wenn sein Antrag angenommen würde. Bei der ersten Berathung wurde der Grundsatz angenommen, daß das elterliche Vermögen beigezogen werden soll. Das will Herr v. Gonzenbach nicht. Sein Antrag wäre ein Rückschritt. Er will nur das taxiren, was ein Sohn im elterlichen Hause genieße. Das ist wahrhaft lächerlich. Es gibt Söhne reicher Familien, die Kutscher und Bediente halten; der Kutscher hat seine Versorgung ebenfalls im Hause, wenn er auch nicht am gleichen Tisch ißt, wie sein Herr; die Folge des erwähnten Antrages wäre, daß wir das elterliche Vermögen gar nicht erreichen würden, während doch das bisherige Gesetz auch darauf Rücksicht nahm. Herr v. Gonzenbach behauptet zwar, Herr Bützberger habe mit seinem Antrage nichts anderes im Auge gehabt, als was der Sohn im elterlichen Hause genieße. Ich habe aber die Ueberzeugung, daß Herr Bützberger (ich bedaure, daß er nicht anwesend ist) ganz etwas Anderes im Auge hatte. Ich würde dann im Interesse des Staates lieber das alte Gesetz vorziehen, aber eine größere Ungerechtigkeit und Unbilligkeit gäbe es nicht, als wenn man das elterliche Vermögen frei ausgehen lassen würde. Herr Rösti wünscht Auskunft darüber, wie der Paragraph zu verstehen sei. Mir scheint er klar und lauter genug. Es ist darin ausgesprochen, daß, wenn der Antheil des Einzelnen nicht Fr. 3000 an Vermögen oder Fr. 300 an Einkommen beträgt, dasselbe nicht in Berechnung komme. Ueber den Antrag des Herrn Gfeller habe ich mich bereits ausgesprochen, daß er eine Unbilligkeit enthalte. Wenn ein Vater sieben Söhne hat, die tauglich sind, so müssen alle Militärdienst leisten; ist aber Einer darunter, der nicht dienstauglich ist, so sehe ich nicht ein, warum er die Steuer nicht bezahlen soll. Ich weiß gar wohl, daß es eine schwere Last für den Vater ist, wenn er mehrere Söhne im Dienste hat, aber es ändert am Prinzipe nichts, ob Einer sich dabei befinde, der nicht dienstfähig ist.

Abstimmung

Für den § 6 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
" " Antrag des Herrn Gfeller	Minderheit.
" " " " " v. Gonzenbach	"

---

§ 7.

Herr Berichterstatter. Hier wird der Grundsatz aufgestellt, daß diejenigen, welche bereits aktiven Dienst gethan und ihre militärische Ausrüstung bestritten haben, nur die Hälfte der Steuer bezahlen müssen. Ich habe zwar in öffentlichen Blättern gelesen, daß man fand, die Betreffenden zahlen zu wenig; indessen nehme ich an, es sei das Angemessene. Wer die ersten Kosten gehabt, die Garnison mitgemacht hat, bei dem darf man sich mit der Hälfte der Steuer begnügen. Der Paragraph lautet, wie folgt: „Militärsteuerpflichtige, welche bereits aktiven Dienst gethan und ihre militärische Ausrüstung bestritten haben, bezahlen nur die Hälfte der nach den §§ 5 und 6 ihnen beziehenden Gesammtsteuer."

Der § 7 wird durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 8.

Der Herr Berichterstatter empfiehlt diesen Artikel in folgender, mit der ersten Berathung übereinstimmenden Fassung: „Die Eltern sind für die Militärsteuer ihrer unabgetheilten noch unter ihrer Gewalt stehenden Söhne haftbar."

Wird ohne Einsprache genehmigt.

---

§ 9 (früher § 10).

Wird unverändert genehmigt.

---

§ 10 (früher § 9).

Herr Berichterstatter. Hier wurden drei Anträge erheblich erklärt, nämlich: 1) die Taxe nach allem der direkten Staatssteuer unterliegenden Vermögen und Einkommen zu berechnen, wobei die gesetzlichen Abzüge berücksichtigt werden sollen; 2) für die Taxation des Vermögens und Einkommens seien im alten Kanton die Staatssteuerregister maßgebend, im neuen Kantonstheile sei die Taxation auf Grundlage der Bestimmungen, welche für den alten Kantonstheil gelten, festzusetzen; 3) die Taxen sollen sich im alten Kantonstheile jeweilen auf das Staatssteuerregister stützen; im neuen Kantonstheile sollen dieselben nach demselben Maßstabe, wie im alten Kantonstheile, bezogen werden. In Uebereinstimmung mit diesen Anträgen legt der Regierungsrath Ihnen nun folgende Redaktion vor: „Für die Taxation des Vermögens, Einkommens und Erwerbs sind im alten Kantonstheil die Staatssteuerregister maßgebend, im neuen Kantonstheil sind Vermögen, Einkommen und Erwerb nach gleichem Maßstabe auszumitteln." Es wurde zwar in der frühern Sitzung der Antrag erheblich erklärt, daß das neue Einkommensteuergesetz auch auf den Jura Anwendung finden soll; es wird dieß aber vielleicht nicht sofort geschehen, dagegen müssen wir die Militärsteuer schon dieses Jahr nach dem neuen Gesetze auch im Jura beziehen. Daher wird Ihnen diese Bestimmung vorgeschlagen.

Berger. Ich möchte einer Unbilligkeit, die hier eintreten könnte, Rechnung tragen. Nach § 39 Ziffer 1 und 2 des Gesetzes über die Vermögenssteuer können nicht abgezogen werden: die bloßen laufenden oder Obligationsschulden, die nicht auf das Grundeigenthum des Grundsteuerpflichtigen versichert sind, und die Schulden, die zwar auf sein Grundeigenthum versichert sind, aber nicht von ihm selbst, sondern von einem Dritten verzinset und bezahlt werden. Dann folgen noch die grundpfändlichen Schulden, bei denen die Eidgenossenschaft als Gläubigerin erscheint, so wie solche gegen Gläubiger, die nicht im alten Kantonstheil angesessen sind, mit Vorbehalt des § 45 des nämlichen Gesetzes, wonach der Schuldner im letztern Falle das Recht hat, dem Gläubiger bei der Entrichtung des Zinses den beziehenden Betrag in Abzug zu bringen. Nun wäre es eine Unbilligkeit, wenn hier nicht eine Ausnahme gemacht würde. Ich stelle daher den Antrag, einen Zusatz des Inhaltes aufzunehmen, daß solche Schuldkapitalien, welche nach § 39 Ziffer 1 und 2 des Gesetzes über die Vermögenssteuer nicht abzugsberechtigt sind, nicht als Vermögen des betreffenden Militärsteuerpflichtigen angesehen werden, sondern von der Militärsteuerpflicht befreit sein sollen.

Herr Berichterstatter. An dieses Verhältniß habe ich nicht gedacht. Es läßt sich etwas für die Anschauungsweise des Herrn Berger sagen, ich glaube aber nicht, daß es hier der Fall sei, solche Ausnahmen zu gestatten, sonst verliert die Taxationskommission den Boden unter den Füßen. Obschon ich also diese Ausnahme nicht gerade zugebe, bin ich bereit, die Sache näher zu untersuchen.

Der § 10 wird mit dem zugegebenen Antrage durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 11.

Steiner, Müller. Es scheint mir, aus diesem Paragraphen erwachse den Gemeindebehörden eine große Last. Nach demselben hätten die Gemeinderäthe ihr Gutachten über die Vermögens- und sonstigen Verhältnisse der Pflichtigen und ihrer Eltern auszustellen. Es scheint mir, dieses Gutachten müßte in tabellarischer Form ausgestellt werden; man sollte jedoch die Gemeindebehörden nicht unnützer Weise belasten. Die in der Amtskommission anwesenden Mitglieder der Gemeindebehörde können nöthigenfalls Auskunft geben. Sollte das nicht der Fall sein, so könnte man ein Gutachten verlangen; aber über alle einzelnen Fälle ein solches einzuholen, scheint mir zu weit zu gehen. Ich möchte daher die Einholung eines Gutachtens von den Gemeinderäthen auf diejenigen Fälle beschränken, wo ein solcher Nachweis von der Amts- oder der Centralschatzungskommission verlangt wird.

Geißbühler. Ich möchte den Antrag des Herrn Steiner unterstützen. Kein Artikel des Gesetzes gab auf dem Lande so Anstoß, wie dieser, indem man es sehr bös aufnahm, daß ein Gutachten über jeden Steuerpflichtigen, nicht nur über seine Vermögens-, sondern auch über andere Verhältnisse ausgestellt werden soll. Daher möchte ich die Einholung eines Gutachtens auf die Vermögensverhältnisse beschränken.

Herr Berichterstatter. Dieser Artikel, der bei der ersten Berathung unverändert angenommen wurde, ist ein nothwendiges Glied des vorliegenden Gesetzes und ich könnte eine Modifikation desselben nicht zugeben. Man betrachtet aber denselben als viel gefährlicher, als die Einrichtung sich in der Praxis machen wird. Die Taxationskommission hat keine andere Quelle, aus der sie Auskunft schöpfen kann, als die Gemeindebehörden und die Steuerregister, die nicht im Besitze der Kommission sind. Herr Geißbühler findet die Bestimmung des Artikels gehäßig, aber ich deutete früher schon an, daß keine ungeziemenden Fragen, die nicht Bezug auf die Sache selbst haben, gestellt werden dürfen, sondern die Fragen, welche gestellt werden, sollen auf die Taxation Bezug haben, z. B. ob der Betreffende als Sektionsschreiber eingetheilt, ob er notharm, besteuert sei u. s. f. Das sind alles thatsächliche Verhältnisse, über welche der Gemeinderath Auskunft geben kann, und es soll diese Auskunft in allen Fällen ertheilt werden, wo es nöthig ist. In der Vollziehungsverordnung wird ein Formular aufgestellt werden in der Form eines Tableau mit verschiedenen Rubriken über das eigene Vermögen des Pflichtigen, über das elterliche Vermögen ꝛc. Der Gemeindschreiber wird die Rubriken ausfüllen, die Last wird nicht so bedeutend sein, wie man sich vorstellt; auch werden die Fragen nicht so beschaffen sein, daß sie den Gemeinderath in Verlegenheit bringen, sondern man wird sie so stellen, wie sie sich aus den Verhältnissen des Betreffenden zum Gesetze ergeben.

Abstimmung.

Für den § 11 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ „ Antrag des Herrn Steiner	41 Stimmen.
Dagegen	22 „

Da die Versammlung nicht mehr beschlußfähig erscheint, so wird die Berathung abgebrochen und die Abstimmung über den § 11 auf morgen verschoben.

Schluß der Sitzung: 1½ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind.

Zweite Sitzung.

Dienstag den 5. Mai 1863.
Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Carlin.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Freiburghaus, Frieden, Froté, Gfeller in Signau, Imer, v. Känel, Fürsprecher, und Roth in Wangen; ohne Entschuldigung: die Herren Aebi, Affolter, Johann Rudolf; Botteron, Brandt-Schmid, Brunner, Bützberger, Crelier, Egger, Johann; Engemann, Frésard, Friedli, Froidevaux, Gouvernon, Guenat, Herren, Hubacher, Jaquet, Indermühle, Kaiser, Friedrich; Kaiser, Niklaus; Kalmann, Karlen, Karrer, Klaye, Knechtenhofer, Knuchel, König, Kohli, Lehmann, Karl Friedrich; Lüthi, Lutz, Mathey, Monin, Rebetez, Regez, Reichenbach, Renfer, Rosselet, Ruchti, Rutsch, Schlegel, Schumacher, Seiler, Siegenthaler, Stämpfli, Jakob; Steiner, Jakob; Stocker, Willi, Simon; Witschi, Wyder, Wyß, Zbinden, Ulrich, und Zbinden, Johann.

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

Hierauf wird verlesen:

1) Anzug des Herrn Großrath Mühlethaler, betreffend die Abänderung der §§ 57 und 79 und Aufhebung des § 152 der Militärorganisation vom 17. Mai 1852;

2) Mahnung der Herren Großräthe Tscharner und Schmutz, betreffend die Aufnahme des Entwurfs eines neuen Großrathsreglementes unter die Traktanden der gegenwärtigen Sitzung.

Tagesordnung.

Fortsetzung der Berathung des Gesetzes über die Militärsteuer.

(Siehe Großrathsverhandlungen der vorhergehenden Sitzung, Seite 159 ff.)

§ 11.

Scherz, Finanzdirektor, als Berichterstatter. Wegen Mangels der genügenden Mitgliederzahl konnte gestern dieser Paragraph nicht erledigt werden. Im Laufe der Umfrage hatte Herr Steiner den Antrag gestellt, das Gutachten, welches der Gemeinderath abzugeben hat, auf die Fälle zu beschränken, wenn die Amts- oder die Centralkommission ein solches verlange. Ich erwiederte darauf, es werde kaum anders gehen, als daß man ein Tableau aufstelle, welche die Gemeindeschreiber auszufüllen haben, weil man von den Amtskommissionen nicht voraussetzen kann, daß sie die einzelnen Fälle so genau kennen, um mit Sachkenntniß entscheiden zu können. Ich möchte daher wiederholt von dem beantragten Zusatze abrathen. Es würde auch nicht viel damit gewonnen sein, weil die Kommission nicht wüßte, wie sie die Leute taxiren soll. Der Gemeinderath muß derselben immerhin Auskunft über Vermögen und Personalverhältnisse geben.

Steiner, Müller. Ich machte gestern aufmerksam, welche Last den Gemeinden durch diesen Paragraphen aufgeladen würde, weil sie gehalten wären, „von Amtes wegen" ihr Gutachten über jeden Steuerpflichtigen abzugeben. Nun läßt sich die Vollziehung weniger lästig denken, wenn sie durch Ausfüllung einer tabellarischen Vorlage mit verschiedenen Rubriken über die Vermögensverhältnisse der Steuerpflichtigen und allfällig mit einer solchen für „allgemeine Bemerkungen" geschehen kann. Wenn der Herr Finanzdirektor den Artikel so auffaßt, so kann ich dazu stimmen, aber dann muß derselbe anders redigirt werden, weil hier von einem „Gutachten" die Rede ist, das unter Umständen hunderte von Folioseiten stark werden könnte, wenn man der Kommission über alle Verhältnisse Auskunft geben müßte. Bisher machte sich die Sache ganz leicht. Entweder ist der Amtsschaffner im Falle, die Steuerregister mitzubringen, oder wenn diese bei der Gemeinde liegen, ein Gemeindebeamter. Verlangt die Kommission weitere Auskunft, so kann sie solche erhalten; aber die Ausstellung eines „Gutachtens" geht weiter als eine tabellarische Eingabe. Ich wünsche daher, daß man entweder dieß im Gesetze ausspreche oder dann meinen gestern gestellten Antrag annehme.

Mühlethaler erinnert die Mitglieder des Großen Rathes an die bemühende Erscheinung, daß gestern die Sitzung wegen ungenügender Mitgliederzahl aufgehoben werden mußte, und legt denselben mit Hinweisung auf den geleisteten Eid und die übernommene Pflicht an's Herz daß sie möglichst ausharren möchten.

Dr. v. Gonzenbach. Gestern erlaubte ich mir bei § 6 einen Antrag zu stellen, dessen Annahme nicht beliebte und von welchem der Herr Berichterstatter sagte, ich würde selber darüber lachen, wenn er angenommen würde. Ich muß dem Herrn Finanzdirektor erwiedern, daß ich nie einen Antrag stelle, bei dem es mir nicht ernst ist, wie man denn auch annehmen muß, daß es der Würde der Versammlung zuwider wäre, wenn man anders handeln würde. Deßhalb soll man auch annehmen, daß keinem Mitgliede des Großen Rathes von Seite des Berichterstatters so erwiedert werden soll, wie es gegenüber mir geschah. Der Herr Finanzdirektor geht von der Ansicht aus, es würde die Ausführung schwierig machen, wenn man den Antrag des

Herrn Steiner annehmen würde. Nun finde ich aber, der § 11 sei sehr schwankend gefaßt und enthalte nicht einen bestimmten Grundsatz. In der Sache selbst bin ich mit Herrn Steiner einverstanden. Nach meiner Auffassung wäre die Aufgabe der Taxationskommission unendlich leichter gewesen als nach diesem Entwurfe; sie hätte die Steuerpflichtigen in drei Kategorien eingetheilt und gefragt: sind die Verhältnisse des Betreffenden so beschaffen, daß er, wenn er Dienst thun müßte, Soldat oder Unteroffizier oder Offizier, vielleicht Stabsoffizier wäre? Dieser Grundsatz wäre viel klarer und leichter durchführbar gewesen als die Bestimmung des Entwurfes. Ein Grundsatz ist aber nie lächerlich, daher muß ich gegen eine solche Zulage protestiren.

Herr Berichterstatter. Herr Steiner nahm seinen Antrag offenbar deßhalb auf, weil er zu große Befürchtungen gegen den § 11 hat. Dieser kann ja unmöglich den Sinn haben, daß man von den Gemeinderäthen solche Gutachten verlangen werde, daß sie hunderte von Folioseiten einnehmen würden. Es wird den Gemeinden ein Formular zugestellt, das sie durch Angaben der Vermögens- und sonstigen auf die Taxation bezüglichen Verhältnisse auszufüllen haben. Herr v. Gonzenbach reklamirte wegen einer Bemerkung, die ich gestern gemacht. Es fiel mir durchaus nicht ein, ihn zu beleidigen, und wenn er das annehmen sollte, so bitte ich sehr ab. Aber sein Antrag schien mir der Art zu sein, daß er in der Praxis nicht ausführbar wäre. Man sagt, die Fassung des vorliegenden Paragraphen sei schwankend. Ich finde das nicht. Es heißt, der Gemeinderath habe über die Vermögens- und sonstigen Verhältnisse der Pflichtigen seinen Bericht abzugeben; natürlich geschieht dieß erst, wenn es gefordert wird. Dann füllt der Gemeindeschreiber die Tabelle aus, welche an die Taxationskommission zurückgeht.

Steiner, Müller, macht aufmerksam, daß im § 11 das Wort „Gutachten", nicht „Bericht" stehe.

Der Herr Berichterstatter erklärt beide Ausdrücke als gleichbedeutend und gibt mit Hinweisung auf den französischen Text die Ersetzung des Wortes „Gutachten" durch „Bericht" zu.

Mit dieser Modifikation wird der § 11 durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 12.

Wird mit der bei der ersten Berathung beschlossenen Abänderung der Redaktion durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 13.

Herr Berichterstatter. Bei diesem Paragraphen wurde in der ersten Berathung die Besorgniß ausgesprochen, daß die zu Einsprachen festgesetzte Frist von zehn Tagen in größern Gemeinden zu kurz sein möchte. Ein darauf bezüglicher Antrag wurde erheblich erklärt und ist demselben in der Redaktion des § 13 nun Rechnung getragen, welche folgendermaßen lautet: „Die Pflichtigen haben an dem bezeichneten Tage, unter Folge des Verlustes des Einspruchsrechtes, persönlich oder durch Bevollmächtigte vor der Kommission zu erscheinen und von der ihnen auferlegten Taxe Kenntniß zu nehmen. Zu Einsprachen ist ihnen vom Schluß der Taxation hinweg eine Frist von 10 Tagen eingeräumt, während welcher das Register zu Jedermanns Einsicht bei der Amtsschaffnerei aufgelegt sein soll." Es hatte von Anfang an den Sinn, daß die zehntägige Frist von dem Zeitpunkte an zu laufen beginne, wenn die Taxation im ganzen Amtsbezirke vollendet ist. Das ist nun deutlicher ausgesprochen. Dagegen fand man den weitern Antrag, nach welchem der Betreffende zur Behandlung seiner Einsprache noch zu erscheinen habe, überflüssig, indem es genügt, wenn er bei der Taxation erscheint.

Wird ohne Einsprache genehmigt.

---

§ 14.

Wird unverändert genehmigt.

---

§ 15.

Herr Berichterstatter. Hier wurden zwei Anträge erheblich erklärt, von welchen der eine dahin geht, daß demjenigen, welcher von der Centralkommission höher belegt worden, Gelegenheit geboten werde, mündlich oder schriftlich sich zu vertheidigen. Der zweite Antrag geht dahin, die einjährige Amtsdauer der Centralkommission in eine vierjährige umzuwandeln. Diesem Antrage ist entsprochen; zugleich soll ein Druckfehler im Entwurfe verbessert werden, indem statt der Zahl 7 gesetzt werden soll 4. Im Uebrigen fand man, es müsse der Instanzenzug einmal ein Ende haben und die Behörde, wo derselbe aufhöre, sei die Centralkommission.

Steiner, Müller. Ich habe gegen die Redaktion dieses Paragraphen eine Bemerkung zu machen. Im Eingange des Artikels ist von der Centralkommission die Rede; dann heißt es im letzten Satze, nach Ausmittlung und Festsetzung der Bezugssumme „des Amtsbezirkes" seien die Register vom Präsidenten und Sekretär der Kommission zu unterzeichnen. Das ist nicht klar. Welcher Amtsbezirk wird darunter verstanden? Wahrscheinlich sind alle Amtsbezirke verstanden. Man redet von der Bezugssumme, als wäre sie solidarisch für die einzelnen Pflichtigen oder für den Amtsbezirk. Zu solchem Glauben wird man geführt, wenn man die Redaktion ließt. Ich stelle daher den Antrag, den Schlußsatz also zu fassen: „Die berichtigten und genehmigten Register der einzelnen Amtsbezirke sind vom präsidirenden Mitgliede und dem der Kommission beigegebenen Sekretär zu unterzeichnen." Aber einen Hauptpunkt möchte ich noch berühren. Der Herr Berichterstatter bemerkte bereits, daß ein Antrag erheblich erklärt wurde, der dahin ging, daß keiner ungehört verfällt werden soll. Wie wird es sich in der Wirklichkeit machen? Man wird die nöthige Auskunft von den Gemeinderäthen erhalten. Nun kommt die Centralkommission, welche die Aufgabe hat, die einzelnen Schatzungen der Amtsbezirke möglichst in Uebereinstimmung zu bringen; aber sie hat auch die Kompetenz, die Taxation einzelner Individuen abzuändern, ohne daß der Betreffende eine Ahnung davon hat, daß er vielleicht um Fr. 100 oder 200 höher taxirt ist, bis er auf dem Vollziehungswege Kenntniß erhält. Er kann sich nicht etwa an die Finanzdirektion oder an den Regierungsrath wenden; da heißt es: zahlet zuerst, dann gebet eure Gründe an! Es kann aber eine Schatzung auf die nichtigsten Vorwände hin abgeändert werden. Man sagt z. B.: der Mann hat Eisen-

bahnaktien, die Taration ist offenbar unrichtig u. dgl. Oder es kann eine Verwechslung der Person stattfinden. Es scheint mir, man sollte doch nicht den obersten Rechtsgrundsatz, daß Niemand ungehört verurtheilt werden soll, hier leichtfertig über Bord werfen. Ich glaube, es ginge in Preußen nicht an, vielleicht in Polen. Daher nehme ich den früher gestellten Antrag auf, daß ein Zusatz des Inhaltes dem § 15 beigefügt werde: „Es darf keine Taxe abgeändert werden, ohne daß dem Steuerpflichtigen Gelegenheit geboten worden wäre, sich mündlich oder schriftlich vernehmen zu lassen."

Herr Berichterstatter. Ich finde den Paragraphen deutlich genug. Es wird Niemand etwas anderes darunter verstehen, als was Herr Steiner selbst darunter versteht, nämlich daß die Register vom Präsidenten und Sekretär der Kommission unterzeichnet werden, wenn die Taration in den einzelnen Bezirken vollendet ist. Um die Redaktion des letzten Satzes des § 15 etwas deutlicher zu machen, will ich den ersten Antrag des Herrn Steiner zugeben. Was aber seinen zweiten Antrag betrifft, so läßt es sich gar gut plädiren, man solle keinen verurtheilen, ohne ihn gehört zu haben. Der Betreffende wird taxirt, aber er hat Gelegenheit, bei der Taration Einsprache zu erheben, sowie auch später; freilich muß er im letztern Falle anfänglich zahlen. Eine gewisse Fiskalität muß bei einem Steuergesetze immer vorhanden sein. Das ist nicht nur in Preußen der Fall, auch beim Gesetze von 1852, ohne daß man deßhalb seiner Zeit gefunden hätte, es wäre preußisch oder polakisch. Uebrigens mache ich auf die Folgen aufmerksam, welche der Antrag des Herrn Steiner haben würde. Die Centralkommission versammelt sich in Bern; wenn nun ein Steuerpflichtiger, der im Jura oder in Meiringen wohnt, von derselben um einige Franken höher taxirt wird, soll man ihn dann expreß nach Bern kommen lassen, um sich vor der Kommission zu vertheidigen? Ich glaube, das gehe nicht. Wenn die Taration über die Maßen geht, so hat der Betreffende immer noch ein Rechtsmittel, mit dem er sich behelfen kann. Man soll es vertrauensvoll der Centralkommission überlassen, die zwar auch aus Menschen bestehen wird, bei der es aber nicht wohl denkbar ist, daß sie Einflüsterungen über Vermögensverhältnisse Gehör schenken werde, da dieselbe an das Steuerregister gebunden ist. Die Kommission hat die Aufgabe, auf Grundlage der Staatssteuerregister die Pflichtigen zu taxiren, wie es der § 10 ausdrücklich vorschreibt, ohne weitern Einflüsterungen Gehör zu geben.

Abstimmung.

Für den § 15 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ „ ersten Antrag des Herrn Steiner	„
„ „ zweiten „ „ „ „	58 Stimmen.
Dagegen	34 „

---

§ 16.

Wird unverändert genehmigt; ebenso § 17.

---

§ 18.

Roth von Bipp. Ich stelle den Antrag, vor den Worten „der Militärsteuer" einzuschalten „absichtlich". Man wird zwar einwenden, es werde die Ausführung des Gesetzes erschweren. Ich glaube aber, die Beamten, welche dasselbe zu vollziehen haben, werden immer noch Mittel und Wege finden, allfällige Mißbräuche zu entdecken.

Herr Berichterstatter. Ich halte dafür, man könne von Jemanden, der sich der Militärsteuer entzieht, nicht wohl etwas anderes annehmen, als daß er es absichtlich thue. Denn das Bewußtsein, daß jeder Staatsbürger militärpflichtig ist und daß derjenige, welcher nicht persönlich Dienst thun kann, die Steuer zahlen muß, durchdringt die ganze Bevölkerung so, daß es jeder Schulbube weiß. Also kann man annehmen, daß, wenn Einer sich der Erfüllung dieser Pflicht entzieht, es absichtlich geschehe. Ebenso wird auch beim wirklichen Dienste kein Unterschied gemacht, ob Einer sich demselben absichtlich entziehe oder nicht, und verlangt man bei einem allgemeinen Aufgebote, daß die betreffende Mannschaft sich auf dem Sammelplatz einfinde, ohne ein persönliches Aufgebot zu erhalten. Dasselbe Verfahren soll auch bei der Steuer gelten, daher kann ich den Antrag des Herrn Roth nicht zugeben.

Abstimmung.

Für den § 18 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ „ Antrag des Herrn Roth	Minderheit.

---

§ 19.

Herr Berichterstatter. Hier wurden bei der ersten Berathung mehrere Anträge erheblich erklärt, von denen der erste dahin ging, das Wort „befugt" zu ersetzen durch „verpflichtet". Der Regierungsrath glaubt nun, der Ausdruck „gehalten" sollte genügen, und nahm denselben in die Redaktion auf. Ferner wurde beantragt, statt einer Frist von 20 Tagen eine solche von 30 Tagen einzuräumen. Auch diesem Antrage ist Rechnung getragen. Endlich wurde die Gebühr der mit der Einkassirung beauftragten Personen von Rp. 35 auf 20 herabgesetzt. Die Redaktion des Paragraphen lautet nun, wie folgt: „Der Amtsschaffner ist gehalten, diejenigen Militärsteuern, welche innert der von ihm zu bestimmenden Frist von 30 Tagen nicht bezahlt werden, den Sektionsschreibern oder den Landjägern zum Bezuge zu übergeben, welche hiefür von jeder eingehenden Taxe eine Gebühr von 20 Rp. vom Schuldner zu fordern berechtigt sind."

Mühlethaler. Ich beantragte bei der frühern Berathung, die Worte „oder den Landjägern" zu streichen, nicht daß ich nicht Respekt vor denselben hätte, aber ich fand, es nehme sich nicht gut aus, weil man beim Erscheinen eines Landjägers glaubt, es sei etwas gefährlicheres. Ich möchte aber noch weiter gehen und weder von Landjägern noch von Sektionsschreibern etwas sagen, sondern statt derselben einfach setzen: „den geeigneten Personen." Dann kann der Amtsschaffner, welcher verantwortlich ist, schicken, wen er will, den Landjäger oder einen Andern.

Herr Berichterstatter. Ich halte die Befürchtung des Herrn Mühlethaler nicht für gerechtfertigt, sondern finde, man könne den Bezug der Militärsteuer in dem vorliegenden Falle gar wohl den Landjägern oder den Sektionsschreibern überlassen. Es ist eine Verbesserung ihres Gehaltes durch die Gebühr, die sie erheben können und die sehr niedrig ist. Ich möchte daher beim Entwurfe bleiben und kann den Antrag des Herrn Mühlethaler nicht zugeben.

Abstimmung.

Für den § 19 mit oder ohne Abänderung	Handmehr.
„ „ Antrag des Herrn Mühlethaler	Minderheit.

---

§ 20.

Herr Berichterstatter Bei diesem Paragraphen wurden zwei Anträge erheblich erklärt, nämlich: 1) daß über die säumigen Pflichtigen der Geltstag nicht verhängt und 2) daß nicht die Finanzdirektion, sondern der Regierungsstatthalter entscheiden soll, ob das Wirthshausverbot anzuwenden sei. Bezüglich des ersten Antrages fand der Regierungsrath, es sei nicht am Orte, hier im Gesetze eine Bestimmung aufzunehmen, nach welcher die Verfügung des Geltstags ausgeschlossen wäre, sondern es sei dem Ermessen der kompetenten Behörde zu überlassen. Den Einen wird die Androhung des Geltstages, den Andern das Wirthshausverbot, einen Dritten die Androhung von Straßenarbeit bewegen, die Steuer zu zahlen Alle drei Strafen zusammen kommen nicht zur Anwendung. Es ist klar, daß man nicht ohne Berücksichtigung der Umstände verfahren und daß die Ausführung dem Takte der betreffenden Beamten überlassen wird. Was die Verhängung des Wirthshausverbots betrifft, so glauben die Finanzdirektion und der Regierungsrath, es liege im Interesse einer gleichen Durchführung, daß die Sache von einer einzigen Behörde ausgehe. Ist aber der Große Rath der Ansicht, die Initiative sei dem Regierungsstatthalter zu übertragen, so hätte der Finanzdirektor persönlich nichts dagegen. Der Paragraph wird unverändert vorgeschlagen.

Steiner, Müller. Ich habe diesen Paragraphen von vornherein aufs Korn genommen; es ist ein eigentlicher Griengrubenparagraph. Auf der einen Seite kann man Leute, die nicht zahlen, zur Arbeit in der Griengrube anhalten; im andern Falle kann man sie anhalten, daß sie nicht in eine für sie angenehmere Griengrube gehen, wo Flaschen und Gläser zu sehen sind. Nun finde ich, es gehe zu weit, wenn die Vollziehung in die Hand einer einzigen Behörde gelegt wird. Ich gestehe zwar der Finanzdirektion Unbefangenheit genug zu, daß sie ihre Stellung nicht mißbrauchen würde, dennoch könnte in Zeiten politischer Aufregung der Fall eintreten, daß Bürger ungleich behandelt würden; die Versuchung liegt zu nahe. Daher möchte ich, abgesehen von der gegenwärtigen Bestellung des Amtes, es nicht in die Hand der Finanzdirektion legen, sondern die Sache dem Ermessen des Richters überlassen, der eher im Falle ist, die Umstände zu berücksichtigen, während die Finanzdirektion unmöglich sich in der Lage befindet, die verschiedenen Verhältnisse der Steuerpflichtigen zu kennen und zu beurtheilen, wer der Nachsicht würdig sei oder nicht. Ich stelle deßhalb den Antrag, die Initiative der Strafzutheilung einfach dem Richter des Amtsbezirks zu übertragen.

Hauswirth möchte die Finanzdirektion auch aus dem Grunde nicht zu sehr mit Geschäften belasten, weil sie ohnedieß genug zu thun habe mit Kassaverifikationen u. dgl.

Herr Berichterstatter. Herr Steiner faßte offenbar den § 20 unrichtig auf, wenn er meint, die Finanzdirektion habe selbst das Wirthshausverbot zu verhängen. Es muß vom Richter ausgesprochen werden und zwar auf den Antrag der Finanzdirektion; aber ich will den Antrag des Herrn Steiner zugeben. Herr Hauswirth wollte aus lauter Zuvorkommenheit die Finanzdirektion mit solchen Geschäften verschonen, weil sie sonst genug zu thun habe. Es wäre noch manches zu thun; es wäre auch die Amtsführung von alten Amtsschaffnern zu untersuchen und anderes, das gäbe auch Arbeit.

Der § 20 wird mit dem zugegebenen Antrage durch das Handmehr genehmigt.

---

§ 21.

Wird unverändert genehmigt; ebenso der § 22.

---

§ 23.

Herr Berichterstatter. Dieser Paragraph wurde mit Rücksicht auf den § 153 der Militärorganisation ergänzt und lautet nun also: „Das Gesetz über die Militärsteuer vom 25. Mai 1852, das provisorische Gesetz über Abänderung des § 1 desselben vom 5. März 1858, sowie der § 153 des Gesetzes über die Militärorganisation, soweit er mit obiger Bestimmung in Widerspruch steht, sind aufgehoben."

Wird ohne Einsprache genehmigt.

---

§ 24.

Der Herr Berichterstatter stellt den Antrag, als Zeitpunkt des Inkrafttretens den 1. Juni nächsthin zu bezeichnen.

Wird ohne Einsprache genehmigt.

Eingang.

Herr Berichterstatter. In Uebereinstimmung mit einem bei der ersten Berathung erheblich erklärten Antrage wurde folgendes Motiv in den Eingang aufgenommen: „in der Absicht, die Militärsteuer mit der Last des Militärdienstes möglichst in Einklang zu bringen." Auch der Antrag, die Ueberschrift des Gesetzes also abzuändern: „Gesetz über die Militärdispensationssteuer" wurde erheblich erklärt, aber bei Durchlesung der Militärorganisation fand ich, daß darin ausdrücklich einem „Gesetze über die Militärsteuer" gerufen wird. Daher möchte ich auch diesen Ausdruck beibehalten. Im bisherigen Gesetze war derselbe auch enthalten und Jedermann weiß, was darunter zu verstehen sei.

Der Antrag des Herrn Berichterstatters wird durch das Handmehr genehmigt.

Das Präsidium eröffnet die Umfrage über allfällige Zusatzanträge.

Bach. Bei der ersten Berathung wurde der Antrag gestellt, daß Rekruten, welche durch Armuthscheine beweisen, daß es ihnen unmöglich sei, die nöthigen Ausrüstungsgegenstände anzuschaffen, solche vom Staate angeschafft werden sollen. Ich gebe zu, daß dieser Antrag nicht in das vorliegende Gesetz gehört, und wenn er nicht erheblich erklärt wird, so behalte ich mir vor, denselben durch einen Anzug geltend zu machen. Wer Gelegenheit hatte zu sehen, daß solche Leute wochenlang länger in der Garnison bleiben müssen, weil sie nicht die Mittel zu ihrer Ausrüstung haben, wird zugeben, daß es bemühend ist. Daher reproduzire ich den in der ersten Berathung gestellten Antrag.

Herr Berichterstatter. Der Antrag, so wie ihn Herr Bach vorbringt, wurde bei der ersten Berathung nicht gestellt, sondern Herr Girard schlug vor, 10 % vom Reinertrage der Militärsteuer zu Gunsten der Invaliden, sowie der Wittwen und Waisen der im Dienste des Vaterlandes Gefallenen zu verwenden. Nun wünscht Herr Bach, daß der Staat die Ausrüstung armer Rekruten übernehme. Das gehört nicht in das Gesetz über die Militärsteuer. Was die Sache selbst betrifft, so mache ich aufmerksam, daß dieser Antrag ungeheuer weit führen würde. Wir haben jährlich 2500 Rekruten zu instruiren, deren Ausrüstung, zu Fr. 50 per Mann, Fr. 125,000 kostet. Man soll nicht sagen, es treffe nur die Armen; nach und nach würde mehr als die Hälfte kommen. Man genirt sich gegenüber dem Staate gar nicht so und die Erfahrung beweist, daß man es in den Gemeinden gar oft mit der Ausstellung von Armuthszeugnissen sehr leicht nimmt. Der Antrag hätte große Folgen für die Finanzen des Staates, deßhalb möchte ich zunächst aus finanziellen und dann auch aus materiellen Gründen davor warnen.

Bach zieht seinen Antrag zurück und behält sich vor, denselben durch einen Anzug geltend zu machen.

Es sollte nun der Vortrag des Regierungsraths über die streitige Großrathswahl von Wimmis folgen. Herr Regierungspräsident Schenk gibt jedoch über die Sachlage folgende Auskunft.

Der Regierungsrath ersuchte das Präsidium des Großen Rathes, den Bericht dieser Behörde über die am 18. Januar abhin im Wahlkreis Wimmis stattgehabte Großrathswahl auf das Traktandenverzeichniß zu setzen, in der Voraussetzung, daß es möglich sein werde, die Akten zur Stelle zu bringen; das war aber nicht der Fall. Der Regierungsstatthalter von Niedersimmenthal war letzte Woche hier und gab Aufschluß, warum die Akten bisher nicht eingesandt werden konnten. Es liegt erstens eine Anzeige wegen Wahlunfuges und zweitens eine solche wegen Wahlbestechung vor. Der erste Punkt wäre im Reinen, nicht aber der zweite. Die Untersuchung wird sehr einläßlich geführt und ist allerdings ein bedeutendes Stück Arbeit Der Regierungsstatthalter hat die Voruntersuchung und es wird von ihm abhangen, die Sache dem Richter zu überweisen, wenn er die Indizien genügend findet. Findet der Richter die Anzeige auf Bestechung begründet, so wird die Wahl kassirt und fällt der erste Theil des Geschäftes dahin; sollte aber die Wahlbestechung nicht als begründet erkannt werden, dann kommt die Frage zur Behandlung, ob der Große Rath die Wahl wegen stattgehabter Umtriebe kassiren soll. Die Regierung bedauert sehr, daß diese Angelegenheit so in die Länge gezogen wurde. Ein Grund davon liegt in dem Umstande, daß der Regierungsstatthalter anfänglich zögerte, ob er die Sache an die Hand nehmen oder einen eigenen Kommissär von der Regierung verlangen wolle. Endlich nahm er die Sache selbst zur Hand. Der Redner bittet den Großen Rath um Entschuldigung und spricht die Erwartung aus, daß dieser Gegenstand jedenfalls in der nächsten Sitzung zur Behandlung gebracht werden könne.

Naturalisationsgesuche.

1) Des Herrn Karl Friedrich Schulz von Bremen, Baumeister in Bern, welchem das Ortsbürgerrecht der Gemeinde Utzenstorf zugesichert ist.

Der Regierungsrath beantragt die Ertheilung der Naturalisation.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter, empfiehlt diesen Antrag mit Hinweisung auf die vortheihafte Stellung, welche der Petent in Bern einnimmt und auf die günstigen Zeugnisse, welche über dessen moralische und materielle Garantien vorliegen.

Abstimmung.

Von 96 Stimmen fallen:

Für Willfahr	90
„ Abschlag	6

Herr Schulz ist somit naturalisirt.

---

2) Des Herrn Jakob Konstantin Appenzeller, Bürger von St. Gallen und von Brütten, Kantons Zürich, Pfarrer an der Kirche zum Heil. Geist in Bern, welchem das Ortsbürgerrecht dieser Stadt (Gesellschaft zu Metzgern) zugesichert ist.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Ertheilung der Naturalisation.

Der Herr Berichterstatter weist zu Begründung des Gesuches auf die ausgezeichneten Dienste hin, welche der Petent als Prediger und Seelsorger hiesiger Stadt seit einer langen Reihe von Jahren geleistet und empfiehlt dasselbe angelegentlich.

Abstimmung.

Von 83 Stimmen fallen:

Für Willfahr	80
„ Abschlag	3

Herr Appenzeller ist somit ebenfalls naturalisirt.

---

3) Des Herrn Jakob Werder von Birrenlauf, Kantons Aargau, Bäckermeister und Wirth in Thun, welchem die Stadt Thun ihr Ortsbürgerrecht zugesichert hat.

Der Regierungsrath beantragt die Ertheilung der Naturalisation.

Der Herr Berichterstatter stützt sich zu Empfehlung dieses Antrages auf die günstigen Verhältnisse, in denen sich der Petent befindet, so daß die Vorschriften des Gesetzes als wohl erfüllt erscheinen.

Abstimmung.

Von 90 Stimmen fallen:

Für Willfahr	88
„ Abschlag	2

Herr Werder ist also ebenfalls naturalisirt.

---

4) Des Herrn Heinrich Heß von Rastadt, Großherzogthums Hessen-Darmstadt, Bierbrauer in Reichenbach, Gemeinde Zollikofen, welchem das Ortsbürgerrecht der Stadt Bern (Gesellschaft zu Kaufleuten) zugesichert ist.

Der Regierungsrath beantragt die Ertheilung der Naturalisation.

Der Herr Berichterstatter empfiehlt das Gesuch des Petenten sowohl mit Hinweisung auf dessen Vermögensverhältnisse als auf die günstigen Zeugnisse, welche in moralischer Beziehung für denselben sprechen.

Abstimmung.

Von 83 Stimmen fallen:

Für Willfahr	81
„ Abschlag	2

Herr Heß ist also ebenfalls naturalisirt.

---

5) Des Herrn Johann Balthasar Schönemann von Uhdestädt, Herzogthums Sachsen-Weimar, Instrumentenmacher in Bern, welchem das Ortsbürgerrecht der Gemeinde Guggisberg zugesichert ist.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Ertheilung der Naturalisation.

Der Herr Berichterstatter beruft sich auf die Akten, um darzuthun, daß der Petent den Vorschriften der Fremdenordnung in moralischer und finanzieller Beziehung Genüge geleistet habe.

Abstimmung.

Von 80 Stimmen fallen:

Für Willfahr	75
„ Abschlag	5

Herr Schönemann ist ebenfalls naturalisirt.

---

6) Des Herrn Dr. Aloys Sprenger von Nasserrut im Tyrol, Honorarprofessor für orientalische Sprachen an der Hochschule in Bern, Grundbesitzer zu Wabern, welchem das Ortsbürgerrecht der Gemeinde Gutenburg zugesichert ist.

Der Regierungsrath beantragt die Ertheilung der Naturalisation.

Der Herr Berichterstatter erinnert zur Empfehlung des Petenten an die Stellung, welche derselbe seiner Zeit im Oriente im Dienste der ostindischen Gesellschaft eingenommen, sowie an die Dienste, welche Herr Sprenger gegenwärtig als Lehrer der orientalischen Sprachen dem Staate leistet, abgesehen von seinen übrigen günstigen Verhältnissen.

Dr. Manuel spricht seine Freude aus, daß Herr Sprenger, ein Mann, der jedem Lande zur Zierde gereichen würde, der vermöge seiner reichen Kenntnisse, besonders durch sein Werk über das Leben Mahomeds einen großen Ruf in wissenschaftlichen Kreisen habe, sich in unserm Staate festsetzen wolle, und empfiehlt denselben angelegentlich.

Revel schließt sich dieser Empfehlung an.

Abstimmung.

Von 91 Stimmen fallen:

Für Willfahr	91
„ Abschlag	0

Herr Sprenger ist somit einstimmig naturalisirt.

Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Direktion der Justiz und Polizei wird ohne Einsprache durch das Handmehr beschlossen:

1) dem Christian Isenschmid von Bümpliz den letzten Viertheil der ihm wegen Nothzucht auferlegten achtzehnmonatlichen Zuchthausstrafe zu erlassen;

2) den Rest der dem Johann Schwab von Kallnach, gewesener Holzhändler in Bern, wegen Fälschungen auferlegten einjährigen Einsperrungsstrafe in Kantonsverweisung von doppelter Dauer umzuwandeln.

Dagegen werden abgewiesen:

1) Samuel Wälti von Unterkulm, wegen Diebstahls zu vier Jahren Ketten,

2) Samuel Fund von Biglen, Schuhmacher in Holligen, wegen Nichterfüllung der Alimentationspflicht zu acht Tagen verschärfter Gefangenschaft,

3) Johann Langenegger zu Tägertschi, wegen Ortsbannverletzung zu Fr. 45 Buße,

4) die Burgergemeinde Safnern, wegen Ueberschreitung eines ihr bewilligten Holzschlags zu Fr. 120 Buße — verurtheilt.

Samuel Rüegsegger zu Riggisberg, wegen Uebertretung der Vorschriften, betreffend die Viehseuchen, zu Fr. 50 Buße verfällt, sucht um Nachlaß dieser Buße nach.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Abweisung des Petenten.

Hauswirth beantragt mit Rücksicht darauf, daß Rüegsegger keine Kenntniß vom Verbote gehabt habe, Nachlaß der Buße.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter, schließt jedoch auf Abweisung des Gesuches mit Hinweisung sowohl auf die Konsequenzen als auf die Gefährlichkeit der Nichtahndung solcher Widerhandlungen.

Abstimmung.

Von 90 Stimmen fallen:

Für Abschlag	57
„ Willfahr	33

Korrektion der Zweisimmen-Lenk-Straße.

Der Regierungsrath stellt in Uebereinstimmung mit der Baudirektion folgende Anträge:

a. den Plan und den auf 24,000 Fr. ansteigenden Kostenvoranschlag für obige Korrektion durch das Dorf Zweisimmen von der Thüllbrücke bis zur Gwattbrücke nach der im Plan gezeichneten blauen Linie grundsätzlich unter Vorbehalt der bezüglichen Krediteröffnung zu genehmigen;
b. der Baudirektion für die Ausführung nach dem vorliegenden Plane das Expropriationsrecht zu ertheilen;
c. mit Rücksicht auf die gewählte Linie die Erwartung auszusprechen, daß die Gemeinde Zweisimmen bei Anlaß des Wiederaufbaues des Dorfes sowohl längs der Hauptstraße als auch in Bezug auf die einmündenden Querstraßen möglichst rationelle Grundsätze befolgen und durch ein Baureglement in Anwendung bringen werde.

Kilian, Direktor der öffentlichen Bauten, als Berichterstatter, empfiehlt diese Anträge wesentlich aus folgenden Gründen. Es handelt sich darum, die Straßenkorrektion mit dem Wiederaufbau des abgebrannten Dorfes Zweisimmen in Uebereinstimmung zu bringen. Die Straße selbst befindet sich in so schlimmem Zustande, daß die Korrektion als dringende Nothwendigkeit erscheint, um den Verkehr auf derselben zu erleichtern. Es wurden zwei verschiedene Linien aufgenommen, von denen die eine in blauer, die andere in rother Farbe auf dem Plane gezeichnet ist. Der Regierungsrath gab der blauen, als den allgemeinen Verkehrsverhältnissen besser entsprechenden und etwas kürzeren Linie, deren Lage und Gefällverhältnisse sich günstiger gestalten, den Vorzug. Dagegen entspräche die rothe Linie mehr den eigentlichen Ortsinteressen, weßhalb denn auch der Gemeinderath dieselbe vorzog. Die Mehrzahl der Brandbeschädigten aber sprach sich für die blaue Linie aus, deren Kosten nicht höher zu stehen kommen als diejenigen der rothen. Das Projekt der blauen Linie wird daher, mit Vorbehalt der Krediteröffnung, zur Genehmigung empfohlen.

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

Staatsbeitrag an den Kirchenbau zu Münster.

Der Regierungsrath stellt in Uebereinstimmung mit der Baudirektion den Antrag, die dem Staate auffallenden Kosten für das Chor von Fr. 24,472. 45 als Nachtrag zu dem Kredite für Hochbau-Neubauten für 1863 zu bewilligen.

Der Herr Berichterstatter erinnert zu Begründung dieses Antrages an den Kirchenbau, welchen die Gemeinde Münster in letzter Zeit am Platze der Ruine des ehemaligen Münsters aufführen ließ, nachdem der Regierungsrath die Pläne genehmigt hatte. Der Kirchenvorstand kam mit dem Gesuch ein, der Staat möchte den üblichen Beitrag leisten, d. h. die Kosten des Chores übernehmen. Da dieser Gegenstand bei der Büdgetberathung nicht mehr behandelt werden konnte und dermal die Staatsrechnung für 1862 bereits abgeschlossen ist, so muß der Kredit nachträglich auf das Büdget des laufenden Jahres gesetzt werden und wird in diesem Sinne zur Genehmigung empfohlen.

Dr. v. Gonzenbach ertheilt mit Bezugnahme auf die Verhandlungen der Staatswirthschaftskommission einige Aufschlüsse. Diese Kommission hatte nämlich zuerst Anstand genommen, den vorliegenden Kredit zu bewilligen und vor Allem die Vorlage gehöriger Kostenberechnungen verlangt. Mit der vom Herrn Berichterstatter vorgeschlagenen Form der Krediterheilung erklärt der Redner sich nun einverstanden, macht jedoch den Großen Rath zugleich aufmerksam, zu welchen Konsequenzen die Aufstellung eines allgemeinen Grundsatzes in einem Gesetze für Verabfolgung von Staatsbeiträgen nach Prozenten der Baukosten führen könne, und regt die Frage an, ob wirklich das Interesse des Staates in dieser Angelegenheit so groß sei, daß er Grund habe, der reichen Gemeinde Münster an ihren schönen Kirchenbau einen Beitrag von Fr. 24,472 zu leisten. Der Redner glaubt es nicht und hält dafür, diese Summe könnte besser angewendet werden, wenn man sie zur Unterstützung unvermöglicher Gemeinden verwenden würde, die gar keine Kirche haben und nur alle vierzehn Tage Gottesdienst halten können. Dieses Verhältniß war Gegenstand einer Erörterung in der Staatswirthschaftskommission, indem man die Konsequenzen in's Auge faßte, welche dazu führen könnten, daß ein Kirchenchor unter Umständen auf Fr. 100,000 zu stehen käme. Die Kommission wünschte daher, daß die Frage, ob das betreffende Gesetz nicht einer Revision zu unterwerfen sei und zwar mit Rücksicht auf die Bedürfnisse armer Gemeinden, z. B. im Oberlande, welche die Kosten eines kleinen Kirchenbaues nicht zu bestreiten vermögen, in Erwägung gezogen werde.

Der Herr Berichterstatter macht berichtigungsweise die Versammlung aufmerksam, daß der Staat laut bestehenden Gesetzen die Pflicht übernommen habe, an die Kosten von Kirchenbauten protestantischer Gemeinden im Jura, wie auch im alten Kantonstheile, 10 % beizutragen und den Unterhalt des Chors zu besorgen.

Der Antrag des Regierungsrathes wird durch das Handmehr genehmigt.

Es wird eine Interpellation des Herrn Großrath v. Büren angekündigt, betreffend die Einführung des Brodsackes und der Gamelle beim Militär.

Schluß der Sitzung: 12 Uhr Mittags.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind.

Dritte Sitzung.

Mittwoch den 6. Mai 1863.
Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Carlin.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Aebi, Freiburghaus, Frieden, Froté, v. Känel, Fürsprecher, und Klaye; ohne Entschuldigung: die Herren Botteron, Brandt-Schmid, Brunner, Bützberger, Crelier, Froidevaux, Guenat, Jaquet, Kaiser, Friedrich; Kaiser, Niklaus; Karlen, Knechtenhofer, Kummer, Mathey, Michel, Friedrich; Monin, Reichenbach, Ritter, Rosselet, Ruchti, Schären, Scheidegger, Schertenleib, Schmutz, Johann; Schumacher, Seiler, Stämpfli, Jakob; Steiner, Jakob; Stocker, Willi, Simon; Wyder, Zbinden, Ulrich, und Zbinden, Johann.

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

Tagesordnung.

Wahl eines Präsidenten des Großen Rathes.

Von 143 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Kurz, Oberst	117	Stimmen.
„ Karrer, Großrath	7	„
„ Michel, Fürsprecher	4	„

Die übrigen Stimmen zersplittern sich.

Erwählt ist somit Herr Oberst Kurz, bisheriger Vizepräsident.

Wahl eines Vizepräsidenten des Großen Rathes.

Von 151 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Carlin,	Großrath	71	Stimmen.
„ Karrer,	„	31	„
„ Engemann,	„	16	„
„ v. Gonzenbach	„	9	„

Die übrigen Stimmen zersplittern sich.

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

Von 154 Stimmenden erhalten im zweiten Wahlgange:

Herr Carlin	85	Stimmen.
„ Karrer	44	„
„ Engemann	11	„
„ v. Gonzenbach	14	„

Es ist also Herr Carlin, bisheriger Präsident, gewählt.

Wahl eines Statthalters des Vizepräsidenten.

Von 147 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Engemann,	Großrath	49	Stimmen.
„ Karrer,	„	31	„
„ v. Gonzenbach,	„	23	„
„ Renfer,	„	14	„
„ Vogel	„	11	„
„ Schlegel	„	5	„

Die übrigen Stimmen zersplittern sich.

Da keiner dieser Herren die absolute Mehrheit erhalten hat, so wird zum zweiten Wahlgang geschritten. In der Wahl bleiben die Herren Engemann, Karrer, v. Gonzenbach und Renfer.

Von 147 Stimmenden erhalten im zweiten Wahlgange:

Herr Engemann	60	Stimmen.
„ Karrer	35	„
„ v. Gonzenbach	37	„
„ Renfer	15	„

Da auch dieses Mal keiner der Kandidaten das absolute Mehr auf sich vereinigt hat, so folgt der dritte Wahlgang. Aus der Wahl fällt Herr Renfer.

Von 154 Stimmenden erhalten im dritten Wahlgange:

Herr Engemann	70	Stimmen.
„ Karrer	24	„
„ v. Gonzenbach	60	„

Da auch dieser Wahlgang kein definitives Resultat geliefert hat, so wird die Wahlverhandlung fortgesetzt. Aus der Wahl fällt Herr Karrer.

Von 152 Stimmenden erhalten im vierten Wahlgange:

Herr Engemann	87	Stimmen.
„ v. Gonzenbach	65	„

Somit ist Herr Engemann, bisheriger Statthalter, gewählt.

Wahl eines Präsidenten des Regierungsrathes.

Von 148 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Migy,	Regierungsrath	60	Stimmen.
„ Scherz,	„	44	„
„ Kurz,	„	17	„
„ Stockmar,	„	12	„
„ Kilian,	„	6	„
„ Weber,	„	4	„
Leer		5	„

Da keiner dieser Herren das absolute Mehr erhalten hat, so wird zum zweiten Wahlgang geschritten. In der Wahl bleiben die Herren Migy, Scherz, Kurz und Stockmar.

Von 156 Stimmenden erhalten im zweiten Wahlgange:

Herr Migy	74	Stimmen.
„ Scherz	56	„
„ Kurz	21	„
„ Stockmar	5	„

Da auch dieses Mal keiner der Kandidaten das absolute Mehr auf sich vereinigt hat, so wird zum dritten Wahlgang geschritten. Aus der Wahl fällt Herr Stockmar.

Von 148 Stimmenden erhalten im dritten Wahlgange:

Herr Migy	75	Stimmen.
„ Scherz	64	„
„ Kurz	9	„

Erwählt ist also Herr Migy, bisheriger Vizepräsident.

Hierauf wird nach dem Antrage der Militärdirektion und des Regierungsrathes dem Herrn Oberstlieutenant Manuel die nachgesuchte Entlassung von der Stelle eines Waffenkommandanten der Artillerie in der üblichen Form ertheilt und sodann an dessen Stelle im ersten Wahlgange mit 86 Stimmen von 101 Stimmenden zum Kommandanten der Artillerie mit dem Grad eines Majors ernannt:

Herr Hauptmann Karl Dähler von Seftigen, Baumeister in Bern.

Ferner werden gewählt:

1) an der Stelle des in den eidgenössischen Stab beförderten Herrn Kommandanten Rossel zum Kommandanten der Infanterie des Auszuges:

Herr Major Joseph Fleury von Laufen im ersten Wahlgange mit 86 Stimmen von 101 Stimmenden;

2) zum Major der Infanterie des Auszuges:

Herr Aidemajor und Hauptmann Albert Morel von Corgemont im ersten Wahlgange mit 98 Stimmen von 103 Stimmenden.

Interpellation

des Herrn Großrath v. Büren, betreffend die von der Eidgenossenschaft beschlossene Einführung der Brodsäcke und Gamellen für das Militär.

v. Büren. Wie Ihnen bekannt ist, fanden in der letzten Zeit ziemlich bedeutende Aenderungen in der Ausrüstung und Bekleidung des Bundesheeres statt. Einzelne Gegenstände fielen weg, andere wurden neu eingeführt, und zwar betrifft es nicht nur das, was der Staat, sondern auch was der Mann anschaffen muß. Mit Rücksicht auf zwei Gegenstände, nämlich die

Anschaffung der Brodsäcke und der Gamellen, erlaube ich mir den Vorschlag zu machen, in erster Linie, diese zwei Gegenstände möchten vom Staate angeschafft, in zweiter Linie, es möchte die Mannschaft, welche zur Zeit dieser Neuerung vollständig nach bestehendem Reglement ausgerüstet war, nicht angehalten werden, die bezeichneten Gegenstände neu anzuschaffen, sondern der Staat möchte ihr dieselben verabfolgen. Wenn irgend ein Gesetz oder Reglement besteht und man sich demselben unterzieht, so kann man später folgende Bestimmungen nicht wohl rückwirkend machen. Das gilt namentlich für den vorliegenden Fall. Die betreffenden Militärs haben ihre Anschaffungen nach Vorschrift gemacht. Soll man ihnen nun noch zumuthen, den Brodsack und die Gamelle anzuschaffen? Ich glaube, es wäre nicht billig. Ich kenne die Ansicht der Regierung nicht, aber es ist eine dringende Angelegenheit, indem von einem Momente zum andern neue Korps einrücken, und es wichtig ist zu wissen, wer diese Gegenstände bezahlen soll. Ich will nicht weiter in die Sache eintreten; es liegt auf der Hand, daß es, gegenüber der jüngern Mannschaft, die andere, von den Behörden abgeschaffte Gegenstände nicht mehr anschaffen muß, unbillig für die ältere Mannschaft wäre, wenn man ihr diese neue Ausgabe zumuthen würde. Ich wünsche Auskunft darüber zu erhalten und bitte die Regierung angelegentlich, noch in dieser Sitzung ihre Vorlagen zu machen, damit die Sache auf zweckmäßige Weise erledigt werden kann.

Karlen, Militärdirektor. Am 23. April abhin wurde von der Mehrzahl der Bataillonskommandanten eine Eingabe eingereicht, welche das Begehren enthielt, daß die Ausrüstung der Infanteristen im Allgemeinen vom Staate übernommen werden möchte; in zweiter Linie wurde verlangt, daß auf diejenige Mannschaft, die nach früherem Reglemente vollständig ausgerüstet war, nachträglich erlassene Gesetze und Verordnungen nicht rückwirkend gemacht werden sollen. Der Militärdirektor nahm die Sache sofort an die Hand und legte seinen Bericht dem Regierungsrathe vor; derselbe wurde der Finanzdirektion zum Mitrapporte überwiesen. Der Gegenstand hat eine bedeutende finanzielle Tragweite, so daß ich nicht weiß, ob die Sache noch in dieser Sitzung zur Behandlung kommen kann. Zufolge Bundesbeschlusses wurden alle Kantone angewiesen, bis zum Neujahr 1863 ihre Infanterie mit dem Brodsacke und bis zum 1. Jan 1865 mit der Gamelle auszurüsten. Der Regierungsrath beschloß schon voriges Jahr, daß die Mannschaft den Brodsack (zu Fr. 2 50) und die Gamelle (zu Fr. 1. 30) selbst anzuschaffen habe; dafür hat der Rekrut die Aermelweste, die Fr. 10 kostete, nicht mehr anzuschaffen. Das hätte zur Folge, daß in einem Zeitraume von sechszehn Jahren Auszug und Reserve die genannten Gegenstände auf eigene Kosten angeschafft haben würden. Anders verhält es sich mit der Mannschaft, die bereits ausgerüstet ist, und es entsteht die Frage, ob das Gesetz rückwirken soll. Die Militärdirektion ist der Ansicht, das Gesetz sei nicht rückgreifend, und man könne der nach altem Reglemente ausgerüsteten Mannschaft nicht zumuthen, die fraglichen Anschaffungen noch zu machen. Ich berechnete, wie viel Mannschaft in Auszug und Reserve im vergangenen Jahre den Brodsack noch nicht hatte und wie vielen die Gamelle fehle Es führt zu einer hohen Summe, ungefähr auf Fr. 70,000. Die Anschaffung muß gemacht werden, und die Frage ist: wer soll sie zahlen? Ich glaube einen Ausweg gefunden zu haben, wodurch dem Bundesgesetze Genüge geleistet werden kann, ohne daß dem Staate eine große Einbuße erwächst. Der Staat würde den nöthigen Vorrath von Gamellen und Brodsäcken anschaffen, während der Dienstzeit würde man sie verabreichen und nach der Entlassung dieselben, wie die Kapüte, wieder sammeln und im Magazine aufbewahren. Ein großer Theil bliebe unberührt, vorausgesetzt, daß kein Feldzug gemacht werden müßte. In diesem Sinne ging ein Antrag der Militärdirektion an den Regierungsrath. Wie weit die Finanzdirektion und der Regierungsrath eine abweichende Ansicht haben, weiß ich nicht; aber es würde auf die Disziplin des Militärs nicht einen guten Eindruck machen, wenn man Leuten, die sich vollständig ausgerüstet haben, ein Mehreres zumuthen würde. Ich hoffe, Sie werden mit dieser Auskunft befriedigt sein.

Auf den Antrag des Regierungsrathes wird dem Entlassungsgesuche des Herrn Ludwig Juillard, Gerichtspräsident in Münster, auf den 1. September nächsthin in der üblichen Weise entsprochen.

Vortrag

des Staatsbahndirektoriums und des Regierungsrathes, betreffend die Uebernahme des Betriebs der Staatsbahn auf Rechnung des Staates.

Der Bericht des Direktoriums an die Eisenbahndirektion des Kantons Bern lautet, wie folgt:

Hochgeachteter Herr Direktor!

„Unter dem 28. d. M. theilten Sie uns den Beschluß des Regierungsrathes vom 27. d. M. mit, wonach die Motion, es sei zu untersuchen, inwiefern die Tracéveränderungsfrage mit der Frage nach der Art und Weise des Betriebs der Staatsbahn zusammenhänge und ob in Bezug auf die letztere Frage schon jetzt vor der Erledigung der erstern eine Bestimmung zu treffen sei, erheblich erklärt worden ist. Sie überweisen uns diese Angelegenheit zur Prüfung und Berichterstattung, in Folge dessen wir uns hiermit beehren, Ihnen unsere Ansichten und Anträge im Nachstehenden vorzulegen:

„I. Frage. Inwiefern die Tracéverlegungsfrage mit der Frage nach der Art und Weise des Betriebs der Staatsbahn zusammenhänge. —

„Diese Frage muß verneint werden.

„Der Betrieb der Linien Neuenstadt-Biel-Bern-Langnau, mit Anschluß in Zollikofen und Gümligen umfaßt eine Totallänge von 289,519' oder 87 Kilometer, wovon 16 Kilometer gemeinschaftliche Linie mit der Centralbahn.

„Der Betrieb der Linien Neuenstadt-Biel-Bern-Langnau, mit Abzweigung in Tiefenau über das Worblenthal umfaßt bei doppelter Zählung der Linie von Bern-Tiefenau wegen ihrer zweifachen Richtung eine Gesammtlänge von (281,550 + 10,900 + 3600:) 296,050 Fuß oder 89 Kilometer.

„Es entsteht demnach für den Betrieb in dem einten und andern Falle eine höchst unbedeutende Verschiedenheit, welche weder auf das erforderliche Betriebsmaterial noch sonst auf die Art und Weise des Betriebs irgend welchen Einfluß auszuüben vermag.

„II. Frage. Ob in Bezug auf die Art und Weise des Betriebs schon jetzt, vor der Erledigung der erstern Frage, eine Bestimmung zu treffen sei.

„Es ist nach der Beantwortung der ersten Frage kein Grund vorhanden, die Betriebsfrage eher vor als nach der Wahl des Tracés, welches von derselben vollkommen unabhängig ist, zu behandeln. Da indessen der Gegenstand angeregt wird, so ist es ganz am Ort, daß derselbe näher beleuchtet werde, weil allerdings die Frage, ob überhaupt über die Art und Weise des Betriebs schon jetzt ein Beschluß gefaßt werden muß, unbedingt zu bejahen ist.

„Zwei Fälle sind möglich bei der Wahl der Art und Weise des Betriebs. Entweder übernimmt der Staat selbst den Betrieb, oder er übergibt denselben ausschließlich an einen oder sektionsweise an mehrere Unternehmer.

„Die Selbstübernahme des Betriebs durch den Staat schließt keineswegs Einrichtungen aus, vermöge welcher einzelne Theile des Betriebs, wie z. B. der Fahrdienst mit der Zugkraft an einzelne Unternehmer unter der Aufsicht des Staates in Akkord übergehen werden. Ebensowenig werden dadurch Verbindungen mit andern Bahnen zur Einrichtung eines durchgehenden Betriebs erschwert.

„Im Falle der Hingabe des Betriebs an andere Unternehmer kann die Vereinbarung mit bereits bestehenden oder erst noch zu errichtenden Gesellschaften stattfinden. Die bereits bestehenden Nachbargesellschaften sind die Centralbahn, die Franco-Suisse und die Freiburgerbahn.

„Die Centralbahn ist eine Konkurrenzbahn der bernischen Staatsbahn. In der Richtung von Biel-Neuenstadt konkurrirt sie auf der Linie von Bern nach Thörishaus, wo sie eine 13 Kilometer längere Schienenstrecke besitzt als auf der Linie Herzogenbuchsee-Biel. In der Richtung von Biel-Bern konkurrirt die Centralbahn mit der Linie Biel-Herzogenbuchsee-Bern, welche zwar um 44½ Kilometer länger ist, als die Linie von Biel-Bern. Diese Differenz kann aber durch Tarifermäßigungen ausgeglichen werden, wie dieß bereits bisher geschehen. Auf der Linie Bern-Langnau konkurrirt die Centralbahn theilweise mit der Bahnstrecke Bern-Gümligen, sofern das jetzige Tracé beibehalten wird.

„Den Betrieb der Staatsbahn könnte die Centralbahn allerdings leicht übernehmen, auch wenn das Tracé Tiefenau vom Staate ausgeführt würde, indem ihr der Besitz des Bahnhofs in Bern als Centralpunkt für die Besorgung dieses Betriebs allen möglichen Vorschub gewährt. Indessen wäre auf der andern Seite die Wahl dieses Betriebsunternehmers nichts als die Ueberlieferung sämmtlicher Einnahmsquellen der Staatsbahnlinien in feindliche Hände zum Schaden des Staates. Es liegt auf der Hand, daß die Centralbahn nothwendig auf das Ziel hinsteuern müßte, die Staatslinien zu ihrem eigenen Vortheil auszubeuten, den Verkehr von denselben ab und auf die eigenen Linien hin zu lenken. Thatsächlich wurde sich dann ergeben, daß auf den gemeinschaftlichen Linien Gümligen-Bern-Zollikofen die Staatsbahn aller Verkehrseinnahmen baar ausginge und daß auf den Linien Biel-Bern-Neuenstadt dieselben nur sehr gering ausfielen. Und es müßte bei dieser fatalen Betriebsüberlieferung der Centralbahn angelegenstes Bestreben sein, die Rendite der Staatsbahn in solchem Maße herunterzusetzen, daß ein Losschlagen derselben um jeden Preis als eine Wohlthat für das schwer belastete Budget erscheinen müßte. Wer wäre der Käufer? Niemand, als die Centralbahn. Wir müssen also von der Wahl dieses Unternehmers entschieden abrathen, ohnehin bedingt dieselbe ein vollständiges Aufgeben der bisherigen Eisenbahnpolitik des Kantons Bern.

„Die Franco-Suisse-Bahn hat ihren Betrieb selbst an die Méditerranée verpachtet und besitzt kein eigenes Betriebsmaterial. Sie scheint uns durch diese beiden Umstände faktisch ausgeschlossen, da es kaum denkbar ist, daß der Betrieb der bernischen Linien weder an die Méditerranée, noch an die Franco-Suisse, unter ungleichen Verhältnissen von Betriebsmitteln, übergehen könne.

„Die Freiburgerbahn hat ihren Betrieb ebenfalls an einen Privaten verpachtet und wenn auch die gemeinschaftliche Besorgung des Maschinen- und Fahrdienstes und der Zugkraft zwischen Berner-Staatsbahn und Freiburgerbahn für beide Theile unzweifelhaft vortheilhafte Ergebnisse in Aussicht stellt, so ist durch obiges Verhältniß eine Uebernahme des Betriebs in seiner ganzen Ausdehnung unter bestehenden Umständen nicht denkbar.

„Bleibt die Uebernahme durch eine erst noch in's Leben zu rufende Privatunternehmung. Es läßt sich aber bezweifeln, auch in der Voraussetzung, daß dieselbe alle erforderlichen Garantien gewährt, daß Staat und Publikum den wichtigen, in alle volkswirthschaftlichen Verhältnisse tief eingreifenden Verwaltungszweig länger in Privathänden dulden könnten. Eine solche Gesellschaft verfolgt ihrem Wesen nach mehr industrielle, in keinem Falle aber Staatszwecke. Das Bedürfniß großer Ersparnisse kann nur auf Kosten des Dienstes befriedigt werden, das Betriebsmaterial wird schlecht unterhalten, die Zahl der Beamten auf knauserige Proportionen reduzirt, dadurch werden aber auch zum Theil die Einnahmen vermindert oder später große Kapitalauslagen für neue Anschaffungen, und es sind vielfache Reibungen unvermeidlich. Es dürfte auch das Aufgeben der Angestelltenwahl manches Bedenken erregen. Eine Wiederholung der Uebelstände des Fischer'schen Monopols, in anderer Form auf die Eisenbahn übertragen, scheint in jeder Beziehung unstatthaft. Diese Gründe, welche zum Theil auch gegen den Betrieb durch bestehende Bahngesellschaften anwendbar sind, bestimmen das Direktorium, auch von dieser Eventualität zu abstrahiren.

„Ein fernerer Hauptgrund gegen die Verzichtung auf den eigenen Betrieb der Staatsbahn liegt in dem Umstand, daß das Betriebsmaterial, welches bereits in dem Budget der Baukosten mit aufgenommen worden ist, dem Staate eigenthümlich gehört. Diese Anschaffung ist vollkommen gerechtfertigt, da jede andere Gesellschaft für das erforderliche Kapital und Abnutzung mehr oder weniger bedeutende Profite erheben würde, welche der Staat durch eigenen Ankauf erspart. Wenn aber der Staat das ganze Material für den Betrieb in Besitz hat, so vermögen wir nicht einzusehen, weßhalb er auf den Vortheil verzichten sollte, sein Kapital umsichtig selbst zu verwalten und sich die Einnahmsquellen selbst zuzueignen und zwar unter der Gewißheit verminderter Ausgaben. Denn es ist klar, daß bei der Uebernahme des Betriebs durch einen Dritten, derselbe nothwendig bei diesem Geschäft einen Gewinn verfolgt, welchen der Staat bei dem Selbstbetrieb sich selbst aneignet.

„Welcher auch der Entscheid sein möge, welchen der Regierungsrath in dieser wichtigen Frage fassen wird, so ist vor Allem nöthig, daß derselbe bald erfolge. Die umfassenden Vorbereitungsanstalten, Verträge, Anschaffungen verschiedener Art, welche die Uebernahme des Betriebs erfordert, möge derselbe durch den Staat oder durch Privatgesellschaften besorgt werden, erheischen einen baldigen Entschluß über das Prinzip, an wen der Betrieb übertragen werden soll.

„Wir gelangen sonach in weiterer Erörterung der uns vorgelegten Frage zu folgenden Schlußanträgen:

1) Es möge durch die kompetente Behörde festgestellt werden, daß der Betrieb der Staatsbahn im Sinne obigen Berichtes durch den Staat auf eigene Rechnung und Gefahr übernommen werden soll.
2) Das Direktorium sei zu beauftragen, die zur Vollziehung dieses Beschlusses erforderliche Organisation in umfassender Weise vorzulegen (Art. 8 des Großrathsbeschlusses vom 29. August 1861).
3) Der Regierungsrath wolle dahin wirken, daß die vorliegenden Anträge ihrer Dringlichkeit wegen noch in gegenwärtiger Sitzung des Großen Rathes erledigt werden."

„Genehmigen Sie bei dieser Veranlassung die Versicherung unserer vollkommenen Hochachtung!"

Bern, den 9. Dezember 1862.

Namens des Direktoriums,

Der Vize-Präsident:

Jul. Schaller.

Der Sekretär:

L. Schlincke.

Vortrag der Eisenbahndirektion an den Regierungsrath.

Herr Präsident!
Meine Herren!

„Wie die Eisenbahndirektion Ihnen in ihrem Vortrage vom 22. Dezember 1862 bereits erklärt hat, ist sie mit obigen Auseinandersetzungen des Staatsbahndirektoriums in Betreff des Betriebes der Staatsbahn vollkommen einverstanden, und da nun die Verhältnisse zum Entscheide über diese Frage drängen und auch die Angelegenheit hinsichtlich der Beschaffung des Betriebsmaterials in zutreffendem Sinne behandelt und erledigt worden ist, so beantragt die Direktion, Sie möchten vorstehende Anträge des Staatsbahndirektoriums Art. 1 bis und mit 3 der Genehmigung des Tit. Großen Rathes empfehlend unterbreiten.

Bern, den 28. März 1863.

Mit Hochachtung!

Der Direktor:
X. Stockmar.

Vom Regierungsrathe genehmigt und sammt Beilage mit Empfehlung an den Großen Rath gewiesen
Bern, den 8. April 1863.

Namens des Regierungsrathes,
Der Vize-Präsident:
P. Migy.
Der Rathsschreiber:
Dr. Trächsel.

Vortrag der Finanzdirektion an den Regierungsrath.

Herr Präsident!
Meine Herren!

Nachdem das Staatsbahndirektorium durch Ihre Schlußnahme vom 2. Februar abhin zur Anschaffung des zum Betriebe der Staatsbahnstrecken erforderlichen, auf Fr. 1,650,000 devisirten Rollmaterials aus den vorhandenen Anleihensgeldern ermächtigt worden ist, drängt nunmehr der Entscheid über die Frage, ob der Staat sich zum Selbstbetriebe seiner Bahnen entschließen oder diesen Betrieb einer Gesellschaft übertragen soll. Sowohl das Staatsbahndirektorium als die Direktion der Eisenbahnen und Entsumpfungen sprechen sich in ihren bezüglichen Berichten und Anträgen nachdrücklich für den Selbstbetrieb aus.

Auch die Finanzdirektion muß sich entschieden im Sinne dieser Anträge aussprechen. In eisenbahnpolitischer Beziehung könnte sie in einer Verpachtung der Staatsbahnlinien nur ein Aufgeben der Prinzipien erblicken, denen zu Liebe der Staatsbau beschlossen und mit so bedeutenden finanziellen Opfern durchgeführt worden ist. Die finanzielle Seite betreffend, so erscheint es der unterzeichneten Stelle als nicht zweifelhaft, daß der Staat beim Selbstbetriebe — unter der selbstverständlichen Voraussetzung einer tüchtigen und ökonomischen Administration — bessere Resultate erzielen müsse als bei einer Verpachtung, da eine Gesellschaft, welche die Linien in Pacht nähme, sich doch wohl jedenfalls einen mit der Größe der Unternehmung und der darauf zu verwendenden Kapital- und administrativen Kräfte im Verhältniß stehenden Reingewinn über den Pachtzins hinaus würde gesichert sehen wollen, den der Staat sich selbst zuwenden kann und soll.

Indem sich die Finanzdirektion im Uebrigen auf die weitere Ausführung des Staatsbahndirektoriums beruft, pflichtet sie den gestellten Schlußanträgen

1) es möge der Betrieb der Staatsbahn durch den Staat auf eigene Rechnung übernommen werden,
2) es sei das Staatsbahndirektorium zu beauftragen, die zu Vollziehung der Ziff. 1 erforderliche Organisation auszuarbeiten und vorzulegen, —

in allen Theilen bei.

Bern, den 7. April 1863.

Mit Hochachtung!

Der Direktor der Finanzen:
Scherz.

Vom Regierungsrathe genehmigt und sammt dem hierauf bezüglichen Vortrag der Eisenbahndirektion mit Empfehlung an den Großen Rath gewiesen.
Bern, den 8. April 1863.

Namens des Regierungsrathes:
Der Vize-Präsident:
P. Migy.
Der Rathsschreiber,
Dr. Trächsel.

Stockmar, Direktor der Eisenbahnen und Entsumpfungen, als Berichterstatter. Die Eisenbahnen des Standes Bern sind in Ausführung begriffen; die Arbeiten werden mit aller Thätigkeit betrieben und wir hoffen, dieselben mit nächstem Frühjahr dem Verkehr übergeben zu können. Wir haben daher für jetzt zu beschließen, auf welche Weise dieses geschehen solle: ob durch den Staat, oder ob man von diesem Modus absehen und irgend eine Gesellschaft damit betrauen wolle. Als der Staat diese Linien ankaufte, erschienen auf dem Devis Fr. 1,650,000 für Anschaffung der zum Betrieb nothwendigen Gegenstände. Man mußte dieses Material ankaufen, weil, falls man nicht in dessen Besitz gelangt wäre, daraus Verzögerungen in der Eröffnung der Bahnlinien hätten entstehen können, zumal keine von den Gesellschaften, welche den Betrieb hätten übernehmen können, das dazu erforderliche Material besessen hätte. Da der Staat nunmehr Eigenthümer dieser Linien, sowie des Materials geworden, so frägt es sich, ob er dieß Alles einer Gesellschaft übertragen und ihr sagen wolle, sie solle den Betrieb unter dieser oder jener Bedingung an die Hand nehmen. Alsdann muß man sich nach einer Gesellschaft umsehen, welche denselben übernehmen könnte. Auf der einen Seite haben wir die benachbarte Franco-Suisse, die nicht eine schweizerische, sondern eine französische Gesellschaft ist, die ihre Exploitation der Gesellschaft Paris-Mediterranée überlassen hat und kein eigenes Material besitzt. Wenn diese letztere unsere Linien übernehmen würde, so geschähe deren Betrieb auf schweizerischem Gebiete mit französischem Material, welches für unser Land nicht eben dienlich ist. Ferner würden im Falle eines Vertrages mit derselben ihre Waggons bis in den Bahnhof von Bern kommen, was vielleicht unserer Bevölkerung nicht anständig sein möchte, — wenigstens nach meiner Ansicht; auch wäre es, — wofern man den Betrieb in fremde Hände legen

will, — besser, es geschähe solches an eine schweizerische Gesellschaft. So verhält es sich ebenfalls mit der Oronbahn-Gesellschaft, welche in Folge des Anno 1850 begangenen Fehlers, wodurch der Centralbahn die Strecke Bern-Thörishaus übergeben wurde, nur bis an die Grenze kömmt; allein es ist dieß nun ein fait-accompli, über welches man lieber hinweggeht. Bei den Unterhandlungen, welche mit der Centralbahn-Gesellschaft wegen Benutzung des Bahnhofes in Bern stattgefunden, haben wir die Delegirten dieser Gesellschaft angefragt, ob es in Bern nicht möglich wäre, sich wegen Rückgabe dieser Strecke an den Staat zu verständigen. Man hat uns hierauf geantwortet: „Wir wollen sie behalten, es ist ein Messer, das wir „in der Hand haben." (Man bediente sich dieser Worte.) Auf diese Weise sah sich die Oronbahn-Gesellschaft genöthigt, die Linie Thörishaus-Bern pachtweise zu übernehmen, damit ihre Waggons bis nach der Bundesstadt gelangen können; allein man muß nicht darauf rechnen, daß diese Gesellschaft den Betrieb der bernischen Staatsbahn-Linien übernehme, weil finanzielle Gründe im Wege stehen würden. Somit bliebe einzig die Centralbahn-Gesellschaft, die mit uns unterhandeln würde. Allein ich frage, ob es im Interesse des Standes Bern liege, mit dieser Gesellschaft anzubinden? Sollte dieß geschehen, so müßte natürlich eine Berechnung über das Erträgniß der bernischen Linien aufgestellt werden, damit die uns von der Centralbahn zu bezahlende Summe bestimmt werden könnte. Es ist alsdann klar, daß diese Gesellschaft versuchen würde, sämmtlichen Verkehr, Waaren und Reisende, auf ihre Linien zu ziehen, um die Rentabilität der bernischen Linien zu schmälern, obgleich sie die letztern in Pacht genommen hätte, es wäre denn, daß man ein Abkommen für so und so viel jährlich schließen würde. Sie hätte folgerichtig ein Interesse, die Rentabilität der Staatsbahn zu vermindern, um weniger bezahlen zu müssen. Wenn alsdann der Stand Bern später beabsichtigen sollte, seine Linien zu verkaufen, oder ein Rückkauf Seitens der Eidgenossenschaft zu Stande käme, so würde man zur Feststellung der Rückkaufssumme fragen, wie hoch sich das Erträgniß dieser Linien belaufe, und sonach erhielte der Kanton Bern bedeutend weniger, als wenn seine Linien reichlichen Ertrag geliefert hätten und in seinem Interesse exploitirt worden wären. Aus dem hievor Angebrachten ergeben sich nach meiner Ansicht hinreichende Gründe, um die Staatsbahn-Linien nicht zu verpachten. Haben wir einmal alle die Beschwerlichkeiten, alle die Ausgaben, die Reparationen, welche seit dem Ankauf dieser Linien gemacht wurden, gehabt, und befinden wir uns nunmehr im Besitze des Materials, so soll man auch den Muth haben, den Betrieb zu übernehmen und einen Versuch zu wagen. Auch ist es möglich, daß sich mit der Zeit eine andere Gesellschaft präsentirt, die uns in Langnau die Hand reicht. Die Nordostbahn dehnt sich schon bis Luzern aus; warum sollte sie nicht ein Interesse haben, bis nach Langnau fortzubauen? Dieß wäre noch eine Konkurrenz-Gesellschaft für unsere Linien gegenüber den andern, und es könnte dieselbe vortheilhaftere Anerbietungen stellen. Jedenfalls kann sich die Lage nur verbessern und in unsern Händen keineswegs schlimmer werden. Man kann daher heute beschließen, daß der Staat den Betrieb übernehmen werde. Damit ist nicht gesagt, daß er dieß vollständig thue, indem sich schon mehrere Unternehmer für Uebernahme der Züge, Unterhalt des sämmtlichen Materials, Lieferung der Kohlen und den Betrieb der Lokomotiven gemeldet haben, so daß der Staat nur die Gebühren zu beziehen und so viel jährlich für jene Gegenstände zu bezahlen hätte. Es haben sich zwei Gesellschaften gemeldet, so daß man, wenn ihre Anerbietungen vortheilhaft sind, mit ihnen unterhandeln wird. Solchergestalt würde die Aufgabe des Staates erleichtert, da man doch immer dafür hält, er müsse Alles theurer bezahlen als der Partikular. Indessen glaube ich, das Verwaltungswesen bei den Eisenbahnen sei so bedeutend, daß es einer Staatsadministration beinahe gleichkomme, und daß, wenn allfällige Nachläßigkeiten im Betriebe durch den Staat zum Vorschein kommen, solches auch beim Betriebe durch die Gesellschaften der Fall sei. Da nunmehr der Große Rath die ausgetheilten Berichte eingesehen hat, so ist es unnöthig, daß ich diese Frage einläßlicher bespreche. Ich empfehle Ihnen daher den regierungsräthlichen Antrag, damit man rechtzeitig die zum Betrieb erforderlichen Maßnahmen ergreifen könne; würde man länger zuwarten, so könnten leicht Verzögerungen in der Vollendung der Staatsbahn-Linien eintreten.

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

Röthlisberger, Gustav, stellt nun die Ordnungsmotion, in der weitern Behandlung der Eisenbahnvorträge heute nicht fortzufahren, sondern sie auf morgen zu verschieben.

Von anderer Seite wird verlangt, daß man fortfahre.

Abstimmung.

Für Fortfahren	66 Stimmen.
„ Verschiebung	58 „

Vortrag

der Eisenbahn-Direktion, betreffend den mit dem Direktorium der Centralbahn über Mitbenutzung der Bahnstrecke Zollikofen-Bern und Gümligen, der Stationen Zollikofen, Gümligen und des Bahnhofes Bern, abgeschlossenen Vertrag.

An den Tit. Regierungsrath des Kantons Bern zu Handen des Tit. Großen Rathes.

Bern, am 3. März 1863.

Herr Präsident!
Meine Herren!

Die aufgelöste schweizerische Ostwestbahngesellschaft, von welcher der Kanton Bern die auf seinem Territorium angelegten Bahnstrecken eigenthümlich erwarb, beabsichtigte bekanntlich ursprünglich, die Emmenthalerlinie von Trimstein über Gümligen durch die äußere Schoßhalde nach Bern zu führen in einen eigenen Bahnhof auf dem Kirchenfelde; die Seeländerlinie dann sollte nach einem nie bestimmt bearbeiteten Projekte ebenfalls direkt nach Bern in diesen Bahnhof geleitet werden. Diese, wenn auch nie zu gehöriger Klarheit gelangten Projekte entsprangen offenbar dem Gefühle großer Isolirtheit der beiden genannten Linien, im Falle sie sich nicht unabhängig halten, sondern auf irgend welchen beliebigen Punkten von der Centralbahn aufgenommen werden müßten. Was die Gesellschaft indeß so sehr scheute, mußte sie sich doch gefallen lassen, nachdem auch ein modifizirtes Projekt für Anlage ihres Bahnhofes in der innern Schoßhalde aus Grund mangelnder Finanzmittel gleichfalls aufgegeben worden war. Gerade um diese Zeit bewarben sich einsichtsvolle Männer aus Worb und dem industriellen Worblenthale überhaupt um die Erstellung der Emmenthalerlinie durch dieses Thal; aus dem schon angegebenen Grunde konnte

aber die Ostwestbahn-Verwaltung nicht entsprechen, sie war genöthigt, diese Linie von Trimstein an in geeignetester kürzester Linie der Centralbahn zuzuführen und bei Gümligen in dieselbe auslaufen zu lassen. Daß dabei weder den wahren Interessen der Gesellschaft noch dem Verkehr treibenden Publikum der Gegend gedient war, wird zweifelsohne die Verwaltung selbst sehr gut eingesehen haben; die Gewalt der Umstände mußte sie jedoch bestimmen, so und nicht anders zu handeln.

Die Ostwestbahn-Verwaltung schien beabsichtigt zu haben, auch die Emmenthalerlinie bald möglichst in Betrieb zu setzen. Sie vereinbarte zu dem Ende, auch in Voraussicht der Fortsetzung ihrer Seelandlinie von Biel bis in die Centralbahn nach Zollikofen, den bekannten Pachtvertrag mit der Centralbahn-Gesellschaft um die Mitbenutzung ihrer Bahnstrecken Zollikofen- und Gümligen-Bern. Dieser Vertrag, abgeschlossen unter dem Drucke der finanziellen Bedrängniß der Ostwestbahn, enthielt so ziemlich Alles, was das Aufkommen ihres Unternehmens zu hemmen geeignet sein konnte. Die Auflösung der letztern Gesellschaft kam jedoch der Ausführung dieses Vertrages zuvor.

Kaum hatte von Seite des Großen Rathes die Ratifikation des Kaufvertrages mit der Ostwestbahn um ihre bernischen Linien stattgefunden, der auf dem Fuße die Verfügung zum Ausbaue der von jener Bahngesellschaft vorläufig zu erstellen beabsichtigten Bernerlinien folgte, so regte sich im Worblenthale mächtiger als je der Wunsch, die Emmenthalerbahn von Trimstein an durch dieses Thal zu lenken. Die dortige Bevölkerung nahm ganz richtig an, daß der nunmehrige Besitzer dieser Bahn, weil in ganz andern Verhältnissen als sein Vorgänger sich befindend, rationeller zu Werke gehen und nicht Bauten ausführen werde, deren Benutzung einer großen Gegend, die sonst dazu berufen wäre, entweder gar nicht oder doch nur unter sehr erschwerenden Umständen möglich sein würde. Es fanden Versammlungen statt, um die Verlegung des bestehenden Tracé's zu besprechen. Eine Petition an den Regierungsrath, unterstützt von zahlreichen Deputationen aus der Gegend, verlangte, es möchte die Verlegung von Staatswegen untersucht und das Resultat den Betheiligten mitgetheilt werden.

Infolge dessen ward dem Staatsbahn-Oberingenieur unterm 24. Oktober 1861 der Auftrag ertheilt, die Frage der Bahnverlegung in das Worblenthal und Einmündung der Linie in die Centralbahn statt bei Gümligen bei Ostermundigen zu studiren und zu begutachten. Das daherige Ergebniß konnte aber in keiner Beziehung befriedigen; die Kostenvermehrung war eine sehr bedeutende, ohne daß man gegenüber der Centralbahn mehr Selbstständigkeit oder irgend einen andern Gewinn im Interesse der Staatsbahn-Unternehmung überhaupt hätte erlangen können.

Unter diesen Umständen glaubte das Staatsbahndirektorium die ursprüngliche Idee der Ostwestbahn-Verwaltung, ihre Linien unabhängig von der Centralbahn nach Bern zu führen, näher betrachten und untersuchen zu sollen, ob nicht die bestehende steinerne Tiefenaubrücke geeignet wäre, eine mit verhältnißmäßig geringen Kosten zu erstellende Ueberbrücke zu tragen, um über dieselbe sowohl die Emmenthalerbahn vom Worblenthal her als die direkte Bahn von Biel in einen eigenen, in der Nähe des Centralbahnhofes gelegenen Staatsbahnhof nach Bern zu führen. Es suchte mit Schreiben vom 8. Januar 1862 beim Regierungsrathe um die Bewilligung nach, eigentliche Studien für dieses Projekt machen zu lassen, was ihm durch regierungsräthlichen Beschluß vom 12. gleichen Monats gestattet wurde.

Diese Studien stellten nun heraus, daß die Benutzung der Tiefenaubrücke in der bezeichneten Weise sich mit Leichtigkeit bewerkstelligen lasse und daß der vom Direktorium angeregte Gedanke vollkommen geeignet sei, das Staatsbahn-Unternehmen mit im Verhältniß zur Sache stehenden Mitteln auf eigene Füße zu bringen. Mit Bericht vom 12. Juli 1862 und Nachtrag vom 24. gleichen Monats rapportirte der Staatsbahn-Oberingenieur an das Direktorium einläßlich über die Frage und übergab demselben die aufgenommenen Pläne. Das Direktorium übermittelte diese Materialien mit einem umständlichen Bericht vom 6. September 1862 der hierseitigen Direktion zu Ihren Handen. Beide Berichte liegen dem gegenwärtigen Vortrage bei; wir führen aus dem Erstern bloß an, daß die Längenverhältnisse der direkten Linien folgende sind: Biel-Tiefenau-Bern 200 Fuß kürzer als Biel-Zollikofen-Bern und Trimstein-Tiefenau-Bern 10,000 Fuß länger als Trimstein-Gümligen-Bern; im Letztern beantragt das Direktorium, den Projekt eines eigenen Bahnhofes in Bern vorläufig fallen zu lassen und dagegen mit der Centralbahn behufs Mitbenutzung ihres Bahnhofes in Unterhandlungen zu treten, ferner den Verlust, welchen der Staat durch das Aufgeben der Strecke Trimstein-Gümligen im Betrage von Fr. 198,000 machen würde, durch direkte Beiträge Seitens der bei der Worblenthallinie betheiligten Bevölkerung decken zu lassen und im Uebrigen dann den Projekt für die beiden direkten Linien über die Tiefenaubrücke zu genehmigen.

Mittelst Vortrages vom 26. September 1862 empfahl Ihnen die Eisenbahndirektion diese Anträge zur Genehmigung. Da aber die Berechnungen im Berichte des Direktoriums noch auf den Stipulationen des Vertrages der Centralbahn mit der Ostwestbahn um die pachtweise Mitbenutzung der Strecken Zollikofen- und Gümligen-Bern basirten, so beschlossen Sie unterm 27. November 1862, das Direktorium der Staatsbahn sei beauftragt, mit der Centralbahn in Unterhandlungen über den Abschluß eines auf geeignetern Grundlagen beruhenden daherigen Pachtvertrages zu treten, damit die daherigen Ergebnisse zu richtiger Würdigung der finanziellen Konsequenzen jener Anträge des Direktoriums benutzt werden können. Mit diesem Auftrag giengen sämmtliche Akten wieder an das Direktorium zurück, das seine Aufgabe unverzüglich an die Hand nahm. Die Unterhandlungen mit der Centralbahn zogen sich jedoch sehr in die Länge, so daß die Letztere vom Regierungsrathe gemahnt werden mußte.

Mittlerweile blieb die Bevölkerung im Worblenthale nicht müssiger Zuschauer; Gemeinden und Privaten vereinigten sich, durch freiwillige Beiträge den Verlust des Baukapitals auf der Bahnstrecke Trimstein-Gümligen dem Staate möglichst zu ersetzen. Es langten folgende Beitragsverpflichtungen ein, welche dem Direktorium zugewiesen wurden:

1)	Von Herrn Großrath v. Goumoëns in Worb für sich, die Viertelsgemeinde Worb und eine Anzahl dortiger Privaten für zusammen	Fr. 54,365
2)	Vom Handelshause J. U. Röthlisberger und Söhne in Walkringen für	„ 6,000
3)	Von der Gemeinde Vechigen und dortigen Privaten für zusammen	„ 10,075
4)	Von der Gemeinde Stettlen und dortigen Privaten für zusammen	„ 5,000
5)	Von Privaten aus der Gemeinde Biglen für zusammen	„ 5,000
6)	Von Privaten aus der Kirchgemeinde Bolligen für zusammen	„ 21,657
	Zusammen für	Fr. 102,097

Leider erreicht diese Summe bei Weitem den Ausfall noch nicht, den der Staat in dem bezeichneten Falle machen würde.

Durch Schreiben vom 17. vorigen Monats erhielt endlich die unterzeichnete Direktion vom Staatsbahndirektorium die Anzeige, daß es sich über einen neuen Pachtvertrag mit der Verwaltung der Centralbahngesellschaft geeinigt habe und daß der daherige Vertrag schon am 19. desselben Monats der Genehmigung des Verwaltungsrathes dieser Gesellschaft unterbreitet werde. Sobald dieses geschehen, werde das Direktorium den Vertrag einreichen und über die Angelegenheit Bericht erstatten. Dieser Ankündigung gab das Direktorium, nachdem die Vertragsgenehmigung Seitens des Centralbahn-Verwaltungsrathes an jenem Tage wirklich vor sich gegangen war, Folge: — es langten von ihm am 27. Februar abhin ein der Vertrag mit bezüglichem Bericht vom 24. und die frühern Tracenverlegungsakten, Pläne und obige Beitragsverpflichtungen mit einem auf die Bestimmungen des neuen Vertrages gegründeten, ebenfalls vom 24. Februar

datirten Berichte. Da der Pachtvertrag in engster Verbindung mit dem Tracenverlegungsgeschäfte steht, so wollen wir hier beide Fragen gemeinsam behandeln; immerhin beschränken wir uns auf die Heraushebung einiger Hauptmomente bloß, indem wir im Uebrigen füglich auf die in Original beiliegenden und den Tit. Mitgliedern des Großen Rathes im Drucke zukommenden Dokumente verweisen können.

Pachtvertrag mit der Centralbahn.

Durch diesen Vertrag räumt die schweizerische Centralbahn der bernischen Staatsbahn und ihren allfälligen Rechtsnachfolgern das immerwährende Recht der pachtweisen Mitbenutzung der Bahnstrecken von und mit den Stationen Zollikofen und Gümligen bis und mit dem Bahnhofe Bern nach dem Grundsatze der Gleichberechtigung ein. Die Staatsbahn hat dafür zu entrichten:

a. einen jährlichen Pachtzins von zusammen Fr. 134,700
b. einen jährlichen Beitrag an die Unterhaltungskosten von zusammen „ 49,720

Dem Staate ist das Recht vorbehalten, den Vertrag nach vorausgegangener einjähriger Kündigung ganz oder theilweise aufzulösen und überdies nach Belieben die Inkraftsetzung desselben auf die bloße Mitbenutzung des Bahnhofes Bern zu beschränken, so daß dadurch der Tracenverlegungsfrage in nichts vorgegriffen wurde.

Die Traceverlegung.

Das Staatsbahndirektorium resümirt diese Frage folgendermaßen:

1) Soll bei dem abgeschlossenen neuen Pachtvertrag mit der Centralbahn, der früher projektirte Anschluß der Linien Biel- und Langnau-Bern an die Centralbahn bei Zollikofen und Gümligen beibehalten werden? oder
2) Sollen diese Linien unabhängig von der Centralbahn über die Tiefenaubrücke in den gemeinschaftlichen Bahnhof Bern geführt werden?

Zu Lösung dieser Frage gibt sein Bericht zunächst folgende vergleichende Darstellung der Anlagekosten und der muthmaßlichen Betriebsergebnisse:

Ad 1) Beibehaltung der Anschlüsse bei Zollikofen und Gümligen.

a. Anlagekosten.

Jährlicher der Centralbahn auszurichtender Pachtzins von Fr. 134,700 zu 5 % kapitalisirt, repräsentirt ein Baukapital von . . . . . Fr. 2,694,000
Dermaliger Bauwerth der Linie Trimstein-Gümligen . . . . Fr. 198,000
Vollendungskosten derselben . . „ 340,000
„ 538,000
Summa Anlagekosten für die Linien Trimstein- und Zollikofen-Bern . . . . . Fr. 3,232,000

Zu Deckung dieser Kosten wäre die Aufnahme eines weitern Anleihens nicht nöthig, weil das Baukapital für die zu benutzenden Centralbahnstrecken der Centralbahn bloß zu verzinsen und die Summe der Fr. 538,000 für die Linie Gümligen-Trimstein schon in dem Anleihen der 16 Millionen Franken inbegriffen ist.

b. Betriebsergebnisse.

Ausgaben.

Jahreszins für die Anlagekosten und Betriebsauslagen zusammen . . . . . Fr. 349,800

Einnahmen.

Jahresertrag auf Biel-Bern Fr. 20,000 per Kilometer und Fr. 12,000 auf Langnau-Bern zusammen . . . . . „ 313,800
Muthmaßliches jährliches Defizit . . . Fr. 36,000

Ad 2) Erstellung unabhängiger Linien über die Tiefenaubrücke nach Bern.

a. Anlagekosten.

Jährlicher Pachtzins für den Bahnhof Bern Fr. 47,462
zu 5 % kapitalisirt macht ein Baukapital von Fr. 949,240
Baukosten für die Bahnstrecken Zollikofen- und Trimstein-Tiefenau-Bern zusammen . . „ 3,804,000
Verlust auf Trimstein-Gümligen nach Abzug der oben erwähnten Beiträge Seitens der bei der Worblenthallinie betheiligten Bevölkerung . „ 95,903
Summa Anlagekosten für die direkten Linien Zollikofen- und Trimstein-Tiefenau-Bern . . Fr. 4,849,143

Zu vollständiger Deckung dieser Summe wäre später ein nachträgliches Anleihen von Fr. 3,361,900 erforderlich; einstweilen würden die vorhandenen Mittel der Staatsbahn zu Deckung der ersten erforderlichen Ausgaben genügen.

b. Betriebsergebnisse.

Ausgaben.

Jahreszins für die Anlagekosten und Betriebsauslagen zusammen . . . . . Fr. 463,768

Einnahmen.

Jahresertrag auf Biel-Bern Fr. 24,000 per Kilometer und Fr. 15,000 auf Langnau-Bern, zusammen . . . . . „ 427,700
Muthmaßliches jährliches Defizit . . . Fr. 36,068

Somit würden die beiden unabhängig über die Tiefenaubrücke führenden Linien Zollikofen- und Trimstein-Bern dem Staate gegenüber der Beibehaltung des Anschlusses seiner Linien an die Centralbahn bei Zollikofen und Gümligen eine Mehrkostensumme verursachen von bloß Fr. 1,617,143 oder eine jährliche Mehrausgabe von Zinsen von Fr. 64,058, welche aber, nach der Annahme des Direktoriums durch eine höhere Ertragsfähigkeit der direkten Linien ungefähr aufgewogen würde, indem laut obiger Berechnung die Jahresdefizite auf den beiderseitigen Betriebsergebnissen bloß um Fr. 68 zu Ungunsten der direkten Linien differiren.

Das Direktorium anerkennt zwar die Unsicherheit derartiger Berechnungen; wenn aber auch andere Berechnungen eine Mindereinnahme ergeben mögen, so glaubt es, würde die Reduktion beide Tracé's in gleichem Verhältnisse berühren müssen und also die Ausfälle sowohl auf Art. 1 als 2 vermehren; das Tracé Art. 2 würde daher immerhin den Vorrang vor dem andern behaupten.

Nachdem das Direktorium noch auf den Mangel der Staatsbahnlinien an innerm Zusammenhange und auf die großen Vor-

theile der Erstellung einer ununterbrochenen Verbindung derselben hingewiesen, kommt es zu seinem schon mit Bericht vom 6. September vorigen Jahres gestellten Schlusse und damit zu dem weitern Antrage: es möchte dem neuen Pachtvertrage mit der Centralbahn nur insoweit die Genehmigung ertheilt werden, als er die Mitbenutzung des Bahnhofes in Bern betrifft.

Die Eisenbahndirektion geht mit der in den Berichten des Staatsbahndirektoriums entwickelten Anschauungsweise vollkommen einig. Ihr sind in diesen Fragen namentlich zwei Momente von entscheidender Bedeutung. Sie sieht einerseits in der isolirten Lage der Staatsbahnlinien auch eine fortwährende Gefährdung ihrer natürlichen Entwicklung und ihres eigentlichen Werthes. So lange diese Linien nicht direkt ineinander laufen, kann auch der Verkehr auf denselben nicht den wünschbaren Aufschwung nehmen; er wird, dem Charakter der Bahn selbst entsprechend, immer mehr oder weniger Stückwerk bleiben. Möge sich daher der Staat die Opfer ja nicht reuen lassen, die eine direkte Verbindung seiner Bahnlinien unter sich von ihm fordert. Andrerseits erblickt die Direktion, vom nationalwirthschaftlichen Standpunkte aus betrachtet, in dem Umstande, daß das Tracé Trimstein-Gümligen im Grunde nicht zu viel mehr anderm als zu dem Zwecke besteht, den Lokalverkehr aus dem Emmenthal mit der Centralbahn zu vermitteln, ohne der eigenen Gegend, die sie durchzieht, irgendwie nützlich zu sein, eine gebieterische Aufforderung an den Staat, diesem Tracé die natürlichere Richtung durch das Worblenthal zu geben, wo es von einer ansehnlichen, wohlhabenden und industriellen Bevölkerung mitbenutzt werden kann und sonder Zweifel umfangreich benutzt werden wird. Ob dabei strenge darauf gehalten werden sollte, im Sinne des Antrages des Direktoriums vom 6. September 1862 die letztgenannte Bevölkerung vollen Ersatz für den Verlust leisten zu lassen, den der Staat an der verlassenen Bahnstrecke Trimstein-Gümligen leiden wird, will die Direktion jetzt nicht näher untersuchen; sie wird es thun, wenn ein derartiges Begehren von irgend einer Seite gestellt werden sollte.

In Berufung auf das Gesagte stellt die Eisenbahndirektion bei Ihnen, Tit., den Antrag, Sie möchten dem Tit. Großen Rathe die wichtige Angelegenheit empfehlend überweisen und ihm die Annahme des nachstehenden Beschluß-Entwurfes vorschlagen:

Beschluß

betreffend

die Vereinigung der Staatsbahnlinien und Führung derselben über die Tiefenaubrücke nach Bern in den dortigen gemeinschaftlichen Bahnhof.

Der Große Rath des Kantons Bern,

In Würdigung der Gründe, welche für eine Verlegung der Staatsbahnstrecke Trimstein-Gümligen in das Worblenthal und direkte Führung derselben in Vereinigung mit der Bielerlinie über die zu dem Ende einzurichtende Tiefenaubrücke nach Bern in den dortigen gemeinschaftlichen Bahnhof, sprechen;

Nach Prüfung einerseits der daherigen, vom Staatsbahndirektorium vorgelegten Pläne und Gutachten und andrerseits eines von ihm mit der Centralbahn-Verwaltung abgeschlossenen Vertrages vom 9. Februar 1863, wodurch dem Staate Bern und seinen allfälligen Rechtsnachfolgern das immerwährende Recht der pachtweisen Mitbenutzung der Centralbahnstrecken von und mit den Stationen Zollikofen und Gümligen bis und mit dem Bahnhof Bern nach dem Grundsatze der Gleichberechtigung eingeräumt wird;

Nach Einsichtnahme der Kostenbeitrags-Verpflichtungen der am Worblenthal-Tracé Betheiligten;

Auf die Vorträge des Regierungsrathes und der Direktionen des Eisenbahnwesens und der Finanzen,

beschließt:

Art. 1.

Dem vom Staatsbahndirektorium mit der Centralbahn-Verwaltung abgeschlossenen Pachtvertrag vom 9. Februar 1863 ist die Genehmigung ertheilt mit der Weisung an das Staatsbahndirektorium, die Inkraftsetzung dieses Vertrages auf die Mitbenutzung bloß des Bahnhofes Bern nebst Dependenzen zu beschränken und dieses der Centralbahn-Verwaltung in entsprechender Form zu notifiziren.

Die als Ausfluß aus diesem Vertrage abzuschließenden Spezial-Verkommnisse unterliegen der Genehmigung des Regierungsrathes.

Art. 2.

Von dem Ausbaue der Staatsbahnstrecke Trimstein-Gümligen wird abstrahirt.

Ueber die Abtragung und Verwerthung dieser Bahnstrecke wird das Staatsbahndirektorium dem Regierungsrathe sachbezügliche Vorschläge machen und seine daherigen Verfügungen zur Ausführung bringen.

Art. 3.

Die Einbuße, welche der Staat durch das Verlassen der im Art. 2 bezeichneten Bahnstrecke erleiden wird, ist theilweise von denjenigen Gemeinden und Privaten zu tragen, in deren Bereich die neue Bahnlinie von Trimstein nach Bern zu stehen kommen wird.

Der Regierungsrath wird das Maß dieses zu leistenden Schadenersatzes bestimmen und über die Zulänglichkeit der angebotenen Verpflichtungs- und Zahlungsweise entscheiden.

Art. 4.

Die definitive Bahnlinie von Trimstein nach Bern ist gegen das Dorf Worb und der Thalrichtung des Worblenbaches entlang zu erstellen; dieselbe hat sich mit der zu verlängernden Biel-Zollikofenlinie auf dem rechten Aarufer in der Tiefenau zu vereinigen, von wo an beide Bahnen über die zu diesem Ende herzurichtende Tiefenaubrücke durch die Enge und in den gemeinschaftlichen Bahnhof Bern zu führen sind.

Sämmtliche daherige Bauten sind genau nach den Bestimmungen des Beschlusses über den Aus- und Neubau der Staatsbahnstrecken vom 29. August 1861 und im Sinne der einschlagenden, vom Staatsbahndirektorium vorgelegten Pläne, welchen hiemit grundsätzlich die Genehmigung ertheilt wird, auszuführen.

Die daherigen Arbeiten sind beförderlichst in Angriff zu nehmen und zu vollenden.

Auf der Linie Zollikofen-Tiefenau sollen die Expropriationen und der Unterbau für eine zweispurige Bahn, auf der Linie nach Langnau für eine einspurige Bahn, auf beiden der Oberbau für eine einspurige Bahn ausgeführt werden. Auf der Linie Tiefenau mit Einschluß der Aarbrücke bis Bern hat sowohl der Unter- als der Oberbau zweispurig zu geschehen.

Art. 5.

Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung des gegenwärtigen Beschlusses beauftragt.

Derselbe tritt sofort in Kraft und soll in die Sammlung der Gesetze und Dekrete aufgenommen werden.

Bern, den März 1863.

Namens des Großen Rathes:
2c. 2c.

Mit Hochachtung!

Eisenbahndirektion:
K. Stockmar.

Vortrag

der Finanz-Direktion, betreffend den mit dem Direktorium der Centralbahn über Mitbenutzung der Bahnstrecke Zollikofen-Bern und Gümligen, der Stationen Zollikofen, Gümligen und des Bahnhofes Bern, abgeschlossenen Vertrag.

Herr Präsident,
Meine Herren!

Indem die Eisenbahndirektion, in Uebereinstimmung mit den Anträgen des Staatsbahndirektoriums, Ihnen eine Abänderung des Tracé der Staatsbahn im Sinne einer selbstständigen Einmündung der Bahnen Bern-Biel und Langnau-Bern in den Centralbahnhof Bern, am Platze der Einmündung dieser Linien in die Centralbahn bei Zollikofen, resp. Gümligen, vorschlägt, und unter Voraussetzung der Annahme dieses Vorschlages im Weitern beantragt, es sei der mit der Centralbahn vereinbarte Pachtvertrag vom 9. Februar 1863 im Sinne einer Beschränkung desselben auf die Mitbenutzung des Bahnhofes Bern zu genehmigen, stützt sie sich zur Begründung dieser Anträge auf die Vortheile, welche, ihrer Meinung nach, die veränderte Bahnrichtung aus dem zweifachen Gesichtspunkte der größern Selbstständigkeit der Staatsbahn und der Förderung volkswirthschaftlicher Interessen auf sich vereinige. Die finanzielle Seite der Frage anbetreffend, so wird dieselbe als indifferent dargestellt, indem nach den vom Staatsbahndirektorium aufgestellten Berechnungen bei Zugrundlegung des ältern wie des neuern Projektes ein so zu sagen gleiches finanzielles Resultat, bestehend in einem jährlichen Defizit von Fr. 36,000, resp. Fr. 36,068, in Aussicht stehen soll.

Was nun in erster Linie die Unabhängigkeit der Staatsbahn, resp. den ununterbrochenen Zusammenhang ihrer beiden Glieder Biel-Bern und Bern-Langnau betrifft, so kann es der Finanzdirektion nicht einfallen, die hohe Wünschbarkeit einer solchen selbstherrlichen Stellung des Staates Bern als Eisenbahnbesitzer in Zweifel zu ziehen. Wohl aber kann sie in dem Umstande, daß der Staat bloß für den Bahnhof Bern und nicht auch für die Bahnstrecken Zollikofen-Bern und Gümligen-Bern zur Centralbahn in einem Pachtverhältniß stehen soll, unmöglich eine solche Emanzipation der Staatsbahn erblicken. Der Centralpunkt, von welchem aus sich die Ursachen der befürchteten Abhängigkeit von der Centralbahn geltend machen können, ist und bleibt unter allen Umständen der Bahnhof Bern. Will man daher in dem vorliegenden Vertrage nicht eine genügende Garantie erblicken, so wird die Sache auch durch Erstellung selbstständiger Einmündungen in den Centralbahnhof wenig verändert. Was den mit der beantragten Tracéveränderung in Beziehung gebrachten Vortheil betrifft, daß dadurch der Frage der Erstellung eines selbstständigen Staatsbahnhofes nicht vorgegriffen werde, so kann die Finanzdirektion hierauf unmöglich großes Gewicht legen, weil ihrer Ansicht nach die bereits auftauchenden Konjekturen eines Rückkaufes der Eisenbahnen Seitens des Bundes oder auch einer General- oder Partialfusion der schweizerischen Eisenbahnen gewiß den Entschluß zu Ausführung eines nur mit enormen Kosten zu erstellenden selbstständigen Bahnhofbaues nicht würden zur Reife kommen lassen.

Im Weitern will die Finanzdirektion auch anerkennen, daß die Tracéabänderung, so weit sie sich auf die Erstellung einer selbstständigen Staatsbahnstrecke Gümligen-Bern betrifft, für die Bevölkerung des sogenannten Worblenthales von wesentlichem volkswirthschaftlichen Interesse wäre. Allein auf der andern Seite darf ebensowenig übersehen werden, daß dieses Interesse hauptsächlich auf Kosten der jenseits Trimstein im Bereiche der Staatsbahn wohnenden weit zahlreichern Bevölkerung seine Befriedigung fände, welche bei der beantragten Tracéverlegung eine circa 10,000 Fuß betragende größere Länge der Bahn mit verhältnißmäßig höhern Fahrpreisen und Frachten zu bezahlen hätte, wobei auf die längere Fahrzeit noch keine Rücksicht genommen ist.

Den Finanzpunkt betreffend, so hat, wie bereits erwähnt, der Bericht des Staatsbahndirektoriums wie derjenige der Eisenbahndirektion, denselben insoweit als indifferent darzustellen versucht, als sich aus den gemachten Berechnungen eine fast vollkommene Uebereinstimmung in den Rentabilitätsaussichten beider Projekte ergebe. Die Finanzdirektion kann jedoch diese Anschauung nicht theilen.

Der erste wesentliche, vom Staatsbahndirektorium selbst hervorgehobene Unterschied besteht darin, daß das Tracé I (Anschluß an die Centralbahn in Gümligen, resp. Zollikofen) nicht an sich schon die Aufnahme eines neuen Anleihens zur Folge hat, da dieses Projekt theilweise bloß jährliche Zinsenleistungen bedingt und andrerseits die Summe von Fr. 538,000 für die Linie Trimstein-Gümligen bereits in den bestehenden Anleihen von 16 Millionen enthalten ist; während dagegen das Tracé II (selbstständige Einmündung in den Bahnhof Bern) ein mehr aufzunehmendes Baukapital von $3^1/_2$ Millionen bedingt.

In die vergleichungsweise Berechnung der Kosten beider Tracé's hat das Staatsbahndirektorium auch die Summe von Fr. 102,000 einfließen lassen, welche das Ergebniß der Sammlung freiwilliger Beiträge der beim Tracé durch das Worblenthal betheiligten Gemeinden und Privaten sein soll. Allein bei näherer Prüfung der bezüglichen Verpflichtungen muß obige Summe um einen sehr erheblichen Betrag reduzirt werden. Es handelt sich nämlich bei diesen Beiträgen keineswegs um eine ihrem vollen Kapitalbetrage nach sogleich in die Staatskasse fliessende Subvention, sondern einfach um eine jährliche Verzinsung jener Summe von Fr. 102,000 während 25 Jahren durch circa 180 Personen, Gemeinden und Privaten — die unter sich in keinem Solidarverhältnisse stehen und deren Verpflichtungen an mannigfache belästigende Bedingungen und Vorbehälte geknüpft sind. Auch ist für die Fortdauer dieser Leistungen, so weit sie sich auf Privatsubscriptionen stützen, durchaus keine Garantie geboten, gegentheils muß mit Sicherheit angenommen werden, daß ein beträchtlicher Theil derselben früher oder später sich als nicht mehr realisirbar herausstellen werde.

Den hauptsächlichsten Anhalt zu Ausstellungen bezüglich des Finanzpunktes bietet aber die vergleichende Berechnung des Staatsbahndirektoriums über die muthmaßlichen Betriebseinnahmen. Da nämlich das Tracé Bahnhof Bern-Tiefenaubrücke-Zollikofen und Tiefenaubrücke-Gümligen per Kilometer auf

	Fr. 239,109
dagegen dasjenige mit Einmündung in die Centralbahn bei Zollikofen und Gümligen nur auf .	„ 171,823
veranschlagt ist, so ergibt sich zu Gunsten des letztern eine kilometrische Kostenersparniß von	Fr. 67,286

Der Jahreszins für Anlagekosten und Betriebsauslagen wird vom Staatsbahndirektorium für Tracé II veranschlagt auf

	Fr. 463,768
für Tracé I dagegen nur auf	„ 349,800
Unterschied zu Gunsten des Letztern . . .	Fr. 113,968

Das Staatsbahndirektorium erwartet nun diese sehr beträchtlichen Mehrkosten dadurch ausgeglichen zu sehen, daß es für das Projekt II eine kilometrische Mehreinnahme von Fr. 4000 für Zollikofen-Bern und eine solche von Fr. 3000 für Gümligen-Bern annimmt. Die Wahrscheinlichkeit dieses Mehrertrages wird daraus abgeleitet, daß die Staatsbahn bei selbstständiger Einmündung in den Bahnhof Bern sich dann nicht mehr mit der Centralbahn in den Lokalverkehr jener Bahnstücke zu theilen haben werde.

Die Finanzdirektion kann aber dieser Begründung nur eine sehr beschränkte Berechtigung zugestehen. Was das Bahnstück Zollikofen-Bern betrifft, so besteht die Konkurrenz der Centralbahn auch bei Ausführung des Projektes II ungeschwächt fort und es ist daher wirklich nicht abzusehen, woher die in Aussicht genommenen Fr. 4000 kilometrischen Mehrertrages kommen soll-

ten. Auch die für Gümligen-Tiefenau-Bern angenommene Mehreinnahme von Fr. 3000 per Kilometer ist unbedingt zu hoch gegriffen, da ein großer Theil der Bevölkerung, deren Zahl in den Frequenzberechnungen des Staatsbahndirektoriums figurirt, für ihren Verkehr mit der Hauptstadt innerhalb des Rayons der Anziehung der Centralbahn liegt, und bei gleicher Entfernung von beiden Bahnen die Centralbahn um deren durch ein kürzeres Tracé bedingten mäßigern Fahrtaxen willen vorziehen wird.

In Betrachtung demnach:

1) daß durch eine selbstständige Erstellung der Strecken Zollikofen-Bern und Gümligen-Bern die Staatsbahn, so lange sie den Bahnhof der Centralbahn benutzt, in Bezug auf die Emanzipation von Letzterer nichts zu gewinnen hat;
2) daß der aus einer Verlegung des Tracé von Trimstein nach Bern für einen Theil der herwärts anliegenden Bevölkerung sich ergebende Vortheil aufgewogen wird durch den Nachtheil, welchen die Verlängerung der Bahn für die Anwohner der Bahnstrecke Langnau-Trimstein zur Folge hätte;
3) daß das bisherige Projekt I sich in seinen finanziellen Konsequenzen schon jetzt berechnen läßt, während der Staat bei dem Verlegungsprojekte noch die ungünstigen Aussichten auf Ueberschreitung der Voranschläge hat;
4) daß aber selbst bei Annahme der Richtigkeit dieser Voranschläge die Berechnung des Betriebsergebnisses für das Tracé II vergleichungsweise mit derjenigen für das Tracé I offenbar zu günstig gehalten ist,

— stellt die Finanzdirektion folgende

Anträge:

1) Es sei in Erweiterung des Antrages Ziff. 1 der Eisenbahndirektion dem Großen Rathe der zwischen dem Staatsbahndirektorium und der Centralbahn abgeschlossene Vertrag vom 9. Februar 1863 seinem ganzen Inhalte nach zur Genehmigung zu empfehlen;
2) es sei dagegen in die weitern Anträge Ziff. 2—5 der Eisenbahndirektion nicht einzutreten.

Bern, den 13. März 1863.

Mit Hochachtung!

Der Direktor der Finanzen:

Scherz.

Vom Regierungsrathe genehmigt und sammt Beilagen mit Empfehlung an den Großen Rath gewiesen.

Bern, den 8. April 1863.

Namens des Regierungsrathes,

Der Vizepräsident:

P. Migy.

Der Rathsschreiber:

Dr. Trächsel.

Vertrag

zwischen dem Direktorium der bernischen Staatsbahn Namens des Kantons Bern einerseits und dem Direktorium der schweizerischen Centralbahn anderseits, betreffend Mitbenutzung der Strecken Zollikofen-Bern, Gümligen-Bern, der Stationen Zollikofen, Gümligen und Ostermundingen und des Bahnhofs Bern.

Art. 1.

Die schweizerische Centralbahngesellschaft räumt der bernischen Staatsbahn unter den nachfolgenden Bedingungen die pachtweise Mitbenutzung folgender Objekte ein:

a. der Station Zollikofen und der Strecke vom Anschlußpunkte bei Zollikofen bis Bern für alle Züge der bernischen Staatsbahn, welche in Zollikofen auf die Linie nach Biel oder von der letztern auf die Strecke Zollikofen-Bern übergehen;
b. der Stationen Gümligen und Ostermundigen und der Strecke Gümligen-Bern, für alle Züge der bernischen Staatsbahn, welche in Gümligen auf die Linie nach Langnau oder von der letztern auf die Strecke Gümligen-Bern übergehen;
c. des Bahnhofs Bern mit seinen Dependenzen für alle Züge der bernischen Staatsbahn, welche die unter a und b genannten Strecken der schweizerischen Centralbahngesellschaft benützen.

Zum Behufe der Ausübung dieser Mitbenutzungsrechte sind die Anschlüsse der Linie Biel-Zollikofen an die Zollikofen-Bern-Linie und der Linie Langnau-Gümligen an die Linie Gümligen-Bern in geeigneter Weise und auf Kosten der bernischen Staatsbahn zu bewerkstelligen. Ueber das Nähere dieser Anschlüsse haben sich die Kontrahenten noch zu verständigen.

Art. 2.

Die bernische Staatsbahn hat die Taxen für alle Transporte von Personen, Gütern u. s. w., die sie auf den Centralbahnlinien, für welche ihr der gegenwärtige Vertrag ein Mitbenutzungsrecht einräumt, bewerkstelligt, für sich zu beziehen.

Art. 3.

Die schweizerische Centralbahngesellschaft und die bernische Staatsbahn werden sich über die von ihnen aufzustellenden Fahrtenpläne, soweit solche auf die gemeinschaftlich zu benutzenden Bahntheile zur Ausführung kommen sollen, verständigen.

In Bezug auf den Bahnhof Bern, so ist dabei auch noch auf das Ein- und Ausfahren der Züge der Freiburger-Linie Rücksicht zu nehmen.

Art. 4.

Die Mitbenutzung des Bahnhofs Bern, der Stationen Zollikofen, Ostermundingen und Gümligen, nebst den betreffenden Bahnstrecken durch die bernische Staatsbahn, erstreckt sich auf sämmtliche darauf vorhandene Einrichtungen für den Personen- und Güterdienst und die Verwendung des zu diesem Behufe angestellten Dienstpersonals.

Im Allgemeinen gilt für die Mitbenutzung der bernischen Staatsbahn der Grundsatz gleicher Berechtigung nach Maßgabe der allseitigen Bedürfnisse des Betriebs. In Betreff der auf dem Personenbahnhofe zu Bern bestehenden Wagenremise ist sie jedoch nur in dem Verhältnisse der Zinsquote, die sie jeweilen zu bezahlen hat (Art. 6, litt. c) mitberechtigt.

Die auf dem Güterbahnhof zu Bern bestehenden Lokomotiv- und Wagenremisen, nebst Wasserstation und übrigen zum Depotdienst erforderlichen Einrichtungen, sind nach einer zwischen den

Kontrahenten zu treffenden Vereinbarung zu erweitern und zu vervollständigen. Die daherigen Neubauten werden durch die Centralbahngesellschaft ausgeführt und bleiben ihr Eigenthum. Die bernische Staatsbahn ist in Beziehung auf diese Objekte zur Hälfte mitberechtigt, in der Meinung, daß die zum Dienste einer jeden der kontrahirenden Verwaltungen dienenden Räumlichkeiten soweit thunlich ausgeschieden werden sollen.

Auf Verlangen der bernischen Staatsbahn wird die Centralbahngesellschaft derselben für die Erstellung eines Schuppens für Brennmaterialien in der Nähe der Lokomotivremisen den benöthigten Platz einräumen. Macht die bernische Staatsbahn von diesem Rechte Gebrauch, so vergütet sie der Centralbahngesellschaft einen jährlichen Zins von 5 % von den auf diesem Platz verwendeten Beträgen und hat die Erstellung und Unterhaltung der darauf zu errichtenden Bauten, welche zu ihrem ausschließlichen Gebrauche dienen, sowie die dazu führenden Geleiseanlagen selbst zu bestreiten.

Von der Mitbenutzung auf dem Bahnhof Bern ist ausgenommen die sog. Salpeterhütte, nebst dem dazu gehörenden Areal, wie solches eingefriedigt ist, welche sich die Centralbahngesellschaft zu ihrem eigenen Dienste vorbehält.

Art. 5.

Würden im Verfolge Neubauten auf den gemeinschaftlich benutzten Bahntheilen nothwendig erscheinen, so hat eine daherige Verständigung zwischen den beiden Kontrahenten Platz zu greifen. Die Ausführung solcher Bauten fällt der Centralbahngesellschaft als Eigenthümerin zu.

Art. 6.

Für das Recht der Mitbenutzung der mehrerwähnten Bahnstrecken und des Bahnhofs Bern zahlt die bernische Staatsbahn der Centralbahngesellschaft folgende Beträge:

a. für die Bahnstrecken Gümligen-Wylerfeld und Zollikofen-Wylerfeld mit Inbegriff der Stationen Zollikofen, Ostermundingen und Gümligen einen für jede dieser Strecken besonders zu berechnenden jährlichen Zins von fünf Prozenten von dem dritten Theile des jeweilen auf diese Bahntheile verwendeten Baukapitals;
b. für die Bahnstrecke Wylerfeld-Bern einen zu fünf Prozenten zu berechnenden jährlichen Zins von zwei Fünftheilen des jeweilen auf diese Strecke verwendeten Baukapitals;
c. für den Bahnhof Bern im Allgemeinen einen zu fünf Prozenten zu berechnenden jährlichen Zins von dem dritten Theil des jeweilen auf denselben und dessen Dependenzen verwendeten Baukapitals mit Ausschluß der in Art. 4, Absätze 3 und 5 bezeichneten Objekte und nach Abzug der von der Centralbahngesellschaft eingenommenen Pachtzinse für die Restauration, für Wohnungen, Magazine und Lagerplätze;
d. für die in dem dritten Absatz des Art. 4 bezeichneten Lokomotiv- und Wagenremisen auf dem Güterbahnhof zu Bern nebst Zubehörde, insbesondere einen zu fünf Prozenten zu berechnenden jährlichen Zins von der Hälfte des jeweilen auf diese Objekte verwendeten Baukapitals

In der zum Zweck der Ausmittlung des Pachtzinses aufzustellenden Berechnung des Baukapitals sind sechs Prozente der bis zum Abschlusse des gegenwärtigen Vertrages für den Hochbau und einundzwanzig Prozente der bis zu diesem Zeitpunkte für den Oberbau (Schienen und Schwellen) der gemeinschaftlich zu benutzenden Bahntheile verausgabten Summen als Minderwerth infolge von Abnutzung in Abzug zu bringen.

Wenn die bernische Staatsbahn nicht zu gleicher Zeit ihre beiden Bahnlinien in Betrieb setzen sollte, so ist während der Dauer des Betriebs nur einer Linie, für b, (Wylerfeld-Bern) nur ein Fünftheil und für c (Bahnhof Bern) nur ein Viertheil vom Zins des jeweiligen Baukapitals zu entrichten.

Im Falle der Weiterführung der Linie Gümligen, beziehungsweise Bern-Langnau bis Luzern oder bis zum Anschluß an die von Olten nach Luzern führende Linie der Centralbahngesellschaft, tritt für die Strecke Gümligen-Wylerfeld eine Erhöhung der hievor bestimmten Verzinsungsquote von einem Drittel auf die Hälfte ein.

Der Pachtzins für das einzelne Objekt fängt an zu laufen mit der Benutzung desselben von Seite der bernischen Staatsbahn. Die Bezahlung geschieht halbjährlich am 30. Juni und 31. Dezember.

Art. 7.

Auf 1. Juni 1869 hat jeder der Kontrahenten das Recht, falls es sich erzeigen sollte, daß die oben bestimmten Beitragsverhältnisse ganz oder theilweise zu der Frequenz der verschiedenen in Bern, Zollikofen und Gümligen einmündenden Bahnen in keinem billigen Verhältnisse stehen, auf vorausgegangene einjährige Ankündigung, eine Abänderung des Art. 6 zur Erörterung, und wenn ein Uebereinkommen zwischen ihnen nicht erzielt werden könnte, zu einer im Art. 21 dieses Vertrages vorgesehenen gerichtlichen Entscheidung zu bringen, wodurch die Quoten, welche die bernische Staatsbahn an die Verzinsung des Baukapitals beizutragen hat, je nach Umständen vermindert oder auch erhöht werden können. Das nämliche Recht steht auch für die Folgezeit jedem Kontrahenten je von fünf zu fünf Jahren, auf vorausgegangene einjährige Ankündigung zu, wenn überhaupt wesentliche Aenderungen in den Frequenzverhältnissen der obgenannten Bahnen eingetreten sein sollten.

Das Schiedsgericht hat in solchen Fällen zuerst die Frage über die Zulässigkeit der Vertragsveränderung zu entscheiden.

Art. 8.

Die Centralbahngesellschaft besorgt die Unterhaltung des Bahnhofs Bern, der Stationen Zollikofen, Ostermundigen und Gümligen und der Bahnstrecken von Zollikofen und Gümligen bis Bern, sowie aller dazu gehörigen Betriebseinrichtungen.

Die bernische Staatsbahn ersetzt der Centralbahngesellschaft denjenigen Theil an den darüber erlaufenen Kosten, wie solches in dem nachfolgenden Art. 16 näher festgesetzt ist, und zwar von dem Tage an, mit welchem der Betrieb auf einer oder beiden Linien der bernischen Staatsbahn wird eröffnet und demnach eine oder beide zur Mitbenutzung eingeräumten Bahnstrecken nebst dem Bahnhof Bern werden benutzt werden.

Ausgenommen hievon sind diejenigen Gebäude und dazu gehörigen Anlagen oder sonstigen Räumlichkeiten, welche jede der beiden Bahnverwaltungen nach vorstehendem Art. 4 zu ihren eigenen Zwecken verwendet. Die Unterhaltungskosten solcher Einrichtungen sollen nicht in die gemeinschaftliche Rechnung fallen, sondern von jeder einzelnen Verwaltung besonders getragen werden.

Art. 9.

Jede der beiden Verwaltungen besorgt ihren Fahrdienst in seinem ganzen Umfang mit ihrem eigenen Personale und auf ihre Kosten. Nichtsdestoweniger steht das Fahrpersonal der bernischen Staatsbahn, so lange dasselbe auf dem Gebiete der Centralbahngesellschaft sich befindet, unter der Disziplinargewalt der Beamten der letztern und namentlich haben sich die Führer, Heizer und Wagenwärter insoweit es die Bewegungen auf dem Bahnhof Bern und den übrigen Stationen betrifft, den Befehlen der Stationsvorsteher zu unterziehen.

Der bernischen Staatsbahn ist auf dem Bahnhof Bern ein entsprechendes Wartzimmer für ihre Kondukteure und ein Lokal für Aufbewahrung der zu den Zügen nöthigen Requisiten einzuräumen.

Art. 10.

Die Verwaltung der der bernischen Staatsbahn zur Mitbenutzung überlassenen Bahnstrecken und Stationen, sowie des Bahnhofs Bern bleibt ausschließlich in der Hand der Centralbahngesellschaft. Darunter ist zunächst verstanden: die Ernennung des Personals und die Disziplinargewalt über dasselbe und die Beschaffung sämmtlicher für den Dienst in allen seinen Richtungen erforderlichen Bedürfnisse.

Hievon ist ausgenommen die Lieferung der Requisiten für den Fahrdienst und die sämmtlichen Drucksachen, welche jede Bahnverwaltung von sich aus zu beschaffen hat.

Die bernische Staatsbahn trägt an den Gehalten des gemeinschaftlichen Personals und an den gemeinschaftlichen Betriebskosten denjenigen Theil bei, wie solcher im nachfolgenden Art. 16 näher bezeichnet ist und zwar von dem Tage an, an welchem der Betrieb auf einer oder beiden Linien der bernischen Staatsbahn wird eröffnet und demnach eine oder beide zur Mitbenutzung eingeräumte Bahnstrecken nebst dem Bahnhof Bern werden benutzt werden.

Von den Gehalten solcher gemeinschaftlichen Beamten und Angestellten, deren Verrichtung sich nicht bloß auf die in diesem Vertrage begriffenen Objekte, sondern auch auf andere Theile der Centralbahn erstrecken, ist bloß das entsprechende Betreffniß zu verrechnen.

Bevor die Vertheilung der Verwaltungskosten zwischen beiden Kontrahenten vorgenommen wird, sind von jenen die während der betreffenden Rechnungsperiode bewerkstelligten Einnahmen an Lagergeldern, Auf- und Ablad- und Krahnengebühren u. s. w. in Abzug zu bringen.

Art. 11.

Die Centralbahn wird darüber wachen, daß ihr Dienstpersonal jeden Grades und jedes Dienstzweiges mit derselben Sorge den Dienst der bernischen Staatsbahn versehe, wie denjenigen der Centralbahn selbst.

Auf ein erstmaliges motivirtes Begehren der bernischen Staatsbahn soll ein zur Klage Anlaß gebender Angestellter gewarnt und auf ein zweites Begehren versetzt oder entlassen werden.

Art. 12.

Die gemeinschaftlichen Angestellten haben sich in Bezug auf die Zusammensetzung der Personen- und Güterzüge, die Anwendung der Transportreglemente und Taxen, die Behandlung der Einnahmen und der Skripturen, überhaupt in Bezug auf alles, was ausschließlich den Dienst der bernischen Staatsbahn beschlägt, allein an die Dienstvorschriften, welche ihnen von den zuständigen Beamten der bernischen Staatsbahn zukommen werden, zu halten.

Diese letztern dagegen dürfen unter keinen Umständen in die Bahnhofmanöver eingreifen, deren Anordnung allein von den Angestellten der Centralbahngesellschaft und unter ihrer Verantwortlichkeit ausgeht.

Hinsichtlich des Sicherheitsdienstes gelten auf allen dem gemeinschaftlichen Dienste eingeräumten Bahntheilen die auf der Centralbahn jeweilen bestehenden Vorschriften.

Art. 13.

Falls die bernische Staatsbahn es vorziehen sollte, im Bahnhof Bern die Ausgabe der Personenbillete oder den Güterdienst (petite vitesse) — letztern insoweit es das Erkennen der Güter und die mit Empfang oder der Spedition derselben verbundenen Skripturen, sowie den Inkasso der Frachten betrifft, — durch eigene von ihr ernannte Angestellte besorgen zu lassen, so steht ihr solches zu. In diesem Falle hat sie dieselben auch von sich aus zu salariren und es sollen die Gehalte der Beamten gleicher Kategorie der Centralbahngesellschaft selbstverständlich nicht in die gemeinschaftlich zu tragenden Bahnhofkosten, von welchen Art. 10 handelt, aufgenommen werden.

Art. 14.

Der bernischen Staatsbahn steht in der Weise das Recht einer Mitaufsicht über den Dienst im allgemeinen und die einzelnen Beamten zu, daß ihr unbenommen bleibt, durch besondere Kommissäre ihren Betrieb zu überwachen und zu jeder Zeit die Bücher und Rechnungen resp. die Kassen der einzelnen Angestellten einer besondern Untersuchung und Prüfung zu unterwerfen, insoweit es ihren Verkehr betrifft.

Ferner verpflichtet sich die Centralbahngesellschaft auf Anzeige der bernischen Staatsbahn allfällig sich erzeigenden Uebelständen abzuhelfen und nothwendig erscheinenden Bedürfnissen Genüge zu leisten.

Art. 15.

Jeder der beiden Kontrahenten hat sein Material, die in Wagen verladenen Waaren und Gepäckstücke, sowie allfällige Brennmaterial-Vorräthe, auch so weit sich diese Gegenstände auf den gemeinschaftlich zu benutzenden Bahnstrecken befinden, selbst gegen Feuerschaden zu versichern.

Dagegen wird die Centralbahngesellschaft die auf dem Bahnhof Bern und den Stationen Zollikofen, Ostermundigen und Gümligen nicht in Wagen verladenen Waaren und Gepäckstücke der beiden Kontrahenten versichern und die dafür zu bezahlende Prämie jeweilen in die von ihr gemäß Art. 10 zu stellende Rechnung über die Betriebskosten aufnehmen.

Art. 16.

Die bernische Staatsbahn hat der Centralbahngesellschaft jenen Theil an die Unterhaltungskosten (Art. 8) und an die Besoldungen des gemeinschaftlichen Dienstpersonals und die weitern Betriebskosten (Art. 10) zu vergüten, welcher sich ergibt aus der Anzahl der Eisenbahnzüge, mit welchen die bernische Staatsbahn die einzelnen Pachtobjekte benutzt, im Verhältniß zu den übrigen Zügen, für welche die einzelnen Pachtobjekte benutzt werden, so daß je die Gesammtzahl der betreffenden Züge als Faktor der Kostenvertheilung für jedes einzelne Pachtobjekt getrennt gilt und zwar namentlich:

a. für den Bahnhof Bern die Züge von der Herzogenbuchsee-, Thörishaus-, Thun-, Langnau- und Bieler-Linie;
b. für die Linie Zollikofen-Wylerfeld die Züge von der Herzogenbuchsee- und Bieler-Linie;
c. für die Linie Gümligen-Wylerfeld die Züge von der Thuner- und Langnauer-Linie;
d. für die Linie Wylerfeld-Bern die Züge von der Herzogenbuchsee-, Thun-, Biel- und Langnauer-Linie.

Die Centralbahngesellschaft übermittelt der bernischen Staatsbahn allmonatlich eine Rechnung über den durch letztere zu tragenden Antheil an den vorerwähnten Kosten. Die bernische Staatsbahn wird den Betrag dieser Rechnungen sofort berichtigen. Derselben steht es frei, periodisch die Originalbelege, welche diesen Rechnungen zu Grunde liegen, mit denselben zu vergleichen.

Das in diesem Artikel festgesetzte Beitragverhältniß der bernischen Staatsbahn an die jährlichen Unterhaltungs- und Betriebskosten kann unter den Voraussetzungen und nach den Bestimmungen des Art. 7 einer Revision und Veränderung unterworfen werden.

Art. 17.

Die Centralbahngesellschaft räumt der bernischen Staatsbahn für sich und ihre Rechtsnachfolger das immerwährende

Recht der Mitbenutzung der Bahnstrecken von Zollikofen und Gümligen bis Bern und des Bahnhofs Bern (Art. 1) ein. Die bernische Staatsbahn übernimmt die ihr gemäß dem gegenwärtigen Vertrag obliegenden Verpflichtungen, behält sich aber das Recht vor, nach vorhergegangener einjähriger Kündigung dieses Vertragsverhältniß ganz oder theilweise lösen zu können. Eine solche Kündigung muß vor einem 31. Dezember gehörig notifizirt werden, um am 31. Dezember des darauf folgenden Jahres ihre Vollziehung zu finden.

Tritt eine theilweise Kündigung ein, so hat hinsichtlich der Quoten, welche für die im Pachtverhältniß verbleibenden Objekte an die Verzinsung des Baukapitals und an die Verwaltungs- und Unterhaltungskosten Seitens der bernischen Staatsbahn beizutragen sind, eine neue Verständigung oder falls eine solche nicht erzielt werden könnte, eine schiedsgerichtliche Entscheidung auf Grundlage des Sinnes und Geistes der Bestimmungen des gegenwärtigen Vertrags Platz zu greifen.

Sollte die bernische Staatsbahn über kurz oder lang von diesem Kündigungsrechte Gebrauch machen, so hat sie die Centralbahngesellschaft für außerordentliche Bauten, welche in Folge dieses Vertrags schon jetzt auszuführen sind (Art. 4) oder später etwa noch ausgeführt werden müßten, wie z. B. ein zweites Geleise von Zollikofen bis Wylerfeld u. s. w., nach dem Gutachten Sachverständiger, unter Berücksichtigung der Vortheile, welche solche Bauten der Centralbahn noch gewähren können, zu entschädigen. Die Konstruktionen, welche die bernische Staatsbahn im Bahnhof Bern zu ihrem eigenen Gebrauch wird errichtet haben, hat sie innert sechs Monaten, nachdem sie denselben verlassen, wegzuräumen und den Platz ausgeebnet zurückzugeben. Bei einer theilweisen Kündigung kommen die nämlichen Grundsätze in Betreff der Theile zur Anwendung, auf welche sich die Kündigung bezieht.

Art. 18.

Sollte die bernische Staatsbahn ihre durch diesen Vertrag beschlagenen Bahnstrecken (Art. 1) ganz oder theilweise an einen Dritten veräußern, so hat der Erwerber sich endgültig zu erklären, ob er in diesen Vertrag eintreten wolle oder nicht. Im erstern Falle erlischt für die Erwerber das im Art. 17 für die Staatsbahn vorbehaltene Kündigungsrecht; im letztern Falle schließt die Veräußerung eine Kündigungspflicht von Seite der bernischen Staatsbahn auf ein Jahr nach Art. 17 unter den dort vorgesehenen Folgen nicht aus.

Art. 19.

Der bernischen Staatsbahn bleibt das Recht vorbehalten, die Inkraftsetzung dieses Vertrags auf die Mitbenutzung des Bahnhofs Bern nebst Dependenzen zu beschränken, in welchem Falle die sämmtlichen oben enthaltenen Bestimmungen insoweit ihre Vollziehung erhalten, als sie auf dieses Objekt anwendbar erscheinen.

Art. 20.

Sowohl über den Bahnhof Bern, als über die zur gemeinschaftlichen Benutzung der Kontrahenten dienenden Bahnstrecken und Stationen werden vollständige Situationspläne dem gegenwärtigen Vertrage beigelegt. Auf dem Bahnhofplan sind die in dem vorstehenden Vertrage begriffenen Objekte nach den verschiedenen durch denselben festgesetzten Kategorien besonders zu bezeichnen und ebenso sollen in den andern betreffenden Plänen die in Ausführung des Art. 1, lemma 2 vereinbarten Anschlüsse eingezeichnet werden.

Art. 21.

Alle Streitigkeiten, welche über die Auslegung und Ausführung dieses Vertrags oder die daraus hervorgehenden auch im Vertrage nicht ausdrücklich vorgesehenen Verhältnisse zwischen den Kontrahenten entstehen könnten, werden durch ein Schiedsgericht endgültig entschieden. Dieses Schiedsgericht besteht aus drei von den Parteien gemeinschaftlich bezeichneten Schiedsrichtern. Können sich die Parteien über die Wahl nicht einigen, so hat das hohe schweiz. Bundesgericht dieselbe, soweit nöthig, vorzunehmen.

Der Sitz des Schiedsgerichts ist Bern. Das schiedsgerichtliche Verfahren wird durch das diesem Vertrage beigelegte Reglement der bernischen Staatsbahn bestimmt.

Art. 22.

Das Direktorium der Centralbahngesellschaft verpflichtet sich, die Genehmigung seines Verwaltungsrathes zu diesem Vertrage bis zum 19. Februar d. J. beizubringen. Das Direktorium der bernischen Staatsbahn seinerseits hat die Genehmigung der kompetenten Behörde spätestens bis zum 31. März d. J. einzuholen und der Centralbahngesellschaft zu notifiziren.

Sollten von der einen oder andern Seite diese Fristen nicht beachtet werden, so fällt der gegenwärtige Vertrag dahin.

Also geschehen in Basel den neunten Hornung des Jahres eintausend achthundert drei und sechszig.

Für das Direktorium der schweizerischen Centralbahn,	Namens des Direktoriums der bernischen Staatsbahn,
Der Präsident:	Der Vice-Präsident:
Fulger.	**Jul. Schaller.**
Der Protokollführer:	Der Sekretär:
Müller.	**T. Schlincke.**

Genehmigt vom Verwaltungsrathe der schweizerischen Centralbahngesellschaft.

Olten, den 19. Februar 1863.

Der Präsident:

Bischoff.

Der Sekretär:

Müller.

Stockmar, Direktor der Eisenbahnen und Entsumpfungen, als Berichterstatter. Sie könnten sich im Irrthum befinden, denn ich gedenke nicht so weitläufig zu sein, um die ganze Sitzung mit einer Eingangsrede auszufüllen, zumal ich genöthigt war, die Stelle des Berichterstatters für die Regierung einzunehmen und ich Ihnen etwas vorschlage, gegen das ich im Regierungsrath gestimmt habe. Sämmtliche Berichte liegen Ihnen vor, sie enthalten alle daherigen Berechnungen und Zahlenangaben, auf welche ich nicht zurückkommen will. Uebrigens könnte ich diese Ziffern nicht mit Genauigkeit nach einander zitiren, wie sie in den Berichten stehen. Die ursprüngliche Idee der Ostwestbahn-Gesellschaft ging dahin, die Linie Langnau-Trimstein-Gümligen direkt nach Bern, und diejenige von Neuenstadt-Biel bis in die Schoßhalde zu führen, und auf dem Kirchenfeld einen besondern Bahnhof zu errichten, das heißt, fragliche Linien in einer von der Centralbahn gänzlich unabhängigen Stellung zu erhalten. Man glaubte damals, daß die Centralbahn-Gesellschaft die Zweigbahn nach Thun nicht erstellen wolle, denn man war im Falle, diese Gesellschaft zur

Ausführung mehrerer Linien, für welche sie Konzessionen erhalten, förmlich zu zwingen, und erst als sie sah, daß man der Ostwestbahn-Gesellschaft die Konzession ertheilt hatte, verstand sie sich endlich zur Erstellung der Bern-Thun Linie. Dieß war, wie gesagt, die ursprüngliche Absicht der Ostwestbahn-Gesellschaft. Da indessen allmälig die Verlegenheiten sich mehrten, so war dieselbe, in Ermanglung des erforderlichen Kredites und der Geldmittel, genöthigt, mit der Centralbahn einen Vertrag behufs gemeinsamer Benutzung der Sektionen Zollikofen-Bern und Gümligen-Bern abzuschließen. Damit waren aber verschiedene, für die Ostwestbahn sehr lästige Bedingungen verknüpft; ich will nur eine einzige davon herausheben, nämlich daß die Ostwestbahn weder von Zollikofen, noch von Gümligen nach Bern für ihre Rechnung Reisende und Waaren aufnehmen dürfe. Man muß gestehen, daß dieß eine Bedingung war, die alle Vortheile ausschloß. Als die Katastrophe der Ostwestbahn hereinbrach, kaufte der Stand Bern, welcher den Geltstag von dieser Gesellschaft abwenden wollte, ihre Linien und wahrte auf diese Weise die Interessen ihrer Gläubiger, welche ohne diesen Kauf ihr Geld eingebüßt hätten. Seitdem der Kanton Bern im Besitze dieser Linien ist, wurde das Direktorium beauftragt zu untersuchen, wie dieselben vollendet werden könnten und der erste Gedanke des Direktoriums war gleichfalls, die fraglichen Linien von der Centralbahn unabhängig zu machen und dadurch dem Kanton Bern in Eisenbahnsachen eine unabhängige Stellung zu verschaffen. Auf diese Idee gestützt, ließ das Direktorium die erforderlichen Studien zur Vollendung der angefangenen Linien vornehmen. Man sagte, diese Behörde habe bei diesem Anlasse eine große Geschicklichkeit bewiesen, da durch den Vorschlag, ohne Berührung der Centralbahnschienen nach Bern zu gelangen und daselbst einen unabhängigen Bahnhof zu erbauen, die Centralbahn-Gesellschaft erschrocken sei, so daß sie sich sofort zu einem Vertrage herbeigelassen habe. Nun gut, wir besaßen doch all' diese Geschicklichkeit nicht; wir gingen in guten Treuen vor; wir hielten es für den Staat für vortheilhaft, wenn er seine Linien bis nach Bern führte und glaubten, man müsse Alles in Bereitschaft setzen, wie wenn man einen von der Centralbahn unabhängigen Bahnhof errichten wollte. Wenn alsdann ihrerseits keine annehmbaren Anerbietungen gemacht würden, so würde man ihr erklären, daß ein Bahnhof vor dem Aarbergerthor erbaut werden solle. Dieß war also ein Mittel, um von der Centralbahn günstige Bedingungen zu erlangen. Betreffend die Bieler-Linie, welche gleichsfalls direkt nach Bern geführt werden sollte, so hat das Direktorium eben so wenig sich einer List gegenüber dieser Gesellschaft bedienen wollen. Darauf beschränkt sich also die dem Direktorium nachgerühmte große Geschicklichkeit. — Soll ich nun lediglich den mit der Centralbahn geschlossenen Vertrag untersuchen, oder aber die Frage bezüglich der Linie durch das Worblenthal berühren, eine Frage, welche mit der ersten in so naher Beziehung steht? Dieser Vertrag lautet so, daß man nicht leicht günstigere Bedingungen hätte erlangen können, weßhalb der Regierungsrath glaubt, der Große Rath solle denselben genehmigen und in diesem Sinne stellt er daher seinen Antrag. Ich soll indessen bemerken, daß ich anderer Meinung war; auch ein anderes Mitglied der Regierung ist mit jenem Antrage nicht einverstanden; wir halten beiderseits dafür, es sollte ungeachtet der Vortheile, welche obiger Vertrag darbietet, vor Allem aus auf die Unabhängigkeit der Staatsbahn, und sodann auf Begünstigung einer so industriellen Gegend, wie das Worblenthal, Bedacht genommen werden. Allein man sagte Ihnen, diese Unabhängigkeit bestehe nicht, sie könne vom Augenblicke an, wo man einen gemeinsamen Bahnhof in Bern habe, nicht bestehen. Dennoch fanden wir, dieser Umstand beeinträchtige die Unabhängigkeit der Staatslinien durchaus nicht, zumal schon mehrere Eisenbahngesellschaften sich gemeinschaftlicher Bahnhöfe bedienen, die nichts desto weniger von einander gänzlich unabhängig sind; zudem noch eine derartige Einrichtung dem Publikum wesentliche Erleichterungen gewährt, weil es für dasselbe sicher vortheilhafter ist, sich nach einem einzigen Bahnhof zu begeben, als von einem zum andern zu gehen, um an sein Ziel zu gelangen. Und in der That haben die Nordostbahngesellschaft und die der Centralbahn einen gemeinschaftlichen Bahnhof in Luzern; wir selbst haben in Biel einen gemeinschaftlichen, wo, wie in Bern, die Centralbahngesellschaft Besitzerin des Bahnhofes ist. Eben so richtig ist auch, daß, da eine vollständige Unabhängigkeit nicht bestehen kann, auf diejenige verzichtet werden müßte, welche man anstrebte, ohne die Schienen der Centralbahn zu berühren. Dieß war eben der Standpunkt des Direktoriums, welcher wohl vertheidigt werden kann. Sehen wir jetzt, welcher Unterschied bestände, wenn man von Trimstein ablenken wollte, um das Worblenthal zu durchschneiden und bei der Tiefenau an die Bielerlinie anzuknüpfen, um von da hinweg die Schienen des Staates bis nach Bern zu ziehen. Der Staat hätte eine Kostenvermehrung von Fr. 3,800,000 zu bestreiten, was indessen keineswegs als eine todte Ausgabe zu betrachten wäre. Wenn man Alles berechnet, wenn man Alles kapitalisirt, was man der Centralbahn geben muß, wenn man ferner die derselben zu vergütenden Verwaltungskosten in Anschlag bringt, so ergibt sich daraus ein Defizit von Fr. 36,000, und wenn man durch das Worblenthal kömmt, so entsteht eine Mehrausgabe von Fr. 36,068. Die ganze Differenz beschränkt sich somit auf Fr. 68. Man hat die Genauigkeit der Rentabilitätsberechnungen beider Linien angegriffen; da nämlich für die Linie Biel Fr. 20,000 und für die Linie Langnau Fr. 12,000 in Anschlag gebracht wurden. Allein diese Berechnungen sind bloß vergleichungsweise aufgestellt, und ich lege kein großes Gewicht darauf, denn wenn sie, je nachdem man die von der Centralbahn unabhängigen Linien, oder diejenigen über Zollikofen und Gümligen annimmt, höher oder niedriger stehen, so ändert dieß nichts an der Sache, da diese Zahlen nur zu vergleichsweiser Anschauung dienen sollen. Und selbst wenn statt Fr. 38,000 eine dieser Linien Fr. 138,000 verlieren sollte, so ergäbe sich nur eine Differenz von Fr. 38,000, weil die Rentabilität auf der andern Seite kompensirt wird, so daß, wenn durch das Worblenthal gebaut würde, es nicht mehr kosten würde, wenn man die Baukosten kapitalisirt, als wenn die der Centralbahn als Pachtzins zu bezahlenden Summen in Anschlag gebracht werden. Die einzige Differenz, welche hier entstehen kann, ist, daß wenn mit der Centralbahn ein Abkommen zu Stande kömmt, kein Anleihen nöthig wird, während man hingegen im Fall des Baues durch das Worblenthal, eine Ausgabe von $3\frac{1}{2}$ Millionen zu gewärtigen hat, welche durch ein Anleihen gedeckt werden muß. Uebrigens scheint es mir ziemlich dasselbe zu sein, ob man den Zins für ein Anleihen von $3\frac{1}{2}$ Millionen, oder aber als Pachtzins bezahle, zumal wenn der Schuldner einen solchen Kredit hat, wie der Kanton Bern. Aber man sträubt sich gegen ein Anleihen und hat Furcht vor einem solchen; dieß ist der Fall, wenn man sich gewissen Kritiken hingibt, welche oft wirksam, oft aber auch schädlich sind. Vielleicht erinnerte sich der Regierungsrath, als er sich vor einem Anleihen scheute, einigermaßen des seiner Zeit an dieser Stelle entworfenen Bildes, an den berüchtigten „Schuldentempel"! Ich sage also, daß eine Kritik gut oder schlecht sein kann, gut in den Augen Derjenigen, welche wegen eines Anleihens in Besorgniß stehen, und schlecht in den Augen Solcher, die anders denken. Sie haben nunmehr über diesen Punkt zu entscheiden; in jedem Falle ist es gewiß, daß es für den Kanton Bern von unermeßlichem Vortheil wäre, diese beiden Linien ganz unabhängig zu machen. Ich könnte in Bezug auf die Unabhängigkeit derartiger Unternehmungen die Urtheile zitiren, welche unlängst zwei Eisenbahnjournale von Frankreich und Deutschland hierüber abgegeben. Ich will nur des letztern erwähnen. Im Anfange dieses Jahres bezeichnete das fragliche Journal, nachdem es einen Rückblick auf die Fortschritte der Eisenbahnen Deutschlands geworfen, einen solchen besonders, der ihm als höchst wichtig erscheint. Es betrifft nämlich eine große Gesellschaft,

welche ihre Schienen nicht bis nach Wien führen konnte, ohne diejenigen einer andern, im Besitze einer früher erhaltenen Konzession stehenden Gesellschaft zu überschreiten, so daß sie von letzterer abhängig gewesen wäre. Die österreichische Regierung, welche diese Verwicklung einsah, machte es der neuen Gesellschaft möglich, nach Wien zu gelangen, ohne sich der Linien ihrer Rivalin zu bedienen, und das fragliche Journal betrachtet diese Maßnahme als einen bedeutenden Fortschritt in Eisenbahnsachen. Dieß beweist, daß man auch im Auslande den Vortheil, in dieser Hinsicht unabhängig zu sein, in seinem wahren Werthe zu schätzen weiß. Das französische Blatt macht seinerseits die nämliche Bemerkung. Das ist es, was ich in Betreff der Unabhängigkeit anzubringen hatte. Ich habe auch dargethan, daß bezüglich der Kosten kein erheblicher Unterschied besteht, wenn durch das Worblenthal gebaut wird, und daß eben diese Rücksicht die Meinung des Direktoriums rechtfertige. Dessen ungeachtet soll ich hier als von Amtes wegen Vertreter der regierungsräthlichen Ansicht, Ihnen die Annahme des mit der Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrages empfehlen. Zwischen diesem und dem früher mit der Ostwestbahn bestandenen Vertrage erzeigt sich ein großer Unterschied, weil sämmtliche Einnahmen, welche durch den Betrieb der Staatseisenbahn auf den der Centralbahngesellschaft angehörenden Sektionen gemacht werden, der Staatskasse zufließen, wovon indessen der Centralbahn $^2/_5$ des für diese Sektionen verwendeten Baukapitals zu vergüten sind. Es ist auch möglich, daß man einen Transport von Baumaterial aus den Steinbrüchen Ostermundigens erstellen kann, was jedoch leichter hätte geschehen können, wenn die Linie durch das Worblenthal geführt worden wäre. Da ich Ihnen aber diese letztere nicht vorzuschlagen habe, so beschränke ich mich darauf, Ihnen den Antrag des Regierungsrathes zu empfehlen.

Röthlisberger, Gustav. Die Stellung, die ich in dieser Frage bis dahin eingenommen habe, wird mich entschuldigen, wenn ich der Erste bin, der das Wort ergreift, um zu erklären, daß ich mit den Anträgen der Regierung nicht einverstanden bin. Ich weiß zwar sehr wohl, daß man nicht hoffen kann, großen Eindruck auf die Versammlung zu machen, sobald man den Schein auf sich hat, man verfechte bloß Lokalinteressen. Wenn man jedoch das Gefühl hat, daß die allgemein staatlichen Interessen damit zusammenfallen, so geht man über diese Bedenken hinweg und spricht seine Meinung frei aus. Ich beginne, indem ich einen Blick auf die Vorgänge seitens der Ostwestbahn, dieses Tracé betreffend, werfe. Wir wissen Alle, daß die Ostwestbahngesellschaft ursprünglich das Projekt hatte, von der untern Stadt, dem sogenannten Obstgarten, auszugehen, sei es, um eine kürzere Verbindungslinie mit Luzern zu haben, sei es, um in der untern Stadt eine möglichst große Aktienbetheiligung ins Werk zu setzen. Dieses Projekt brachte die Thalschaft, um die es sich heute handelt, in eine sehr fatale Lage, man sagte uns bald, wenn man von da ausgehe, so finde man nicht die nöthige Entwicklung, um in das Worblenthal einzumünden. Wir bestreiten zwar keineswegs, daß daselbst die Stimmung für das Unternehmen keine sehr günstige war, zumal namentlich in ackerbautreibenden Gegenden gegen den Nutzen der Eisenbahnen Vorurtheile bestanden, die sich bei uns länger erhielten als anderswo. Diese Stimmung änderte sich jedoch bald. Allein die genannte Gesellschaft kam mittlerweile in große finanzielle Verlegenheiten und mußte, um ihre Kräfte zu schonen, abgesehen von den Bedürfnissen des Lokalverkehrs, mit der Centralbahn für die möglichst lange Mitbenutzung ihrer Schienen bis Gümligen und Zollikofen ein Uebereinkommen abschließen. Unglücklicherweise wurde dieses Tracé der Ostwestbahn von der Regierung genehmigt. Ich betrachtete dasselbe von jeher als einen großen Fehler und Mißgriff. Ich erinnere Sie auch an die Opposition, die hier im Großen Rathe dagegen erhoben wurde. Sie werden sich erinnern, daß Herr v. Gonzenbach seiner Zeit den Antrag stellte, man solle, bevor man die Konzession ertheile, noch eine Kommission mit der Prüfung des Ganzen beauftragen. Das beliebte nicht. Die Regierung hatte sich mit der Ostwestgesellschaft so sehr identifizirt, daß man Alles, was man gegen dieselbe hier vorbrachte, als gegen die Regierung und deren Bestrebungen in Eisenbahnsachen gerichtet, mit Mißtrauen entgegennahm, und so wurde das Tracé genehmigt. Um der Ostwestbahn-Kalamität endlich ein Ende zu machen, beschloß der Große Rath später, die Linien zu Handen des Staates anzukaufen. Von diesem Momente an hatten wir einen andern Standpunkt einzunehmen. Der Staat hat bei der Ausführung einestheils die finanziellen Rücksichten ins Auge zu fassen, anderntheils aber hat er die Pflicht, die nationalökonomischen Interessen zu berücksichtigen. Es fanden Besprechungen statt, und die Herren gaben zu, daß das gewählte Tracé ein verfehltes sei. Von hochgestellter Seite wurde uns der Rath gegeben, mit einer Petition hieher zu gelangen. Das haben wir gethan, indem wir das Gesuch stellten, die Regierung möchte die Frage prüfen, ob eine Verlegung des Tracé nicht gerechtfertigt sei, ob nicht die Mehrkosten derselben durch einen Mehrertrag der Bahn gedeckt, oder, im Falle eines Ausfalles, ob derselbe durch die Hebung der volkswirthschaftlichen Interessen einer so großen Landesgegend nicht aufgewogen würde. Diese Petition wurde, mit einer Anzahl notarialisch beglaubigter Unterschriften bekräftigt, der Regierung zugewiesen. Letztere hat dem Ansuchen sofort entsprochen. Es wurden Studien gemacht und das Ergebniß derselben war der Art, daß das Direktorium, welches aus unsern tüchtigsten und bewährtesten Eisenbahnmännern besteht, gestützt auf den Antrag des Herrn Oberingenieurs Gränicher, einstimmig den Antrag auf Verlegung des Tracé stellte. Trotz dieser Vorlage wollte die Regierung dennoch nicht darauf eingehen. Wollte aber die Regierung von Anbeginn an die Sache von der Hand weisen, warum uns denn nicht von Anfang an sagen: wir können die Verlegung nicht empfehlen, — statt höchst kostspielige und zeitraubende Studien vornehmen zu lassen. Die Herren hätten uns dadurch viel Mühe, viel Zeitverlust und viel Verdruß erspart. Nun liegt der Antrag vor, die Verlegung nicht zu bewilligen; derselbe stützt sich auf einige Bedenken, die ich etwas näher ins Auge fassen will. Wir wissen, daß jede Frage ihre Schattenseiten hat, und so auch die vorliegende. Der erste und unglücklichste Uebelstand ist der, daß durch die Verlegung ein Stück Bahn von 12,000′ Länge, dessen Unterbau fertig ist, aufgegeben werden muß und die daherigen Kosten von Fr. 198,000 verloren gehen. Das Direktorium würdigte diesen Umstand auch, indem es bei der Regierung den Antrag stellte, die betheiligten Gemeinden und Privaten zur Vergütung dieses Ausfalles anzuhalten. Als uns dieser Vorschlag bekannt wurde, erklärten wir uns bereit, unser Mögliches an Beiträgen zu leisten. Ich bitte Sie, hier einen Unterschied wohl zu beachten. Es handelte sich hier nicht um eine Aktienbetheiligung, bei der man Aussicht auf einen bisweilen sehr schönen Ertrag hat, wie wir Beispiele bei der Centralbahn, bei der Nordostbahn haben, welche glänzende Geschäfte machen. Hier handelte es sich darum, die Summe, welche man zeichnete, zur todten Hand in den Schooß der bernischen Eisenbahnen zu werfen. Nun werden Sie bei einer meist ackerbautreibenden Bevölkerung begreifen, daß es schwer ist, eine derartige bedeutende Betheiligung zu erzielen. Es wurde uns denn auch von hochgestellter Seite der Rath ertheilt, wir sollen uns da nicht mit dem Kapital betheiligen, der Staat habe Kapital genug zur Verfügung, wir sollen uns nur mit einer Zinsgarantie für eine bestimmte Reihe von Jahren betheiligen. Wir haben uns auf diesen Boden gestellt und eine Reihe von Jahren, nämlich 25, angenommen, während welcher wir uns zur Verzinsung einer Summe von Fr. 102,097 verpflichteten, so daß, mit andern Worten gesagt, diese Summe in 4prozentigen jährlichen Raten während 25 Jahren dem Staate entrichtet und nach dieser Zeit vollständig abbezahlt sein wird. Eine Betheiligung aber hat einen andern

Charakter. Ein mir besonders nahestehendes Haus ist mit einer Aversalsumme von Fr. 6000 beigetreten, die auf den Tag der Eröffnung der Linie dem Staate in baar vergütet werden soll. Nun anerkennen wir sehr gerne, daß dieß den Staat nicht deckt für seinen Ausfall und daß diese Betheiligung nicht als ein Aequivalent betrachtet werden kann. Aber ich hoffe, Sie werden dieses Opfer nicht verschmähen, sondern es als einen Beweis des guten Willens der betreffenden Bevölkerung betrachten. Im Berichte der Finanzdirektion oder des Regierungsrathes heißt es, ein guter Theil der fraglichen Zusicherungen sei so viel als verloren. Ich glaube jedoch, Sie können darüber beruhigt sein. Sämmtliche Betheiligungsversicherungen kommen von bemittelten, fest angesessenen Bürgern und sind in der Form von Obligationen gemacht, so daß sie mit Grund nicht angefochten werden können. Im Falle Absterbens eines Betheiligten geht diese Verpflichtung an seine Erben als Obligation über und wird als solche bei allfälliger Liquidation den Vorrang behalten. — Ich komme nun zu den andern Bedenken, die im Berichte des Regierungsrathes ausgesprochen sind. Das erste derselben wurde schon von Herrn Stockmar berührt. Man sagt: so lange wir den Bahnhof der Centralbahn benutzen müssen, seien wir doch nicht unabhängig von derselben. Von allen Einwendungen ist mir diese als die unbegründetste am meisten aufgefallen. Die Mitbenutzung des Bahnhofes ist ein ganz natürliches Verhältniß, das nicht geändert werden kann, wenn der Verkehr durch zwei Bahnhöfe nicht sehr erschwert und gestört werden soll. Aber die Abhängigkeit von der Centralbahn selbst ist bei Weitem nicht mehr dieselbe, wenn wir auf unsern eigenen Schienen fahren, und so bin ich denn auch überzeugt, daß ein unglücklicher Zustand eintreten und zu vielen Reibungen Anlaß geboten wird, wenn wir die Schienen der Centralbahn mit deren Stationshöfen und ihren dabei Angestellten von Ostermundigen, Gümligen und Zollikofen benutzen müssen, denn die Sprache ist noch nicht erfunden, in welcher ein Vertrag so abgefaßt werden könnte, daß er nicht verschiedenartiger Auslegung fähig wäre. Man sagt uns dann ferner im nämlichen Berichte, wenn auch die Thalschaft der Worblen durch die Verlegung etwas gewinne, so seien es dagegen andere Gegenden, die dadurch sehr viel verlieren. Was ist dieses „sehr viel"? Es ist eine Verlängerung der Linie von 10,000' oder 5 Minuten Fahrzeit mit einer Mehrausgabe für her und hin von 25 Centimes. Ich kann wirklich nicht begreifen, wie man den Vortheil, welcher durch die Verlegung der herwärts liegenden Gegend erwächst, mit dieser Mehrlänge von 10,000' aufwägen will. Wir wissen Alle, daß die Centralbahn, um von Herzogenbuchsee Burgdorf zu berühren, einen großen Umweg von wenigstens einer Stunde, die man über Kirchberg gewonnen hätte, macht; aber es fiel auch Niemanden ein, darüber zu klagen. Ich muthe nun auch meinen Freunden im Emmenthal, ihrem Patriotismus, ihrer Liebe zu den Mitbürgern gewiß nicht zu viel zu, wenn ich sage, sie werden diesen Nachtheil einer Verlängerung der Bahn gerne tragen, wenn der andern Gegend dadurch geholfen werden kann. Nun komme ich endlich auf die letzte Einwendung, auf die die Regierung und namentlich die Finanzdirektion ein besonderes Gewicht zu legen scheint. Es ist dieß die Aufnahme eines Anleihens. Es ist sehr natürlich, wenn man Eisenbahnen erstellen will, daß man dazu Geld haben muß, und da kann ich nicht einsehen, daß dem Staate daraus ein so großer Nachtheil erwachsen könne, daß man deßhalb nicht eintreten sollte. Auf der einen Seite haben wir die Centralbahn, der wir den Zins bezahlen müssen, wenn wir ihre Schienen benutzen, auf der andern Seite haben wir den Kapitalisten, dem wir das Anleihen zu verzinsen hätten. Im erstern Fall entrichten wir den Zins für Eisenbahnbauten und Schienen, im letzteren für baar erhaltenes Kapital, das wir zuletzt doch noch zurückerstatten können, während wir der Centralbahn auf ewige Zeiten tributär bleiben. Ich konnte daher die Logik nicht begreifen, mit der man ein so großes Gewicht auf diesen Umstand legte. — Schauen wir uns die Sache objektiv an, so haben wir auf der einen Seite das Worblenthal mit mehrern unabhängigen Sektionen, auf der andern Seite die Centralbahn mit den Sektionen Gümligen und Ostermundigen, deren Lokalverkehr vorzugsweise der Centralbahn zukommt, da ihre Züge in weit größerer Zahl nach Thun fahren werden als die unsrigen nach Langnau. Wir müssen uns mithin mit dieser Gesellschaft in einem für uns höchst ungünstigen Verhältniß in den Ertrag dieser beiden Stationen theilen. Auf der andern Seite dagegen haben wir vier ganz selbstständige Stationen: Worb, Stettlen, Boll, Bolligen und Tiefenau. Nehmen wir vorerst das Dorf Worb. Dasselbe liegt in einem Thalkessel, in dem die vier großen umliegenden, theilweise industriellen Gemeinden von Bechigen, Walkringen, Biglen und Wyl auf gut unterhaltenen Straßen ausmünden. Worb hat ferner einen Gewerbsstand, der an Fleiß, Strebsamkeit und Unternehmungsgeist keinem andern im Kanton nachsteht. Zeugniß davon geben eine mechanische Werkstätte, eine Kunstmühle, eine Wollenspinnerei ꝛc., die mit einer sehr schönen Wasserkraft des Worblenbaches betrieben werden. Dieselbe macht die Gründung neuer industrieller Etablissemente möglich, die mit der Zeit gewiß auch nicht ausbleiben werden. Es wäre jammerschade, eine Lokalität von solcher Bedeutung abzuschneiden. Eine zweite Station, die zwar auf dem Plane nicht vorgesehen ist, jedoch unter allen Umständen erstellt werden müßte, wäre die von Boll-Stettlen. In Boll haben wir den Ausmündungspunkt des ganzen Krauchthals und eines großen Theiles der Gemeinde Bechigen. Stettlen ist zudem eine Pfarrgemeinde und so ist hier eine mehr als genügende Bevölkerung vorhanden, um bei deren starkem Verkehr mit der Hauptstadt einer zu erstellenden Station einen schönen Ertrag zuzusichern. Eine dritte Station hätten wir in Bolligen, im Mittelpunkt einer großen und sehr stark bevölkerten Gemeinde. Diese Station hätte für uns eine ganz besondere Bedeutung vermöge ihrer Nähe der Stockeren- und Ostermundigen-Steingruben, die auf ungefähr gleiche Entfernung zu stehen kämen und vermittelst Seitengleisen mit der Bahn verbunden würden. Die Ausfuhr beider Gruben müßte fast ausschließlich auf unsere Schienen kommen und nur dadurch wäre es dem Staate möglich, mit der ihm gehörenden Stockeren-Steingrube die Konkurrenz mit der bis anhin der Eisenbahn näher und deßhalb günstiger liegenden Ostermundigengrube auszuhalten. Ich behalte mir vor, später noch auf die Wichtigkeit dieser Steinexportation für die Speisung des Güterverkehrs hinzuweisen. Gehen wir weiter, so kommen wir endlich auf die Tiefenau, zu einer Station, die ihre Alimentation durch Worblaufen und die dort liegenden mechanischen Werke findet. Gegenüber diesen vier von der Centralbahn vollständig unabhängigen Stationen hätten wir die Stationen Ostermundigen und Gümligen, die, wie schon bemerkt, mit der Centralbahn theilen müßten, und in Bezug auf Worb die Station im sogenannten Gschneitgut, oben auf einem Berge in einem Walde, 20 Minuten vom Dorfe Worb liegend, das von der Station nicht einmal gewahr wird. Was der Ertrag derselben sein wird, zeigt uns Bern zur Zeit, wo vor Erstellung des Aarüberganges man auf dem Wylerfeld einsteigen mußte. Damals verdiente diese Station kaum den fünften Theil von den Einnahmen nach einmaliger Erstellung der Station in der Stadt selbst. Dieß ist ein schlagender Beweis, wie sehr die Interessen der Bevölkerung mit denjenigen der Eisenbahnen Hand in Hand gehen. Fragen wir nach dem Ertrage, so will ich auch von der Anschauung ausgehen, wie Herr Stockmar, daß man auf Zahlengruppirung der Rentabilität nicht zu viel Gewicht legen soll. Indessen haben wir den Bericht des Direktoriums, der gewissenhaft abgefaßt und nach welchem ein Ertrag von Fr. 12,000 nach dem bisherigen Tracé und 15,000 per Kilometer nach dem Tracé durchs Worblenthal zu erwarten ist, mithin eine Mehreinnahme von Fr. 3000 per Kilometer. Ich gebe gerne zu, daß solche Berechnungen durchaus problematisch sind, allein ich halte mich an die An-

gaben des Berichtes, insoweit derselbe nicht die Einnahmen, sondern die Anlagekosten betrifft, und frage, ob nicht der muthmaßliche Mehrertrag den Ausfall decken werde. Nach den Berechnungen des Herrn Oberingenieurs Gränicher, die mit der größten Gewissenhaftigkeit gemacht wurden und jeweilen bei Vergebung von Bauloisen nicht erreicht werden, ergiebt sich folgendes Verhältniß:

Anlagekosten der bisherigen Linie . .	Fr. 3,232,000
„ „ unabhängigen Linie . .	„ 4,849,143
Mehrkosten der letztern	Fr. 1,617,143

oder eine jährliche Mehrausgabe von Zinsen von Fr. 64,058. Mit welchen Stationen der Centralbahn können wir nun diejenigen des Worblenthals vergleichen? Ich beginne mit Worb und finde, man könne diese Station mit Münsingen vergleichen, obschon Sie zugeben werden, daß Worb über Münsingen steht, sowohl in Bezug auf seine topographische Lage als in Bezug auf seine gewerbliche Bedeutung, da was erstern Punkt betrifft, Münsingen durch die Aare von einem großen Theil der umliegenden Bevölkerung abgeschnitten ist. Nun hat Münsingen nach den Berichten der Centralbahn von 1862 einen Ertrag von Fr. 20,299. Die Station Boll-Stettlen stelle ich mit Kiesen zusammen, welches einen Ertrag von Fr. 21,335 hat; Belligen steht mit Ostermundigen auf der gleichen Linie, letzteres hat einen Ertrag von Fr. 16,556; endlich die Station Tiefenau, die ich mit der Station Rubigen vergleiche, mit einem Ertrage von Fr. 7716. Wir hätten also zusammen einen Ertrag von Fr. 65,816. Nun kommt hinzu erst noch die Mehreinnahme in Folge der jährlich zunehmenden Exportation der Sandsteine, die noch einer ganz anderen Entwicklung fähig ist. Bekanntermaßen ist dieß ein ausgezeichnetes Baumaterial, das wie kein anderes, Dauerhaftigkeit mit einer großen Leichtigkeit der Bearbeitung verbindet und nach allen Gegenden der Schweiz versendet wird. So gehen dermalen täglich auf der Oronbahn 7 Wagen à 80 Centner, also 560 Centner, wie ich von Herrn Schaller vernommen, nach Genf. Der erste Gasthof, Bellevue, in Neuenburg, das Polytechnikum in Zürich u. a. m. sind von diesem Steine gebaut. Mit der Worblenthallinie kämen wir, wie schon bemerkt, auf ungefähr gleiche Entfernung von beiden Gruben und wären selbst noch näher beir Ostermundigengrube als die Centralbahn, hätten mithin ausschließlich diesen enormen Güterverkehr auf unsern Schienen, mit Ausnahme gerade von dem, was nach dem Oberlande ginge. Auf der andern Seite haben wir ein ganz besonderes Interesse, die Ausbeutung der Stockerengrube als unser staatliches Eigenthum zu fördern, denn nur indem wir sie durch Erstellung der Worblenthallinie in gleiche Nähe wie die Ostermundigengrube von einer Eisenbahn bringen, wird sie wieder konkurriren können. Die Ausfuhr der Ostermundigengrube allein wird jährlich auf 8 bis 900,000 Centner veranschlagt, Andere sagen, sie betrage über eine Million Centner. Bleiben wir aber bei der ersten Ziffer und fragen wir, wie viel davon per Eisenbahn versendet wird, so finden wir, daß einzig die Station Ostermundigen 214,185 Centner und Schönbühl 197,413 Centner, also zusammen voriges Jahr über 411,000 Centner Steine spedirt haben. Der ganze Verkehr der Centralbahn mit Steinen betrug laut ihrem Berichte von 1862 888,000 Centner, wovon unsere Steinbrüche also fast die Hälfte lieferten. Ich machte diese Andeutungen, um nachzuweisen, daß wir in Bezug auf den Ausfall, welchen die Mehrkosten der Verlegung der Linie verursachen mögen, die feste Ueberzeugung haben sollen, daß sich diese Mehrkosten durch den Mehrertrag reichlich decken werden. Wenn wir die vier selbstständigen Stationen gegenüber den zwei Stationen, die wir mit der Centralbahn theilen müssen, und der Station Worb, die 20 Minuten vom Dorfe auf eine Anhöhe in entgegengesetzter Richtung von Bern zu liegen kommt, in's Auge fassen in Verbindung mit den Steinbrüchen nach rechts und links, so frage ich: ist es nicht die Linie durch das Worblenthal, die unsern Interessen am besten entspricht? Wenn wir auch an Kapital etwas mehr darauf verwenden müssen, so haben wir doch einen mehr als entsprechenden Ersatz von Mehreinnahmen. — Bis hieher habe ich die Frage nur noch vom Standpunkte der finanziellen Interessen des Staates besprochen; ich komme nun aber schließlich noch auf die volkswirthschaftlichen Interessen. Bei dieser Verlegung wird keine einzige Ortschaft abgeschnitten, denn die Linie geht durch ganz unbevölkerte, gewerblose Gegenden, während durchs Worblenthal eine Thalschaft von über 20,000 Seelen von der Eisenbahn berührt würde. Wir dürfen hier nicht vergessen, daß wir es mit dem Staatsbau nun zu thun haben. Wie faßte man bisher denselben auf? Man sagte immer, der Staat habe die Aufgabe, für die volkswirthschaftlichen Interessen zu sorgen, während die Privatgesellschaften mehr ihr Interesse berücksichtigen. Dafür läßt sich allerdings etwas sagen. Hier haben wir auf der einen Seite eine Linie, an welche die betheiligten Gemeinden und Privaten Fr. 102,097 beitragen, und die eine ganze Thalschaft mit starker sowohl Ackerbau als Gewerbe treibenden Bevölkerung in der nächsten Nähe der Hauptstadt in den Eisenbahnverkehr hineinzieht. Auf der andern Seite dagegen sehen wir eine Linie, die diese ganze Gegend von allem Verkehr abschneidet und mit unendlichen Opfern für den Staat Niemanden als dem innern Emmenthal zu Nutzen kommt. Ich will mich über diesen Gegenstand nicht weiter verbreiten, ich glaube, meine Ansicht genügend begründet zu haben und bin versichert, daß noch andere Mitglieder der Versammlung in gleichem Sinne das Wort ergreifen werden. Der Entscheid des Großen Rathes mag nun ausfallen, wie er will, so habe ich das Bewußtsein, daß die Bestrebungen der betheiligten Bevölkerung wenigstens die Anerkennung verdienen, daß wir ohne diese hierorts gethanen Schritte niemals einen Vertrag, wie den hier vorliegenden, mit der Centralbahn erlangt hätten. Ich hoffe und erwarte deßhalb, man werde auch jene Bestrebungen in der Diskussion mit Schonung behandeln und nicht auf Vorgänge zurückkommen, die verletzen müßten. Ich weiß sehr gut, daß ein großer Theil der Bevölkerung der betheiligten Thalschaft nicht die politische Ansicht theilt, welche hier durch die Mehrheit vertreten ist; aber ich würde gewiß Jedem von Ihnen unrecht thun, wenn ich voraussetzen könnte, daß deßhalb ein Einziger von Ihnen anders stimmen werde, als wie es nach seinem Wissen und Gewissen das Interesse der Staatsbahn selbst erfordert. Mein Antrag, mit dem ich schließe, findet sich auf Seite 60 des Berichtes des Direktoriums und lautet, wie folgt: „1) Es möge das Tracé Gümligen-Trimstein aufgegeben, demnach dem Tracé Zollikofen-Tiefenau-Bern und Tiefenau-Trimstein der Vorzug gegeben werden, wodurch zugleich die Annahme der Beiträge der Gemeinden und Privaten zu Gunsten der Bahnlage durch das Worblenthal ausgesprochen wird. 2) Diesem Beschluß zufolge würde der mit der Centralbahn abgeschlossene Vertrag auf die Mitbenutzung des Bahnhofes beschränkt, und das Direktorium im Weitern mit der Ausführung des Beschlusses beauftragt. 3) Das zur Ausführung dieses Tracé's erforderliche Kreditbegehren beantragen wir auf das Spätjahr zu verschieben, wo das Vorrücken der Arbeiten über den noch nöthigen Kapitalbedarf hinreichende Aufklärung verschafft haben wird." Das ist der Antrag, den ich demjenigen des Regierungsrathes gegenüber stelle.

Geller von Signau. Es ist mir eigentlich unangenehm, in dieser Frage aufzutreten, namentlich deßwegen, weil man sich hier dem Vorwurfe aussetzt, als spiele man, wenn man einmal den Vortheil der Eisenbahn hat, gern den Satisfait, und sei man mißgünstig gegen andere Gegenden. Das ist bei mir durchaus nicht der Fall; ich möchte den Gemeinden Belligen, Stettlen und andern Gegenden gönnen, daß sie so nahe als möglich an die Eisenbahn zu liegen kämen. Aber es ist nun einmal nicht möglich, wenn wir auch die Staatsbahn haben, zu jedem Bauernhof eine Eisenbahnstation zu stellen. Ich bedaure sehr, daß Herr Röthlisberger vor sechs Jahren,

als das Zweilinien-System in Frage stand, nicht diese Sprache führte und nicht mitwirkte; möglicher Weise wäre seiner Gegend damals mit einem kleinern Opfer entsprochen worden. Es beliebte ihm damals nicht, und nun, nachdem die Linie von Gümligen nach Langnau fast fertig ist, will man das fertige Stück verlassen und ein neues Tracé wählen. Jetzt scheint mir der Moment dazu nicht mehr geeignet; vor sechs Jahren hätte man diese Sprache hier führen sollen. Ueber alles, was in Worb gegangen, was über die Ostwestbahn gesprochen worden, trete ich jetzt nicht ein. Nicht nur die Ansichten von Gemeinden und Privaten in Eisenbahnfragen haben geändert, sondern selbst hochgestellte Beamte haben seit 1850 andere Ansichten darüber; um so weniger soll es bei Privaten auffallen. Was mich hauptsächlich veranlaßt zu sprechen, ist eine der ersten Aeußerungen des Herrn Röthlisberger, indem er die Linie Gümligen-Trimstein als eine verfehlte bezeichnete. Ich hätte gewünscht, daß man seiner Zeit, als es von Nutzen war, ein besseres Tracé vorgeschlagen hätte. Aber man ging damals vom Standpunkte des Zweilinien-Systems von Genf an den Bodensee aus und wählte deßhalb die kürzeste Linie; man wollte nicht in großen Krümmen herumfahren. Die Lage der Ostwestbahn forderte, daß sie so wohlfeil als möglich baue. Man hörte sogar Stimmen im Lande, daß es ein Unsinn wäre, zwei Linien fast parallel im Lande laufen zu lassen; es sei dieß nicht nöthig, namentlich auch mit Rücksicht auf die Expropriation von Landbesitz, man soll die Centralbahn benutzen, so weit als möglich und das Land und die Kosten schonen. Das war der Hauptgrund, warum man damals dieses Tracé wählte. Herr Röthlisberger stützte sich auch darauf, das ganze Direktorium sei dafür. Nach dem Begriffe unserer Leute meint man, auch die Suppleanten seien für die Verlegung, und da ich Einer derselben bin, so glaube ich die Erklärung schuldig zu sein, daß ich mit dem Direktorium nicht einverstanden bin, sondern mit der Regierung. Herr Röthlisberger sagte, die Linie durch das Worblenthal sei nur um 10,000' länger. Das ist ein großer Krumm, wenn man den Weg kürzer machen kann. Herr Röthlisberger hob hervor, wie die Ortschaften Walkringen, Stettlen, Bolligen, und ich weiß nicht, welche noch, so ungeheuer von der Bahn entfernt würden. Da möchte ich doch erinnern, daß das gewerbreiche Worb, dem ich die Eisenbahn weit näher wünschen möchte, derselben bereits so nahe liegt als Langenthal an der Centralbahn. Herr Karrer verneint es; dann wünsche ich, daß die Zahl per Fuß angegeben werde. Ich gebe zu, daß durch die Verlegung der Bahn mehr Stationen gewonnen würden, aber dieselben befinden sich in der Nähe der Hauptstadt, so daß sie wenig benutzt würden. Auf diesen Verkehr möchte ich nicht zu sehr bauen. Uebrigens frage ich: was kosten diese vier Stationen? Herr Röthlisberger stellte eine Rechnung auf, verwandelte aber alles in Zins, er sprach wenig von Kapital. Er sagte, der Unterschied der Kosten betrage Fr. 1,600,000, er sprach aber nicht davon, daß der Staat vier Millionen Franken zu verausgaben genöthigt wäre. Das ist nicht unwichtig. Der nämliche Redner hob die Bedeutung der Steingruben hervor. Ich gebe sie zu, aber ich habe noch nie gehört, daß man wegen Steingruben eine Eisenbahn baue, namentlich wenn es sich darum handelt, ein fast fertiges Stück zu verlassen. Ich kann nicht umhin, bei diesem Anlasse auf die Aarbergerfrage zurückzukommen. Es gab Mehrere, die gegen den „Aarberger-Krumm" Himmel und Erde in Bewegung setzten, so daß man glaubte, es werde eine Revolution entstehen; und jetzt, bei einem Krumm, der größer ist als derjenige von Aarberg, sagen die Herren: nein, das ist kein Krumm! Seiner Zeit wurde sogar der Postheiri in Bewegung gesetzt und ein Fastnachtszug benutzt, um die „Krummen" lächerlich zu machen. Ich kann diese Inkonsequenz nicht begreifen, es ist mir aber noch nicht in den Sinn gekommen, Volksversammlungen zu veranstalten, wie es damals geschehen. Gegen den Krumm, den man hier will, bin ich. Der erste Grund, warum ich dagegen bin, ist der, weil man den Krumm ohne Noth machen will. Ferner bin ich dagegen, weil, wie schon gesagt, die Linie bereits fertig ist und wir sie verlassen müßten. Ich bin ferner dagegen, weil ich im Vorschlage des Direktoriums eine Umgehung der Hauptstadt erblicke. Es wird zwar den Herren von Bern kurios erscheinen, wenn ich ihre Interessen in's Auge fasse; aber ich bin doch so viel noch Berner, daß ich die Hauptstadt nicht durch einen solchen Krumm umgehen möchte. Infolge der Verlegung der Linie würden die Waaren, welche nach Basel und Frankreich geliefert werden, fortfahren, ohne die Hauptstadt zu berühren. Das kann es mir nicht. Es kann uns ferner nicht gleichgültig sein, daß die jetzt lebenden Großräthe für die Nachkommen einen ewigen Krumm machen, der für jede Person, die aus dem Emmenthal nach Bern gelangen will, 20—30 Rp. Mehrkosten zuzieht. Wenn die Nothwendigkeit da wäre, so müßte man dazu handbieten; aber um die ganze Linie dadurch zu verhunzen, kann ich nicht dazu handbieten. Allein nicht nur die Emmenthaler hätten diese Mehrkosten, sondern das ganze Oberland. Man wird sagen, das sei nicht so wichtig; ich sage, wohl. Diesen Augenblick hat die Centralbahn in Gümligen noch keinen Bahnhof, wenn aber einmal die Linie gebaut ist, so könnte man sich mit derselben verständigen, um die Station nach Hünewald zu verlegen, so daß dadurch die Interessen der Emmenthaler und der Oberländer vereinigt würden. Es ist aber auch sehr wichtig mit Rücksicht auf die ursprüngliche Linie von Genf-Lausanne-Bern-Luzern an den Bodensee, deren Fortsetzung wir nicht aufgeben dürfen; die Oeffnung von Langnau nach Luzern würde aber durch diesen Krumm verhindert. Viele der Herren, die einst für das Zweilinien-System waren, möchten es nun verhunzen. Man sprach seiner Zeit viel von der kürzesten Linie vom mittelländischen Meere an den Bodensee; es war weniger von Bern-Biel als von einer Linie über Verrières nach Paris, bis nach Amerika die Rede. Ich bin gern ein wenig konsequent in solchen Dingen und war es in der Ostwestbahnfrage sehr. Man soll den ursprünglichen Zweck der ganzen Linie im Auge behalten und mit Rücksicht darauf glaube ich nicht, daß die Verlegung eines solchen Opfers werth sei. Ferner bin ich nicht dafür, weil ich überhaupt den Berechnungen, die man uns hier vorlegt, nicht sehr traue. Deßhalb äußerte ich zur Zeit, als es sich um Aarberg handelte, meine Bedenken und es geht vielleicht nicht ein Jahr, bis man sagen kann, wer sich geirrt hat. Thatsache ist, daß die Verwaltung der Staatsbahn sich in ihren Berechnungen schon bedeutend irrte. Wenn schon die Herren glauben, das Direktorium habe sehr billig gebaut, es habe die Unternehmer herabgeschunden, so erinnere man sich seiner Zeit daran, ob nicht ein bedeutendes Defizit erscheinen werde. Wenn ich in jüngster Zeit sah, wie auf der Staatsbahn gebaut wurde, wie mangelhaft die Aufsicht ist, kam ich zu solchen Gedanken. Seit von Bern nach Langnau gebaut wird, sahen wir den Herrn Karrer zweimal auf der Linie, den Herrn Schaller gar nie, den Herrn Oberingenieur auch nicht. Wenn es sich aber um die Verwendung von Hunderttausenden handelt und sich die Aufsicht nicht jeden Monat, jede Woche geltend macht, wenn man baut, abreißt und den Tag darauf wieder aufbaut (ich bin erbötig zu sagen, wo), so wird das Interesse des Staates nicht gehörig gewahrt. Obschon ich großes Zutrauen in den Oberingenieur setze, so gehe ich doch nicht ganz auf seine Berechnungen, da wir uns immer trompirten. Wir bauen nun bald ein Jahr, die Nordostbahn baut an einem gleich langen Stück seit ein paar Monaten, die Hochbauten sind bereits ausgeschrieben, im Dezember soll dort Alles fir und fertig sein; und hier? In dieser Lage sind wir. Ich kann es begreifen, daß man von gewisser Seite den Krumm empfehlen kann. Ja, gewissen Angestellten der Bahn wäre es sehr angenehm, wenn 2—3 Jahre länger gebaut würde. Aber ich gebe zu bedenken, ob dadurch die Zinse des Kapitals und die Besoldungen der Bahnbeamten nicht so hoch ansteigen, daß die Staatsbahn unmöglich mehr rentiren kann. Ich bin ferner nicht dafür, daß man die Bahn verlege — und das ist der

letzte Grund —, weil ich die Mehrkosten scheue. Ich hörte von einem Projekte, das ungefähr 7—8 Millionen Mehrkosten zur Folge haben werde, wenn man den an die Centralbahn zu entrichtenden Zins kapitalisirt. Da wir noch nicht sicher sind, wie das Eisenbahnwesen sich in nächster Zeit entwickelt, so finde ich, es sei klüger, man rechne mit der Centralbahn nach Zins, statt noch Millionen auszugeben. Wenn wir von diesem Punkte absehen, so glaube ich bestimmt, daß die Bahnverlegung ohne Tiefenaubrücke wenigstens 3½ Millionen Mehrkosten verursachen werde; diese Brücke aber mitgerechnet (wenn man den Bau mit zwei Milliönchen ausführen wird, kann man froh sein), macht schon 5½ Millionen. In Bern angelangt, wird man einen eigenen Bahnhof erstellen wollen; die Oronbahn werde helfen, sagt man, dann kommen noch zwei Millionen für den Bahnhof. Wenn Sie das wollen, Sie können es machen; aber denken Sie daran, unter 7½ Millionen, alles inbegriffen, kommen Sie sicher nicht weg. Ich will nicht bange machen, aber ich stütze mich auf die Aeußerungen, welche Herr Karrer hier seiner Zeit im Großen Rathe gethan hat. Gestützt auf alles Angebrachte, stelle ich den Antrag, der Große Rath möchte den Vertrag mit der Centralbahn, wie er vorliegt und wie der Regierungsrath denselben empfiehlt, genehmigen.

Hier wird die Berathung abgebrochen und auf die folgende Sitzung ausgesetzt.

Schluß der Sitzung: 1½ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:

Fr. Faßbind.

Vierte Sitzung.

Donnerstag den 7. Mai 1863.

Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Carlin.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bucher, Freiburghaus, Froté, Klaye und Willi, Simon; ohne Entschuldigung: die Herren Gfeller in Signau und Guenat.

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

Tagesordnung.

Fortsetzung der Berathung über die Vorträge der Eisenbahndirektion und des Regierungsrathes, betreffend:

1) den mit der Centralbahn am 9. Februar 1863 abgeschlossenen Vertrag;
2) die Vereinigung der Staatsbahnlinien und Veränderung des Tracé Bern-Trimstein.

(Siehe Großrathsverhandlungen der vorhergehenden Sitzung, Seite 176 f.)

Röthlisberger, Gustav. Ich kann nicht anders als einige Worte auf das, was Herr Gfeller gestern anführte, erwiedern, sofern es mich persönlich betrifft. Man beschuldigte mich der Inkonsequenz und sagte, ich hätte vor Jahren ganz anders gesprochen als jetzt. Ich war allerdings ein entschiedener Gegner des Staatsbaues und zwar grundsätzlich; ich halte jetzt noch dafür, es wäre ein Glück, wenn die Ausführung der Eisenbahn der Privatthätigkeit überlassen worden wäre. Aber das kann ich nicht zugeben, daß ich vom Momente an, wo der Staatsbau beschlossen ist, mehr der Inkonsequenz beschuldigt werden könne als ein Anderer, wenn ich verlange, daß die Linie da gezogen werde, wo sie den Interessen des Landes mehr nützt und dem Staat einen größern Ertrag liefert. Ich erkläre, daß ich diese, mir persönlich geltenden Angriffe von

dieser Seite nicht erwartet habe, um so weniger, als der betreffende Redner seine Anschauungsweise in Eisenbahnsachen auch geändert hat. Ich berufe mich auf das Votum desselben bei der ersten Betheiligung an der Centralbahn. Wer hat sich jenem Vertrage widersetzt, den Herr Stämpfli hier vorschlug, und die Sache als Millionenschwindel bezeichnet? Wer damals anwesend war, wird sich erinnern. Und wer hintendrein durch Dick und Dünn mit der Ostwestbahn fuhr, war Herr Gfeller.

Karrer. Ich denke, es werde der hohen Versammlung nicht auffallen, wenn ich in dieser Angelegenheit das Wort ergreife; ich denke, Sie würden sich vielmehr verwundern, wenn ich auf das, was gestern angebracht wurde, schweigen würde. Es ist mir leid, daß gestern die Verhandlung abgebrochen wurde; Frage und Antwort wären gestern besser auf einander gefolgt, jetzt ist eine Nacht dazwischen. Indessen will ich es versuchen, den Eindruck, welchen die Rede, die ich im Auge habe, gemacht — wenn sie überhaupt Eindruck gemacht hat — zu ändern. Wir hörten gestern zwei Vorträge, den einen zu Gunsten des regierungsräthlichen Antrages, den andern zu Gunsten des Antrages des Direktoriums. Beide Redner waren verschiedener Ansicht, vielleicht mehr aus Gründen, die in ihrer persönlichen Stellung als in der Sache selbst liegen. Möglicher Weise, wenn der eine Redner sich das Wort gegönnt hätte, so hätte er mit der gleichen Wärme für die Verlegung der Staatsbahnlinie gesprochen, mit der er sie nun bekämpft. Es liegt aber in der Natur der Sache, daß man vertheidigt, was einem zunächst liegt. Nur soll man dabei nicht übertreiben und nicht einem gereizten Gemüthe zu sehr den Lauf lassen. — Ich will zum voraus auf eine Anschuldigung antworten, die man gegen das Direktorium richtete. Man sagt, die Berechnungen des Direktoriums seien nicht richtig, man könne nicht rechtes Zutrauen dazu haben. Dieser Vorwurf klingt sonderbar im Munde des Redners, der denselben erhob. Er sagte, man stütze sich darauf, daß das Direktorium einig sei; nun sei er auch Mitglied dieser Behörde, und nicht mit dem Vorschlage derselben einverstanden. Von zweien Eins: entweder ist Herr Gfeller Mitglied des Direktoriums oder nicht. Ist er Mitglied desselben, so hat er die Pflicht, zunächst der Behörde von den Mißbräuchen, die er rügt, Kenntniß zu geben. Nun aber hatte das Direktorium bisher nicht das Glück, irgend eine Mittheilung von dem betreffenden Mitgliede zu erhalten, und so glaube ich, es qualifizire sich das, was gestern hier behauptet wurde, als ein Mittel, welches dazu dienen sollte, einen gewissen Zweck zu erreichen, als ein Mittel, das nicht ganz gerechtfertigt ist. Man sagte gestern, die Ingenieure machen, was sie wollen, den Oberingenieur sehe man nie oder höchst selten an Ort und Stelle. Nun aber hat der Oberingenieur so viel zu thun, daß er in der Woche, die nur sieben Tage hat, deren vierzehn haben müßte, wenn er überall zugegen sein wollte. Man muß bedenken, daß nicht nur die Strecke Trimstein-Langnau gebaut wird. Der Oberingenieur hat die Oberleitung des ganzen Unternehmens; für die einzelnen Strecken sind Sektionsingenieurs angestellt; nur wenn Schwierigkeiten entstehen und Einsicht in die Sache an Ort und Stelle nöthig ist, muß der Oberingenieur sich dahin begeben. Auf der Strecke Trimstein-Langnau gaben sich bisher keine solchen Schwierigkeiten kund, so daß die Anwesenheit des Oberingenieurs an Ort und Stelle nicht nöthig ist. Ginge er dennoch hin, dann würde man es ihm so auslegen, als würde er es vorziehen, auf der Staatsbahnlinie zu spazieren, statt auf dem Büreau zu arbeiten, wo er oft die Nacht zu Hülfe nehmen muß. Wenn nun solche Dinge vorfallen, wie gestern hier behauptet wurde, so mache ich aufmerksam, daß ein Mitglied des Direktoriums auf Ort und Stelle wohnt, und daher der Behörde Kenntniß geben sollte; thut das betreffende Mitglied es nicht, so ist es ein pflichtwidriges Benehmen. — Ein anderer Vorwurf, der gemacht wurde, geht dahin, als würden Bauten erstellt und am folgenden Tag niedergerissen, um dann wieder aufgebaut zu werden. Nun ist mir ein einziger Fall bekannt, den dieser Vorwurf betreffen könnte. In der Nähe des Steinibaches wurde seiner Zeit ein Brücklein gebaut, das nur die Breite des dortigen Entsumpfungskanals hatte; es wurde gebaut, nachdem man alle Pläne der Entsumpfungskommission, deren Mitglied auch der betreffende Redner ist, mitgetheilt hatte und nachdem sie von derselben genehmigt worden; gestützt darauf wurde das Brücklein ausgeführt. Nachdem beide Widerlager erstellt waren, kamen Beschwerden und der gestrige Redner selbst kömmt und wünscht, daß der Plan abgeändert werde, und mit Rücksicht darauf, daß derselbe Mitglied der betreffenden Entsumpfungskommission und des Direktoriums war, wurde die Abänderung vorgenommen. Das ist der einzge Fall, den ich kenne, und wenn Jemand einen andern Fall kennt, so fordere ich ihn auf, denselben mitzutheilen. Der Bericht des Sektionsingenieurs sagt darüber folgendes: „In Ausführung des Tracé's der Ostwestbahn von Signau über Bohrenhäusl nach Oberhofen, welchem nach höherer Weisung keinerlei Aenderung gegeben werden durfte, wurden im Winter 1860 der Direktion der Entsumpfungsgesellschaft des Lichterswyl-Signau-Mooses die Pläne für Ausführung der Kanalanlage, — des Auslaufes aus der Ausschütte der darüber führenden Wegbrücke und der Ueberfahrtsbrücke über die Bahn zur Verbindung mit der Dorfschaft Steinen, — vorgelegt und von derselben angenommen." Ferner heißt es in diesem Berichte: „Mit dem Präsidenten derselben (Entsumpfungsgesellschaft), Herrn Nationalrath Gfeller, an Ort und Stelle mich begeben, drückte dieser den Wunsch aus, daß eine Abänderung der Weite stattfinden möchte ꝛc." Nun komme ich auf die Kosten dieser Abänderung. Nach der Berechnung entstand ein Ausfall von Fr. 80, und die Mehrkosten der Erweiterung betrugen Fr. 231. Das ist des Pudels Kern der gestrigen Beschuldigung. Sie mögen nun selber urtheilen, auf welcher Seite der Fehler liege, ob er dem gestrigen Redner zur Last falle oder der Behörde, als deren Organ ich, wenn auch nicht in offiziellem Auftrage, das Wort ergriff. Derselbe Redner sagte, wie er außerordentlich konsequent sei, bei der Ostwestbahn, bei der Aarbergerfrage und auch hier. Worin diese Konsequenz besteht, weiß ich nicht. In der Aarberfrage stimmte der betreffende Redner für den Krumm, heute stimmt er gegen denselben. Er sagte ferner, die Folgen zeigen sich, man habe sich in den Berechnungen geirrt. Ich hörte diesen Vorwurf gerne, weil er mir Gelegenheit gibt, der Versammlung über die Sachlage Aufschluß geben zu können. Schon vor einigen Tagen hörte man gerüchtweise, die Arbeiten an der Bußwyl-Brücke seien in einem traurigen Zustande, die Unternehmer hätten sich fortgemacht u. s. w. Laut dem amtlichen Berichte verhält sich die Sache folgendermaßen. Der linke Pfeiler der Brücke war auf ungefähr 30 Fuß Tiefe projektirt; als man 27 Fuß tief gedrungen war, kam man auf Schlammboden; der betreffende Unternehmer wollte dabei stehen bleiben, der Oberingenieur fand jedoch, es genüge nicht, sondern ließ das Fundament noch 12 Fuß tiefer graben. Gegenwärtig ist man auf gutem Grund und Boden und die Ausmauerung kann beginnen. Der Grund, warum die Arbeiten eingestellt wurden, ist folgender. Der Unternehmer glaubte, eine Tiefe von 30 Fuß genüge, und die eisernen Röhren der Brücke waren darauf berechnet; als man aber 12 Fuß tiefer grub, mußten die Röhren verhältnißmäßig größer gemacht werden. Man sagte, die Kosten betragen per Fuß Fr. 2—3000, ja 10,000 mehr. Der Pfeiler kostet per Fuß nicht ganz Fr. 1000; wenn also 12 Fuß tiefer gegraben wurde, so ist das Defizit ungefähr Fr. 12,000. Das ganze Unternehmen ist auf Fr. 800,000 devisirt, darunter ein Posten von Fr. 32,000 für Unvorhergesehenes; infolge der Ausschreibung übernahmen die Herren Riggenbach, Näff und Locher den Bau um 7 % billiger, so daß die Ausführung desselben um Fr. 70—80,000 unter dem Devis bleibt, wovon also ungefähr Fr. 12,000 verwendet werden mußten. Die Vorwürfe, welche gestern hier erhoben wurden, sind also vollständig unbegründet,

und es ist für einen Redner, der nicht nur Mitglied des Großen Rathes, sondern auch des Staatsbahndirektoriums ist, unverantwortlich, solche Dinge in den Großen Rath zu werfen. — Ich komme wieder zu der Konsequenz. Bei der Aarbergerfrage war mein Standpunkt nicht der Krumm, sondern ich fragte mich: welches ist die bessere Linie? Und dieser Standpunkt ist mir auch heute maßgebend. Ist der Krumm, um den es sich hier handelt, so bedeutend, daß er die Vortheile der Linie aufwiegt, dann fort mit ihm! Ist er aber nicht so bedeutend, überwiegen die Vortheile denselben, so wähle ich diese Linie. Ich will die Gründe nicht wiederholen, welche bei der Behandlung der Aarbergerfrage angeführt wurden; ich wärme nicht gern alte Sachen auf. Ich frage: verdient der Krumm, um den es sich hier handelt, eine solche Bedeutung, wie man sie ihm beimißt? Der Standpunkt, den ich und das Direktorium einnehmen, ist der nationalökonomische, der eisenbahnpolitische und vor Allem der finanzielle. Wenn sich nun zeigt, daß in diesen drei Richtungen das vorgeschlagene Tracé gerechtfertigt ist, so glaube ich, das Projekt des Direktoriums sei begründet, daß man, statt jährlich Fr. 200,000 Zins an die Centralbahn zu zahlen, lieber ein Kapital aufnehme. Nach den Berechnungen, die Ihnen vorliegen, sollen die Mehrkosten der Tracéverlegung ungefähr Fr. 1,700,000 betragen. Nun fragt es sich, ob die Vortheile der Linie der Art seien, daß diese Mehrkosten in kurzer Zeit gedeckt oder vielleicht noch mehr als gedeckt werden können. Um dieses zu begründen, müssen wir die beiden Linien, welche in Frage stehen, vergleichen. Bekanntlich hätte die Ostwestbahn von Trimstein nach Gümligen geführt werden sollen. Der mit der Centralbahn abgeschlossene Vertrag ist im Ganzen für den Staat sehr günstig; wir sind hier im Bahnhofe vollständig gleichgestellt und es steht uns frei, die Beamten, die Kasse, die Billets der Centralbahn zu benutzen oder eigene zu haben. Da wo eine Ausscheidung stattfinden muß, ist sie vorgesehen. Die Centralbahn kann den Vertrag nicht aufkünden, er ist für sie auf ewige Zeiten verbindlich. Derselbe unterscheidet sich von frühern Verträgen auch dadurch, daß wir die gleiche Berechtigung für die Benutzung der Stationen Zollikofen, Gümligen und Ostermundigen haben, wenn die Linie in dieser Richtung geht. Dieses Verhältniß wird aber zur Folge haben, daß, wenn wir hier im Bahnhof eigene Beamte haben werden, es sich dagegen nicht der Mühe lohnt, in Zollikofen, Gümligen und Ostermundigen solche anzustellen, und das wird ferner zur Folge haben — es liegt dieß in der Natur der Sache —, daß die Beamten der Centralbahn den Verkehr auf ihre Seite zu lenken suchen werden, so daß der Vortheil für uns mehr auf dem Papier als in der Wirklichkeit bestehen wird. Wie gestaltet sich die Sache, wenn das vorliegende Projekt angenommen wird? Vor Allem wird eine bedeutende Ortschaft von der Eisenbahn berührt: Worb, ein Centralpunkt, umgeben von einer sehr hablichen und zahlreichen Bevölkerung, am Ausgange des Biglenthals, in der Nähe der Bäder Engistein und Rüttihubel; der Bahnhof kommt in die Mitte der Ortschaft zu stehen. Ferner haben Sie das Lindenthal mit den Ortschaften Vechigen, Boll, Stettlen, die Steinbrüche bei Ostermundigen und der Stockern, die sehr bedeutend sind. Bei Ostermundigen beträgt die Ausbeutung jährlich 800,000 Centner und von der Stockern werden 150–160,000 Centner nach Schönbühl geführt, um weiter transportirt zu werden. Die Steinbrüche der Stockern, welche dem Staate gehören, kamen zwar infolge der Konkurrenz der Ostermundigen-Brüche einigermaßen in Verfall; durch Errichtung einer Station bei Bolligen wird ihre Lage günstiger und die Ausbeutung eine Ausdehnung erhalten, die für die Bahn von den wohlthätigsten Folgen sein wird. Es werden von den dortigen Brüchen Steine nach Biel, nach Neuenburg, selbst nach Genf, Zürich, Schaffhausen, ja sogar bis Straßburg ausgeführt. Das sind die national-ökonomischen und finanziellen Vortheile des Unternehmens. Ich glaube, wenn Sie den Muth haben, diese Fr. 1,700,000 bis 1,800,000 mehr zu wagen, so werde die Rente nicht nur die Deckung der Mehrkosten erreichen, sondern dieselben in kurzer Zeit übersteigen, und wir werden eher einen Gewinnst als einen Verlust haben. In der Umgebung der Linie, an welcher bisher gebaut wurde, wohnen ungefähr 4000 Seelen, an der neu vorgeschlagenen Linie haben Sie eine Bevölkerung von 10–12,000 Seelen. Schon das ist ein großer Unterschied. Wenn nun das Direktorium die Ueberzeugung gewonnen hat, daß nicht nur kein Verlust, sondern ein Gewinnst in Aussicht steht, und man dadurch einer ziemlich bedeutenden Gegend mit ansehnlichen Ortschaften ein neues Verkehrsmittel zugänglich machen kann, so glaube ich, es sei Pflicht der Behörden, die Sache wohl in Erwägung zu ziehen. — Ich komme nun zu dem Krumm von 10,000′, von dem die Rede ist. Es ist richtig, daß die Linie durch die Verlegung um so viel länger wird, und es hat Jeder, der dritte Klasse fährt, in Folge dessen ungefähr 15 Rappen mehr zu zahlen; für den Waarentransport sind die Mehrkosten unbedeutend. Nun weiß ich nicht, ob wegen solcher Mehrkosten so viel Aufhebens gemacht werden darf. Ich halte dafür, die Wohlthat, welche das Oberemmenthal durch die Erstellung der Eisenbahn bekommen hat, sei so groß, daß man wenigstens gegenüber andern Gegenden, die ähnliche Vortheile verlangen, nicht so lieblos sein sollte. Wenn nicht der Staat mit seinem Gelde geholfen und nicht wohlwollende Leute, die nur das Interesse des Staates im Auge hatten, dafür eingestanden wären, so hätte das Oberemmenthal keine Eisenbahn und seine Bewohner müßten viel mehr zahlen, um nach Bern zu kommen. Es steht also am wenigsten dem Manne, welcher gestern hier aufgetreten, an, eine solche Sprache zu führen, wie er sie geführt. Als es sich um die Ostwestbahn handelte, war das Unteremmenthal wie ein Mann dagegegen, mit wenigen Ausnahmen, und zwar waren diese gerade fast alle die Vertreter der Landesgegend im Großen Rathe. Nun glaube ich, das Direktorium der Staatsbahn sei, mit Ausnahme des Herrn Gfeller, mit solchen Mitgliedern besetzt, die nicht die Interessen einzelner Gegenden, sondern diejenigen des ganzen Kantons im Auge haben. Abgesehen von den Vortheilen die ich bereits hervorgehoben, darf man auch die Fortsetzung der Linie nach Luzern nicht aus den Augen verlieren. Ich glaube, die Zeit dieser Fortsetzung liege nicht so fern, da die Nordostbahn bereits nach Luzern baut, deren in Angriff genommene Strecke übrigens nicht im Herbst, wie Herr Gfeller sagte, sondern erst im nächsten Frühling eröffnet wird, etwa mit unserer Staatsbahn. Dann wird die Linie nicht von der Tiefenau hinweg berechnet, sondern von den Ausgangspunkten des Verkehrs. Man ist gegenwärtig in Unterhandlung um einen direkten Schnellzug von Paris nach Bern, so daß die Leute, die in Paris einsteigen, in Bern aussteigen könnten. Dieser Zug würde mit der Linie Paris-Havre in Verbindung stehen, und wenn nach Luzern fortgebaut wird, findet derselbe wahrscheinlich seine Ausdehnung auch auf diese Strecke. Ein wesentlicher Punkt, der in Betracht kommt, ist die Konkurrenz. Als es sich um den Umweg über Aarberg handelte, hatten wir die Konkurrenzlinie über Herzogenbuchsee im Auge. Hier fällt die Konkurrenz nicht so ins Gewicht. Die aus der Westschweiz kommenden Reisenden müssen diese Linie benutzen; für die aus der Mittel- und Ostschweiz kommenden ist der Unterschied von 10,000′ Länge nicht so groß, daß man die Konkurrenz der Linie über Olten nach Luzern zu fürchten hätte; diese ist zu weit entfernt. Für die Richtung nach Zürich kommt allerdings die Konkurrenz in Betracht, aber diese Linie ist ohnedieß kürzer als diejenige nach Luzern, so daß die Frequenz der letztern nicht durch die direkte Linie, sondern dadurch wesentlich bedingt wird, was man unterwegs etwa für Geschäfte hat. Der Redner, dessen Votum Gegenstand meiner Erörterung ist, suchte das Herz der Bernburger zu rühren, indem er erklärte, das Wohl der Hauptstadt liege ihm am Herzen so gut wie einem Berner u. s. f. Es freute mich, von dem betreffenden Redner zu vernehmen, daß er ein so außerordentliches Wohlwollen für die Hauptstadt hat, und ich wünsche, daß

er auch bei andern Anlässen es bethätige. Allein wenn er sich der Konsequenz rühmt, so mache ich aufmerksam, daß er den Oberländern sagt, sie seien eben so betheiligt wie die Emmenthaler. Auf der einen Seite sucht der nämliche Redner die Stadtberner gegen die Verlegung der Linie zu gewinnen, weil sie dadurch abgeschnitten würden, auf der andern Seite sucht er die Oberländer für sein Projekt zu bestimmen, weil sie sonst in die Stadt hinein fahren müßten. Das ist Konsequenz! — Ich komme noch auf einen andern Punkt. Ob die Centralisation der schweizerischen Eisenbahnen bewerkstelligt werde, weiß ich nicht. Das Projekt, welches einer unserer ersten Staatsmänner aufstellte, fand, nach meiner Ansicht, für einmal nicht günstigen Boden und dürfte für längere Zeit in Frage gestellt bleiben. Sollte es je zur Ausführung kommen, so wird der Bund das zurückkaufen, was gemacht ist. Indessen ist dieß ein Punkt, auf den ich kein Gewicht lege, weil er in der nächsten Zeit nicht zur Sprache kommen wird, da man darin eine sehr gewagte Spekulation erblickt, die vielleicht den Ruin des Bundes selbst herbeiführen würde. Es handelt sich dabei um eine Berechnung von Hunderten von Millionen und ein kleiner Irrthum kann sehr große Nachtheile haben. Aber das ist möglich, daß die Verwaltung der Eisenbahnen mehr centralisirt wird. Das ist sicher, daß die Eisenbahnverwaltungen in der Schweiz sich bereits über Einheit der Preise, der Pläne ꝛc. verständigt haben; jährlich finden zu diesem Zwecke Konferenzen statt. Nun möchte ich Sie fragen, ob der Kanton Bern nicht einen größern Einfluß haben wird bei derartigen Unterhandlungen, wenn er ein größeres Netz hat. Er wird gewiß mit viel mehr Kraft und Erfolg auftreten, als wenn seine Linien in diejenigen einer andern Gesellschaft einmünden. Das ist ein Punkt, den man nicht aus den Augen verlieren darf. Ich glaube also, die Gründe, auf die sich das Projekt des Direktoriums stützt, seien der Art, daß sie Berücksichtigung verdienen, wenigstens seien sie nicht der Art, um sie mit solchen aus der Luft gegriffenen, wenig würdigen Angriffen zu bekämpfen, wie es gestern geschehen. Man hat weder das Interesse der einen oder andern Person oder Gegend, sondern das Interesse des Ganzen, der Staatsbahn im Auge. Ich schließe also dahin, Sie möchten den Antrag des Direktoriums zum Beschluß erheben.

Egger, Hektor. Sie haben den schönen Vortrag, der soeben beendigt wurde, angehört, und ich bin nicht im Falle, meine Ansicht mit so schönen Worten zu begründen, wie der Vorredner. Aber als Mitglied einer frühern Großrathskommission sind mir noch Sachen im Gedächtniß, an die ich Sie erinnern möchte, um einige Einwendungen, die heute gemacht worden, zu redressiren. Es geht mir immer noch durch den Kopf, wie man sich früher mit der schönen Idee trug, daß es sich um die Linie Paris-Bern-Luzern-Bodensee handle. Auf diesen Standpunkt legte man früher das Hauptgewicht. Heute sagt man nichts mehr davon, sondern man spricht nur von einer Linie Biel-Bern-Langnau, als handle es sich nur noch darum, im Kanton Bern herumzufahren. Das ist in meinen Augen nicht ein Glück für den Kanton, daß man die frühere Idee aufgibt. Ich behaupte, daß gerade diese Linie, die man früher im Auge hatte, eine Konkurrenzlinie hätte sein können, und man sollte sie nicht aufgeben. Ich glaube so gut daran als diejenigen, welche mit der Ostwestbahn zu thun hatten und das Unternehmen in's Leben riefen. Wenn man aber sagt, man wolle bei Langnau einen Graben machen und aufhören, dann stimme ich zu Krümmen, so viel man will, dann mag man die Brückenjoche bei Bußwyl ausreißen und über Aarberg fahren; aber so lange man jene Idee einer durchgehenden Linie im Auge hat, kann ich die Sache nicht so auffassen. Ich war seiner Zeit entschiedener Gegner des Ankaufes der Ostwestbahnlinien, ebenso war ich Gegner des Aarberger-Krumms und bin auch Gegner des vorliegenden Krummes, nicht aus speziellen Interessen, sondern des großen Ganzen wegen, das man nicht vergessen darf, um es kleinern Vortheilen zu opfern. Herr Gfeller hielt allerdings gestern einen Vortrag, den ich nicht billigen kann; aber in einer Beziehung nehme ich ihn in Schutz, nämlich gegen den Vorwurf des Herrn Karrer, als begehe er eine Inkonsequenz, wenn er gegen diesen Krumm stimme. Gegen eine solche Zumuthung möchte ich protestiren, es würde mich gerade an das Sprichwort mahnen: gibst du mir die Wurst, so lösch' ich dir den Durst. Dagegen ging Herr Gfeller zu weit, wenn er dem Oberingenieur einen Vorwurf daraus machte, daß man ihn nicht immer auf der Bahn sehe, denn der Oberingenieur kann nicht immer auf dem Bauplatze herumspazieren, sonst würde man dem Fünfbätzler nachlaufen und den Fünfliver fahren lassen. Ich möchte dem Projekte der Regierung beistimmen, gerade aus dem Grunde, auf den man sich früher stützte, im Interesse der durchgehenden Linie. Nach meiner Ansicht hätte man übrigens zuerst diese Frage vor derjenigen des Betriebs erledigen sollen. In diesem Betrieb durch den Staat sehe ich gerade wieder ein Unglück und ich befürchte, daß nachtheilige Folgen eintreten werden, wie man sie gestern in anderer Beziehung schilderte.

Ganguillet. Ich kann nicht umhin, in dieser Angelegenheit das Wort zu ergreifen, nicht wegen der Tracéfrage, aber wegen der Vorlagen des Direktoriums. Es bemüht mich sehr, daß man allemal, wenn man Vorlagen in Eisenbahnsachen macht, dem Großen Rathe Sand in die Augen zu streuen sucht. Ich protestire gegen dieses Verfahren. Das Direktorium ist dem Großen Rathe Treu' und Glauben schuldig. Wenn seiner Zeit die Ostwestbahngesellschaft, Hildebrand, das gethan hat, so kann man sagen: diese Zeit ist vorbei. Aber wenn das Direktorium, welches der Große Rath selbst gewählt hat, so verfährt, so bemüht es mich um so mehr, als die Vorlagen unterzeichnet sind — von wem? Von Herrn Schaller, der bei der Oronbahn Erfahrungen gemacht haben soll. Und dennoch rechnet er uns vor, die Linie Biel-Bern werde nach dem bisherigen Projekte Fr. 20,000, wenn sie über Worb gehe, Fr. 24,000, die Linie Bern-Langnau nach dem bisherigen Projekte Fr. 12,000, wenn sie verlegt werde, Fr. 15,000 per Kilometer abwerfen. Das ist ein Beispiel dessen, was man mit uns treibt; ich will es beweisen. Es ist Thatsache, daß die Linie Bern-Freiburg höchstens Fr. 6000 per Kilometer abwirft. Wenn Sie diese Linie mit der Strecke Bern-Langnau vergleichen, so thun Sie derselben gewiß nicht unrecht, denn die Verhältnisse von Bern-Freiburg sind gewiß noch eher vortheilhafter. Die Einnahme würde also Fr. 6000 statt Fr. 12,000 oder Fr. 15,000 per Kilometer betragen; also führt man uns gerade um die Hälfte — ich will den eigentlichen Ausdruck nicht gebrauchen — hinter das Licht. Im Jahre 1861 warf die Eisenbahn von Neuenstadt nach Yverdon dem See entlang Fr. 16,873. 95 per Kilometer ab. Damals war diese Linie die einzige, welche die Verbindung zwischen dem Boden- und dem Genfersee vermittelte. Freilich ist beizufügen, daß damals die Strecke Biel-Neuenstadt noch nicht erstellt war; aber wie gestaltete sich die Einnahme dieser Bahn Anno 1862, nachdem die Verbindung mit Biel hergestellt war, zur Zeit, als sie einzig den Verkehr vom Bodensee nach dem Genfersee aufnehmen konnte? Die Einnahme per Kilometer betrug Fr. 22,575. 80. Das war der Glanzpunkt dieser Linie. Wie steht es aber jetzt, seitdem die Oronlinie eröffnet ist? Die Rechnung des letzten Betriebsjahres ist noch nicht da, aber laut vorhandenen Publikationen hat die Einnahme der Franco-Suisse auf der Littorallinie um mehrere tausend Franken abgenommen, jedenfalls steht sie weit unter Fr. 20,000, obschon die durchgehende internationale Linie über Verrières eröffnet ist. Wie soll nun die Linie Biel-Bern, eine Kommunikationslinie, die Bedürfniß für den Kanton Bern ist, einen Ertrag von Fr. 20,000 per Kilometer abwerfen? Herr Schaller soll wissen, wie es sich damit verhält und den Großen Rath nicht hinter das Licht führen. Wenn man aber 5—6000 Fr. per Kilometer mehr angibt, als

die Einnahme in der Wirklichkeit betragen wird, so macht das auf der ganzen Linie eine halbe Million. — Vergleichen Sie aber die Strecke Bern-Langnau mit der Linie Neuenburg-Verrières, die durch das industrielle Traversthal geht, und fragen Sie, wie viel diese Linie einträgt. Im Jahre 1862 betrug die Einnahme per Kilometer Fr. 5400, also Fr. 600 weniger, als ich der Linie Bern-Langnau geben will. Ich sage also: gegen solche Angaben protestire ich. Ich verlange, daß man uns die Wahrheit sage. Es nützt jetzt nichts mehr, die Staatsbahn muß ausgeführt werden, warum uns Sand in die Augen streuen? Gestern sagte kein Mensch etwas gegen die Uebernahme des Betriebs durch den Staat, obschon viel zu sagen gewesen wäre, und nun frage ich den Herrn Berichterstatter: Pourquoi surprendre la religion du Grand-Conseil? Ce n'est pas nécessaire. Ich machte gestern keine Einwendung, weil man den Betrieb der Staatsbahn nicht der Centralbahn übertragen konnte und andere Gesellschaften nicht geeignet waren, denselben zu übernehmen. Wir werden einst, leider zu spät, die Wahrheit einsehen; der Katzenjammer, den ich vorgesehen, wird schon kommen. Wir müssen nun den Betrieb der Staatsbahn selbst übernehmen; dabei tritt freilich der Nachtheil ein, daß man für eine kurze Linie eine kostspielige Verwaltung haben muß. Das ist ein Punkt, der einen andern aufwiegt oder verringert. Ich führte dieses nur an, um darzuthun, daß, wenn ein Theil des Großen Rathes die Darstellung des Direktoriums für baares Geld nehmen möchte, man wisse, daß man in dieser Beziehung nicht mit der Wahrheit umgeht. — Was nun das Tracé selbst betrifft, so bin ich in vielen Beziehungen mit dem Direktorium einverstanden, namentlich darin, daß das von der Ostwestbahngesellschaft gewählte Tracé nicht zweckmäßig war. Es zeigt dieß neuerdings, welchen Fehler man begieng, daß man diese Gesellschaft operiren ließ. Aber auf der andern Seite kann ich die Ansicht des Direktoriums nicht theilen, daß man nun das Gegentheil dessen machen soll, was man bei Aarberg gemacht, daß man einen Krumm wählen soll. Ich mache die Versammlung, namentlich Herrn Karrer, aufmerksam, daß man seiner Zeit geltend machte, es sei ein großer Vortheil, eine Linie nach Luzern zu bauen. Es wurde damals gezeigt, daß die Vortheile dieser Linie nicht so bedeutend seien, aber es half nichts. Wenn man nun dieselbe durch Umwege noch verlängert, so wird es den Interessen, die man im Auge hat, nicht entsprechen. Herr Karrer sagte, es werde eine Zeit kommen, wo die verschiedenen Eisenbahnverwaltungen sich verständigen werden. Ich glaube und hoffe es, aber nicht eine Centralisation in den Händen des Bundes. Wenn aber dieser Zeitpunkt kommt, was hätten Sie dann, wenn Sie nun das Projekt des Direktoriums annehmen? Zwei Parallelbahnen, die von Bern auslaufen, die eine auf dem linken, die andere auf dem rechten Aarufer bis Zollikofen. Warum mit doppeltem Faden nähen? Man fand, der Krumm bei Aarberg wäre nicht zweckmäßig; nun will man einen viel größern Krumm von 10,000' Länge. Dazu könnte ich nicht stimmen. Herr Gfeller sagte Ihnen gestern, die Linie sei zu Langnau nicht fertig, sondern sie müsse nach Luzern fortgesetzt werden. Ich verwundere mich nur, daß er nicht wiederholte, was früher behauptet wurde: die Ostwestbahn werde die Linie sein, welche das Felleisen von Calcutta nach London befördern werde. So lange die Gotthardbahn nicht in Frage kommt, wird die Langnau-Linie ihren lokalen Charakter behalten, und diesen sollen wir im Auge behalten, so lange der internationale Charakter nicht in Frage steht. Von diesem Standpunkte aus gebe ich zu, daß man bedeutende Ortschaften berücksichtigen muß, und da kommt allerdings Worb in Betracht. Nun hätte es mir geschienen, man könne den Interessen der betreffenden Gegend Rechnung tragen, ohne den Staat in neue Kosten und Anleihen zu werfen. Die Linie, welche vom Wylerfeld nach Deißwyl abzweigt, ist auf Fr. 770,000 devisirt; dazu kommen die bereits auf der Strecke Gümligen-Trimstein ausgegebenen Fr. 200,000 und die zur Vollendung der Linie noch erforderliche Summe von Fr. 570,000. Dieses Tracé, für das ich hätte Hand bieten mögen, wäre nur 4000' länger als das andere und hätte den Vortheil, daß es den Verkehr mit den Steingruben und mit dem Worblenthal vermitteln würde, ohne den Umweg über Worblaufen zu machen. Freilich ist ein Inkonvenient damit verbunden. Der Oberingenieur sagt in seinem Berichte, es sei gefährlich, ein Geleis an einer Stelle abzuleiten, wo keine Station ist. Ich gebe es zu, aber mir scheint, der Uebelstand wäre nicht so groß, auch wenn eine Station errichtet werden müßte. Ich möchte die Bahn nicht einer Gefahr aussetzen, aber ich hätte gewünscht, daß dieses Projekt näher untersucht werde. Wenn die betheiligten Gemeinden die Herstellungskosten der bereits ausgeführten Arbeiten übernehmen würden, so würde es den Staat noch ungefähr Fr. 700,000 kosten, was zu 5% einen Zins von Fr. 35,000 ausmacht. Diese Mehrkosten würden durch die Vortheile, welche die Bahn von Worb und Umgegend ziehen könnte, aufgewogen. Ich wünsche daher, daß man heute die Sache nicht definitiv entscheide, sondern die Frage der Abzweigung vom Wylerfeld nach Deißwyl näher untersuche und eine Verständigung versuche. Dann müßte man kein Anleihen aufnehmen, der betheiligten Gegend und den Lokalinteressen würde Rechnung getragen und man würde zugleich den Ertrag der Bahn bestmöglich sichern.

v. Goumoëns. Wenn in einer Berathung von so großer Bedeutung, wie die vorliegende, eine Sitzung unterbrochen wird, so ändert es sehr oft für die, welche das Wort zu ergreifen berufen sind, die Situation; und so ging es auch dieses Mal. Herr Röthlisberger zeigte Ihnen gestern in seinem einläßlichen Vortrage auf sehr klare Weise die hohe Bedeutung der vorliegenden Frage, so daß es fast überflüßig scheinen möchte, wenn ich noch einmal das Wort ergreife. Aber es steht für die Gegend, die ich zu vertreten die Ehre habe, so viel auf dem Spiel, daß ich nicht umhin kann, hier mit meinen schwachen Kräften auch ein Wort in die Wagschale zu legen. Der erste Gegner der Tracéverlegung hat gestern seinen Vortrag gehalten, er fand aber in Herrn Karrer einen gewandten Gegner; indessen bleibt noch etwas zu berühren übrig. Herr Gfeller sagte unter Anderm, er verwundere sich, daß man hier wieder die Verlängerung einer Linie vorschlage, die einem Landestheile zur Last falle, ohne einem andern entsprechende Vortheile zu gewähren. Herr Gfeller stellte die Verlängerung der Worblenthallinie an die Seite der Verlängerung der Aarbergerlinie. Bekanntlich betrug aber die Verlängerung der Aarbergerlinie 21,500 Fuß, während es sich im vorliegenden Falle nur um eine Länge von 10,000 Fuß handelt. Ueberdieß war die Verlängerung über Aarberg ganz anderer Natur als die vorliegende, und ich bin überzeugt, wenn sich in der Gegend, die ich hier vertrete, eine größere Betheiligung an der Ostwestbahn kundgegeben hätte, so wären die Herren im Emmenthal nicht gegen diese Verlängerung gewesen. Herr Gfeller sagt, wir seien nur eine halbe Stunde von der Eisenbahn entfernt; aber es kommt darauf an, in welcher Richtung die Entfernung gemessen werden muß. Ich mache Sie auf das vorliegende Plänchen aufmerksam, und da werden Sie sehen, welchen Umweg die Bevölkerung der dortigen Gegend machen muß, um auf die nächste Station zu gelangen. Sie werden ferner sehen, daß die topographische Lage der Station so beschaffen ist, daß die Bevölkerung der rückwärts liegenden Ortschaften in nicht ferner Zeit nicht länger die Richtung nach Worb einschlagen werde, um auf die Station rückwärts zu fahren, sondern sie wird alles Mögliche aufwenden, um eine direkte Verbindung mit der Bahn zu haben. Was entsteht daraus für Worb? Darin liegt die meiste Gefahr für den ganzen Verkehr dieser Ortschaft, nicht etwa für die Wirthshäuser. Wer die Verhältnisse kennt, wird es begreifen. Herr Gfeller verwunderte sich ferner darüber, daß man vorschlage, ein fertiges Tracé zu Gunsten einer Ortschaft oder einer Gegend zu verlassen. Darüber ist viel zu sagen. Mit dem Fertigsein der Strecke Gümligen-Trimstein ist

es nicht so weit her. Wer das schöne Tracé besucht hat, sah, daß die Erdarbeiten fertig sind, aber es sind noch keine Schienen gelegt, und wenn Sie einen Blick auf die Akten werfen, so werden Sie sehen, daß die Vollendung dieses Stückes zu unserm Glücke noch das Sümmchen von Fr. 350,000 kostet. Da möchte ich Herrn Gfeller fragen, ob das eine fertige Linie sei. Ich glaube denn doch, es lasse sich überlegen, ob man nicht die andere Linie, die bei ruhiger Auffassung nicht nur für Worb, sondern für den Staat selbst viel zweckmäßiger ist, wählen soll. Ich muß nur bedauern, daß viele Mitglieder dieser Behörde ohne Zweifel die Lokalität gar nicht kennen. Es hätte den Interessen derselben nicht besser gedient werden können, als wenn Sie unsere Gegend einmal besucht hätten; Sie wären mit ganz andern Gesinnungen hieher gekommen — Herr Ganguillet stellt die Fortsetzung der Linie nach Luzern einer Nichtfortsetzung entgegen. Ich sehe nicht ein, wenn auch die Linie nach Luzern fortgesetzt wird, warum dann eine Verlängerung von 10,000 Fuß so großen Einfluß haben würde. Der „Krumm" durch das Worblenthal und über Worb würde der Linie zur Zierde gereichen, und ich habe die Ueberzeugung, daß auch die Linie im Ganzen deßhalb durchaus keinen Schaden haben würde. Denn ich frage: wo wird die Linie mehr gespiesen werden — durch das Worblenthal mit seinen bevölkerten Ortschaften, oder durch den Hühnewald und das Moos? Wie kann eine Linie gespiesen werden, an welcher keine ordentliche Ortschaft liegt? Wenn es sich um eine Lokalbahn handelt, was für den Moment mehr Wahrscheinlichkeit für sich hat, dann frage ich Sie: ist es nicht gerechtfertigt, daß wir einer Bevölkerung von 20,000 Seelen und noch mehr auch die Wohlthat dieses Verkehrsmittels zu Theil werden lassen? Es wäre sicher der Bevölkerung des Worblenthals und der Gegend von Worb nicht in den Sinn gekommen, eine Eisenbahn zu verlangen, allein ich frage ferner: wer ist Schuld an der Erstellung des gegenwärtigen Tracé? Ist der Staat Bern schuld daran? Nein. Ist es die Einwohnerschaft der betreffenden Gegend? Nein. Man deutete zwar darauf hin, wenn von Seite derselben vor einigen Jahren eine andere Sprache geführt worden wäre, so würde es sich fragen, ob man heute nicht anders stände. Wenn nun aber ein begangener Fehler gut gemacht werden kann durch Berücksichtigung einer Bevölkerung, die ihre Thätigkeit durch Industrie und Ackerbau an den Tag legt, soll man nicht dazu Hand bieten? Diese Bevölkerung hat Ihnen mit Aufbietung ihrer Kräfte bewiesen, wie ernst es ihr bei der Sache ist. Das Direktorium der Staatsbahn ertheilte uns den Rath, wir sollen den Wunsch der Tracéverlegung durch Beiträge an die Kosten bethätigen. Nun ist es etwas ganz Anderes, Beiträge zu zeichnen von Summen, von denen man nichts mehr sehen wird, während man in vielen andern Fällen bei der Betheiligung an Eisenbahnen wenigstens einen Zins in Aussicht hat. Im Berichte der Regierung wird bemerkt, es habe mit der Zeichnung dieser Beiträge eine eigene Bewandtniß, und es ließe sich fragen, ob alle erhältlich wären. Ich will mich nicht weiter darüber aussprechen, aber ich glaube erklären zu können, daß es denjenigen, welche sich in guten Treuen bemüht haben, Beiträge zusammenzubringen — und Mühe hat es gekostet — ernst damit ist, und ohne fernern Schicksalsschlägen vorzugreifen, glaube ich, der Staat werde nicht große Mühe haben, diese Beiträge zu erhalten. Ich möchte Sie einladen, diese Opferbereitwilligkeit unserer Gegend nicht zu verschmähen und nicht den harten Maßstab der Ziffern anzulegen, sondern das Opfer zu berücksichtigen. Ich schließe damit, indem ich mich bestrebte zu leisten, was in meinen schwachen Kräften steht, damit eine Gegend, die von einer wackern, in der Industrie und im Ackerbau thätigen Bevölkerung bewohnt ist, berücksichtigt werde, indem ich Ihnen dieselbe auf das Dringendste empfehle und Ihnen an's Herz lege, daß, wenn die Verlegung des Tracé nicht stattfinden könnte, diese Gegend gewiß viel leiden würde, währenddem, wenn heute ein Beschluß zu ihren Gunsten gefaßt wird, Sie sehen werden, daß neues Leben und neue Thätigkeit in der ganzen Gegend erwachen wird.

Dr. v. Gonzenbach. Herr Röthlisberger rief Ihnen gestern in Erinnerung, daß ich zur Zeit, als die Frage des Tracé einer Eisenbahn von Bern nach Langnau hier zum ersten Mal zur Sprache kam, mir erlaubte, die Niedersetzung einer Kommission vorzuschlagen. Man hatte damals Eile, meine Worte wurden nicht gehört. Ich glaube, es wäre gut gewesen, man hätte darauf gehört; das Tracé, das heute allgemein als ein unzweckmäßiges verdammt wird, wäre dann wahrscheinlich nie gewählt worden. Ich erlaube mir heute den gleichen Antrag zu stellen. Es handelt sich wieder um eine Tracéfrage, um große Ausgaben für den Kanton Bern und um große nationalökonomische Fragen für einzelne Landestheile. Ich bitte Sie auch heute: sagen Sie nicht zu schnell Ja, nicht zu schnell Nein, sondern untersuchen Sie die Sache genau und zwar selber. Man wird mir sagen, wir haben ja eine eigene Kommission für Eisenbahnfragen aufgestellt, die Staatsbaukommission. Ich werde später darauf zurückkommen, warum ich diese Kommission, so wie sie da steht, durchaus nicht für unbefangen ansehe. Ich will Niemanden beleidigen, aber ich kann mir den Antrag des Direktoriums nur daraus erklären, daß ein Mitglied desselben seine, ich gebe zu, von seinem Standpunkte aus patriotische, aber nicht bernische Auffassung zur Geltung bringen konnte. Ich füge bei: ich wünsche nicht in der Kommission zu sein, deren Niedersetzung ich vorschlage. Man könnte sagen, ich rede für meinen Wahlkreis; das ist aber nicht mein Hauptmotiv. Mein Wahlkreis ist wenigstens zum Theil, namentlich die Gegend, wo ich wohne, für das alte Tracé; ein anderer Theil ist anderer Ansicht, so daß ich in meiner Stellung ganz frei bin Ich darf daher sagen: wenn die Vertreter der Gegend von Worb zu sehr für die Verlegung des Tracé, die Vertreter des Emmenthals zu sehr für das alte Tracé eingenommen sind, so will ich nicht diesen Standpunkt einnehmen, sondern stelle mich auf den Standpunkt des ganzen Kantons. Das zur Einleitung. — Bei der Behandlung einer solchen Frage muß man sich vor Vorliebe wie vor Abneigung hüten und nicht auf Persönlichkeiten sehen, sondern die Sache objektiv in's Auge fassen. Ich glaube, wenn eine spätere Generation die bernische Eisenbahnpolitik in's Auge faßt, so wird man nicht begreifen können, wie der Kanton nach und nach dahin gekommen ist, wo wir jetzt stehen. Gestern fand eine so zahlreich zusammengesetzte Behörde, wie der Große Rath, kein Wort, als die Regierung ihm den Vorschlag brachte, den Betrieb der Eisenbahn auf Staatskosten zu übernehmen. Seiner Zeit, als es sich um den Ankauf der Ostwestbahnlinien durch den Staat handelte, sagte man uns: damit ist nicht gesagt, daß man selbst baue, geschweige selbst betreibe! Aber Andere erwiederten: wer A gesagt, wird B und am Ende Z sagen müssen; wenn man diese Linien ankauft, so wird man sie auch bauen müssen. Man entgegnete uns: bange machen gilt nicht! Es gibt eine Konsequenz der Thatsachen; es gibt aber auch eine Politik des Hasses und des Vorurtheils, und diese Politik hat der Kanton Bern theuer bezahlt. Ich will nicht sagen, daß auf der andern Seite nicht auch mehr Entgegenkommen hätte stattfinden können, aber ich behaupte, daß viel durch persönliche Reibungen geschadet wurde. So kam man zuletzt dahin, wo wir jetzt stehen. Glauben Sie nicht, ich wolle mit der Gesellschaft anknüpfen, von der früher die Rede war. Ich stehe in keiner Beziehung zu derselben, wohl aber wünsche ich, daß Sie sich weder durch Haß noch durch Vorurtheil leiten, sondern nur Ihre ruhige Beurtheilung walten lassen. Nun erlauben Sie mir, den Standpunkt zu erklären, von dem aus nach meiner Ansicht die Angelegenheit beurtheilt werden soll. — Wenn ein Staat so große Ausgaben macht, wie der Kanton Bern für seine Eisenbahnen, so soll er nicht Heute, nicht Morgen, sondern Uebermorgen, d. h. die Zukunft in's Auge fassen, und jeder Plan muß sich in dieser Richtung rechtfertigen. Wie gestaltet sich

nun von diesem Standpunkte aus die Zukunft? Was wird die Zukunft den schweizerischen Eisenbahnen bringen? Die Einen hoffen oder glauben an eine eidgenössische Centralisation der Eisenbahnen. Ich hoffe sie nicht. Eine Eisenbahncentralisation ist eine monarchische Einrichtung, die ganze Administration ist monarchischer Natur; ich fürchte, sie würde die kleine Republik auffressen. Ich bin also nicht für eine solche Einrichtung mitten in den getrennten Kantonen. Vielleicht wird diese Centralisation ihrer Folgen wegen nicht stattfinden, vielleicht doch, und wenn sie kommt, so bietet sich die Frage: kann sich dann das Projekt, welches das Staatsbahndirektorium uns vorschlägt, rechtfertigen? Käme es Einem, der alle schweizerischen Eisenbahnen in der Hand hat, in den Sinn, nebeneinander zwei Parallellinien zu bauen, wie dieß nach dem vorliegenden Projekte geschehen würde, da eine Linie von Zollikofen über die Tiefenau nach Bern gezogen wird, während auf der andern Seite der Aare bereits eine Eisenbahn besteht? Offenbar nicht. Werfen Sie einen Blick auf die Kosten: alle diese Arbeiten, die man nun in dieser Richtung ausführen will, wären Unsinn und die Linie über die Tiefenau würde aufgegeben werden. Wenn also die Centralisation der Eisenbahnen durch die Eidgenossenschaft zu Stande käme, so wäre dieses Projekt nicht zu rechtfertigen. — Es gibt aber noch einen zweiten Gedanken, der hier in Betracht kommt, und das ist der Gedanke, daß der Kanton Bern darin sehr gefehlt hat, daß er von Anfang an, als die Frage der Erstellung von Eisenbahnen auftauchte, nicht Energie, nicht Geist, nicht Thätigkeit genug besaß (wir können uns Alle dessen anklagen), daß er nicht, wie Zürich, sich der Situation bemächtigte, daß er sich nach Basel wandte, wo viel Geist, viel Thätigkeit und viel Geld vorhanden ist. Daß der Kanton sich von Basel abhängig machte, weckte ein berechtigtes Mißbehagen im Lande. Man wünschte, daß die Eisenbahnen, die im Lande gebaut werden, den bernischen Interessen mehr entsprechen. Das führte dazu, meiner Ansicht nach nicht auf dem rechten Wege, daß neben der Centralbahn eine Konkurrenzgesellschaft entstand. Das ist die Wiege der Ostwestbahn. Ob diese ein gerathenes Kind gewesen, will ich nicht mehr erörtern; Sie kennen es. Mit der Idee der Unabhängigkeit ist es eine eigene Sache. Unabhängig ist im europäischen Eisenbahnnetze Niemand, die Centralbahn so wenig als wir; denn sie hängt von den Anschlüssen der von Frankreich und Deutschland kommenden Bahnen ab. In der Lage, in der sich die Schweiz befindet, ist man ein Mittelstück im europäischen Eisenbahnnetze. Wer also von Unabhängigkeit in Eisenbahnsachen spricht, redet von etwas, an das er selbst nicht glaubt. Aber es gibt eine größere und eine weniger große Abhängigkeit und von diesem Standpunkte aus scheint es mir gar nicht unbegründet, wenn man sagt: entweder oder, entweder wollen wir das System recht, oder wir wollen es gar nicht. Wollen wir es recht, haben wir den Muth dazu, so kaufen wir der Centralbahn die Linien ab von Herzogenbuchsee nach Bern, von Bern bis Thörishaus und auf der andern Seite bis Thun. Wenn es einmal dahin käme, da man doch darin ist, so wäre ich durchaus nicht gegen diesen Plan. Ich sage, wenn man darin ist, so soll man ganz sein, damit man sich nicht dem Vorwurfe aussetzt: es ist nicht ein Roß, nicht ein Esel, es ist ein Maulesel. Wenn also die Regierung einmal käme und uns erklärte: Sind wir einmal gezwungen in dem Systeme des Staatsbaues und Staatsbetriebes vorzugehen, so lohnt es sich eigentlich nicht der Mühe, für einzelne Eisenbahnstrecken eine eigene Verwaltung aufzustellen, sondern der Kanton soll die auf seinem Gebiete liegenden Eisenbahnlinien centralisiren, — so verdient die Sache eine gründliche Untersuchung. Auch von diesem Standpunkte der kantonalen Centralisation aus frage ich: was ist der Vorschlag des Direktoriums? Dann wäre die Erstellung zweier Parallelbahnen ein Unsinn, es wäre verlorenes Geld, was man auf die Linie über die Tiefenau verwendet hätte, da dann alle Zugänge, der Bahnhof und Alles, was dazu gehört, dem Staate gehören würde. Man könnte dann die Station Zollikofen in die Nähe von Worblaufen verlegen. Also auch vom Standpunkte der Zukunft einer kantonalen Centralisation der Eisenbahnen muß die Frage, ob der Vorschlag des Direktoriums gerechtfertigt sei, mit Nein beantwortet werden. — Nun komme ich zu einer dritten Zukunft. Es ist die traurigste, aber vielleicht die wirkliche; es ist die Zukunft, daß der Staat Bern einige Jahre lang die Eisenbahn exploitirt hat, wobei er aber nicht das Resultat findet, welches das Direktorium aus seinen Berechnungen zieht, indem es der Linie Biel-Bern eine Rente von Fr. 20,000 und Bern-Langnau eine solche von Fr. 12,000 per Kilometer zutheilt. In dieser Beziehung muß ich alles unterstützen, was Herr Ganguillet bemerkte, und so sehr ich die Berechnungen des Herrn Oberingenieurs über die Baukosten zu schätzen weiß, eben so sehr war ich verwundert, diese Kombination über den Ertrag der Linien im Berichte des Direktoriums zu finden. Ich hätte erwartet, daß man die Differenz zwischen beiden Linien: Gümligen-Trimstein, wo Füchse und Hasen mit einander verkehren, Menschen nicht, gegenüber der Linie durch das Worblenthal mehr hervorheben würde. Seiner Zeit stellte eine Großrathskommission Berechnungen auf; die Herren Meyer und Schmid werden sich erinnern, wie man den muthmaßlichen Ertrag der Linien berechnete. Man nahm den durchschnittlichen Ertrag der Centralbahn von Fr. 24,000 per Kilometer als Maßstab an und berechnete für die Strecke Biel-Bern eine kilometrische Einnahme von Fr. 20,000; für andere Strecken gingen wir bedeutend tiefer. Wir rechneten nicht wie das Staatsbahndirektorium, welches die Sache so zuspitzt, daß es nur eine Differenz von Fr. 68 zwischen den beiden in Frage stehenden Linien herausfindet. Kann man bei solchen Bauten so rechnen? Ich hätte also, wenn ich in der Baukommission gewesen wäre, diese beiden Linien: Trimstein-Worb-Bern und Trimstein-Gümligen-Bern einander gegenüber gestellt und die Bevölkerungsverhältnisse der Umgegend, Vermögen und Verkehr derselben in Berechnung gezogen. In dieser Beziehung ist der Bericht des Direktoriums sehr schwach. Wenn also der dritte Fall eintritt, den ich als wahrscheinlich voraussehe, so frage ich von diesem Standpunkte aus: ist dann durch eine Modifikation des Tracé etwas verloren; finden Sie einen Unternehmer des Betriebs deßhalb weniger, wenn sie eine Abschwenkung von Trimstein machen? Nein, Sie finden einen Unternehmer mehr. Wir wollen ganz offen reden. Wenn Sie das Projekt Zollikofen-Tiefenau-Bern ausführen, so kann in einigen Jahren gar Niemand mehr der Abnehmer für den Staat sein als die Oronbahn, und darum scheue ich mich nicht zu sagen, daß man diese Kosten einzig der Oronbahn wegen machen will; ihr wird dann die Exploitation leichter, unmöglich ist sie ihr auch heute nicht. Ich glaube, man werde später dahin trachten müssen, daß die Gesellschaft, welche gegenwärtig im Besitze der Oronbahn ist, den Betrieb der Staatsbahn übernehme; aber ich möchte es ihr nicht so bequem machen. Wie gesagt, ich kann keinen andern Grund finden für die Abzweigung über die Tiefenau. Damit will ich Niemanden zu nahe treten, ich betrachte es nicht einmal als eine böse Sache; ich begreife ganz gut, daß man diesen Standpunkt einnehmen kann, wenn man zugleich Mitglied der Verwaltung der bernischen Staatsbahn und derjenigen der Oronbahn ist, und ich würde mich eher verwundern, wenn man nicht auf diesen Gedanken käme. Wenn Sie also das Projekt des Direktoriums annehmen, so haben Sie keinen andern Abnehmer für den Betrieb als die Oronbahn. Bleiben Sie aber auf dem Wylerfeld stehen, wie gestaltet sich die Sache dann? Dann sind Sie nicht auf einen einzigen Abnehmer beschränkt, namentlich im Falle einer eidgenössischen Centralisation der Eisenbahnen. — Nun kommt die Frage: ist eine Fortsetzung der Linie möglich? In diesem Falle bauen Sie nicht durch eine Einöde. Die Eisenbahnen müssen den Menschen nachlaufen; das ist heute ein herrschendes Prinzip; daher gab man die geradlinigen Unter-

nehmungen auf, welche nur die Ausgangspunkte des Verkehrs berühren. Ich wünschte sehr, daß der Uebergang über den Gotthard ausgeführt werden könnte; ich halte denselben vom schweizerischen Standpunkte aus für den passendsten Alpenübergang, er würde alle von Deutschland kommenden Waaren aufnehmen. Aber täuschen wir uns nicht: Europa betrachtet diese Linie als eine spezifisch schweizerische, namentlich weil sie auf beiden Flügeln Konkurrenten hat: einerseits den Lukmanier, für welchen mehrere deutsche Staaten und jenseits der Alpen der Hafen von Genua sich interessirt. Welchen Konkurrenten haben Sie im Westen? Den Simplon. Wenn nun einer dieser beiden Alpenübergänge ausgeführt wird, sei es der Lukmanier oder der Simplon, so wird der Uebergang über den Gotthard wohl in den nächsten fünfzig oder hundert Jahren nicht mehr gebaut. Die Gotthardlinie ist also nicht nur eine Frage der Zeit, sondern eine Frage der nächsten Zeit. Aber betrachten Sie diesem Momente gegenüber die Büdgets der schweizerischen Kantone mit ihren Defiziten. Ich möchte es in einer schweizerischen Behörde nie aussprechen, daß es unmöglich wäre, diesen Uebergang auszuführen, im Gegentheil ich möchte das Unternehmen unterstützen. Aber wenn es wirklich ausgeführt wird, ist dann das Tracé Wylerfeld-Deißwyl-Worb-Trimstein ein Hinderniß? Nein, es handelt sich um eine Verlängerung von 4000', und diese bezahlt sich dann wohl durch die größere Bevölkerung, welche an der Linie wohnt. Darum sage ich: wenn die Linie fortgesetzt wird, so schadet dieses Tracé nicht; wird sie aber nicht fortgesetzt, so ist es vom Standpunkte des Staatsbaues eine Forderung der Gerechtigkeit, den Bedürfnissen der betreffenden Landesgegend Rechnung zu tragen, denn Sie dürfen das Geld nicht so ausgeben, wie eine Gesellschaft, Sie dürfen es nicht leichtfertig verwenden, sondern Sie müssen das Interesse des Landes berücksichtigen. Wie viel ist es nun in Wirklichkeit, was man mehr fordert, wenn Sie dieses sonderbare Tracé der Ostwestbahn verlassen, dieses Tracé, zu dessen Wahl Sie nichts beigetragen, sondern das Sie so angenommen haben, wie die Ostwestbahngesellschaft es, oberflächlich genug, projektirt hatte? Das Tracé Wylerfeld-Gümligen-Trimstein ist auf Fr. 1,222,800 devisirt, das andere Tracé (Wylerfeld-Ostermundigen-Deißwyl-Trimstein) über Worb auf Fr. 2,161,500, der Unterschied beträgt also Fr. 938,700, oder einen jährlichen Zins von Fr. 35—40,000. Glauben Sie nicht, es sei wirklich einer solchen Mehrausgabe werth? Halten Sie dafür, der Staat dürfe nicht sagen: ich wollte anfänglich die Sache nicht übernehmen, nun aber bin ich darin engagirt; ich glaubte sogar, meine Ehre sei dabei engagirt; gestern habe ich den Betrieb von Staates wegen beschlossen, nun will ich die Linie so ausführen, daß die einheimischen Interessen berücksichtigt werden, — und ich füge bei: ohne die Zukunft im Mindesten zu verkümmern. Also vom Standpunkte der Zukunft, heiße sie eidgenössische oder kantonale Centralisation, oder Aufgeben des Staatsbetriebes, ist das Aufgeben des Tracé gerechtfertigt. — Ich will noch einen Punkt berühren, der mich lange beschäftigt hat. Man wird vielleicht die Frage aufwerfen, ob man nicht daran denke, daß man durch das Aufgeben eines Bahntracé im Interesse einer Landesgegend andern Landestheilen dadurch ein Recht gebe, auch an der Staatskasse anzuklopfen, namentlich dem Benjamin der bernischen Landestheile, indem andere Landesgegenden, Seitigen, das Simmenthal, der Jura auch ihre Berechtigung haben. Auf den ersten Blick hat diese Einwendung etwas für sich. Aber bedenken Sie, daß die fragliche Bahnstrecke zum Theil bereits gemacht ist, und daß es sich fragt: will man eine schlecht oder gut ausgeführte Bahn? Bedenken Sie ferner, daß man den betreffenden Gemeinden und Privaten die neue Linie nicht schenkt, sondern daß man ihnen sagt: beweiset, daß Ihr ein Interesse an der Sache habt und leistet Beiträge! Die Betheiligten erklärten sich bereit, auf dem Wege der Zinszahlung für eine Dauer von 25 Jahren etwas über Fr. 100,000 zu garantiren. Wenn andere Landesgegenden, wenn der Jura mit dieser Bereitwilligkeit kommt und sagt, er wolle so und so viel beitragen, so ist die Sache ebenfalls der Untersuchung werth. Aber darin liegt die Schwierigkeit. Ich habe jetzt noch die Ueberzeugung, daß Niemand besser die Jurabahn hätte bauen können als die Centralbahn, weil sie den Bahnhof zu Basel hat, ein Kapital von mehrern Millionen, weil sie auch den Bahnhof von Bern hat, wieder ein Kapital von mehrern Millionen; dazu kam noch der Bahnhof von Biel; die Centralbahn hatte also einen bedeutenden Vorsprung vor jedem andern Unternehmer. Darum konnte ich nicht begreifen, daß man sich durch persönliche Abneigung, durch Haß und Mißtrauen leiten ließ, statt durch gesunde Ueberlegung. Ich komme also zu dem Schlusse: wenn ich zu entscheiden hätte zwischen dem ersten Projekte der Staatsbaukommission, wobei man gar nicht sicher ist, ob die Tiefenaubrücke Stand hält (ich möchte zwar den Berechnungen des Herrn Gränicher, dessen Offenheit ich schätze, nicht zu nahe treten; man beruft sich auf ihn, aber ihm gegenüber steht eine andere Autorität, diejenige des Herrn Etzel, eine europäische Autorität. Es wurde nämlich seiner Zeit, wo die Centralbahn auf schwachen Füßen stand, wo sie eine Art Akkodement machte, sich den Pariser Banquiers in die Arme warf und mittels eines höchst schwierigen Manövers ihr Unternehmen durchsetzte, die Frage aufgeworfen, ob die Linie über die Tiefenau gezogen werden soll. Es war zu jener Zeit für die Centralbahn sehr wichtig, mit möglichst geringen Kosten eine Brücke über die Aare zu erstellen, und da kam auch die Benutzung der Tiefenaubrücke in Frage. Was sagte Herr Etzel? Seine Antwort war: die Tiefenaubrücke ist nicht für große Eisenbahnzüge gebaut, und wenn ein 27½ Fuß hohes Eisengitter über der gegenwärtigen Fahrbahn angebracht werden muß, so weiß ich nicht, ob die Widerlager Stand halten; wenn eine Katastrophe eintreten sollte, so kann man die Sache nicht liegen lassen); wenn ich also, sage ich, nur die Wahl hätte zwischen dem Projekte der Staatsbaukommission, zwischen der Abzweigung über die Tiefenau, dem Krumm, der gegen das bernische Interesse verstoßt, und dem alten Tracé, so würde ich für das letztere stimmen. Wenn Sie aber näher untersuchen, ob es sich hier nicht statt einer großen europäischen Transitbahn, wovon seiner Zeit die Rede war, vielmehr um eine Linie handelt, welche dem Zwischenverkehr dienen soll, so werden Sie auch lieber ein den bernischen Interessen entsprechendes Tracé wählen. Diejenigen, welche mit mir stimmen, und diejenigen, welche anderer Ansicht sind, werden mir die Gerechtigkeit widerfahren lassen, daß ich mich nie in Persönlichkeiten einlasse. Aber wenn Herr Geller meint, er müsse diejenigen Mitglieder des Großen Rathes, welche seiner Zeit für das Tracé über Bußwyl gestimmt haben und heute für die Verlegung stimmen, als inkonsequent lächerlich machen, so ist das eine ganz falsche Auffassung. Ich habe für das Tracé über Bußwyl gestimmt, aber Sie erinnern sich, daß wir damals einen etwas interessantern Bericht und einläßlichere Angaben vor uns hatten als heute; man stützte sich auf die Dichtigkeit der Bevölkerung der Umgegend, auf die materiellen Interessen derselben, und das ist sehr wichtig bei der Erstellung einer Eisenbahn. Sie können in Deutschland auf einzelnen Eisenbahnstrecken die Wahrnehmung machen, daß eine ziemlich dichte Bevölkerung an der Linie wohnt, die aber deßhalb doch nicht sehr frequentirt ist. Schauen Sie sich in der Schweiz um; reisen Sie auf der Eisenbahn von St. Gallen nach Bern: im Kanton Bern finden Sie von Station zu Station immer Leute. Fahren Sie von Winterthur nach St. Gallen, so finden Sie oft nur wenige Personen im Wagen, ich bin auch schon allein gefahren. Fassen Sie die Strecke Gümligen-Trimstein in's Auge, so werden Sie finden, daß dieselbe sozusagen unbevölkert ist, während auf der andern Seite durchgehend eine wohlhabende und gewerbsthätige Bevölkerung wohnt. Dieser Faktor trägt wesentlich zur Alimentation der Eisenbahn bei. Darum sage ich: der gleiche Grund, der mich bestimmte, für Bußwyl zu stimmen, daß man nämlich die Linie volkreichen Gegenden zuführen soll, der gleiche Grund bestimmt mich hier,

mich für die Verlegung auszusprechen. Ich lasse mir daher nicht vorwerfen, ich sei inkonsequent. Ich bin wenigstens so konsequent als Herr Gfeller. Von allen diesen Standpunkten aus, die ich erörtert, stelle ich den Antrag, es sei eine Kommission niederzusetzen. Bei aller Achtung für die Einsicht der Staatsbaukommission habe ich Zweifel in ihre Unbefangenheit, deßwegen wünsche ich die Niedersetzung einer Großrathskommission, damit sie untersuche, ob nicht das, was die Staatsbaukommission nicht will, und was auch die Regierung nicht will, zum Ziele führen könne, nämlich die Mittellinie Wylerfeld-Deißwyl-Worb-Trimstein, eine Linie, die nach meiner Ansicht der Gegenwart und der Zukunft entspricht. Diese Frage wäre zu untersuchen, und erst in einer spätern Sitzung nach reifer Ueberlegung zu entscheiden.

Schenk, Präsident des Regierungsrathes. Die Regierung befindet sich heute in einer eigenthümlichen Lage, in der Lage eigentlich, mehr oder weniger Lager zu tauschen. Als man die frühern Eisenbahnfragen behandelte, namentlich in letzter Zeit noch die Frage des Ausbaues der Linie, wies die Regierung darauf hin, daß wir nicht die Strecken Biel-Neuenstadt und Bern-Langnau getrennt in den Händen haben können, sondern das Zwischenstück mitbauen müssen. Damals entgegnete man uns, das sei durchaus nicht nöthig; man warf uns vor, wir seien Schuldenmacher, man führte vor unsern Augen einen großen Tempel auf und ließ alle Schrecken um uns spielen. Heute sagt die Regierung dem Großen Rathe: machet diesen Augenblick nicht neue Ausgaben, wartet, bis man sieht, wie sich die Sache macht. Von anderer Seite wird uns vorgerechnet, eine Mehrausgabe von Fr. 800—900,000 sei eine Bagatelle, der Zins dieser Summe betrage nur so und so viel, und ob das noch ausgegeben werde, habe durchaus nichts zu sagen. Ich glaube aber, trotz der Versicherungen des Redners, welcher vor mir das Wort ergriff, indem er erklärte, daß keine Sympathien und keine Antipathien vorhanden seien, es seien gerade solche vorhanden, weil er für gut fand, diese großartige Einleitung zu machen, sich hinter derselben zu verschanzen. Ich halte dafür, daß die ganze Darstellung von Verhältnissen, wie sie der Vorredner erörterte, zu einem andern Schlusse hätte führen müssen, wenn sie rein behandelt worden wären. Bevor ich zur Sache selbst übergehe, bin ich so frei, auf einige Punkte zu antworten. Herr v. Gonzenbach sagte, wenn man seiner Zeit, nach seinem Vorschlag, eine Kommission zur Untersuchung des Tracé niedergesetzt hätte, so wäre die ganze Sache anders herausgekommen. Davon weiß ich gar nichts. Es war damals von einer Konzession die Rede, von der Stellung der Regierung gegenüber einer fremden Gesellschaft, und wie Herr v. Gonzenbach damals dazu gekommen sei, die Niedersetzung einer Kommission zur Prüfung des Tracé zu beantragen, das soll er mir durch das Protokoll beweisen, sonst ist es wieder eine Rückschau auf einen jener prophetischen Blicke, die eben gar nicht existirt haben. Ein zweiter Punkt betrifft die Persönlichkeiten. In dieser Beziehung lasse ich dem Herrn v. Gonzenbach alle Gerechtigkeit wiederfahren, daß er nicht Angriffe macht; höchstens ist seine eigene Person dabei im Spiel. Dagegen liebt er es, ganze Theile der Gesellschaft in's Auge zu fassen; er spricht von Haß, Leidenschaft und Abneigung, die gegenüber der Centralbahn obgewaltet hätten. Ich sage, ja: Haß lag in der Wiege, Leidenschaft und Abneigung standen daneben; aber wo? Wenn man immer wieder neue Anklagen und Rückschauen hervornehmen will, so wollen Sie mich entschuldigen, wenn ich darauf antworte. Aber wer stand im Anfang an der Spitze der Ostwestbahn? Neben Herrn Hildebrand waren es Herr Banquier Schmid und Herr Notar Wildbolz. Von welcher Seite wurde der Haß gegen das Unternehmen erregt? Wer zwang die letztgenannten Männer, zurückzutreten? Sie mögen selber urtheilen. Man weiß, wie es kam, daß die ganze Sache in die Hände eines Mannes gerieth, dem man sie durchaus nicht einzig anvertrauen wollte. Das als Erwiederung. — Was die Sache selbst betrifft, so habe ich folgende Meinung. Wir sind diesen Augenblick mitten in einem Eisenbahnbau, wir wissen noch nicht genau, wie wir auskommen, wie wir die Bilanz schließen werden. Wir haben Selbstbetrieb durch den Staat beschlossen, wir wissen nicht, wie das Resultat sich im ersten oder zweiten Jahre gestalten wird. Wir haben das Einkommensteuergesetz zum ersten Mal berathen, unsere ganze Finanzlage ist in Bewegung, und ich kenne die Konsequenzen nicht ganz genau. Darum sage ich: diesen Augenblick wollen wir uns in Weiteres nicht mehr einlassen. Ich will nicht behaupten, die Interessen von Worb und Umgegend verdienen nicht Berücksichtigung, aber ich sage: lasset uns wenigstens die Eisenbahn ausbauen, die zwei ersten Jahre den Betrieb besorgen, die Finanzreform durchführen, und wenn wir dann orientirt sind, dann kann man sehen, was zu machen sei. Man sagt, dann sei es zu spät. Nein, es ist nicht zu spät. Wir können jeden Augenblick von Zollikofen herwärts über die Tiefenaubrücke bauen, im Jahre 1865 oder 1867, wie jetzt; kein Mensch hindert uns, durch das Worblenthal zu bauen und uns anzuschließen. Deßhalb sage ich: schon von diesem Standpunkt aus, daß wir mit unserm Kopf in Langnau anstoßen und in Bern den Bahnhof der Centralbahn benutzen müssen, wollen wir doch nicht gleichzeitig eine zweite Linie bauen. Wenn einmal die Fortsetzung der Linie in Frage kommt, so können wir die Sache neuerdings in Betracht ziehen; dann wird es sich vielleicht der Mühe lohnen, während wir jetzt sonst zu thun genug haben, Sprenge man nicht! Was ist dabei verloren? Der Unterbau der Linie über Gümligen ist allerdings fertig, die Schienen sind noch nicht gelegt; aber kann man nicht später die Schienen transportiren, wenn man über Worb bauen will? Also ist diesen Augenblick gar nichts verloren. So schaue ich die Sache an. Wir würden uns also ruhig verhalten, bis wir sehen, wie sich das Unternehmen in finanzieller Beziehung gestaltet. Später kann man den Unterbau immerhin verlassen, wie man denselben jetzt verlassen würde, wenn man das Tracé verlegen wollte. Was man weiter ausgeben müßte, wäre für Schwellen und Hochbauten. Ich bin also der Ansicht, man soll den Vertrag mit der Centralbahn, der sehr günstig für den Staat ist, genehmigen; dann haben Sie immerhin freie Hand, in 2—3 Jahren auf die Sache zurückzukommen. Ich weiß zwar wohl, die Herren von Worb und der Umgegend hören das nicht gerne, aber ich sagte ihnen von Anfang an, man solle uns vor der Hand ein wenig in Ruhe lassen, und ich würde dann später gerne handbieten. Ich konnte im Regierungsrathe wegen Unwohlseins an der Berathung über diesen Gegenstand nicht Theil nehmen, deßwegen glaubte ich, Ihnen hier meine Ansicht vom Standpunkte ruhiger Auffassung aus darlegen zu sollen.

Stockmar, Regierungsrath. Es möge mir erlaubt sein, nun auch meine persönliche Meinung als Mitglied des Regierungsrathes auszusprechen; ich werde später als Berichterstatter dieser Behörde das Wort ergreifen. Die Frage, welche uns beschäftigt, ist so wichtig, daß man derselben keinerlei bloß persönliche Ansichten beimischen sollte; allein dessen ungeachtet halte ich mich verpflichtet, dem Herrn Gfeller, welcher einer unserer Kollegen im Direktorium der Staatsbahn ist, einige Worte zu entgegnen. Ich gestehe, daß ich ihn gestern zu meinem Bedauern hier Anschuldigungen gegen Mitglieder dieser Behörde vorbringen hörte. Wenn nicht Herr Karrer es schon gethan hätte, so würde ich Herrn Gfeller fragen, warum er die hier vorgebrachten Klagen mit Stillschweigen übergieng? Da aber Herr Karrer dieses zur Genüge gethan hat, so will ich nichts weiter darüber sagen; da jedoch dieser Redner das persönlich angegriffene Mitglied des Direktoriums nicht vertheidigt hat, so will ich diese Lücke ausfüllen. Ich vermuthe, daß, wenn ich nicht seit Neujahr wegen des erlittenen Unfalls verhindert gewesen wäre, an den Sitzungen des Direktoriums Theil zu nehmen, ich ebenfalls in diese persönlichen Anschuldi-

gungen wäre verflochten worden; allein dieser Unfall hat mich verhindert, den fraglichen Linien nachzugehen. Ich muß Herrn Karrer eben so gut rechtfertigen als Herrn Schaller. Ich erkläre, daß ich mich hier nicht aus Freundschaft, sondern im Interesse der Wahrheit mit Anerkennung über dieselben äußere. Wenn es zwei Personen gibt, welche der Sache mit Hingebung dienen und ihre Pflichten getreulich erfüllen, so sind es ganz gewiß diese Herren. Herr Schaller ist vom Morgen bis am Abend beschäftigt; er verrichtet seine Arbeiten nicht wie ein Mann ohne Intelligenz und ohne Geschäftskenntniß, indem er nach Aussagen aller Derjenigen, welche in Eisenbahnsachen bewandert sind, zu den Tüchtigsten im Fache gehört. Herr Karrer seinerseits beschäftigt sich mit Expropriationen im Seeland; es ist dieß eine heikle Aufgabe, welche seine beinahe beständige Anwesenheit an Ort und Stelle erheischt, und er entledigt sich derselben vollkommen gut. Man handelte daher unrecht, daß man diese beiden Beamten verdächtigte, denen ich wegen ihrer Kenntnisse und des Eifers, welchen sie im Interesse einer gehörigen Erstellung der Staatseisenbahnen an den Tag legen, volle Gerechtigkeit angedeihen lasse. Man griff auch die Berechnungen des Direktoriums an; man behauptete, letzteres suche den Großen Rath irre zu leiten. Herr Ganguillet brachte dieß vor, und Herr v. Gonzenbach unterstützte ihn. Bevor Herr Ganguillet das Wort ergriff, habe ich schon gestern darauf aufmerksam gemacht, daß diese Berechnungen bloß vergleichsweise für die projektirten Linien aufgestellt seien, und daß ich vergleichenden Berechnungen kein Gewicht beilege; daß man bei Annahme des unabhängigen Tracé einen Mehrwerth von Fr. 4000 jährlich für die direkt nach Bern führende Bieler-Linie erzielen würde. Dieß habe ich bereits gestern vorgebracht. Somit hatte man keinerlei Absicht, den Großen Rath irre zu leiten. Andererseits ist die Meinung des Direktoriums bezüglich der Rentabilität diese, daß man auf der Emmenthaler-Linie wahrscheinlich jedes Jahr 180–200,000 Franken einbüßen wird, und zwar so lange, als sie nicht bis nach Luzern verlängert wird. Das Direktorium glaubt auch nicht, daß diese beiläufigen 200,000 Franken durch die auf der Linie Biel-Bern zu erwartenden Benefizien kompensirt werden, so daß ein Verlust auf der Staatsbahn zu erwarten steht. — Zur eigentlichen Frage übergehend, soll ich als Mitglied des Direktoriums, aber nicht als Berichterstatter, das Tracé durch das Worblenthal über die Tiefenau und Enge nach Bern verfechten, weil ich immer des Glaubens bin, daß dieses Tracé das rationellste und mit den zuerst im Kanton Bern bezüglich des Eisenbahnwesens ausgesprochenen Ideen am meisten übereinstimmende sei. Diese Linie hat indessen wenig Aussicht von der Mehrheit der Versammlung angenommen zu werden. Soll man sich dann aber spreizen, und sagen: wir wollen Alles oder nichts; die ganze Linie bis zur Tiefenau, oder es wird Alles verworfen? Nein, ich glaube, es sei nicht zweckmäßig, in solch radikaler Weise vorzugehen; mich dünkt vielmehr, es wäre angemessener, sich für ein Tracé zu erklären, das weniger kostet und gleichwohl das Worblenthal begünstigt. Aber man hat mit dieser Frage noch andere höchstwichtige Fragen in Verbindung gebracht. Man sprach von Gefühlen des Hasses, die man gegen die Centralbahngesellschaft nähren könnte; es liegen allerdings eine Menge Ursachen zur Unzufriedenheit gegen diese Gesellschaft vor, und ich weiß nicht, ob wir der angreifende Theil waren oder ob sie es ist. Indessen würde ich, ungeachtet dieser gereizten Stimmung, welcher ich für meinen Theil entsage, allfällige neue Anerbietungen der Centralbahngesellschaft, wofern sie im Interesse des Kantons Bern lägen, so viel an mir, unterstützen. Herr v. Gonzenbach hat vom Rückkauf derjenigen Linien gesprochen, welche die Centralbahn auf unserm Gebiete besitzt. Wenn dieser Rückkauf möglich wäre, so würde derselbe unsern Interessen ganz gewiß förderlich sein; aber ich würde etwas noch Besseres verlangen, daß man sich mit der Centralbahn wegen Verschmelzung der Linien des Staates Bern mit denjenigen dieser Gesellschaft verständigen könnte, so daß alle diese Linien Gegenstand einer halb bernischen und halb privatlichen Exploitation würden. Der Staat bliebe dann bei dieser großen Gesellschaft betheiligt, jedoch unter der Bedingung, daß der Sitz der Verwaltung in Bern und nicht in Basel sei, und wenn man sich dazu verstehen wollte, so hätten wir hier eine große Verwaltung, wie in Zürich. Der Staat wäre dann nicht bloß im Betrieb seiner Linien, sondern er hätte als Gesellschafter sein Wort in der Verwaltung mitzusprechen, einen Theil der Mitglieder und Angestellten zu ernennen, vorbehältlich des Verwaltungssitzes in Bern. So viel über diesen vermeintlichen Haß. — Betreffend die Linien selbst, so regte man auch eine andere große Frage an, nämlich den Alpenübergang vermittelst der Eisenbahnen. Es ist klar, daß man früher oder später über die Alpen nach Italien gehen wird. Es sind dießfalls schon mehrere Projekte vorhanden, dasjenige über den Lukmanier, dasjenige über den Simplon und das über den St. Gotthard. Meiner Ansicht nach sollten wir jedoch die Verwirklichung desjenigen über den Simplon nicht wünschen, weil es ein französisches Projekt ist. Dasjenige über den Lukmanier ist nicht so gefährlich als das über den Simplon, aber wir sollten auch jenes nicht so begünstigen, weil es sich dagegen mit dem St. Gotthard-Projekt ganz anders verhält. Noch steht ein anderes Projekt mit diesem letztern in Konkurrenz; nämlich das des Grimselüberganges, welches im Falle der Ausführung von Pruntrut hinweg eine Linie von 50 Stunden auf bernischem Boden darbieten würde. Alsdann wäre die Entfernung von Luzern nach Italien über die Grimsel, nicht größer, als über den St. Gotthard. Wenn es aber einmal darum zu thun ist, dem einen oder andern dieser Päße gegenüber dem andern den Vorzug zu geben, so werden wir stets mit Basel oder Zürich zusammentreffen; letzteres will selbst über Brunnen und nicht über Luzern gehen, so daß es uns dann nicht günstig ist. Somit haben wir nicht mehr dieselbe günstige Aussicht auf das Zustandekommen der Entlebuch-Linie, als wenn Zürich sich entschließen würde, über Luzern nach dem St. Gotthard zu gehen. Solches sind verdrießliche Verwicklungen, wenn man große Projekte ausführen will. Ich glaube auch, daß man mit denjenigen des St. Gotthard und des Lukmanier zu spät kommen werde und daß der Simplon vorher zur Ausführung komme, weil unsere eidgenössischen Mitstände nicht in der Lage sind, so viel Geld in dergleichen Unternehmungen zu werfen, als dieß die französische Regierung thun kann. Ich habe schon gesagt, daß das direkte, von den Centralbahnlinien unabhängige Tracé keine Aussicht auf günstigen Erfolg habe und daß solches nicht werde angenommen werden; allein wir sollen aus diesem Grunde nicht Alles verwerfen. Man hat auch oft genug gesagt, daß die Linie über Gümligen nicht gut sei, und daß die Eisenbahnen die Bevölkerung aufsuchen müssen. Und in der That besteht einer der Hauptvorwüfe, die man den schweizerischen Gesellschaften macht, darin, daß sie ursprünglich auf ausländischen Prinzipien gegründet worden seien, daß sie sämmtlich die gerade Linie gesucht haben, um große Centralpunkte mit einander in Verbindung zu bringen, während die dazwischen liegenden Völkerschaften ihnen die meisten Reisenden und Waaren liefern. Wollen wir denn noch heute denselben Fehler begehen, mit unsern Linien bis an die Mündung des Worblenthals kommen und es dann bei Seite lassen? Das ist das System, welches man gegenüber der Schweiz tadelt. Wir müssen aus zwei Gründen dieses Thal zu durchschneiden trachten, erstens um ein größeres Erträgniß zu erzielen, und sodann um dieses reiche, bevölkerte und gewerbliche Thal nicht ohne Eisenbahn zu lassen. Mag man auch vorgeben, man könne die Eisenbahn im Gümligenthal besteigen; dieß ist nicht gedenkbar. Wenn einmal eine Linie vollendet ist, die Lokomotiven im Gange sind, so zerstört man sie nicht. Ich müßte es für meinen Theil als ein Unglück betrachten, wenn man das Worblenthal aufgeben würde, und demgemäß soll ich Ihnen individuell an's Herz legen, daß diese Linie nicht verworfen werde. Es ist damit jedoch keineswegs

gesagt, daß man, um dorthin zu gelangen, absolut von Bern aus durch die Enge, Tiefenau, Bolligen und Stettlen gehen müsse; nein, denn es liegen mehrere Projekte vor; dasjenige von Wylerfeld-Ostermundigen-Deißwyl-Trimstein; es wäre 8000 Fuß länger als das Tracé über Gümligen, welches 38,000 Fuß mißt. Ich empfehle nicht dieses, sondern vielmehr das Tracé Wylerfeld-Deißwyl-Trimstein, welches nur 4000 Fuß länger würde als die Linie über Gümligen, was kein so beträchtlicher Umweg ist. Uebrigens würde die Ausführung des letztern Tracé, nach meinem Dafürhalten, nur Fr. 540,000 kosten, und Fr. 770,000 nach anderweitiger Schatzung. Sonach scheint mir Angesichts einer so unbedeutenden Abweichung und der wenig erheblichen Baukosten, daß man nicht bis an den Eingang eines Thales kommen und dann sagen solle, daß man ihm nicht zu dienen geneigt sei, denn sicher ist das Worblenthal diese Ausgabe für den Kanton Bern wohl werth. — Es sei mir erlaubt, hier gelegentlich ein Wort im Vertrauen an die Vertreter des Jura zu richten. Ich weiß, daß aus irgend welchen Gründen meine jurassischen Kollegen, in der Besorgniß, daß später die Eisenbahnen im dortigen Landestheile beeinträchtigt werden könnten, vielleicht auch aus Aerger wegen der Steuerfrage, nicht zu irgend einem Opfer für das Worblenthal zu stimmen geneigt sind. Ich bemerke ihnen: Sie hätten Unrecht, diese Linie Deißwyl-Wylerfeld von der Hand zu weisen, denn für Sie Jurassier, die sich bis dahin großherzig erwiesen und zu Allem gestimmt haben, was verlangt wurde, — ist die Ausgabe unbedeutend. Wenn Sie wollen, daß man später dem Jura gerecht werde, so fangen Sie damit an, andern Gegenden auch Recht angedeihen zu lassen; man bereut solches niemals. Auch nehme ich die Freiheit, an Sie speziell die Empfehlung zu richten, Sie zu bitten, die Wünsche der Bevölkerung des Worblenthals nicht von der Hand zu weisen. Dieß ist's, was ich mir im Besondern anzubringen erlaubte. Später werde ich als Berichterstatter des Regierungsrathes das Wort ergreifen.

Röthlisberger, Gustav. Es wäre unbescheiden von mir, wenn ich, nachdem ich gestern Ihre Geduld in Anspruch genommen, heute noch lange sprechen würde; indessen kann ich unmöglich dasjenige, was Herr Regierungspräsident Schenk angebracht hat, unerwiedert lassen. Er sagt, da wir hier den Centralbahnhof benützen müssen und in Langnau mit dem Kopf anstoßen, da ferner unsere Finanzlage noch nicht genugsam aufgeklärt sei, können wir später noch sehen, wie es gehe. Ich muß gestehen, daß er mit der Sprache offen herausrückt und jedes Mal, wenn ich Herrn Schenk hörte, mußte ich annehmen, unsere Sache sei verloren. Das fiel mir am Votum des Herrn Regierungspräsidenten auf, daß er nur von Traversen und Schienen sprach, die auf der Strecke Gümligen-Trimstein noch fehlen. Wer aber den Bericht des Direktoriums gelesen, wird auch gesehen haben, daß der Unterbau auf dieser Strecke noch lange nicht fertig ist. Wäre es nicht rein weggeworfenes Geld, dieselbe auszubauen, um später ein anderes Tracé zu wählen? Provisorisorische Eisenbahnen gibt es keine, und wir werden auch im Kanton Bern keine solchen bauen, namentlich bei der gegenwärtigen Finanzlage möchte ich es nicht, vielmehr möchte ich sehr vor der Voraussetzung warnen, als lasse sich später irgendwelche Möglichkeit oder Wahrscheinlichkeit der Verlegung des Tracé denken; wenn einmal die Lokomotive in Gümligen ankommt, um nach Trimstein zu fahren, dann ist die Thalschaft an der Worblen auf immer und ewig abgeschniten. Dagegen anerkenne ich, daß namentlich unter dem Eindrucke des ausgezeichneten Votums des Herrn v. Gonzenbach auch bei mir Bedenken gegen die Abzweigung der Linie über die Tiefenau auftauchten; aber dann kommt das von Herrn Stockmar empfohlene Tracé in Betracht. Wir hätten dann die Station Bolligen weniger, kommen aber doch den Steinbrüchen näher und unsere Freunde im Emmenthal hätten nur 4000 Fuß weiter zu fahren; die Mehrkosten würden dann ungefähr Fr. 750,000 betragen. Ich möchte Sie inständig bitten: prüfen Sie die Sache ohne irgend ein Vorurtheil, bedenken Sie die Lage der betheiligten Gegend. Ich kann mir nicht denken, daß der Große Rath gegenüber den evidenten Vortheilen, welche die Verlegung des Tracé für den Staat, wie für die volkswirthschaftlichen Interessen zur Folge haben wird, das alte Tracé festhalten wolle. Diese Linie ist, wie wiederholt gezeigt wurde, eine schwach bevölkerte, während an derjenigen durch das Worblenthal eine zahlreiche, wohlhabende, Ackerbau und Gewerb treibende Bevölkerung wohnt, und es sich nur noch um eine Verlängerung von 4000 Fuß handelt. Die Festhaltung am bisherigen Tracé wird den Ertrag der Linie für alle Zukunft gefährden. Das ist mein letztes Wort. Ich empfehle Ihnen die Sache auf das Wärmste und ersuche Sie, die in Frage stehenden Interessen mit Wohlwollen zu berücksichtigen.

Dr. Lehmann. Ich ergreife sehr ungerne das Wort in dieser Sache, aber nachdem der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes, parlant comme individu, wie er sagte, den Antrag desselben bekämpft und einen eventuellen Antrag gestellt hat, und nachdem drei Mitglieder der Versammlung für das Worblenthal das Wort ergriffen, konnte ich mir nicht versagen, meine Meinung auch mitzutheilen. Gestern und heute zweimal machte Herr alt-Regierungsrath Röthlisberger hier in ausgezeichneter Weise die Interessen des Worblenthales geltend; er wurde von einem andern Redner von Worb sehr unterstützt und auch Herr v. Gonzenbach verfocht in gewandter Weise dieses Interesse. Weit entfernt, diese Bestrebungen Jemanden zum Vorwurfe zu machen, achte und ehre ich sie. Ich bedaure nur, daß sie sich nicht früher kundgaben, und daß es nicht möglich ist, ihnen jetzt entgegenzukommen ohne bedeutende Nachtheile für eine viel zahlreichere Bevölkerung, ohne Verletzung viel bedeutenderer Interessen, die gegenüber denen des Worblenthales in die Wagschale gelegt werden müssen. Gleichwohl war es ganz am Orte, wenn man den bezüglichen Eingaben alle Beachtung geschenkt und die Frage nach allen Richtungen untersucht hat. Ich habe seiner Zeit selbst dazu gestimmt. Nun kann man mit Sachkenntniß entscheiden und hat allerdings noch den bedeutenden Vortheil von dieser Untersuchung, daß dadurch die Centralbahn etwas traitabler wurde. Jetzt aber darf man nicht nur das Interesse der Bevölkerung des Worblenthals ins Auge fassen, jetzt müssen außer den allgemeinen kantonalen und eisenbahnpolitischen Interessen zunächst auch diejenigen der viel zahlreichern Bevölkerung der Gegend von Trimstein nach Langnau und noch weiter billige und gerechte Berücksichtigung finden. Sie hörten gestern von diesem Standpunkte aus einen sehr lebhaften Vortrag, der auf verschiedenen Seiten verletzen konnte; aber er war in mancher Beziehung der getreue Ausdruck der Stimmung der Bevölkerung. Wer billig sein will, darf es dieser Bevölkerung nicht übel nehmen, wenn sie ebenfalls eifrig für ihre Interessen in die Schranken tritt und wenn sie bei aller Achtung für die Worblenthaler doch nicht geneigt ist, sich gutwillig zu ihren Gunsten eine schwere Benachtheiligung gefallen zu lassen. Ich glaube, Herr Karrer hätte auch billiger sein können, und halte dafür, diese Bevölkerung verdiene den Vorwurf der Lieblosigkeit nicht, den er ihr gemacht hat. Die Vorgänge in Betreff dieser Linie, die Folgen einer Tracéverlegung sind der Art, daß die Bewohner des ausgedehnten Bezirks von Trimstein bis an die Luzernergrenze einen Beschluß im Sinne des Antrags des Staatsbahndirektoriums auf das Schmerzlichste empfinden müßten. Wer darf es ihnen zumuthen, sich es stillschweigend gefallen zu lassen, daß die Eröffnung der Bahn deßwegen vielleicht um zwei Jahre hinausgezogen würde, daß die Linie, für welche sie mit allem Eifer sich bethätigten, für welche sie, wie sie planirt war, die größten Opfer gebracht haben, um 10,000 Fuß verlängert werde, mit Verlassen eines fast fertigen Bahnstücks von einem Bauwerth von Fr. 200,000 und zwar zu Gunsten einer Bevölkerung, welche die in Frage stehende Linie nicht nur nicht unterstützt, sondern lange bekämpft

hat, gegenüber einer Bevölkerung, die zwar Opfer bringen will, die aber im Vergleich mit den von der andern Seite gebrachten Opfern nicht sehr in's Gewicht fallen. Herr Röthlisberger hat gewünscht, daß man nicht auf frühere Geschichten zurückkommen möchte. Allein es ist hier der Ort, der Stimmung der Bevölkerung Ausdruck zu geben, und das kann nicht geschehen, ohne auf die Vergangenheit zurückzublicken. Deßwegen darf man es nicht übel nehmen, wenn ich mir erlaubte, etwas anzudeuten. Es ist am Orte, der Stimmung der Bevölkerung Ausdruck zu geben, damit man nicht ohne wichtige Gründe einmal schwer erworbene Vortheile preisgebe und eine loyale Bevölkerung verletze. Es mag zwar Mancher hier sein, der den betheiligten Gemeinden von Trimstein inwärts eine Lektion eben gerade für ihre lebhafte Betheiligung bei der Ostwestbahn gönnen möchte und Mancher wurde dieser Gegend gram, weil eine Eisenbahn Bern-Langnau gebaut wird; aber wer gerecht und billig sein will, kann sie nicht anklagen und muß zugeben, daß die Gemeinden, von denen ich rede, sich schwer versündigt hätten, wenn sie sich nicht nach Kräften um das Zustandekommen einer Bahn Bern-Luzern bemüht hätten, nachdem die Hauptlinie von Genf bis an den Bodensee über Luzern als etwas Erwünschtes und im Interesse der Nation liegendes im Plane war und Aussicht auf Verwirklichung hatte. Ich bitte nicht zu vergessen, daß die Linie Bern-Langnau nie zu Stande gekommen wäre, wenn nicht eine so schöne rationelle Linie in Frage gewesen wäre. Die Oberemmenthaler wären nie so anmaßend gewesen, ihretwegen eine solche Bahn zu verlangen. Nie und nimmer hat man ihnen zu lieb Hand an's Werk gelegt. Eigentlich hätte ihnen Burgdorf-Langnau in mancher Beziehung besser dienen können. Allein der Glaube an die Centralbahn hätte uns zu Schanden werden lassen; deßwegen ergriff man lebhaft die Hand, welche die Ostwestbahn bot. Da Herr Röthlisberger und andere Redner sozusagen nur das volkswirthschaftliche Interesse des Worblenthals für die Tracéverlegung geltend machten, so erlaube ich mir dagegen die Ansicht auszusprechen, daß die Verlegung des Tracé eine Ungerechtigkeit wäre, wenn man nicht viel wichtigere Gründe, als man dafür angeführt, kurz wenn man nicht schwerere, als für die innern Gemeinden sprechen, in die Wagschale legen kann. Dieses ist aber sicher nicht der Fall, wenn man berücksichtigt, daß die Stationen der Worblenlinie durchschnittlich in geringe Entfernung von derjenigen der Trimstein-Gümligen- und der Centralbahnlinie zu stehen kämen. Die Station Worblaufen wäre höchstens 20 Minuten von Zollikofen entfernt und vermöge der geringen Entfernung von der Hauptstadt wäre sie nicht von eminenter Bedeutung. Auch Bolligen wäre nur etwa 20 Minuten von der nächsten Station entfernt. Die Station Röhrswyl, die im Projekte steht, halte ich für einen Irrthum, denn sie wäre zu nahe an Bolligen. Am entferntesten käme eine allfällige Station Boll-Sinneringen zu stehen. Gerade aber für jene Bevölkerung, die fast ausschließlich Landwirthschaft treibt, fällt, wie ich glaube, die Entfernung nicht sehr in Betracht. Die Station Worb auf der jetzigen Linie soll höchstens 1/4 Stunde von letzterm Orte entfernt sein. Dieser verhältnißmäßig unbedeutenden Vortheile wegen will man nun mit Verletzung viel wichtigerer Interessen einen Umweg von 10,000 Fuß machen, nahe an 3/4 Stunden, mit verhältnißmäßig höhern Fahrpreisen und Frachtkosten und notabene mit Verlassung einer bereits angefangenen Linie, auf die Fr. 200,000 verwendet sind. Das Gesagte gilt mit Rücksicht auf die Bevölkerung der Linie Trimstein-Luzerngrenze nach Bern. Man muß aber auch in Betracht ziehen, wie der Verkehr in der Richtung von Langnau nach Thun und umgekehrt durch die Tracéverlegung beeinträchtigt würde. Man suchte zwar diese Ansicht lächerlich zu machen, aber sie verdient denn doch Berücksichtigung. Es wird nicht bestritten werden, daß ein ziemlich bedeutender Verkehr in dieser Richtung stattfindet. Ich möchte Sie nur noch ersuchen, nicht zu vergessen, welche außerordentliche Wichtigkeit man dem Krumm bei Aarberg beimaß, wo man von Seite des Jura Ihnen vorrechnete, wie viel nun eine Reise nach Bern mehr kosten würde. Ich glaube, wenn man dort solches Gewicht auf eine Verlängerung der Linie legte, so dürfe man sich hier nicht so leicht darüber hinwegsetzen. Mit großem Bedauern sah ich, daß das Staatsbahndirektorium die Hauptlinie Bern-Luzern aufgab, indem es die Linie nach Langnau nur zur Vermittlung des Lokalverkehrs betrachtet. Ich bedaure, daß man etwas, worauf man seiner Zeit so großes Gewicht gelegt hat, so leichtfertig aufgibt, nämlich die Hauptlinie Genf-Freiburg-Bern-Luzern u. s. w. Ich hoffe gleichwohl, daß die Fortsetzung nach Luzern einmal zu Stande kommen werde, und wenn das der Fall würde, so würde dieser Krumm dann sehr angefeindet werden. Jedenfalls kann bei einem solchen Umwege der Vortheil des Lokalverkehrs gegenüber dem viel größern Nachtheil, den der allgemeine Verkehr erleiden würde, nicht in Betracht kommen. Man legte großes Gewicht auf die Steinfuhren. Ich mache nur aufmerksam auf die kurze Strecke, welche diese Steinfuhren in Anspruch nehmen; und wie dagegen die bedeutende Ausfuhr von Käsen und Holz aus dem Emmenthal der Bahn auf viel längerer Strecke zu gut kommt. Wenn die Tracéverlegung beschlossen würde, so würden die Käse und das Holz sehr wahrscheinlich auf der Achse nach Burgdorf geliefert. Was die allgemeinen Gründe betrifft, welche gegen die Verlegung des Tracé sprechen, so will ich nicht darauf eintreten; es geschah dieß von anderer Seite besser, als ich es thun könnte. Ich schließe damit, daß ich den Antrag des Regierungsrathes, welchen der Herr Berichterstatter aufgegeben hat, zur Annahme empfehle, und bemerke noch, daß ich keinen Artikel des Reglementes kenne, welcher dem Berichterstatter diese Stellung einzunehmen erlaubt. Für den Großrathspräsidenten ist vorgesehen, daß er seine persönliche Meinung eröffnen kann, aber er muß seinen Sitz verlassen. Ich weiß zwar, daß Herr Stockmar krank ist und Mühe hätte, seinen Sitz zu verlassen; er ist sich aber doch, wie ich glaube, inkonsequent geworden, indem er als Mitglied des Staatsbahndirektoriums, welches nicht die Linie über Ostermundigen will, sondern die Linie Worblaufen-Tiefenau, in zweiter Linie die Ostermundigenlinie zugab.

Herr Präsident. Auf die letzte Bemerkung des Redners, welcher so eben seinen Vortrag beendigte, habe ich eine Erwiederung anzubringen. Laut der Verfassung hat jedes Mitglied des Regierungsrathes das Recht, hier seine persönliche Meinung zu eröffnen. Herr Stockmar ist Mitglied des Regierungsrathes und hat von diesem Rechte Gebrauch gemacht. Nebstdem ist er Berichterstatter des Staatsbahndirektoriums, und hat als Mitglied desselben seine Bemerkungen gemacht. Dadurch hat er weder gegen die Verfassung noch gegen das Reglement gehandelt. Was die persönliche Lage des Herrn Stockmar betrifft, welcher sitzend sprach, so hat er Ihnen selbst darüber Aufschluß ertheilt und weiß die Versammlung, daß derselbe krank ist.

v. Büren. Die bisherige Diskussion hatte schon gute und entscheidende Resultate. So sehe ich, daß der Vorschlag, über die Tiefenau zu bauen, bereits ein überwundener Standpunkt ist; Herr Stockmar hat denn auch denselben bereits aufgegeben, und wenn man die Gründe, welche dafür angebracht wurden, näher in's Auge faßt, so findet man sie durchaus nicht stichhaltig. Ich sehe in der ganzen Verhandlung über diese Angelegenheit nichts anderes als die Tendenz, mit der Centralbahn einen möglichst günstigen Vertrag über die Benutzung des Bahnhofes in Bern und der Stationen Zollikofen, Ostermundigen und Gümligen zu Stande zu bringen, und wenn man das erreichen kann, so hätte man denselben nicht verwerfen sollen. Der vorliegende Vertrag wahrt alles dasjenige, was wir für die Benutzung des Bahnhofes und der fraglichen Strecken der Centralbahn verlangen können; in der Gleichberechtigung liegt alles, was wir erwarten können, und wir stehen bei der Benutzung des Bahnhofes so gut, als wenn er unser

Eigenthum wäre. Wir müssen nicht nur denken, daß die Centralbahn und die Staatsbahn neben einander stehen, sondern daß über beiden noch der Kanton Bern als Staat steht, um zu sehen, was recht und billig ist. Wenn ich diese Bemerkungen vorausschicke, so gehe ich von der Ansicht aus, wir fahren weitaus besser, wenn wir uns mit der Centralbahn verständigen, statt enorme Kapitalien aufzunehmen. Was steht nun einander gegenüber? Das Beibehalten des bisherigen Tracé Gümligen-Trimstein und das Projekt des Direktoriums. Da muß ich das Geständniß ablegen, daß ich früher der Ansicht war, es wäre ein Fehler, man ginge zu weit, wenn man das alte Tracé verlassen würde und zwar aus finanziellen Gründen, und die Verlegung sei auf die Seite zu setzen. Als ich aber den Plan, der ausgetheilt wurde, näher in's Auge faßte, mußte ich zugeben, es lasse sich doch viel dafür sagen, daß man die Gegend von Worb mehr berücksichtigen sollte, daß es sich nicht rechtfertigen lasse, eine so bedeutende Ortschaft und Umgebung so weit von der Eisenbahn abgelegen zu lassen, und daß es am Orte sei, den Bedürfnissen der betreffenden Gegend einigermaßen Rechnung zu tragen. Dieser Grund hat mich umgestimmt, und ich möchte zu einer Modifikation insofern handbieten, daß den Verhältnissen Rechnung getragen werde. Es ist ein Moment der Verschiebung; wir können heute nicht einen definitiven Beschluß fassen. Ich bedaure, daß wir die Sache verschieben müssen, denn ich begreife, daß die am bisherigen Tracé betheiligten Gegenden, namentlich die rückwärts liegenden, es ungerne sehen, wenn eine Verschiebung eintritt. Ich stimme denn auch ungern zu einer Verzögerung, und doch wenn man einmal baut, muß man untersuchen, wie man recht und auf die zweckmäßigste Art, in Berücksichtigung aller Interessen bauen könne. Daher möchte ich lieber noch etwas warten, als schon jetzt einen definitiven Beschluß fassen. Der Antrag, zu dem ich stimmen werde, wurde von Herrn v. Gonzenbach gestellt; er geht dahin, daß die Frage, ob nicht ein Tracé vom Wylerfeld über Deißwyl nach Worb geführt werden könne, durch eine Kommission untersucht werden möchten. Es liegen zwar einige Daten vor, die im gedruckten Bericht enthalten sind; aber sie genügen nicht. Ich mache nur auf einen Punkt aufmerksam. Auf Seite 11 im Berichte des Oberingenieurs finden Sie eine Vergleichung der verschiedenen Linien, welche vom Wylerfeld ausgehen und nach Worb führen. Nun ist aber die Linie, welche man uns empfiehlt, in solchen Schlangenwindungen gezogen, daß man nicht einsieht, wie man sie uns im Ernste vorschlagen konnte. Das Motiv scheint darin zu liegen, daß man den Steinbrüchen möglichst nahe zu kommen suchte. Nach meiner Ansicht soll man untersuchen, welche Linie überhaupt die zweckmäßigste sei. Ich glaube, man soll die Station Ostermundigen nicht preisgeben, indem sie für die untere Stadt von Bedeutung ist. Ich komme auf den Einwurf zurück, den der Oberingenieur an der nämlichen Stelle seines Berichtes der Abzweigung auf dem Wylerfeld macht, indem er sagt, die Bahn sei, weil horizontal, einer Abzweigung günstig. Dann fügt er aber bei: „dessenungeachtet ist eine solche Anlage immerhin ein schwacher Punkt und wo möglich zu vermeiden, da sie die Veranlassung zu Entgleisungen für beide Linien geben kann." Ich glaube, man soll das Bahntracé nicht ohne eigentliche Noth verlassen, um nicht zu Entgleisungen Anlaß zu geben. Es wäre daher der Fall, und ich möchte unmaßgeblich den Satz aufstellen, daß man untersuche, ob nicht die Abzweigung in der Nähe der Station Ostermundigen herwärts derselben, in der Richtung von Deißwyl stattfinden könne. Das Terrain wäre sehr günstig und keine Schwierigkeit vorhanden, daß auch im Falle der Verlegung die Station Ostermundigen beibehalten werden könne. Diese Station ist bedeutend und namentlich für die Gegend in der Richtung gegen Bern wünschbar. Doch soll meine Stimmgebung nicht davon abhangen, wenn die allgemeinen Verhältnisse eine Abweichung verlangen. Ueber diesen Punkt ist aber heute nicht zu entscheiden, denn wenn auch der Antrag des Herrn v. Gonzenbach angenommen wird, so wird es Sache näherer Untersuchung sein, das Nähere festzustellen. Ich fasse mich zusammen, indem ich mich dem Antrage des Herrn v. Gonzenbach in dem Sinne anschließe, daß untersucht werden möchte, ob nicht eine solche Verlegung der Linie, wie ich sie angedeutet, zweckmäßig wäre, daß man aber nicht auf das Tracé über die Tiefenau, welches übrigens bereits beseitigt ist und verworfen werden soll, zurückkommen möchte.

Dr. Tièche. Man könnte vielleicht voraussetzen, daß der Jura an der gestrigen und heutigen Diskussion kein Interesse habe, und sich sagen: was liegt dieser Gegend daran, daß die Linie über Gümligen gezogen, oder durch das Worblenthal verlängert werde? Allein die Stellung, welche der Jura bei allen Gelegenheiten, wo es sich um Eisenbahnfragen, um Eisenbahn-Conzessionen, um Stationen, um den Betrieb handelte, eingenommen hat, beweist, daß der Jura sich stets in thätiger Weise dabei betheiligt hat. Und heute noch wollen wir, mit Rücksicht auf Verumständungen, die man als neutrale betrachten kann, mit gleichem Patriotismus fortfahren, uns an den Eisenbahnen des alten Kantonstheils zu interessiren, in der Hoffnung, daß, unter gegebenen Umständen, sich diese Gegend auch ihrerseits um die Zukunft der jurassischen Eisenbahnen thätig bezeigen werde, obschon nach meiner Ueberzeugung, nach Allem, was, sei es mit oder ohne Grund, gesagt und wiederholt worden ist, man zufolge der uns von Herrn Ganguillet vorgelegten Zahlen, falls sie zur Geltung kämen, erschrecken könnte vom Gesichtspunkte der finanziellen Konsequenzen, welche für den Kanton Bern daraus entstehen könnten, und zu einem ganz entgegengesetzten Resultate, als zu dem, welches ich erzielen möchte, gelangen würde. Meiner Ansicht nach sollte man erklären, daß die Linie Bern-Langnau dem Betriebe nicht übergeben werde, bis sich bessere Zeiten einstellen, bis unsere Jura-Linie in Biel anschließen werde, und bis man mit Freuden der Verwirklichung des St. Gotthard- oder Grimselbahn-Projektes entgegensehe. Alsdann wird die Linie Luzern wahrscheinlich Bestand haben, obschon sie dem Kanton Bern keine bedeutenden Dividenden einbringen dürfte. Heute jedoch, wo sich ein günstiger Umstand darbietet, um die Linie in Bezug auf ihre Frequenz und die Dienste, welche sie einer ganz isolirten Gegend leisten kann, einträglicher zu machen, sollte man nicht ferner auf dieser Stellung beharren, wenn man mittelst einer geringen Abweichung einer durch ihre Bevölkerung, ihren Handel, ihren Reichthum interessanten Gegend die Wohlthaten eines Schienenweges gewähren kann, indem diese Bevölkerung, ungeachtet gestern von Herrn Geller das Gegentheil behauptet wurde, sich in täglicher Berührung mit Bern befindet, während sie in Ermangelung einer Eisenbahn nur mit Mühe in die Bundesstadt gelangen kann. In Folge dieses Umstandes, welcher hinlänglich gerechtfertigt erscheint, ist es angemessen, einer Bevölkerung, welche Opfer gebracht und Beiträge zur Sicherung der Zinsen des für den Unterbau von Trimstein verwendeten Kapitals gezeichnet hat, an die Hand zu gehen. Einer solchen Sachlage muß man dann auch im Interesse unserer Eisenbahnen billige Rechnung tragen, denn wenn wir heute ein neues Opfer bringen, so geschieht es zu Verbesserung der öffentlichen Zustände. Wir befinden uns in der Stellung eines Gläubigers, welcher eine zweifelhafte Ansprache besitzt, die er gegen eine bessere, auf Grundpfand versicherte Forderung vertauschen möchte. Man macht heute nichts Anderes, als daß man sich in die Stellung eines solchen Gläubigers versetzt, indem man eine Garantie annimmt, welche bis dahin gar nicht existirte, und die uns von einer Bevölkerung angeboten wird, welche durch ihre Thätigkeit, ihren Reichthum, ihren Handel und ihre Industrie die Rentabilität dieser Linie zu erhöhen geeignet ist. Mich dünkt, der Große Rath könne solches Anerbieten nicht wohl zurückweisen. Der Regierungsrath will, so viel an ihm, dem Worblenthal eine Eisenbahn nicht vorenthalten, aber er befürchtet die finanziellen Folgen und er möchte

die Staatsschuld nicht vergrößern. Von diesem Gesichtspunkt aus hat er Recht, und wollte Gott, er hätte immer eine solche Sprache geführt; der Jura befände sich dann nicht in der Lage, eine so schwierige Abrechnung halten zu müssen. Ich glaube, die Vertreter des Jura sollen zum Antrage des Herrn v. Gonzenbach stimmen, welcher die Frage einem genauern Studium unterwerfen und sie zu diesem Behuf an eine Großrathskommission weisen will, wie dieß auch mit der Aarberg-Linie geschehen ist, wovon man gestern viel gesprochen hat. Man wird vielleicht sagen, daß der Jura, um konsequent zu sein, den Antrag des Direktoriums verwerfen müsse, indem derselbe damals die krumme Linie über Aarberg nicht gewollt habe. Allein die Verhältnisse sind nun ganz anders geworden, denn währen die beantragte Abweichung nur eine Krümmung von 4000 Fuß zur Folge hat, handelte es sich bei Aarberg nicht etwa um eine zulässige Abweichung, sondern sogar um eine Verlängerung von 22,000 Fuß, ohne irgend eine andere Kompensation als das begraste Pflaster des Städtchens Aarberg, und dieß, um einer Bevölkerung näher zu kommen, welche allerdings durch ihren Ackerbau, durch einige Privatindustrie bemerkenswerth ist, sonst aber im Amtsbezirk nichts von besonderer Bedeutung aufzuweisen hat. Die Anlage über Bußwyl befriedigt dagegen die Bedürfnisse aller Amtsbezirke, man kürzt dadurch die Linie um ein Bedeutendes ab und erzielt dabei eine beträchtliche Ersparniß. Die Lage in Worb gestaltet sich ganz anders als bei Aarberg; dort herrscht eine ausgedehnte Industrie, der Besitz bedeutender Kapitalien, ein eben solcher lokaler Wohlstand; mehrere Thäler münden daselbst aus und tragen dadurch zur Rentabilität der Linie bei. Dieses sind gewichtige Verumständungen, welche im Falle des Baues durch das Worblenthal uns vor dem Vorwurfe der Inkonsequenz sicher stellen werden. Herr v. Gonzenbach behauptete, man habe sich gegenüber der Centralbahn auf einen gehässigen Boden gestellt. Ich weiß es nicht, allein was mich betrifft, so kann ich sagen, daß eine solche Gesinnung mich niemals beherrschte, und daß man auch im Jura frei davon ist; ich kann sogar versichern, daß wir heute sehr geneigt wären, mit dieser Gesellschaft in Verbindung zu treten, wenn sie sich annähern wollte. Es wurden dafür in Basel Schritte gethan, wir haben Anerbietungen gestellt, allein man ist nicht darauf eingegangen. Es scheint, daß nunmehr die Zeiten sich verändert haben, und wenn die Centralbahn-Gesellschaft für gut fand, die Uebereinkunft abzuschließen, deren Ratifikation von uns verlangt wird, so hat sie dießmal begriffen, daß Bern ohne sie bestehen kann. Unter diesen Umständen, und da Herr Stockmar hier seine guten Gesinnungen für die Centralbahn zu erkennen gegeben, scheint es mir, daß wenn heute, bevor man zur Genehmigung des Vertrags schreitet, eine Kommission ernannt würde, dieselbe sich füglich mit dem Direktorium zur Untersuchung der Frage ins Einvernehmen setzen könnte; es wäre dieß ein wirklicher Vortheil, sowohl für die Linien, um welche es sich heute handelt, als für den Jura. Wir wissen wohl, daß unser jurassisches Netz noch ein laufender Hase ist, aber wir wissen auch, daß man ihn später einholen wird, denn wir können nicht zusehen, wie alle Staatsfinanzen derartigen Unternehmungen gewidmet werden, ohne daß auch die Stellung des Jura Berücksichtigung finde. Wir wollen damit keinerlei Druck auf den alten Kantonstheil üben, im Gegentheil werden wir demselben nochmals zu beweisen uns bestreben, daß der Jura Opfer von Patriotismus und Geldsummen zu bringen im Stande sei. Ich empfehle meinen jurassischen Kollegen die Annahme des Antrags des Herrn von Gonzenbach, und möchte denselben in dem Sinne ausdehnen, daß die Kommission beauftragt werde, die Frage in ihrer Gesammtheit zu prüfen, um hernach wo möglich in der Juli-Session dem Großen Rathe darüber ihren Bericht vorzulegen.

Schenk, Präsident des Regierungsrathes. Ich möchte nur noch ein Wort beifügen, und muß mich entschuldigen, weil der Herr Berichterstatter der Regierung sich in der eigenthümlichen Stellung befindet, eine andere Ansicht zu besitzen als die Behörde, welche er vertritt, und die Ansicht der Regierung nicht mit den Mitteln unterstützen kann, die ihm sonst zur Disposition stehen. Ich kann nur das sagen, daß, wenn man die Sache an die Regierung oder an eine Kommission zurückweist, dann der Vertrag mit der Centralbahn, der neuerdings bis zum 11. Mai verlängert wurde, dahin fallen würde. Daran knüpft sich zweierlei. Statt daß es uns, wie jetzt, freigestellt ist, das Ganze zu nehmen oder nur einen Theil, müßten wir dann neuerdings mit der Centralbahngesellschaft unterhandeln und gewärtigen, was sie uns einräumen würde; also von einem Dazwischenfahren auf dem Wylerfelde ohne Weiteres wäre keine Rede. So steht die Sache, der vereinbarte Vertrag würde dahin fallen, und das Direktorium, das eine ganz andere Ansicht hat, hätte um einen neuen Vertrag zu unterhandeln. Mir scheint es nun, bei allen diesen Schwierigkeiten und Kosten, die in Aussicht stehen, am Vorabend eines Beschlusses, nach welchem wir ein Anleihen von zwei Millionen Franken behufs Vollendung der dringendsten Bauten zu machen im Begriffe stehen, in einem Zeitpunkte, wo der Betrieb der Staatsbahn noch nicht einmal begonnen hat, sei es nicht rathsam, auf einmal eine Mehrausgabe von Fr. 800,000 zu beschließen. Mir scheint, diejenigen, welche nicht außerordentlich ungeduldig sind, sollten sich dazu verstehen können, den Vertrag mit der Centralbahn zu genehmigen und das Weitere zu erwarten.

Tscharner. Ich bin der Ansicht, daß, wenn man bisher eine Fristverlängerung erhielt, ganz gewiß auch eine neue Verlängerung zu erlangen sein werde. Indessen ist dieß ein untergeordneter Punkt. Wenn ich mir in dieser Angelegenheit ein paar Worte erlaube, so muß ich vor Allem meine Unabhängigkeit als Mitglied des Großen Rathes wahren. Ich erkläre, daß ich in Bezug auf diese Frage ungebunden, ein freier Mann bin. Ich stimme nach meiner Ueberzeugung und schaue nicht um mich, was die Leute darüber reden. Was die Verhältnisse des Worblenthales betrifft, so wünschen gegenwärtig viele Bewohner desselben eine Verlegung des Tracé der Ostwestbahn. Es gibt Mehrere, die dem Eisenbahnwesen grundsätzlich gram sind und welche die Eisenbahnen als nothwendiges Uebel betrachten. Als die Ostwestbahn durch die Einöde nach Trimstein baute, schüttelte man im Worblenthal den Kopf. Es ging aber aus dem Sack der Ostwestbahn und man wollte nichts dazu sagen. Anders aber verhielt es sich, als die Staatsbahn in Frage kam und nun bedeutende Tellen erhoben werden müssen. Da sagte die Bevölkerung des Worblenthals: wenn wir tellen helfen müssen, so müssen wir auch die Vortheile, die durch die Natur der Lage bedingt sind, zu erwerben suchen. Die Ostwestbahn konnte machen, was sie wollte, hingegen der Staat ist durch andere Rücksichten gebunden. Es handelt sich hier um die Berücksichtigung einer sehr dichten, strebsamen, arbeitsamen, in Bezug auf Industrie und Landwirthschaft thätigen Bevölkerung, die verlangt, daß sie als Staatsbürger berücksichtigt werde. Sie hat aber nicht nur das Recht als Staatsbürger in Anspruch genommen, sondern auch sich eingekauft. Es sind Gemeinden und Partikularen, die sich betheiligen und bis auf Fr. 102,000 Beiträge zusicherten. Gegenwärtig liegen uns vier Pläne vor; welcher der beste, ist schwer zu sagen. Die längere Linie bietet vielleicht einige Nachtheile in finanzieller Beziehung, aber in eisenbahnpolitischer Beziehung ist mir die Sache noch nicht ganz klar. Auf der einen Seite haben wir die Oronlinie, auf der andern die Staatsbahn. Was den Kostenpunkt betrifft, so sind gewisse Angaben in den uns mitgetheilten Akten enthalten, die wenigstens grundsätzlich darthun, daß die Hoffnung auf Rentabilität bei der Verlegung des Tracé bedeutend größer ist. Nach diesen Angaben ist die Bevölkerung des Worblenthals und der Umgegend im Gegensatze zur Bevölkerung der Einöde, durch welche gebaut wurde, um mehr als das Vierfache an Zahl überlegen. Das Projekt einer Abzweigung vom Wylerfeld soll näher untersucht werden, ebenso das Pro-

jekt des Herrn v. Büren, betreffend die Station Ostermundigen; ferner die Strecke Gümligen-Trimstein. Will man diese Strecke nicht ausbauen, so sind 300—400,000 Fr. verlocht; diese müssen aus dem Feuer gezogen werden, damit man nicht das gute Geld dem bösen nachwerfe, und das würden wir thun, wenn wir sofort entscheiden würden. Daher glaube ich, man soll die Sache an eine Kommission weisen, wie bei Aarberg; die Leute waren damals ganz anders unterrichtet als wir gegenwärtig. Für diesen Fall möchte ich dann noch einen Punkt in Anregung bringen. Es betrifft die Stationen Zollikofen und Worblaufen. Als die Station Zollikofen errichtet wurde, hatte man als Hauptmotiv Münchenbuchsee im Auge, das in der Nähe liegt; diese Ortschaft wollte man berücksichtigen. Dagegen wäre Worblaufen viel günstiger gelegen, umgeben von einer thätigen und wohlhabenden Bevölkerung. Veranlaßt durch die Aufnahme neuer Pläne, gelangte Worblaufen mit einer Bittschrift an den Großen Rath, dahin gehend, es möchte die Station von Zollikofen nach Worblaufen verlegt werden, weil in Folge Errichtung der Staatsbahn Münchenbuchsee eine eigene Station bekomme. Die Kosten der Veränderung würden gedeckt. Man sagte, das Gefäll der Eisenbahn in jener Gegend gebe es nicht zu, weil es zu stark sei, als daß der Zug stillhalten könnte. Ich habe das größte Zutrauen zu den Direktoren und Ingenieuren der Centralbahn, aber ich habe auch großes Vertrauen in die Ingenieure und Mechaniker, welche in Worblaufen angesessen sind, und diese sagen, die Verlegung wäre möglich. Man soll daher die Sache näher untersuchen. Ich will nicht weiter in die Sache eintreten und schließe mit der Erklärung: nachdem ich dieselbe nach Wissen und Gewissen geprüft, habe ich gefunden, daß eine Verlegung des Tracé aus der Einöde in eine stärker bevölkerte Gegend der Billigkeit und Gerechtigkeit angemessen ist. Ich stimme zum Antrage des Herrn v. Gonzenbach.

Lenz. Nur zwei Worte auf die Behauptung des Herrn Schenk, daß man im Falle der Verschiebung mit der Centralbahn neuerdings unterhandeln müßte. Ich glaube das nicht und stütze mich auf den § 16, litt. d. des Vertrages. Ich halte dafür, die Centralbahngesellschaft werde wohl auch bezüglich der Langnauer-Linie gebunden sein, wie bezüglich der andern Linien. Ich kann mich irren und lasse mich belehren; wenn aber meine Ansicht richtig ist, so schließe ich mich dem Antrage des Herrn v. Gonzenbach an.

v. Graffenried. Gestatten Sie mir noch ein kurzes, aber gewissenhaftes Wort. In dieser Frage kann ich um so mehr das Wort ergreifen, als ich persönlich bei der Sache interessirt bin, und trotz dem gegen das stimme, was in meinem eigenen Interesse läge. Für ein Geschäft, das eine Lebensfrage für mich ist, wäre die Verlegung des Tracé auf die Tiefenaubrücke sehr erwünscht. Ich bemühte mich aber, die Ursachen und die Gründe zu prüfen, welche für die Verlegung sprechen, und je länger ich darüber nachdenke, desto mehr mußte ich zu der Ueberzeugung kommen, daß unser Eisenbahngeschäft kein gutes, daß es ein schlechtes ist, und daß wir daher so wenig Geld als möglich hineinwerfen sollen. Ich gebe die gute Absicht zu, welche das Direktorium bei seinem Vorschlage hat, ich muthe Niemanden schlechte Absichten zu; aber man übertreibt. Das Worblenthal ist von der Eisenbahn nicht so abgeschnitten, wie man darstellt, und wenn man alle andern Gegenden so berücksichtigen wollte wie diese, so würden wir noch tiefer in die Abgaben hineinkommen. Gehen Sie nicht zu weit, erkennen Sie es an, wenn die Regierung von einem falschen Wege abgehen und einen richtigen einschlagen will, wenn Sie den Muth hat, zu erklären, sie wolle anders wirthschaften als bis dahin. Erkennen Sie das an, und seien Sie ihr dazu behülflich.

Dr. v. Gonzenbach. Sie werden es nicht auffallend finden, wenn ich noch zwei Worte anbringe. Herr Regierungspräsident Schenk machte mir drei Vorwürfe. Erstens sagte er, es sei Gonzenbach um eine Rückschau auf einen prophetischen Blick zu thun gewesen, er habe aber von der Tracéfrage zu einer Zeit gesprochen, als davon nicht die Rede gewesen sei. Darauf nur das. Es war mir gar nicht um einen prophetischen Blick zu thun; ich bedurfte einer Einleitung zu meinem Votum. Als ich in diesen Saal kam, war ich der Ansicht, man soll heute schon entscheiden. Ich sprach mit Herrn Regierungspräsident Schenk darüber; er äußerte Bedenken dagegen, daß man sofort entscheide. Ich beantragte die Niedersetzung einer Kommission, und suchte den Antrag so gut als möglich zu motiviren. Uebrigens berufe ich mich auf Alle, die seiner Zeit als das Konzessionsbegehren der Ostwestbahn vorlag, hier anwesend waren; ich berufe mich auch auf Herrn alt-Regierungsrath Sahli, der vorhin in der Gallerie war, ob ich ihn damals am Schlusse der Diskussion nicht gefragt habe, ob über das Tracé schon entschieden sei; er antwortete, nein, es werde erst später darüber entschieden, und ersuchte mich, den Antrag auf Niedersetzung einer Kommission zurückzuziehen, und auf dieses hin zog ich denselben zurück. Es handelte sich also durchaus nicht darum, mir ein Lob zu spenden. Zweitens wirft mir Herr Schenk vor, es sei nur meine Person, die ich im Auge habe. Darüber lasse ich den Großen Rath entscheiden; es ist eben eine politische Stellung, die man hier zu vertreten hat, und wenn man mir die meinige abnehmen will, so bin ich dem Herrn Schenk dafür dankbar. Ich höre ihn viel lieber sprechen als mich selber. Es ist aber meiner Ansicht nach nicht gut, wenn Mitglieder der Regierung hier Noten austheilen. Es ist für die Mitglieder dieser Versammlung nicht gut und für die Regierung besonders bedenklich, und ich glaube nicht, daß es im englischen Parlamente von Seite des Ministeriums geschehe. Drittens sagte Herr Schenk, Gonzenbach habe von einer Politik des Hasses gesprochen. Ja, ich sprach davon; aber ich frage: habe ich es in verletzender Weise gethan? Herr Schenk fragte Sie, wer den Haß, die Abneigung erregt habe; ursprünglich sei nicht nur Hildebrand an der Spitze der Ostwestbahn gestanden, sondern auch die Herren Banquier Schmid und Notar Wildbolz. Wenn Herr Schenk meint, damit widerlege er mich, so irrt er sehr. Wenn ein Banquier sich bei einem Eisenbahnunternehmen betheiligt, so geschieht es, weil er ein gutes Unternehmen zu machen glaubt. Aber es bedurfte nicht der Erweckung des Hasses, um diese Herren davon abwendig zu machen. Diese Herren, von denen Herr Schenk sprach, erwiesen mir die Ehre, mit mir über das Unternehmen zu sprechen. Sie mögen dieselben fragen, wie ihnen dabei zu Muthe war, und beide werden Ihnen antworten, daß sie erst seitdem sie ausgetreten, ruhig geschlafen haben. Was es den Herrn Schmid gekostet hat, bis er daraus war, mögen Sie ihn fragen; und was es den Staat gekostet hat, bis Herr Wildbolz daraus war, wissen Sie. Man kann hier allerdings sagen: tu l'as voulu, George Dandin! — Der letzte Punkt, den ich noch berühren will, betrifft den Vertrag mit der Centralbahn. Ich halte dafür, die Ansicht des Hrn. Lenz bezüglich des § 16 sei richtig; sollte es aber auch nicht der Fall sein, so hat die Centralbahn die gleichen Gründe wie früher, den Vertrag nicht aufzugeben, weil sie dabei interessirt ist, eine ihr entsprechende Verbindung mit der Staatsbahn zu erhalten. Ich wünsche allerdings, daß man den Großen Rath darüber ins Klare setze. Im Ganzen ist der Vertrag für den Staat sehr günstig, namentlich in Betreff der Aufkündung, welche nur dem Staate zusteht. Wenn das Mitglied des Direktoriums, das sich noch auszusprechen hat, in dieser Beziehung keine Bedenken findet, so möchte ich die ganze Angelegenheit noch näher untersuchen lassen.

Schenk, Präsident des Regierungsrathes. Ich muß mir auch noch einige Worte erlauben, und beginne mit dem letzten,

soeben berührten Punkt. Herr Lenz stützte sich auf den § 16 des Vertrages. Dort sind allerdings die einzelnen Bahnstücke unterschieden, indessen rein nur behufs der Ausmittlung der Entschädigung. Der Hauptartikel aber ist der § 19, welcher also lautet: (siehe Seite 187 hievor). Es ist also ausdrücklich erklärt, daß der Staatsbahn nur das Recht vorbehalten ist, den Bahnhof einzig zu benutzen; eine weitere Theilung ist da nicht vorgesehen, und der § 16 ist dafür durchaus nicht maßgebend. Es ist also unzweifelhaft, daß der Vertrag in einzelnen Theilen neu gemacht werden müßte. Nun glaube ich am Ende auch, daß man dazu käme, eine Fristverlängerung zu erhalten, obschon es eine eigenthümliche Sache wäre, den Verwaltungsrath der Centralbahn deßhalb zum dritten Mal zusammenzuberufen. Ein zweiter Punkt betrifft das Votum des Herrn v. Graffenried, das zwar rein sachlich gehalten ist. Nur könnte ich dem nicht beipflichten, wenn der Redner die Sache so auffaßt, als würde die Regierung von frühern, schlechten Wegen zurückkommen. So ist es nicht gemeint. So wenig ich mich früher durch Dampf überallhin schicken ließ, so wenig lasse ich es hier geschehen. Ein drittes Wort muß ich noch an Herrn v. Gonzenbach richten. Wenn er sagt, ich sei schuld, daß er den Antrag auf Niedersetzung einer Kommission gestellt habe, so ist es insofern wahr, als ich ihm erklärt hatte, daß jedenfalls, wenn eine solche Verlegung des Tracé beantragt werden wolle, dieselbe nicht sofort beschlossen, sondern an eine Kommission gewiesen werden soll, um die Sache näher zu untersuchen, so daß ich, wenn ich die Schuld war, auch sehr unschuldiger Weise dazu kam.

Ganguillet beruft sich auf eine Privatäußerung des Herrn Stockmar, wonach für den Fall einer Verschiebung der Vertrag mit der Centralbahngesellschaft nicht dahinfallen würde.

Herr Berichterstatter. Es ist zu wünschen, daß die Abstimmung in klarer und bestimmter Weise vorgenommen werde, weil es sich um einen mit einer Gesellschaft geschlossenen Vertrag handelt, welcher mit oder ohne Vorbehalt angenommen werden soll. Der Antrag des Regierungsrathes, welcher demjenigen des Direktoriums der Staatsbahn entgegensteht, geht dahin: es sei der Vertrag unverändert anzunehmen und in allen seinen Einzelnheiten auf die zwei Sektionen Zollikofen-Bern und Gümligen-Bern anzuwenden. Eine andere Meinung hat sich geltend gemacht; ich habe sie individuell wieder aufgenommen. Bevor ich das Wort ergriffen hatte, und als Herr Ganguillet die Linie Wylerfeld-Deißwyl beantragte, ließ sich Herr v. Gonzenbach in gleichem Sinne vernehmen, ohne jedoch einen bestimmten Antrag zu formuliren. Wenn Sie, in theilweiser Genehmigung des Vertrags mit der Centralbahngesellschaft, entgegen dem regierungsräthlichen Antrage, die Linie Wylerfeld-Deißwyl annehmen sollten, so müßte dann die Sache an irgend eine Behörde zurückgeschickt werden. Freilich hat man zu diesem Zwecke eine Kommission vorgeschlagen, allein ich halte den Regierungsrath für die geeignete Behörde, um diese Verhandlungen zu beendigen. Nach meiner Ansicht sollte es uns frei stehen, den Vertrag abzuändern, um eine Linie an Platz der andern zu setzen, weil ja litt. d des § 16 nur noch der Linie Wylerfeld-Bern erwähnt. Somit hätten wir nicht einmal nöthig, neuerdings mit der Centralbahn zu unterhandeln; dennoch wäre es gut, wenn der Regierungsrath im Falle der Annahme des Tracé Wylerfeld-Deißwyl solches unter Vermittlung des Direktoriums geschehen ließe. Es ist nicht zu bezweifeln, daß die Centralbahngesellschaft sich zu dieser Abänderung verstehen werde, da es in ihrem Interesse liegt, mit uns einen Vertrag zu schließen. Herr Tscharner sprach von einer Veränderung der Station Zollikofen; dieselbe ist wünschenswerth, und wenn einmal die Hauptfrage entschieden sein wird, so läßt sich die Sache näher prüfen, denn man muß gestehen, daß die Station Zollikofen sich auf einer unzweckmäßigen Stelle befindet, indem sie zu nahe an Münchenbuchsee und zu entfernt von Worblaufen steht. Ich halte diese Veränderung für sehr nothwendig und es kann dieselbe ohne Umgehung der Vertragsbestimmungen vorgenommen werden. Da Sie nun Alles mitangehört haben, was für und gegen diese Linien zu sagen ist, so kann ich mich darauf beschränken, den Antrag des Regierungsrathes zu unterstützen, zumal dieß meine Pflicht ist. Wenn hingegen dieser Antrag nicht in allen Theilen beliebt würde, und eine Abänderung erkennt werden sollte, so verlange ich, daß die Angelegenheit an den Regierungsrath zurückgehen, nicht aber an eine Kommission gewiesen werden möchte; denn man wird sich mit den Gemeinden, welche Verpflichtungen übernommen haben, behufs deren allfälliger Modifikation verständigen müssen. Diese Verpflichtungen sind in der That unter der Voraussetzung eingegangen worden, daß die Tiefenaulinie, und nicht die Wylerfeld-Deißwyl-Linie zu Stande komme; sodann scheinen sie mir auch nicht genügend; sie sollten bestimmter lauten. Alles zusammengefaßt, trage ich darauf an, den Vertrag mit oder ohne Modifikation zu genehmigen und mit den erwähnten Modifikationen, falls solche beliebt würden. Eventuell, und wofern der Große Rath die Linie Wylerfeld-Deißwyl annähme, würde ich beantragen, daß das Geschäft an den Regierungsrath zurückgeschickt und nicht einer Kommission überwiesen werde.

Abstimmung.

Für das Eintreten	Handmehr.	
„ sofortiges Eintreten	135	Stimmen.
„ Verschiebung überhaupt	56	„
„ die Anträge des Regierungsrathes	140	„
„ etwas Anderes	57	„

Damit fallen alle weitern Anträge dahin.

Der Herr Präsident fragt die Versammlung an, ob sie, der Tagesordnung gemäß, fortfahren oder die übrigen Traktanden auf morgen verschieben wolle. Mit großer Mehrheit wird letzteres beschlossen, worauf das Präsidium das Bieten beim Eide erneuert.

Schluß der Sitzung: 1½ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind.

Fünfte Sitzung.

Freitag den 8. Mai 1863.
Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Carlin.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Chapuis, Engel, Feller, Freiburghaus, Froté, v. Graffenried, Klaye, Werren und Willi, Simon; ohne Entschuldigung: die Herren Frieden, Guenat, Kaiser, Friedrich; v. Känel, Fürsprecher; Röthlisberger, Gustav; Streit, Benedikt; Thormann und v. Wattenwyl zu Rubigen.

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

Tagesordnung.

Vortrag des Regierungsrathes über Abtretung der Kaserne in Thun an die Eidgenossenschaft.

Der Regierungsrath stellt den Antrag, auf den Fall eines durch die Eidgenossenschaft oder die Gemeinde Thun auszuführenden neuen Kasernenbaues die alte Kaserne daselbst unentgeldlich abzutreten, in der Erwartung, es werde die Eidgenossenschaft die neue Kaserne, wenn sie dieselbe nicht selbst benutzt, zu jeder Zeit dem Kanton Bern gegen eine billige Entschädigung für das Kasernement überlassen.

Scherz, Finanzdirektor, als Berichterstatter. Das vorliegende Geschäft fällt eigentlich in den Bereich der Direktion der Domänen und Forsten, aber auf ihren Wunsch wurde der Finanzdirektor beauftragt, die Unterhandlungen mit dem Bundesrathe zu führen und hat derselbe nun die Ehre, Ihnen das heutige Arrangement vorzulegen. Wie Ihnen bekannt, handelt es sich seit längerer Zeit um den Bau einer neuen Kaserne in Thun, sei es, daß die Gemeinde Thun oder die Eidgenossenschaft denselben ausführe. Die daherigen Unterhandlungen haben nun zu dem Uebereinkommen geführt, daß entweder die Eidgenossenschaft den Neubau übernimmt gegen eine Subvention der Gemeinde Thun im Betrage von Fr. 100,000, oder daß Thun den Bau ausführt und der Bund einen jährlichen Zins für die Kaserne bezahlt. Die Eidgenossenschaft verlangt unentgeldliche Abtretung der alten Kaserne; der Regierungsrath ist der Ansicht, dieß könne unbedenklich geschehen, da die alte Kaserne keinen Zins abwerfen würde, wenn Thun aufhören sollte, Waffenplatz zu sein. Dieses Gebäude ist sehr baufällig, sogar lebensgefährlich, und wenn je Feuer ausbrechen sollte, so wäre bedeutendes Unglück zu befürchten. Wir dürfen uns daher Glück wünschen, wenn eine neue Kaserne gebaut wird. Der Regierungsrath glaubte anfänglich, zwei Bedingungen an die Abtretung knüpfen zu sollen: erstens daß die neue Kaserne am gleichen Platze erstellt werde, wo die alte steht; zweitens daß die Ueberlassung der neuen Kaserne zur Benutzung für das Kasernement gegen billige Entschädigung für den Kanton Bern von Seite der Eidgenossenschaft, wenn sie dieselbe nicht benutzt, oder von Seite der Gemeinde Thun zugesichert werde. Der Bundesrath erklärte jedoch, eine förmliche Servitut könne er nicht eingehen; dagegen werde keine Schwierigkeit entgegenstehen, daß man sich gegenseitig über billige Bedingungen verständigen könne. Ferner wurde gewünscht, daß man auch von der andern Bedingung absehe, betreffend die Erstellung der neuen Kaserne am gleichen Platze. Der Regierungsrath glaubte, es könne auch dieß geschehen, da der Staat kein Interesse habe, daß an der gleichen Stelle gebaut werde, um so mehr, als die Erklärung des Bundesrathes einer moralischen Verpflichtung gleichkommt.

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

Das Präsidium will nun den Vortrag der Baudirektion über Vollendung der in Ausführung begriffenen und dringenden Bauten zur Behandlung nehmen.

v. Känel, Negotiant, stellt die Ordnungsmotion, zuerst die Anleihensfrage zu behandeln, weil es logischer sei, vor Allem über die erforderlichen Geldmittel zu beschließen und nachher zu bestimmen, wie sie zu verwenden seien.

Brunner ist der Ansicht, beide Gegenstände hangen so eng zusammen, daß man sie nicht trennen könne; es handle sich einfach um die Frage, ob man die begonnenen und dringenden Bauten in möglichst kurzer Zeit oder erst in Jahrzehnten vollenden wolle.

Scherz, Finanzdirektor, hält dafür, daß die Baufrage und die Anleihensfrage denn doch getrennt behandelt werden müssen, da die erste in den Geschäftskreis der Baudirektion, die zweite in denjenigen der Finanzdirektion falle und dieß eine getrennte Berichterstattung voraussetze.

Kurz, Oberst, unterstützt das Verfahren des Präsidiums und bemerkt, daß, wenn prinzipiell erkannt würde, man wolle auf die sofortige Vollendung der fraglichen Bauten nicht eintreten, die Anleihensfrage dann dahinfiele.

Ganguillet wünscht, daß die Baufrage immerhin eventuel entschieden werde, nämlich in der Voraussetzung, daß man das erforderliche Geld dazu bekomme.

v. Känel und Brunner verzichten auf eine Abstimmung über die Ordnungsmotion.

Folgt nun die Behandlung der Sache selbst.

Vortrag

der Baudirektion und Projekt-Beschluß über Vollendung der in Ausführung begriffenen und dringenden Bauten.

I.

Die Baudirektion des Kantons Bern an den Tit. Regierungsrath.

Herr Präsident!

Meine Herren!

Bei der Berathung des Büdgets der Baudirektion pro 1868 im Großen Rathe haben Kundgebungen stattgefunden, welche dahin lauteten, daß die finanziellen Anstrengungen, welche seit einer Reihe von Jahren für die öffentlichen Bauten gemacht werden, nicht hinreichen, um den auch in diesem Verwaltungszweige zunehmenden Bedürfnissen Genüge zu leisten. Nicht allein halte es schwer, die nothwendigsten Neubauten in Angriff zu nehmen und das Erforderliche im Unterhalt der Staatsgebäude zu leisten, sondern man gelange nicht einmal dazu, die seit Jahren im Baue begriffenen Bauten, namentlich im Straßenbauwesen, zur Vollendung zu bringen. Da nun einmal Abhülfe eines solchen Zustandes Noth thue, so sei es wünschenswerth, daß dahin zielende Vorlagen vor den Großen Rath gebracht werden. Gegen diese Ansichtäußerungen wurden keine Einwendungen erhoben, vielmehr wurde denselben, sowohl von den Berichterstattern des Regierungsrathes, als von dem Referenten der Staatswirthschafts-Kommission beigepflichtet und zudem hervorgehoben, daß der Regierungsrath in seinem Programm für die gegenwärtige Verwaltungsperiode die ernste Absicht niedergelegt habe, auf Auskunftsmittel Bedacht zu nehmen, welche es möglich machen, den Bedürfnissen des kantonalen Bauwesens besser zu entsprechen, als es bis anhin der Fall war. Dieses werde auf dem Wege von Anleihen geschehen müssen, und zwar sei vor Allem aus nothwendig, mit den im Baue begriffenen Bauten aufzurämen, und daorts übernommenen Verpflichtungen nachzukommen, so wie auch diejenigen dringenden Bauten in möglichst kurzem Zeitraum auszuführen welche wegen besonderer Verhältnisse nicht weiter verschoben werden können. Durch ein solches Vorgehen werde man bezüglich der seit Jahren hingeschleppten Bauten in verhältnißmäßig kurzer Zeit reinen Tisch erhalten und könne alsdann um so leichter in systematischer Weise auf die weitern baulichen Bedürfnisse Bedacht nehmen, welche namentlich mehrere wichtige Hochbau-Neubauten, sowie die Vervollständigung des kantonalen Straßennetzes betreffen.

Um den ausgesprochenen Wünschen, welche übrigens mit den Absichten des Regierungsrathes einig gehen, möglichst bald Rechnung zu tragen, werde diese Behörde es sich zur Pflicht machen, dem Großen Rathe in seiner nächsten Session sachbezügliche Anträge darzulegen.

Diesen gegebenen Zusicherungen nachkommend, beehrt sich nunmehr die Baudirektion, Ihnen, Herr Präsident, meine Herren, im Anschlusse darzulegen:

ein mit Beilagen begleitetes

Tableau

über

die nothwendigen Summen zur Vollendung der im Baue begriffenen Bauten, sowie für einige andere Bauten, deren beförderliche Ausführung durch dringende Umstände geboten ist.

Dieses Tableau weist eine Totalsumme von Fr. 2,000,000 auf, welche nach den verschiedenen Abtheilungen in folgende Hauptsummen zerfällt:

1) Hochbau-Neubauten	Fr.	308,500
2) Ordentliche Hochbau-Herstellungsarbeiten	„	120,000
3) Straßenbau-Neubauten	„	1,306,515
4) Staatsbeiträge für Straßen 4 Klasse	„	179,595
5) Wasserbau-Neubauten, Staatsbeiträge	„	25,500
6) Zuschlag für unvorhergesehene Mehrkosten und Vorarbeiten	„	59,890
Total	Fr.	2,000,000

welche Summe ohne die im Büdget der Baudirektion pro 1863 enthaltenen Summen nothwendig ist.

Ueber die einzelnen Bauobjekte, soweit sie die Staatsbauten betreffen, ist hier nichts beizufügen, indem die hierseits für nöthig erachteten Erläuterungen im Tableau aufgenommen sind und im Weitern aus den Belegen geschöpft werden können. Da übrigens der größere Theil der Objekte die im Baue begriffenen Bauten betrifft, welchen jeweilen darauf bezügliche Berichte und Beschlüsse vorausgegangen sind, so können die Verhältnisse als bekannt vorausgesetzt werden, und wo noch Auskunft über Einzelheiten gewünscht werden sollte, wird solche dann durch die mündliche Berichterstattung ertheilt werden müssen.

Dagegen bedarf die Hauptsumme von Fr. 120,000 der Abtheilung „Hochbau-Herstellungsarbeiten" noch einiger Begründung. Vor 1860 wurden während einer Reihe von Jahren jeweilen Fr. 90,000 für den baulichen Unterhalt der Staatsgebäude ins Büdget aufgenommen. Mit Rücksicht auf die gestiegenen Materialpreise und Arbeitslöhne wurde dieser Ansatz seither etwas erhöht, nämlich in den Jahren 1860 und 1861 bis auf Fr. 100,000 und pro 1862 und 1863 auf Fr. 110,000. — Dessen ungeachtet war die Baudirektion öfter im Falle, darauf aufmerksam zu machen, daß auch eine jährliche Ausgabe von solchem Belange nicht hinreichen könne, um zirka 1200 Staatsgebäude in Stand zu stellen und in einem ordentlichen Zustande zu erhalten. Für ein Gebäude bringt es nämlich nur die Durchschnittssumme von Fr. 92, was viel zu wenig ist für ein kleines einfaches Gebäude, geschweige denn für die vielen großen Gebäude, die der Staat besitzt und für die Arbeiten aller Art, die auf die gleiche Rechnung fallen, wie Einfristungen, Brunnarbeiten, Arbeiten zur Versicherung der Domänen, wo sie an Flüsse stoßen und Anderes mehr. Abgesehen davon ist zu bemerken, daß für die Instandstellung der Staatsgebäude von jeher zu wenig gethan worden ist; dieß hatte zur Folge, daß dieselben im Allgemeinen nach und nach in einen Zustand geriethen, der jetzt größere Ausgaben erfordert, als wenn man den Gang eines normalen baulichen Unterhalts befolgt haben würde. Bei den einen und andern Gebäuden war man wegen ihres Zustands bereits genöthigt, Abhülfe zu schaffen und dafür große Ausgaben zu bestreiten; allein dieses konnte nur auf Unkosten anderer Gebäude geschehen, welche dafür so zu sagen in statu quo belassen werden mußten. Unter diesen Umständen darf nun sicher behauptet werden, daß eine Summe von Fr. 500,000 nöthig wäre, um die sämmtlichen Gebäude in einen normalen Zustand zu stellen, in welchem sie dann bei einer jährlichen Unterhaltungsausgabe von Fr. 125,000 und 130,000 — für längere Zeit, ohne außerordentliche Nachhülfe erhalten werden könnten. Um indessen eine solche Ausgabe nicht mit einem Male auf Unkosten der

sonst so vielen jetzt vorhandenen baulichen Bedürfnisse zu machen, sind statt Fr. 500,000 nur Fr. 120,000 in Rechnung gebracht worden, damit es wenigstens möglich sei, auf die dringendsten Herstellungsarbeiten, welche nicht aus dem ordentlichen Jahreskredite bestritten werden können, Rücksicht zu nehmen. Diese immerhin noch schwache Nachhülfe ist, man kann wohl sagen, zur Ehrensache der Staatsverwaltung geworden, deren Pflicht es ist, ihre Immobilien wenigstens in einem eben so guten Stande zu erhalten, wie die Staatsbürger die ihrigen. Die im Großen Rathe kundgegebenen Wünsche haben sich auch auf diesen Punkt bezogen und werden somit hier berücksichtigt.

Hinsichtlich der unter Ziffer III. und IV. aufgeführten Staatsbeiträge ist zu bemerken, daß sich darunter auch einige Straßenbauten befinden, für welche die Staatsbeiträge noch nicht definitiv bewilligt sind:

Es betrifft folgende Objekte:

Die Heimenschwand-Bachstraße.
Die Ursellen-Münsingenstraße.
Die Schangnau-Marbachstraße.
Die Suberg-Bätterkindenstraße.
Die Emibois-Breuleurstraße.
Die Wilderswyl-Saretenstraße.
Die Etzelkofen-Brunnenthalstraße.
Die Brenzikofen-Oppligenstraße.
Die Melchnau-Gondiswylstraße (beim Dorfe Melchnau).
Die Madiswyl-Melchnaustraße und
Die Huttwyl-Wyßachengraben-Fritzenfluhstraße.

Für alle diese Bauten liegen indeß Gesuche um Bewilligung von Staatsbeiträgen vor, und wenn denselben bisdahin noch nicht entsprochen, sondern nur vorläufig eine Staatsbetheiligung in Aussicht gestellt worden ist, so liegt der Grund nur darin, daß — wie Ihnen, Herr Präsident, meine Herren, bestens bekannt ist — für einstweilen keine solchen Staatsbeiträge mehr bewilligt werden können, bis die nöthigen Mittel herbeigeschafft sind, um den Verpflichtungen, welche infolge der bisherigen Bewilligungen bestehen, nachzukommen. Da nun aber gegenwärtige Vorlage auch zu diesem Zwecke geschieht, so ist kein Grund vorhanden, dabei nicht auch diejenigen Beiträge zu berücksichtigen, für deren Bewilligung kein Hinderniß mehr im Wege liegt, als die Beschlußnahme, welche hinsichtlich des aufzunehmenden Anleihens zu fassen ist. Indessen ist man hierseits der Ansicht, diese Beschlußnahme könne nicht den Sinn haben, daß damit auch die Spezialbewilligungen derjenigen Projekte ausgesprochen seien, welche von der kompetenten Behörde noch nicht genehmigt sind, wie dieß bei den meisten der im Tableau mit D bezeichneten Bauobjekten der Fall ist. Die Genehmigung solcher Projekte und somit auch die Spezialbewilligung der noch nicht bewilligten Staatsbeiträge soll also immerhin nach dem ordentlichen Geschäftsverfahren vorbehalten bleiben.

Hinsichtlich des Zeitraumes, der zur Vollendung und Ausführung der im Tableau aufgeführten Bauten nothwendig ist, so hält die Baudirektion dafür, daß wenigstens alle Staatsbauten bis längstens Ende Jahres 1865 ausgeführt werden können. Eine große Zahl derselben, namentlich von den im Baue begriffenen Objekten, wird schon theils in diesem, theils im nächsten Jahre zur Vollendung gelangen. Hierbei wird indessen vorausgesetzt, daß die erforderlichen Geldmittel in nächster Zeit zur Verfügung gestellt und die finanziellen Einrichtungen überhaupt so getroffen werden, daß die Bauten möglichst befördert werden können.

Gestützt auf diese Auseinandersetzungen stellt die Baudirektion nunmehr an Sie, Herr Präsident, meine Herren, das Ansuchen:

1) Sie möchten beim Großen Rathe beantragen, daß er in seiner nächsten Sitzung für die Herbeischaffung der erforderlichen Fr. 2,000,000 die geeigneten Beschlüsse fasse, um die im beifolgenden Tableau aufgeführten Bauten, gemäß den von ihm ausgesprochenen Erwartungen, in möglichster Bälde ausführen lassen zu können.
2) Sie möchten die Tit. Finanzdirektion beauftragen, Ihnen Behufs der zu treffenden finanziellen Maßnahmen Bericht und Anträge vorzulegen.

Bern, den 6. Hornung und 6. März 1863.

Mit Hochachtung!

Der Direktor der öffentlichen Bauten:
F. Kilian.

II.

Herr Präsident!
Meine Herren!

Mit Bezugnahme:

1) auf den hierseitigen Vortrag vom 6. vorigen und 6. dieses Monats, betreffend die Vollendung der in Ausführung begriffenen und dringenden Bauten und
2) auf die in Ihrer Mitte heute gefaßte Beschlußnahme beehrt sich die Baudirektion, Ihnen folgenden Projekt-Beschluß vorzulegen, mit dem Antrage, Sie möchten denselben dem Großen Rathe zur Genehmigung empfehlen.

Bern, den 13. März 1863.

Mit Hochachtung!

Der Direktor der öffentlichen Bauten:
F. Kilian.

Projekt-Beschluß.

Der Große Rath des Kantons Bern,

in der Absicht, die begonnenen und dringenden Bauten (Hoch-, Straßen- und Wasserbauten) im Interesse sowohl der Bevölkerung als des Fiskus beförderlich zu Ende zu führen und zugleich die vom Staate im Bauwesen übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

1) Die in dem hienach folgenden Tableau aufgeführten Bauten sollen bis Ende des Jahres 1865 vollendet werden

Erläuterungen. A bezeichnet die zu vollendenden und D die andern beförderlich auszuführenden Bauprojekte. Die bereits im Büdget pro 1863 bewilligten Summen sind in der hier ausgesetzten Summe nicht mehr begriffen.

A oder D	Bezeichnung der Bauten.	Noch nothwendige Einzelsummen. Franken.	Gesammtsumme. Franken.	Bemerkungen.
	I. Hochbau, Neubauten.			
A	Thorberg, Anstalt	1,500		
A	Rütti, Ackerbauschule	1,500		
A	Burgdorf, Salzmagazin	—	—	Wird mit dem Büdget-Ansatz vollendet.
A	Thun, Salzmagazin	3,000		
A	Münchenbuchsee, Seminar	10,500		
A	Laferrière, Kirchechor Restanz Staatsbeitrag	—	—	Wird mit dem Büdget-Ansatz vollendet.
A	Court, Kirchechor Restanz Staatsbeitrag	4,500		
A	Courtelary, Gefangenschaftsgebäude	8,000		
A	Eriswyl, Pfrundscheuer	—	—	Vollendung mit dem Büdget-Ansatz.
A	Rapperswyl, Pfarrhaus	5,000		
A	Münster, Kirchechor Staatsbeitrag	24,500	—	(Genau Fr. 24,472. 45.)
D	Herzogenbuchsee, Landjägerwohnung mit Arrestlokalien	18,500		
D	Bern, Landjägerkaserne	15,000		
D	Bern, Rathhaus	79,500	—	Bau der Façade gegen die katholische Kirche, Herstellung der andern Außenseiten und des Innern ꝛc.
D	Bern, Zeughausschopf	17,000		
D	Kavalleriekaserne	10,000	—	Anbau für Erstellung von Küchelokalien.
D	Zimmerwald, Pfarre-Zubau	10,000	—	Hier ist die Devissumme ausgesetzt, obgleich der Gemeinde eine Kostenbetheiligung für das Unterweisungslokal zugemuthet wird, welche aber noch nicht ausgemittelt ist.
D	Biel, Salzmagazin beim neuen Bahnhof	25,000		
D	Schwarzenburg-Heitenried, Ohmgeldgebäude	12,000		
D	Delsberg, deutsch-protest. Kirche, Kirchechor. Staatsbeitrag	10,000		
D	Landorf, Armenanstalt	2,000	—	Erweiterungen ꝛc.
D	Bern, Strafanstalt	51,000		
			308,500	
	II. Ordentlicher Hochbau.			
	Herstellungsarbeiten	—	120,000	Zur Nachholung der dringendsten Herstellungsarbeiten, für welche der jeweilen zu schwache Büdget-Kredit nicht ausreicht.
	III. Straßenbau-Neubauten.			
A	Kirchetstraße (Meiringen-Hof)	49,200	—	Mit Inbegriff der bei Hof über die Aare zu erbauenden Brücke.
A	Brünig-Meiringenstraße (Zweiglinie) Restanz Staatsbeitrag	57,800		
A	Brienzerseestraße	122,000	—	(Ganze Straßenlänge zwischen der Zollbrücke bei Interlaken und der Glyßibachschale oberhalb Brienz.) In der ausgesetzten Summe ist auf die nothwendige Erweiterung der Straßenstrecke zwischen Tracht (Landungsplatz der Dampfschiffe) und der Glyßibachschale, als Bestandtheil der neuen Brünigstraße, Bedacht genommen. — Mit Rücksicht hierauf, sowie namentlich auch auf die sehr hoch ansteigenden gerichtlich festgesetzten Land- und Gebäude-Entschädigungs-Schatzungen werden die Kosten des Neubaues der Straße von der Kirche zu Brienz bis Glyßibachschaale voraussichtlich auf Fr. 77,700 zu stehen kommen.
A	Unterseen-St. Beatenbergstraße Restanz Staatsbeitrag	45,500		
A	Mühlenenstutz	—	—	Vollendung mit dem Büdget-Ansatz.
D	Gemmipaß (Kanderstegstraße)	66,000	—	Korrektion des Bühlstutzes. — Steht in Verbindung mit der Grenzbereinigung auf der Gemmi und mit den an Wallis bezüglich des Rawylpasses zu stellenden Forderungen.
A	Zweisimmen-Saanenstraße. Brücken	65,000		
A	Rawylpaß-Korrektion	9,000		
A	Zweisimmen-Lenkstraße	43,000	—	Stocken- und Mattenstutz-Korrektion mit Inbegriff der durch den Brand von Zweisimmen veranlaßten Korrektion zwischen der Thüll- und Gwattbrücke daselbst.
	Uebertrag	457,500	428,500	

A oder D	Bezeichnung der Bauten.		Noch nothwendige Einzelsummen. Franken.	Gesammtsumme. Franken.	Bemerkungen.
		Uebertrag	457,500	428,500	
A	Simmenthalstraße bei Grubenwald		18,500		
A	Oey-Diemtigenstraße mit Oeybrücke		17,900		
A	Thun-Scherzligbrücke und Sinnebrücke		16,500		
A	Kirchdorf-Jaberg-Uttigenstraße		41,500	—	Mit Inbegriff der Brücke im Wald unfern der Station Kiesen.
A	Heimenschwand-Bachstraße	Staatsbeitrag	6,700		
A	Dießbach-Zäziwylstraße (Brücke bei Dießbach)		4,000		
A	Worb-Zäziwylstraße		40,900	—	(Worb-Rychigen-Ried u. Höchstetten-Zäziwyl)
A	Bigelthalstraße		5,000	—	Korrektion bei'm Brüpbach.
A	Ursellen-Münsingenstraße	Staatsbeitrag	5,340		
A	St. Niklaus-Wynigenstraße		30,000		
A	Langenthal-Huttwylstraße (Huttwyl-Brand)		33,000		
A	Kirchberg-Brücke		20,000		
D	Bern-Luzernstraße (Maybachbrücke mit Korrektion)		10,600		
A	Riefershäusern-Goldbachstraße	Restanz Staatsbeitrag	620		
D	Burgdorf-Langnaustraße		3,400	—	Korrektion dieser Straße und der Steckfeld-Straße bei Langnau; ist eine Folge des Eisenbahnbaues und steht mit diesem in Verbindung.
D	Schangnau-Marbach-Wiggenstraße	Staatsbeitrag	25,000		
A	Bern-Belpstraße (Café Schönegg-Villette)		23,700		
A	Bern-Murtenstraße (Brünnen-Riedernstutz)		82,000		
A	Schwarzenburg-Heitenriedstraße		72,000	—	Die halben Kosten für die Brücke über die Sense sind inbegriffen, die andere Kostenhälfte trägt der Kanton Freiburg.
A	Gürbebrücken bei Thurnen und Lohnstorf		—	—	Vollendung mit dem Büdget-Ansatz.
A	Thurnen-Seftigenstraße (Müsche-Seftigen)	Staatsbeitrag	6,600		
A	Uettligen-Säriswyl-Radelfingenstraße	"	13,300		
A	Limpach-Briterenstraße	"	2,670		
A	Suberg-Bätterkindenstraße	"	37,000		
D	Riggisberg-Schwarzenburgstraße (Lindenbachbrücke)		4,000		
A	St. Immerthalstraße		125,000	—	Renan-Sonvillier, St. Immer-Villeret, Ziegelhütte und Cormoret.
A	St. Johannsenbrücke		12,000		
A	Müntschemier-Kerzerzstraße	Restanz Staatsbeitrag	2,000		
A	Plaigne-Vauffelin-Reuchenettestraße	Staatsbeitrag	8,100		
A	Nods-Lignièresstraße	"	3,800		
D	Bahnhof Biel-Nidau- und Madretschstraße		58,000	—	Als Folge des Eisenbahnbaues.
A	Pruntrut-Montbéliardstraße		37,000		
A	Pruntrut-Laufenstraße (Miécourt-Charmeille)		13,500		
A	Lachaurdefonds-Pruntrutstraße		4,600	—	Cibourg-les deux Ferrières et Bois français.
A	Bern-Baselstraße		26,509	—	Bei den Hammerwerken und Mühle bei Courrendlin, bei Reconviller und die Brücke genannt: Pont de Pène.
A	Vicques-Courchapoix-Mervelierstraße	Rest. Staatsbeitrag	7,000		
A	Montfaucon-Soubeystraße	" "	13,000		
A	Laufen-Wahlen-{Grindel-, Büßerach-}Straße	" "	1,785		
A	Soyhières-Pleignestraße	"	4,500		
A	Goumois-Brücke	Rest. Staatsbeitrag	2,000		
D	Emibois-Breuleurstraße	"	10,000		
A	Soyhières-Moulin-neuf-Straße (Brücke)		—	—	Vollendung mit dem Büdget-Ansatz. Wird von Frankreich gebaut und Bern trägt die Kostenhälfte.
				1,306,515	

IV. Staatsbeiträge für Straßen IV. Klasse.

Ausstehende Summen bewilligter Beiträge	139,835		
Nachgesuchte und in Aussicht gestellte Beiträge	39,760		(Tableau bei den Beilagen.)
		179,595	
Uebertrag	—	1,914,610	

A oder D	Bezeichnung der Bauten.	Noch nothwendige Einzelsummen. Franken.	Gesammtsumme. Franken.	Bemerkungen
	Uebertrag		1,914,610	
	V. Wasserbau-Neubauten.			
	Ausstehende Summen bewilligter Staatsbeiträge für die Korrektionen der Kirrel, der Simme bei Lenk und der Suld bei Mühlinen	—	25,500	
	VI. Zuschlag für			
	unvorhergesehene Mehrkosten und Vorarbeiten	—	59,890	
	Total	—	2,000,000	

Rekapitulation.

I.	Hochbau-Neubauten	—	308,500
II.	Ordentlicher Hochbau (Herstellungsarbeiten)	—	120,000
III.	Straßenbau, Neubauten	—	1,306,515
IV.	Staatsbeiträge für Straßen IV. Klasse	—	179,595
V.	Wasserbau-Neubauten (Staatsbeiträge)	—	25,500
VI.	Zuschlag für unvorhergesehene Mehrkosten und Vorarbeiten	—	59,890
		Total:	2,000,000

Bern, den 2. Februar und 6. März 1863.

2) Der Regierungsrath bestimmt die periodische Reihenfolge der auszuführenden Bauten oder zu leistenden Beiträge auf den gemeinschaftlichen Antrag der Direktionen der Bauten und der Finanzen.

3) Die bereits fälligen Staatsbeiträge an die Kosten von Bauten, welche von Gemeinden ausgeführt werden, sollen beförderlich ausbezahlt werden. Bezüglich der noch nicht vollendeten Bauten dieser Art bleibt es bei den Bestimmungen der für dieselben gefaßten Beschlüsse.

4) Durch gegenwärtigen Beschluß soll der speziellen Genehmigung der Pläne und Kostenberechnungen durch die kompetenten Behörden, so weit es noch nicht bewilligte Bauten betrifft, in keiner Weise vorgegriffen sein; diese Genehmigung bleibt im Gegentheil vorbehalten.

Vom Regierungsrathe genehmigt und mit Empfehlung vor den Großen Rath gewiesen.

Bern, den 16 März 1863.

Namens des Regierungsrathes,

Der Präsident:

Schenk.

Der Rathsschreiber:

Dr. Trächsel.

Kilian, Direktor der öffentlichen Bauten, als Berichterstatter. Ueber das vorliegende Geschäft wurde Ihnen ein gedruckter Vortrag ausgetheilt; ich kann mich daher im Eingangsrapporte ganz kurz fassen. In diesem Vortrage wurde Ihnen alles mitgetheilt, was Ihnen vom Standpunkte der Baudirektion mitgetheilt werden konnte. Immerhin wird es noch nöthig sein, bei der speziellen Behandlung des Geschäftes auf gestellte Fragen hin besondere Auskunft zu ertheilen. Es ist überhaupt mehr die Aufgabe des Baudirektors, zu handeln als zu reden, und ich spreche die Hoffnung aus, daß sie den Anträgen der Regierung Ihre Genehmigung ertheilen werden, auf daß der Baudirektion Gelegenheit gegeben werde, so viele dringende Arbeiten im Interesse des öffentlichen Wohles und so vieler Landesgegenden ausführen zu können. — Ich erlaube mir nur zwei Worte über die Veranlassung dieser Vorlage. Sie ist einerseits die Frucht der Verhandlungen des Großen Rathes anläßlich der Büdgetberathung für 1863, andererseits aber ist sie die Konsequenz des Programmes, welches der Regierungsrath für die gegenwärtige Verwaltungsperiode für die Direktionen aufgestellt hat. Was die Verhandlungen des Großen Rathes bei der Büdgetberathung betrifft, so wurde namentlich von Seite des Herrn Egger bemerkt, daß die finanziellen Anstrengungen, welche der Staat seit einer Reihe von Jahren für das Bauwesen macht, in keinem Verhältniß stehen zu den bedeutenden Bedürfnissen, welche das Land hat. Diese Bemerkungen wurden von Ihnen gut aufgenommen; es erhob sich keine Opposition und man nahm darauf Bedacht, den Bedürfnissen im Bauwesen besser zu begegnen. Auch war es vollkommen begreiflich, daß ein allgemeines Einverständniß in dieser Behörde herrschte; denn es ist Ihnen Allen aus den jeweiligen Büdgetberathungen bekannt, wie ungeheuer schwierig es war, die nöthigen Summen herauszubringen, nur um das Allernothwendigste ausführen zu können. Es wurden jeweilen eine Reihe Straßenbauten beschlossen; die Baudirektion erwartete, es werden sich dafür auch die nöthigen Geldsummen nach Bedürfniß finden lassen. Aber das geschah nicht; die Baudirektion war in der größten Verlegenheit. Aehnlich wie bei den Straßen verhält es sich mit den Hochbauten. Selbst da konnte nicht berücksichtigt

werden, was nöthig gewesen wäre. Aehnlich verhält es sich mit dem Wasserbau, der einen sehr wichtigen Zweig der Bauadministration bildet, wobei man mit aller Aufmerksamkeit wachen und lauschen muß, ob nicht Gefahr vorhanden sei. Es war daher begreiflich, daß man fand, man müsse durch ein außerordentliches Auskunftsmittel Abhülfe verschaffen, und dieses Auskunftsmittel bestände nun in der Aufnahme eines Anleihens von 2 Millionen Fr. Es ist dieses Mittel in keiner Weise erschreckend. Dasselbe Verfahren wurde bereits früher eingeschlagen, und zwar von einer Regierung, die sich das System der Sparsamkeit zur Richtschnur gewählt hatte. Bereits im Jahre 1853 wurde ein Anleihen von Fr. 1,300,000 beschlossen, das später auf Fr. 1,700,000 erhöht wurde. Ganz analog mit jener Maßregel soll jetzt ein Anleihen von zwei Millionen aufgenommen werden. Die Kundgebungen, welche anläßlich der Büdgetberathung im Großen Rathe stattfanden, stimmen ganz mit dem Programm überein, welches der Regierungsrath für diese Verwaltungsperiode aufgestellt hat. Die auf das Bauwesen bezügliche Stelle lautet also: „Im Straßen- und Brückenbau sollen die angefangenen Unternehmungen zu Ende geführt werden. Die um die Mitte der Verwaltungsperiode zu Stande kommende Vollendung der Staatsbahn und die Gestaltung bestimmter Aussicht in Bezug auf die jurassischen Bahnlinien, wodurch für den Transit und Hauptverkehr auf ausgezeichnete Weise gesorgt sein wird, und das immer kräftiger sich entwickelnde Verkehrsleben verlangen auch einerseits die Verbesserung der Verkehrsstraßen, namentlich in den von den Bahnlinien nicht berührten Gegenden, andererseits die möglichst baldige Vollendung des kantonalen Straßennetzes, Unternehmungen, deren Ausführung sich nach den Finanzmitteln und übrigen Verhältnissen wird zu richten haben." Wir sehen daraus, daß es in der ernsten Absicht der Regierung lag, auch wenn diese Kundgebungen anläßlich der Büdgetberathung nicht stattgefunden hätten, Ihnen gleichwohl Maßnahmen bezüglich des Bauwesens vorzuschlagen. — Was bezweckt nun die Vorlage, die wir heute zu behandeln haben? Vor Allem bezweckt sie, die im Bau begriffenen Bauten in möglichst kurzer Zeit zu vollenden. Es ist natürlich, daß vor Allem darauf Bedacht genommen wird, daß dasjenige, was seit vielen Jahren begonnen worden und wegen ungenügender Büdgetkredite hingeschleppt werden mußte, vollendet werde, um dann um so schneller auf diejenigen Bauten Bedacht zu nehmen, die als dringendes Bedürfniß erscheinen. Es sind einerseits gewisse für die Administration nothwendige Hochbauten, andererseits die Vervollständigung des kantonalen Straßennetzes. Es ist Ihnen Allen bekannt, wie sehr gewisse Gegenden auf die Vollendung einerseits begonnener Straßenbauten, andererseits auf Korrektion von Straßen in abgelegenen Gegenden dringen. Es ist sicher nothwendig, daß man diesem Bedürfnisse möglichst bald zu begegnen suche; aber es hat dieses Projekt eine enorme Tragweite. Ich habe Ihnen schon früher mitgetheilt, daß für die Vollendung des Straßennetzes noch zirka 8 Millionen Fr. nothwendig sind. Nach neuer Berechnung kann ich als sicher mittheilen, daß wenn wir ein systematisches und rationelles Netz wollen, noch allerwenigstens eine Summe von 8 Millionen Franken darauf verwendet werden muß. Nun versteht es sich von selbst, daß Ihnen in diesem Augenblicke nicht eine Vorlage über die Vollendung des Straßennetzes gebracht werden könnte, sondern daß es vor Allem darum zu thun ist, die begonnenen Arbeiten, sowie einige Bauten, auszuführen, die wegen dringender Umstände nicht verschoben werden können. Letztere sind die im Vortrage mit D bezeichneten Projekte, die noch nicht beschlossen sind, aber beschlossen werden müssen. Nun heißt es in dem Projekt-Beschlusse, daß die eigentlichen Staatsbauten bis Ende 1865 vollendet werden sollen. Es ist ein ziemlich kurzer Termin, der dadurch noch kürzer wurde, weil die Vorlage der Baudirektion nicht schon im Monat März behandelt werden konnte, so daß der Termin schon bedeutend beschränkt wurde. Immerhin aber soll es das Bestreben der Baubehörden sein, wenn Sie das Anleihen bewilligen, die fraglichen Bauten bis Ende 1865 zu vollenden. Allerdings sind dazu bedeutende Arbeitskräfte nöthig. Es ist nun wahr, daß man gegenwärtig beim Bau der Staatsbahn hin und wieder in Verlegenheit geräth, die nöthige Zahl Arbeiter zu bekommen, und es könnte dieser Fall auch bei den Staatsbauten eintreten. Das war denn auch der Grund, warum man die Vorlage nicht weiter ausdehnte. Ich glaube jedoch, wenn Sie beschließen, daß die im Vortrag aufgezählten Bauten bis Ende des Jahres 1865 vollendet werden sollen, so sei es mit den Anstrengungen, welche den Behörden zu Gebote stehen, möglich, diesen Zweck zu erreichen. Jedenfalls wäre Ihr Beschluß eine Weisung für die Baudirektion und ihre Beamten, sowie für das Publikum überhaupt. Der Beschluß-Entwurf enthält ferner die Bestimmung, daß der Regierungsrath die Reihenfolge der auszuführenden Bauten, sowie der Beiträge zu bestimmen habe. Es ist dieß der Sache ganz entsprechend. Wenn das Anleihen aufgenommen wird, so wird es sich darum handeln, zu bestimmen, welche Summe für dieses Jahr verwendet werden und welche Bauten der Reihe nach zur Ausführung kommen sollen. — Es ist Ihnen ferner bestens bekannt, daß seit zirka zehn Jahren eine Menge Staatsbeiträge sowohl für Straßen III. als IV. Klasse bewilligt, daß aber jeweilen im Büdget nicht Kredite im Verhältniß zu den bewilligten Beiträgen ausgesetzt wurden, so daß diese auf eine bedeutende Summe angestiegen und viele solche Bauten vollendet sind, ohne daß der Staatsbeitrag ausbezahlt werden konnte. Es handelt sich also hier auch darum, die Verpflichtungen des Staates in möglichst kurzer Zeit zu regeln. Was aber die noch nicht vollendeten Bauten betrifft, so enthalten die darauf bezüglichen Beschlüsse des Großen Rathes verschiedene Bedingungen, namentlich auch diese, daß die betreffenden Korporationen oder Gemeinden sich nach den Kreditverhältnissen des Staates zu richten haben. Endlich soll durch den Beschluß, den Sie zu fassen haben, der Genehmigung der Pläne und Kostenberechnungen, soweit es noch nicht bewilligte Bauten betrifft, in keiner Weise vorgegriffen sein. Ohne weitläufiger zu sein, empfehle ich Ihnen die Anträge des Regierungsrathes. Wenn Sie denselben beipflichten, so dürfen Sie überzeugt sein, daß Sie einerseits dem Lande einen großen Dienst leisten und andererseits Uebelstände heben, die in der Staatsverwaltung vorhanden sind und gehoben werden müssen. Ich schließe mit dem Antrage, Sie möchten in die Berathung des vorliegenden Projektes eintreten und dasselbe in globo genehmigen.

v. Känel, Negotiant. Ich ergreife gleich im Anfange das Wort, um den Antrag zu stellen, es sei auf das vorliegende Projekt nicht einzutreten. Um diesen Antrag zu begründen, werde ich mehr von der Anleihensfrage sprechen müssen; es hängt aber beides zusammen, die Bau- und die Anleihensfrage. Die Veranlassung, aus welcher die Regierung das Projekt bringt, wurde vom Herrn Berichterstatter ganz richtig dargestellt. Sie werden sich erinnern, daß Herr Großrath Egger von Aarwangen bei der Büdgetberathung vom 12. Dezember vorigen Jahres den Antrag stellte, es seien dem Großen Rathe Vorlagen zu machen, wie die angefangenen Straßenbauten vollendet werden können; der Herr Baudirektor erklärte, es sei nicht wohl möglich, noch im Laufe der Dezembersession diese Vorlagen zu bringen; der Große Rath erklärte den Antrag des Herrn Egger erheblich. Ich begreife, daß der Regierungsrath nun mit einer solchen Vorlage kommt, und wenn ich dieselbe bekämpfe, so geschieht es nicht, um Opposition zu machen, sondern weil es meine Ueberzeugung ist. Ich frage: was ist der Grund, warum man ein Anleihen von zwei Millionen Franken zur Vollendung angefangener Bauten aufnehmen will? Der Grund liegt nicht in außerordentlichen Zeitverhältnissen, sondern darin, daß wir in einer Reihe von Jahren durch ein nicht zu rechtfertigendes System im Bauwesen dahin kamen, daß eine Menge Straßenbauten begonnen, aber nicht vollendet wurden.

Es ist richtig, daß man gegenüber einzelnen Unternehmern ungerecht wurde, und ich gebe zu, daß man das bisherige System so schnell als möglich verlassen und mit den begonnenen Bauten aufräumen muß. Diese Frage hat aber eine prinzipielle Bedeutung. Die Frage ist nicht die, ob man dieses Anleihen bewilligen wolle oder nicht, sondern es fragt sich, ob man den bisher im Straßenwesen befolgten Weg verlassen wolle, und ob in ein paar Jahren, wenn man wieder in das alte System zurückgekommen, wieder ein neues Anleihen dekretirt werden soll. Ich frage: wohin wird dieses Anleihensystem konsequenter Weise führen? Es wird zu neuen Anleihen führen und zwar in nächster Zeit. Erstens erweckt ein solcher Beschluß große Begehrlichkeit im Kanton, in allen Gegenden desselben wird man neue Straßenbauten oder Korrektionen von Straßen verlangen; es sind mir eine große Anzahl solcher Wünsche bekannt geworden. Fragt man die Einzelnen, so sind sie überzeugt, daß gerade in ihrer Gegend solche Bauten am allernothwendigsten auszuführen wären. Ich halte auch dafür, eine große Zahl von Begehren neuer Straßen seien ebenso begründet, wie die im vorliegenden Tableau verzeichneten, und diejenigen, welche bereits dekretirt sind, wurden nicht deßwegen dekretirt, weil sie die wichtigsten wären, sondern weil die Leute aus der betreffenden Gegend die rührigsten waren und Mittel und Wege fanden, zum Zwecke zu gelangen. Die Begehren, welche im Kanton aufsteigen werden, sind zum großen Theil begründet. Wenn man denselben entsprechen will, so kann es nicht anders geschehen als durch ein neues Anleihen. Sie werden im Projekte der Regierung finden, daß das vorgeschlagene Anleihen bis 1874 amortisirt werden soll. Bisher hatte man einen Kredit von Fr. 350,000 für Hochbau-Neubauten und für Straßen- und Brückenbauten auf dem Büdget. Das Anleihen von zwei Millionen Franken erfordert einen jährlichen Zins von Fr. 90,000 bis 1874 und für die Amortisation durchschnittlich Fr. 250,000 per Jahr, im Ganzen also Fr. 340,000; diese Summe werden wir auf das Büdget nehmen müssen, um das Anleihen zu amortisiren. Woher nun das Geld nehmen? Der Bericht der Regierung sagt, im Jahre 1867 werde die Steuerquote, die seiner Zeit für ein Anleihen dekretirt worden, frei, und das ist richtig. Diese Steuerquote beträgt jährlich Fr. 170,000; diese Summe von derjenigen, welche für Verzinsung und Amortisation des projektirten Anleihens erforderlich ist, abgezogen, bleiben dann noch Fr. 170,000, um denjenigen Begehren zu entsprechen, die durch das Tableau, auf welchem die auszuführenden Bauten verzeichnet sind, nicht berücksichtigt werden. Was wollen Sie nun mit diesen Fr. 170,000 machen? Mit der bisher ausgesetzten Summe konnte man nicht auskommen. — Ich sage also, durch das Auftauchen neuer Begehren wird in naher Zukunft ein neues Anleihen nöthig sein, um denselben zu entsprechen. Ich füge bei, daß es eine Ungerechtigkeit wäre, wenn man denselben gegenüber den heute vorliegenden Bauprojekten nicht entsprechen würde. Ich werde nicht gegen jedes Anleihen sein, aber für ein solches in der vorliegenden Weise bin ich nicht. Was hat es für eine Folge, wenn ein zweites oder ein drittes Anleihen beschlossen wird? Es kann unmöglich eine andere Folge haben als die, daß in Verbindung mit dem Resultate, welches der Staatsbetrieb in wenigen Jahren haben wird, eine bedeutende Steuererhöhung eintreten muß. Ich will nicht erörtern, was die Staatsbahn rentiren werde. Die Einen sagen, wir werden ein Defizit von einer halben Million haben, die Andern schlagen es auf Fr. 600,000 an; wir wollen drei Jahre warten. Einig sind wir darüber, daß ein bedeutendes Defizit eintreten wird. Sie werden sich erinnern, daß man zur Zeit, als es sich um den Staatsbau handelte, von einem Defizit von Fr. 200,000 sprach, aber man setzte gleichzeitig voraus, die fragliche Steuerquote von $^{2}/_{10}$ pro mille werde dafür verwendet werden. Wenn Sie nun heute diese Steuerquote für Straßenbauten verwenden, so haben Sie dieselbe nicht mehr frei. Ich sehe voraus, man wird sich auf den Ertrag der Gesetze über die Militär- und über die Einkommensteuer berufen. Ich bin mit beiden Gesetzen grundsätzlich einverstanden; sie werden Geld in die Staatskasse liefern, sie werden aber die vorhandenen Bedürfnisse nicht decken können; warum? Sie sehen, daß die letzte Staatsrechnung mit einem Defizit schließt; das dießjährige Büdget schließt auch mit einem solchen. Ich halte also dafür, wenn wir den Weg einschlagen, den man uns heute vorzeichnet, so führe es zu neuen Anleihen, und diese, in Verbindung mit dem Resultate des Staatsbetriebs der Eisenbahn, haben eine bedeutende Steuererhöhung zur Folge. Nun können wir im Großen Rathe Straßen, Staatsbau beschließen, so lange wir wollen; das Volk wird dazu nicht viel sagen — unter einer einzigen Bedingung: daß es nicht gar viel zu spüren bekommt, daß es nicht zu tief in die Tasche greifen muß. Ich erinnere an die Jahre 1848 und 1849, wo die Rückwirkung einer ziemlich mäßigen Vermögenssteuer sich geltend machte und einen Lärm verursachte, den ich für unmotivirt halte. Aber nun eine neue Erhöhung der Steuer einzuführen, davor hüten Sie sich wohl! Ich werde, so lange ich im Großen Rathe bin, dagegen sein. Es bleibt also nur von zweien Eines: entweder fahren wir auf dem bisherigen Wege fort, der seit Jahrhunderten betreten wurde, d. h. wir bauen die Straßen aus den jährlichen Einnahmen und räumen zuerst mit dem Angefangenen auf. Will man das nicht, so würde ich weiter gehen helfen und dazu Hand bieten, daß man von unparteiischen Männern — man kann ja kantonsfremde Baumeister kommen lassen — ein Straßennetz entwerfen lasse; dann würde man die dringend nöthigen Bauten vollenden und zu diesem Zweck ein größeres Anleihen aufnehmen und zwar mit Belastung der Zukunft, indem man einen längern Amortisationstermin festsetzen würde. Dieses Anleihen würde mehrere Millionen betragen; ich würde jährlich eine gewisse Summe für dessen Verzinsung und Amortisirung auf das Büdget der Baudirektion nehmen und die Rückzahlung auf 50—60 Jahre vertheilen. Ich sage nicht, man soll es thun, aber man kann es thun. Was mich betrifft, so stimme ich dafür, daß man auf dem bisherigen Wege fortbaue, aber mit mehr Vorsicht, daß man zuerst aufräume. Es sind noch viele Straßen auszuführen, doch ist es bekannt, daß der Kanton Bern in der übrigen Schweiz und im Auslande in dieser Beziehung in gutem Rufe steht. Ich muß noch einen Punkt berühren. Sie hörten gestern von jurassischen Eisenbahnen (es ist dieß ein Wort der Zukunft), von der Fortsetzung der Linie nach Luzern; Sie hörten, daß der Staat sich an beiden Unternehmungen werde betheiligen müssen. Ein altes Wort ist die Seelandsentsumpfung. — Ich glaube, unter diesen Umständen sollen wir auf den Vorschlag des Regierungsrathes nicht eintreten.

Hauswirth. Ich habe das Wort verlangt, um auf die Sache selber einzutreten, Herr v. Känel dagegen stellt den Antrag, daß man nicht eintrete. Ich hätte gewissermaßen auch dazu stimmen können, aber aus ganz andern Gründen als Herr v. Känel. Er sagt, das projektirte Anleihen werde eine Erhöhung der Steuern zur Folge haben; ich gebe es zu. Aber das Motiv, aus welchem ich nicht zum Eintreten hätte stimmen mögen, ist das: ich habe gefunden, das Projekt genüge nicht. Ich denke, die Herren, welche in günstiger gelegenen Gegenden und in günstigern Verhältnissen wohnen, werden gewiß so viel Billigkeitssinn gegenüber ihren Mitbürgern in den Berggegenden haben, daß sie einmal dem Nothschrei derselben Gehör schenken und den dringenden Bedürfnissen entsprechen. Ich bin überzeugt, die Herren Kollegen aus dem Emmenthal, die schon in den dreißiger Jahren mit Straßen bedacht wurden und nun eine Eisenbahn erhalten, eben so die Herren Kollegen im Seeland, die auch schon früher Straßen erhielten, namentlich am Bielersee, werden unsern Nothschrei begreifen; eben so die Herren aus dem Oberaargau, denen die Centralbahn so schöne Dienste leistet. Die Umstände sind nun der Art, daß man sich mit den vorgeschlagenen zwei Millionen wird begnügen müssen. Ich habe den Vortrag der Baudirektion geprüft und einiges

gefunden, worüber ich Bemerkungen machen werde. Ich verdanke den Vortrag, und hoffe, man werde es mir auf der andern Seite nicht übel nehmen, wenn ich mir einige Bemerkungen erlaube. Aus dem angegebenen Grunde kann ich nicht gegen das Eintreten stimmen; im Gegentheil, ich stimme für das Eintreten. Man soll denjenigen Landesgegenden, die keine Eisenbahnen haben, die bei den in den dreißiger Jahren beschlossenen Straßenbauten nicht so gewonnen, wie andere Gegenden, denjenigen Landesgegenden, die vermöge ihrer Lage und Verhältnisse vom Verkehr abgeschnitten sind, auch einmal entsprechen. Ich behalte mir vor, später auf Einzelnes näher einzutreten, und stimme zum Eintreten.

v. Büren. Bei Anlaß der Büdgetberathung ergriff ich auch die Gelegenheit, um den Wunsch auszusprechen, daß im Bauwesen ein anderes System befolgt werden möchte in dem Sinne, daß man nicht mehr während einer Reihe von Jahren kleine Kredite auf einzelne Straßenbauten verwenden soll, die doch nicht zum Zwecke führen. Als ich aber die Vorlage des Regierungsrathes sah, befriedigte sie mich nicht; ich hatte ein Mehreres erwartet, nicht bezüglich der Zahl der Millionen, aber bezüglich der Arbeit. Ich war sehr verwundert, diese zwei Millionen so zersplittert zu sehen, daß Summen von wenigen tausend Franken, ja sogar von Fr. 600, auf einzelne Bauten ausgesetzt werden. Ich glaube, man sollte sich bei dieser Vorlage auf das Größere beziehen und die kleinern Sachen sollten im Büdget berücksichtigt werden können. Seit einer Reihe von Jahren hatten wir schöne Ueberschüsse in der Staatsrechnung, aber es scheint, daß sie auf Rechnung dessen verwendet worden seien, was vernachläßigt war; man hätte die Ueberschüsse auf diese Bauten verwenden sollen. Wenn ich nun vorwärts sehe und frage: welcher Weg ist einzuschlagen? so wäre ich auch der Meinung, diese Bauten sollen ausgeführt werden. Um sich aber gehörig Rechenschaft geben zu können, halte ich dafür, die Akten bedürfen einer Vervollständigung, denn wir sind nach dieser Vorlage nicht im Falle, uns eine Meinung zu bilden. Der Regierungsrath weiß, wie es steht; wir wissen es nicht. Es werden uns eine Reihe von Bauten vorgelegt, aber wie viel auf das betreffende Stück bereits verwendet worden, wie viel noch darauf zu verwenden ist, davon haben wir keine Kenntniß, ausgenommen die Mitglieder des Großen Rathes, welche in der betreffenden Gegend wohnen. Ich habe wenigstens keinen Ueberblick über die Sache. Das ist der Hauptgrund, warum ich in erster Linie nicht für das Eintreten stimme. Ich möchte die Sache gerne zur Vervollständigung der Vorlagen zurückschicken. Herr v. Känel machte die Versammlung aufmerksam, daß eigentlich nicht zwei, sondern 6—8 Millionen nöthig seien, um die dringenden Bauten auszuführen. Darüber sollten wir auch im Klaren sein, um zu sehen, was erreicht werden könne. Alles plötzlich und auf einmal zu machen, in der Meinung, man brauche nachher lange nicht mehr zu bauen, wäre nach meiner Ansicht nicht das richtige Verfahren; es wäre eine Mißrechnung; es würden sich doch neue Bedürfnisse zeigen. Wir sollen nicht von einem Extrem in's andere springen. Es werden andere Gegenden auch noch zu berücksichtigen sein, und man würde sich die Früchte dessen, was man errungen, theilweise wieder entreißen. Ich glaube, Angesichts so vieler Bauten, welche den ganzen Kanton betreffen, sollte man die Sache einer Großrathskommission überweisen, die sich genaue Kenntniß der Verhältnisse verschaffen und den Gegenstand gründlich prüfen könnte. Die Angelegenheit ist so wichtig, daß die Sache durch eine solche Prüfung nur gewinnen könnte. Für den heutigen Tag möchte ich nicht eintreten; wenn man aber eintreten will, so stimme ich für Ueberweisung des Gegenstandes an eine Kommission.

Brunner. Als bei der letzten Büdgetberathung das Tableau der auszuführenden Straßenbauten vorgelegt wurde, hörten wir Stimmen aus mehreren Gegenden des Kantons, die reklamirten. Die Regierung und der Herr Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission erklärten, man solle Geduld haben, die ordentlichen Einnahmen des Staates gestatten nicht, alle Ausgaben zu bestreiten, die im Straßenbau gemacht werden müssen; diesem Uebelstande könne nur durch ein Anleihen abgeholfen werden. In diesem Sinne wurde denn auch von einem Mitgliede des Großen Rathes ein Anzug gestellt, welchen der Große Rath ohne Bedenken erheblich erklärte. Der Anzug ging dahin, die Baudirektion sei zu beauftragen, ein Tableau der begonnenen, nicht vollendeten Straßen zu entwerfen und anzugeben, wie groß die zur Vollendung solcher Bauten nöthige Summe sei. Diese Arbeit liegt vor, sie ist in Ihren Händen; man hatte Zeit, sie zu prüfen. Ich verdanke der Regierung ihren Vorschlag und stimme mit voller Ueberzeugung dazu. Ich respektire die Bedenken des Herrn von Känel; es wäre vielleicht besser, nicht dazu zu stimmen. Aber wenn man etwas Anderes will als diese Vorlage, mit andern Worten, wenn man überhaupt einen Zweck erreichen will, so soll man uns den Weg dazu zeigen. Bei der Büdgetberathung sahen wir, daß es mehrere Straßen gibt, die seit zwanzig Jahren im Baue sind; alle Jahre wird ein kleiner Theil gemacht, ein großer Theil aber zerfällt und geht zu Grunde. Wir bauen mit einer Hand, mit der andern zerstören wir. Diesem Uebelstande sollte man abhelfen, und das ist der Grund, warum die Regierung mit der Vorlage eines Projektes beauftragt wurde. Sie schreitet infolge dessen zu dem Auskunftmittel eines Anleihens. Herr v. Känel möchte die bisherige Bahn nicht verlassen, sondern die nothwendigen Bauten durch die regelmässigen Einnahmen des Staates ausführen helfen. Ich könnte dazu stimmen, wenn es möglich wäre. Aber ich frage: ist es möglich? Es ist rein unmöglich; es liegt nicht in unserer Macht. Uebrigens soll ich bemerken, daß es nicht eine neue Bahn ist, die wir einschlagen, sondern daß man schon früher auf gleiche Weise verfuhr, und zwar nach genauer Ueberlegung. Ich erinnere an die Zeit, wo es sich um die Reuchenettestraße handelte; man fand, der Bau derselben wäre nothwendig, aber die vorhandenen Mittel genügten nicht, und doch mußte die Straße erstellt werden. Damals war man einig, daß ein Anleihen aufgenommen werden müsse, welches auf dem Wege der Amortisation zu decken sei. Die Straße ist vollendet, und zur Deckung der Schuld wurde eine jährliche Steuerquote von $^{2}/_{10}$ pro mille erhoben. So gelangten wir zum Zwecke. Hätten wir den alten Weg befolgt, so wären wir sicher nicht dazu gelangt. Hier legt die Baudirektion ein Tableau von nicht weniger als 51 angefangenen, noch nicht vollendeten Straßen vor. Wollen wir nun fortfahren zu bauen wie bisher, oder sollen wir den Vorschlag der Regierung annehmen, d. h. die angefangenen Bauten einmal vollenden, zu diesem Zweck ein Anleihen aufnehmen und dasselbe ebenfalls auf dem Wege der Amortisation decken? Ich glaube, das sei zweckmäßig. Was machen wir dadurch? Betreten wir einen so verwerflichen Weg? Ist es etwa unbillig gegenüber der Zukunft? Sicher nicht. Wir bauen auch für die Zukunft Straßen, nicht nur für die gegenwärtige Generation; deßhalb sollen auch unsere Nachkommen die daherigen Lasten mittragen helfen. Ich glaube daher, wir dürfen es mit voller Ueberzeugung thun. Herr v. Känel befürchtet, daß später neue Anleihen kommen und allenthalben Begehrlichkeiten erweckt werden. Glauben Sie etwa, daß wir mit diesen zwei Millionen alles Nothwendige bestreiten können? Ganz sicher nicht. Der Herr Baudirektor sagte Ihnen, zur Erstellung eines rationellen Straßennetzes sei eine Summe von 8 Millionen nöthig, und diese Straßen müssen wir haben, wenn der Wohlstand des Kantons sich erhalten soll; sie liegen im Interesse des Landes. Ich fürchte mich also durchaus nicht vor diesem Schritte. Wenn Sie heute etwas Anderes beschließen, ist dadurch die Unmöglichkeit gegeben, den Großen Rath zu andern Schlußnahmen zu veranlassen; kann man den Mitgliedern der Behörde untersagen, Anzüge zu stellen? Ich glaube, diese Freiheit, dieses Recht könne man den Mitgliedern des

Großen Rathes unmöglich nehmen; das Interesse des Kantons erheischt es. Sie vermeiden also durch einen andern Beschluß durchaus nicht, daß die nothwendigen Straßen gebaut werden müssen. Man gibt uns den Rath, so fortzufahren wie bisher. Ich erinnere Sie, daß man in unserer Gegend seit siebenzehn Jahren an einem Sträßchen arbeitet, das die Länge einer Stunde hat, und wenn wir noch sechszehn Jahre warten müßten, so hätten wir nichts. Der Antrag des Herrn v. Känel würde dahin führen, daß wir vielleicht erst in 20—30 Jahren zur Vollendung der Straßen kämen und daß die im Interesse des öffentlichen Wohles liegenden Bauten nicht ausgeführt werden könnten. Ich erschrecke, wie gesagt, nicht vor dieser Maßregel. Herr v. Känel meint, wenn man etwas machen wolle, so soll man es gründlich machen; hier liege nur etwas Halbes vor. In dieser Beziehung ist Herr v. Känel im Widerspruch mit dem Zwecke, den er im Auge hat. Er will nicht Schulden machen, aber um zu einem Zwecke zu gelangen, doch die Schuld um das Doppelte oder Dreifache vergrößern. Ich mache Sie auf den Zustand gewisser Straßen aufmerksam. Man muß sich wahrhaft schämen vor den Fremden, die unsern Kanton besuchen, wenn sie in eine Landesgegend kommen, wo vor zwanzig Jahren mit einer Straßenkorrektion begonnen wurde, die noch nicht vollendet ist. Fordert es nicht das Interesse, die Ehre des Kantons, daß einmal aufgeräumt werde? Ich habe dabei durchaus nicht ein spezielles Interesse im Auge. Wir haben nun sechszehn Jahre am Kirchetsträßchen laborirt und wenn es noch einmal so lange geht, werden wir es erwarten. Aber der Große Rath hat gegenüber den betreffenden Gemeinden eine wirkliche Verpflichtung, auch fordert es das allgemeine Interesse des Landes, daß etwas geschehe, und ich stimme mit voller Ueberzeugung zum Antrage des Regierungsrathes.

Vogel. Ich stimme zum Eintreten, weil der Große Rath beschlossen hat, die Regierung, beziehungsweise die Baudirektion zu beauftragen, einen Vorschlag hieher zu bringen, obschon ich mich mit demselben nicht befreunden kann. Ich stimme zum Eintreten, aber zur Rückweisung an den Regierungsrath oder an eine Kommission. Wie kommen wir in diese Lage? Im Großen Rathe werden jeweilen Anzüge für Straßenbauten gestellt und erheblich erklärt; die Einen stimmen dazu in der Hoffnung, die Andern werden auch dazu stimmen wenn sie auch ein solches Begehren stellen. Es werden Pläne, Kostenberechnungen gemacht, und die Straße wird angenommen. Dann findet der Finanzdirektor bei der Vorlage des Büdgets, daß die Kredite nicht genügen; im Großen Rathe kommt die Staatswirthschaftskommission und beschränkt die Ansätze noch mehr. So haben wir einen Baumeister ohne Geld. Ich finde dieses Verfahren nicht haushälterisch, und glaube, das Bernervolk werde uns nicht danken, wenn man kolossale Schulden macht, ohne zum Zwecke zu gelangen. Diese zwei Millionen scheinen mir zu viel und zu wenig. Es werden im Vortrage der Baudirektion eine ganze Menge Straßen angeführt, die noch nicht bewilligt sind; ebenso erscheint ein Ansatz von Fr. 79,500 unter den Hochbauten für Ausbesserung des Rathhauses; ferner ein solcher von Fr. 58,000 für eine Straße von Nidau nach Biel, ein Ansatz, der nicht auf das Büdget der Baudirektion, sondern auf dasjenige der Eisenbahnen gehört hätte, weil dieser Straßenbau eine Folge der Eisenbahnbauten ist. So finden sich eine ganze Menge Bauten, die nicht auf dieses Tableau gehören. Deßwegen finde ich, es sei zu viel. Aber auch die Vertheilung der Kredite ist eine sehr ungleichmäßige. Es sind für einzelne Bezirke Ansätze aufgenommen, die fast in eine halbe Million gehen, während andere Bezirke fast leer ausgehen. Es ist aber auch zu wenig. Ich glaube, der Gedanke des Herrn Egger sei nicht der gewesen, für das Allernothwendigste zu sorgen, sondern er habe den Zweck im Auge gehabt, daß die Straßen, welche in kürzester Zeit ausgeführt werden müssen, namentlich auch diejenigen, welche infolge der Eisenbahnen gebaut werden müssen, erstellt werden, und wenn wir das wollen, so sind dann die zwei Millionen zu wenig. Wenn wir den Zweck erreichen wollen, so scheue ich mich gar nicht, ein größeres Anleihen aufzunehmen. Ich halte also den Vorschlag der Baudirektion, so gut er gemeint ist, für unvollständig. Ich möchte eintreten, aber zugleich die Sache zurückweisen an eine Kommission oder an den Regierungsrath, mit dem Auftrage, eine Vorlage über die nothwendigen Straßenbauten zu machen.

Egger, Hektor. Wie ich sehe, hat Herr v. Känel mehr Furcht vor der Zukunft als vor der Gegenwart. Er glaubt, wenn das Anleihen beschlossen wird, so müsse im Augenblick ein zweites Anleihen kommen, und es ist leicht möglich, daß aus diesem Grunde das vorliegende Projekt nicht erheblich erklärt wird. Ich glaube, es sei Pflicht eines Jeden, der einen Gedanken hat, die Versammlung aufzuklären, und bin so frei, Ihnen mitzutheilen, wie ich die Sache auffasse. Es ist ganz richtig, wie Herr Vogel bemerkte, daß ich mit dem Projekte, wie es vorliegt, nicht einverstanden bin, aber ich sehe, daß ich damit zufrieden sein muß, weil man diesen Moment nicht wohl weiter gehen kann. Ich hatte den Zweck im Auge, es solle ein Anleihen zur Ausführung derjenigen Bauten aufgenommen werden, die im ganzen Kantone dringend nothwendig sind. Nach reiflicher Ueberlegung fand ich, daß wir für den Moment zufrieden sein müssen, aber nicht stillstehen dürfen. Wenn es sich um die Entwerfung eines Straßennetzes handelte, so würde man wahrscheinlich verschiedenartig zu Werke gehen. Der Eine würde ein Fuhrwerk nehmen, im Lande herumreisen und sehen, was für Straßen etwa nothwendig sein möchten. Ich würde es anders machen, ich würde eine Publikation im Amtsblatt erlassen mit der Aufforderung, daß alle Gemeinden, die Straßen nöthig zu haben glauben, ihre Begehren eingeben sollen; dann würde ich die eingelangten Begehren auf einer Karte zusammenstellen und darüber zu Gerichte sitzen; den Unsinn würde ich streichen; sodann würde ich einheimische Ingenieure — nicht fremde, die unsere Verhältnisse nicht kennen — beiziehen und fragen, was sie von der Sache halten. Das würde die Projekte schon wieder reduziren. Dann würde ich aus jeder Landesgegend zwei Männer beiziehen, welche die Verhältnisse kennen und sie um ihre Meinung fragen. Auf diese Weise würde man zu etwas kommen. Möglicher Weise müßte man Ansichten von Gemeinden aufnehmen, die in technischer Beziehung vielleicht unsinnig, aber praktisch vortheilhaft für die betreffende Gegend wären. Wie oft komme ich in den Fall, ästhetische Punkte zu ändern, nur weil der Eigensinn des Bauherrn es verlangt! Er bezahlt es. So hätten wir den Ausspruch der Bevölkerung des ganzen Kantons über ihre Wünsche; man hätte die Sache vor Augen und man würde nicht mehr so viel schreien hören, eine Straßenlinie hätte da oder dort gezogen werden sollen. Allerdings würden für den Moment die Begehrlichkeiten gesteigert werden, aber dann wäre man damit für zwanzig Jahre fertig. Es ist möglich, daß eine schöne Summe zur Ausführung erforderlich wäre; ich will gerade 8 Millionen annehmen, wie der Herr Baudirektor sagte. Ich bestreite aber diese Voraussetzung; warum? Das Straßennetz ist nicht mehr auf der gleichen Grundlage, wie früher. Früher verlangte man die Erstellung großer Heerstraßen, jetzt mehr Straßen III. und IV. Klasse. Immerhin würde es zwei Arten von Straßen geben: solche, die der Staat und solche, welche die Gemeinden auszuführen hätten; für letztere würde der Staat einen Beitrag liefern. Wenn der Staat sich dazu herbeiläßt, so werden die Gemeinden gerne ein Opfer bringen, sie werden sagen, es sei ein Glück, wenn sie Straßen erhalten, der Wohlstand äufne sich, ihr Land gelte mehr, sie können ihr Holz besser verwerthen. Es gibt Gemeinden, die, wenn man ihnen heute die Zusicherung gäbe, daß sie in fünf oder zehn Jahren einen Staatsbeitrag erhalten würden, damit zufrieden wären. Man könnte also die zu verwendende Summe in zwei Theile theilen: die

eine Hälfte würde für Staatsbauten, die andere für Staatsbeiträge bestimmt. Dann möchte ich aber kein Anleihen, sondern würde sehen, wie man es ohne Anleihen machen könne. Angenommen, man hätte im Ganzen 6 Millionen Franken nöthig, so nähme man jährlich Fr. 400,000 auf das Budget (Fr. 200,000 für Staatsbauten und Fr. 200,000 für Staatsbeiträge), dann hätte man die Bauten in 15 Jahren vollendet; würden Fr. 300,000 auf das Budget genommen, so hätte man 20 Jahre. Das wäre nicht so erschrecklich, als wenn man zu einem Anleihen seine Zuflucht nimmt. Ich sage ganz offen, wenn ein Privatmann in einer Gemeinde so wirthschaften würde, wie Herr v. Känel vorschlägt, so würde man ihn bevogten. — Es würde sich nun fragen: welche Straßen müssen zuerst ausgeführt werden? Die Kommission, welche die Sache zu begutachten hat, soll wieder zwei Klassen machen. Die allernothwendigsten Straßen sollen vorweg genommen werden; der Rest würde numerirt und durch das Loos gezogen und die Reihenfolge darnach eingerichtet, so daß z. B. Langnau in 5, Riggisberg in 7, eine andere Gemeinde in 18 Jahren an die Reihe käme u. s. f. Der Beitrag wäre schon bestimmt. Wenn nun die betreffenden Gemeinden glauben, es liege in ihrem Interesse, den Bau vor dem festgesetzten Zeitpunkte auszuführen, so würde der Staat denselben einen Gutschein ausstellen; dann hätte die Gemeinde einen Titel in der Hand, sie würde Geld bekommen, und ich bin überzeugt, daß es Gemeinden gibt, die den Zins zahlen würden, um früher zu ihren Straßen zu kommen. Es wäre dann des Marktens ein Ende, die Sache wäre abgemacht; deßwegen sollte man die Sache trennen. Ich könnte ganz gut zu dem Antrage stimmen, wie er vorliegt; hingegen will ich auf diese Erklärungen hin folgenden Antrag stellen: es sei eine aus der Mitte des Großen Rathes zu wählende Kommission zu bestellen mit dem Auftrage, innert Jahresfrist im Verein mit der Baudirektion Anträge und Projekte der nothwendigsten auszuführenden Bauten, beziehungsweise ein Straßennetz vorzulegen; die mit D bezeichneten Straßenbauten sind nicht zu bewilligen, bis die erwähnte Kommission ihre Anträge vorgelegt hat. Die Baudirektion mag bringen, was sie will, so wird es angefochten, daher soll eine besondere Kommission mit gründlichen Vorlagen beauftragt werden. Ich empfehle Ihnen das Eintreten und die Bewilligung von 2 Millionen Franken, weil es unter der Würde des Kantons Bern ist, mit dem seit Jahren befolgten Schuldensysteme fortzufahren. Nicht die jetzige Regierung ist schuld an diesem Systeme, sondern es wurde in den dreißiger Jahren begonnen, wo man hier in einer Viertelstunde durch Handaufheben für 2 Millionen Franken Straßenbauten erkannte, heimkehrte und lachte. Jetzt haben wir ein Straßennetz aufzustellen.

Roth von Bipp. Ich möchte den Antrag des Herrn Vogel unterstützen und glaube, es sei der Mühe werth, denselben näher zu prüfen. Wenn der Große Rath sofort das Eintreten beschließt, so hätten wir für die Anleihensfrage gebundene Hände, denn im Art. 1 des Projekt-Beschlusses wird zur Vollendung der im Tableau aufgezählten Bauten ein Termin bis Ende 1865 festgesetzt. Wird dieß beschlossen, dann haben wir keine andere Wahl mehr als ein Anleihen. Das bestimmt mich, den Antrag des Herrn Vogel zu unterstützen. Bei diesem Anlasse muß ich auf einen Vorwurf antworten, welcher den untern Landesgegenden hier schon gar oft gemacht wurde und der theilweise auf Irrthum beruht. Die Herren aus den obern Gegenden sagen uns nämlich, wir könnten wohl zufrieden sein, da wir gute Straßen haben. Ja, wir haben schöne Straßen, aber nicht der Staat hat sie zum größten Theil gebaut, sondern unsere Vorfahren bauten dieselben im vorigen Jahrhundert und zum Theil im Anfang dieses Jahrhunderts und zwar mit saurem Schweiß. Es gab Zeiten, wo sie das halbe Jahr hindurch Frohndienste leisten mußten, wie in Rußland gefrohnt wird.

Gfeller zu Wichtrach. Ich bin nicht Einer von denen, die gerne Schulden machen, indessen haben sich unsere Verkehrsverhältnisse durch die Eisenbahnen ganz anders gestaltet als früher, und es ist natürlich, daß diejenigen Gegenden, welche keine Eisenbahn haben, gern eine Straße hätten, die sie mit der Eisenbahn in Verbindung bringt. Ich will zum Eintreten stimmen, obschon ich gefunden habe, daß mehrere Straßen, die sehr nothwendig wären, nicht auf dem Projekt erscheinen; so die Kurzenberg-Dießbach- und die Worb-Rubigenstraße. Es wär. zweckmäßig, auch solche Straßen in das Tableau aufzunehmen und dann die Zeit für deren Vollendung etwas hinauszuschieben. Unsere Eisenbahnbauten nehmen eine Masse Arbeitskräfte in Anspruch. Wenn man nun auch diese Straßenbauten auf einmal zur Ausführung bringen würde, so wäre die Folge diese, daß die Arbeiter sehr gesucht und begehrlich würden, daß man sie aber nachher nicht mehr gehörig beschäftigen könnte. Deßhalb würde ich Bedenken tragen, die Bauten in einem Jahre zu vollenden, statt dieselben ein wenig abzutheilen. Man müßte die Arbeiter viel theurer bezahlen, während es allgemein befriedigen würde, wenn man die Bauten auf vier Jahre vertheilte; zugleich würde allen Verhältnissen Rechnung getragen. Es wurden bereits Anträge in dem Sinne gestellt, wie ich die Sache auffasse, daß man nämlich den Termin der Vollendung der Bauten um einige Zeit hinausschiebe.

Bernard. Als im Laufe des verflossenen Dezembers erkannt ward, es solle die Baudirektion ein Verzeichniß derjenigen Straßen vorlegen, welche im Kanton noch zu vollenden seien, glaubte ich, daß auch alle solche darauf erscheinen würden, wofür bereits Pläne aufgenommen worden sind. Nun ist aber dieses Verzeichniß insofern unvollständig, als auf demselben nur eine Summe von Fr. 26,509 für die Hauptstraße von Bern nach Basel ausgesetzt ist, welcher Betrag ganz gewiß für eine der bedeutendsten Straßen des Landes ungenügend ist, da sie zudem noch auf einigen Punkten große Schwierigkeiten darbietet. Man muß sich daher verwundern, daß diese Straßenkorrektionen nicht detaillirt auf das Verzeichniß gebracht wurden, so wie auch darüber, daß diejenigen von Reconvillier, von Malleray und von Dachsfelden nach Sonceboz auf demselben fehlen. Und doch war dieß vor Erstellung der Eisenbahnen die Hauptstraße von Bern nach Basel. Ich glaubte ebenso, man werde keine Neubauten auf dieses Verzeichniß bringen, allein man hat auf demselben Fr. 79,500 für die Herstellung des Rathhauses von Bern ausgesetzt. Ich frage, ob es denn nothwendig sei, dieses Gebäude, welches für den Augenblick genügt und noch auf Jahre ausreicht, zu repariren? Ueberdieß enthält das Verzeichniß noch enorme Summen für Kasernen, während ich glaubte, daß das projektirte Zweimillionenanleihen ausschließlich für die Straßen des Kantons verwendet werden solle. Ich schäme mich fast, daß ich jedesmal, wenn es sich um öffentliche Bauten handelt, an die dringend nothwendigen Arbeiten, welche schon längst ausgeführt sein sollten, erinnern muß. Ich sehe da freilich Fr. 10,000 für die Straße von Emibois nach Breuleux aufgenommen. Nun weiß Jedermann, daß der Amtsbezirk Münster, welcher an Freibergen grenzt, keine einzige nach demselben führende Straße besitzt, daß die ganze zwischen diesen beiden Amtsbezirken liegende Gegend nicht einen einzigen gebahnten Weg hat, um sich von dem einen in den andern zu begeben; und dennoch sieht man nichts zur Verbindung dieser beiden Amtsbezirke auf dem Verzeichniß erscheinen. Eine andere Korrektion, für welche die Pläne von der Baudirektion genehmigt worden sind, betrifft die Straße von Bellelay nach Lajour, für deren Ausführung die Gemeinden den Grund und Boden liefern und das Material zur Stelle führen würden. Auch diese steht nicht auf dem Verzeichniß. Dagegen hat man Fr. 37,000 für die Straße von Pruntrut nach Montbeliard ausgesetzt, welche nach Aussage dortiger Personen neben der schon bestehenden Straße eine unnütze Korrektion ist, weil sie eine unbewohnte Gegend durchzieht. Deßhalb sollte man nach-

sehen, ob diese Summe von Fr. 37,000 nicht auf eine zweckmäßigere Weise verwendet werden könnte. Eine andere Straße, welche der Staat auch schon in Angriff genommen hat, ist diejenige von Münster nach Souboz; man hoffte, daß sie vollendet werde, allein, so wie man dabei zu Werke gegangen ist, steht ihre Beendigung noch ziemlich fern, so daß die bereits begonnenen Strecken in Verfall gerathen. Sie sehen aus dem so eben Angebrachten, daß das Verzeichniß bei weitem nicht vollständig ist. Ich bin daher mit denjenigen Rednern einverstanden, welche ein hinreichendes Anleihen wünschten, und sollte es auf vier Millionen ansteigen, damit die schon angefangenen Straßenbauten vollends ausgeführt und die nothwendigsten Bauarbeiten an die Hand genommen werden könnten. Ich stimme daher zum Antrage des Herrn Egger.

Karrer. Wir sind mit dem Bauwesen auf einem Punkte angelangt, der nicht ganz unerwartet ist, sondern der so kommen mußte, und es trägt gewiß Niemand Schuld daran als der Große Rath selber, daß wir uns heute auf diesem Punkte befinden. Bei der Budgetberathung setzte man jeweilen eine fixe Summe fest, dann vertheilte man sie auf die einzelnen Bauten, und so kam es, daß Bauten, auf die Hunderttausende hätten verwendet werden sollen, jeweilen einen Kredit von Fr. 10—12,000 erhielten. Der Große Rath hatte den wohlgemeinten Zweck im Auge, den Staat vor Schulden zu bewahren; aber den eingelangten Begehren konnte doch nicht Rechnung getragen werden. Wenn wir nun heute nicht eintreten würden, so hätte es einen doppelten Nachtheil. Erstens könnten die Verpflichtungen, welche der Staat eingegangen, nicht erfüllt, zweitens könnten die begonnenen Arbeiten nicht vollendet werden. Ob die vorgeschlagenen zwei Millionen genügen werden, wage ich nicht zu entscheiden. Ich glaube, es gehe uns damit, wie mit dem Stein des Sisyphus: wenn man den Stein auf den Berg gebracht hat, rollt derselbe wieder hinunter und man wird wieder Hand anlegen müssen. Grundsätzlich bin ich mit dem Projekte der Baudirektion einverstanden; aber es wäre dem Geschäftsgang entgegen, wenn man so en bloc eine Menge Straßenunternehmen bewilligen würde, für welche kein Plan und Devis vorliegt. Der Antrag sollte also dahin modifizirt werden, daß, wenn die zwei Millionen vom Großen Rathe bewilligt werden, vorerst die begonnenen Bauten vollendet werden sollen; bezüglich der übrigen Projekte würde der Große Rath sich vorbehalten, nach bisherigem Verfahren Plan und Devis zu genehmigen. Ich stelle daher den Antrag, zu § 4 des Projekt-Beschlusses einen Zusatz des Inhaltes aufzunehmen, daß gesagt werde, für noch nicht bewilligte Bauten sei jeweilen die Genehmigung des Großen Rathes vorbehalten. Nun möchte ich speziell noch auf eine Straße aufmerksam machen, und ich denke, es werde von Vertretern anderer Gegenden in ähnlicher Weise geschehen. Auf Seite 14 des Vortrages erscheint die Schangnau-Marbach-Wiggen-Straße mit einem Ansatze von Fr. 25,000. Nun liegt eine Vorstellung der Gemeinden Schangnau und Eggiwyl vor, die um eine ganz andere Richtung nachsuchen, als sie hier projektirt erscheint, ein Beweis, daß der Große Rath erst nach gründlicher Prüfung der Sache entscheiden soll. Diese Gemeinden verlangen nämlich eine direkte Verbindung von Schangnau der Emme entlang nach Eggiwyl, statt über Marbach und auf Luzernergebiet. Es sollte daher im Tableau nur „Schangnau-Straße" heißen. Die genannten Gemeinden bieten einen Beitrag von nicht weniger als 45,800 Fr. an und zwar von ihrem steuerbaren Vermögen nach dem Steuerregister. An diese Summe tragen bei: die Gemeinde Schangnau Fr. 10,000, dortige Privaten Fr. 1200; die Gemeinde Eggiwyl Fr. 12,100, dortige Privaten Fr. 22,500. Es ist Aussicht vorhanden, daß die Beiträge die Summe von Fr. 50,000 erreichen werden. Ich glaubte dieses Verhältniß öffentlich anführen zu sollen, weil Staat und Gemeinden sich dabei in nationalökonomischer Beziehung besser befinden. Ich schließe also dahin, daß man zwei Millionen Franken bewillige, aber die Verwendung dieser Summe vorläufig auf die begonnenen Bauten beschränke, für die andern dagegen die Genehmigung des Großen Rathes vorbehalte.

Girard. In der Berathung, welcher wir beiwohnen, gaben sich zwei bemerkenswerthe Erscheinungen kund. Vorerst ist es der sehr originelle Antrag des Herrn Egger, um zur Ausführung des allgemeinen kantonalen Straßennetzes zu gelangen, wovon schon seit mehr als 30 Jahren die Rede ist, ohne daß diese wichtige Frage bis jetzt ihre Lösung gefunden hätte. Ich kann nicht umhin, seine Ideen als praktisch anzuerkennen, und glaube, daß man auf dem von ihm vorgezeichneten Wege wirklich ein rationelles Straßennetz zu Stande bringen könnte. Sodann komme ich auf die Opposition des Herrn v. Känel gegen das Projekt der Regierung. Ich begreife nicht, wie man sich auf den von ihm eigenommenen Standpunkt stellen kann, denn kein Partikular würde für seine eigene Rechnung auch nur von ferne den kostspieligen, ja sogar Ruin drohenden Weg einschlagen, auf welchen der Staat seit 1845 infolge übereilter Beschlüsse des Großen Rathes jener Epoche gerathen ist. Ich für meinen Theil begreife die fragliche Opposition gar nicht. Offenbar ist das bis dahin für Straßenbauten im Allgemeinen befolgte System unter aller Kritik; denn indem man große Arbeiten unternahm, ohne die nöthigen finanziellen Mittel zu ihrer kräftigen Förderung zu besitzen, war man gezwungen, dieselben auf viele Jahre zu vertheilen. Die Folge dieses Verfahrens ist, daß die einmal begonnenen Arbeiten wegen mangelnden Kredits unterbrochen werden mußten, um dann später, sobald ein neuer Kredit dafür erkannt worden, wieder fortgesetzt zu werden. Häufig werden dann die unvollendeten Arbeiten durch Sturm und Wetter sehr übel zugerichtet, so daß sie theilweise neu angefangen werden müssen, ja oft sogar zum zweiten Male, wenn nicht noch mehr. Infolge dessen kosten die öffentlichen Arbeiten unter so bewandten Umständen den Staat 15 oder 20 Prozent mehr, als wenn sie ohne Unterbrechung ihren Fortgang gehabt hätten. Da man nunmehr von diesem System abgehen will, um ein anderes, rationelleres und für die Staatsfinanzen ersprießlicheres Verfahren einzuschlagen, so stehe ich nicht an, mich Denjenigen anzureihen, welche mit dem Antrage des Regierungsrathes einig gehen. Jedoch möchte ich nicht zu dem Antrage Hand bieten, daß von vornherein beschlossen werde, diese oder jene im Projekt bezeichnete Straße nur aus dem Grunde abzuweisen, weil die Pläne nicht vorgelegt worden. Mir schiene es angemessen, vorerst das Verzeichniß mit oder ohne Modifikationen zu genehmigen, und dasselbe hernach in seinen Einzelnheiten durchzuberathen. Man wird die einen Straßen erkennen, andere streichen. Würde man solchergestalt die auszuführenden Arbeiten in der Gesammtheit überschauen, so wären dann die wirklich dringenden, wenn auch noch nicht im Plan aufgenommenen Arbeiten zu bewilligen. Der Große Rath würde durch die Genehmigung der sämmtlichen auf dem Verzeichniß stehenden Straßen in globo keine seiner wichtigsten Befugnisse einbüßen. Man hat die Verwendung verschiedener auf dem Tableau verzeichneten Summen kritisirt; unter Anderm wurde gesagt, es sei überflüssig, Fr. 79,500 zur Reparation des Rathhauses zu verausgaben. Ich bin nicht dieser Meinung, denn es ist beinahe scandalös, wenn man den dermaligen Zustand dieses Gebäudes ansieht. In dieser Hinsicht ist das Anleihen durchaus gerechtfertigt, und ich glaube, wir sollen dazu stimmen, zumal es vielleicht in der Stadt keinen Grundeigenthümer gibt, welcher sein Haus in einem solchem Zustande läßt, in dem sich das Rathhaus gegenüber der neuen katholischen Kirche befindet. Herr Vogel sagte, daß Straßen auf dem Verzeichnisse stehen, welche sich gar nicht rechtfertigen lassen; namentlich hob er den Ansatz für die Bahnhofstraße der Staatseisenbahn von Biel nach Nidau und Madretsch hervor. Der genannte Redner wünscht, daß diese Strecken auf Kosten der Staatsbahn erstellt werden möchten. Ich bin

nicht gleicher Ansicht; denn der Große Rath hat bereits solche zu Bahnhöfen führende Straßen bewilligt und dieses wird auch noch in Betreff des Amtsbezirks Konolfingen beantragt, um den Ortschaften die Verbindung mit den Eisenbahnen zu erleichtern. So viel an mir, werde ich stets geneigt sein, derartige Kredite bewilligen zu helfen, wenn solche verlangt werden, und die Regierung zu ermächtigen, so nützliche Straßen anlegen zu lassen. Man hat von verschiedenen Straßen gesprochen, je nachdem man mehr oder weniger Interesse dabei hat. Man erlaube mir, speziell einer Straße zu erwähnen, welche mich durchaus nicht persönlich interessirt, nämlich die von Emibois nach Breuleux. Man kann in Wahrheit sagen, daß wenn es im Land eine Gemeinde gibt, welche sich in einer fatalen Abgelegenheit befindet, dieß die Gemeinde Breuleux betrifft; sie ist eine industrielle Kirchhöre, mit weithin ausgedehntem Geschäftsverkehr, die gleichwohl keine kantonale Straße besitzt, selbst nicht einmal eine Verbindung mit dem Hauptorte des Amtsbezirks. Für diese Straße wird bloß eine Beisteuer beantragt wie an eine Gemeindestraße. Nun räumt aber das in Kraft bestehende Gesetz sämmtlichen Kirchgemeinden das Recht ein, mittelst einer Straße dritter Klasse mit dem Hauptorte des Amtsbezirks in Verbindung zu kommen. Ich will damit nicht gesagt haben, daß man hier auf einmal bewillige, wohl aber sollte man beschließen, daß die Gemeinde Breuleux später eine Straße dritter Klasse erhalten werde, deren Anlagekosten auf dem Anleihen der zwei Millionen zu erheben seien. Ueberhaupt scheint mir, man betrete einen ganz richtigen Weg; anderntheils hat die Erfahrung bewiesen, daß das im Jahr 1853 aufgenommene Anleihen gute Früchte getragen hat, daß man weniger allgemeine Ausgaben, Arbeitskosten u. dgl. hatte, und demgemäß nach meinem Dafürhalten späterhin auch keine fernern Anleihen nöthig sein dürften. In einem der schweizerischen Kantone befolgt man ein treffliches Verfahren, wenn es sich um Ausführung bedeutender Bauten handelt; zum Beispiel, wenn ein Irrenhaus erbaut werden soll: ich meine den Kanton Aargau. Dort setzt man jedes Jahr eine Summe auf das Büdget und legt sie zinsbar an, bis das erforderliche Kapital gebildet ist. Dieß ist ein vorzügliches System zu Vermeidung des Schuldenmachens; indessen hat es den Uebelstand, daß man nicht sobald von den Bauten Nutzen ziehen kann. Wenn man aber zu einem Anleihen schreitet und vorerst dafür sorgt, daß es getilgt werde, so steht man in keiner Gefahr; ein solches Anleihen ist immerhin nutzbrigend. Alles zusammengefaßt, trage ich darauf an, daß man das Verzeichniß nicht in globo annehme, sondern über jeden einzelnen Posten abstimme, soweit es nämlich solche Straßen betrifft, deren Pläne dem Großen Rathe noch nicht vorgelegt worden sind, die jedoch als dringend anerkannt werden.

v. Büren bemerkt gegenüber Herrn Girard, daß er deßhalb nicht eintreten wolle, weil die Vorlagen der Regierung einer Vervollständigung bedürfen und der Große Rath sich über den Sachverhalt nicht ganz im Klaren befinde. Zugleich spricht der Redner seine Verwunderung darüber aus, daß die Baudirektion eine Straßenkorrektion von Schangnau in der Richtung nach dem Kanton Luzern vorschlage, statt im eigenen Kantone da zu bauen, wo es am nöthigsten wäre, nämlich zwischen Schangnau und Eggiwyl, um diesem großen Bezirk eine gehörige Verbindung zu geben.

Mühlheim. Ich stelle mich auf den Boden, den Herr v. Büren soeben bezeichnete. Als in der vorletzten Sitzung des Großen Rathes Herr Egger seinen Antrag stellte, dachte ich mir die Sache anders. Ich dachte, es handle sich um die Vorlage eines vollständigen Straßennetzes, das geeignet sei, allen wirklichen Bedürfnissen Rechnung zu tragen. Man faßte die Sache jedoch anders auf und kommt nun mit einer Vorlage, welche den dringendsten Bedürfnissen in kürzester Zeit Rechnung tragen will. Ich mache aber aufmerksam, daß noch eine ganze Menge Bauten dieser Art nothwendig, vielleicht weit nothwendiger wären als die im vorliegenden Tableau verzeichneten. Ich glaube auch, der Kanton Bern habe eine falsche Bahn eingeschlagen. Wenn ich nicht irre, so ließ Zürich in den dreißiger Jahren, bevor es einen Rappen ausgab, ein Straßennetz aufnehmen und setzte dafür eine Summe von 12 Millionen Franken aus. Damit war den Begehrlichkeiten der Faden abgeschnitten und man konnte ein rationelles Netz ausführen. Bei uns ging es nicht so. Man entsprach dem Begehren jeder Gegend, welche die Erstellung einer Straße als dringend darstellte. Jetzt haben wir ein Straßennetz, das eine merkwürdige Form hat, und ich bitte Sie zu bedenken, daß wir eine Menge Sträßchen haben, die ganz gut hätten unterbleiben können. Ich begreife, daß man es nun nicht wohl ändern kann; aber insofern kann man es gut machen, daß man nicht Straßen baut, die nicht in das Netz passen. Ich finde daher das Begehren des Herrn v. Büren ganz begründet, daß dem Großen Rathe eine vollständigere Vorlage gebracht werden soll. Herr Brunner antwortete zwar dem genannten Redner, man soll ein wenig Geduld haben. Die gleiche Bitte möchte ich an die betreffenden Gegenden richten, welche die Erstellung von Straßen wünschen, sie möchten ein wenig Geduld haben. Man will nicht einmal drei Jahre einräumen, diese 51 Straßen zu vollenden. Ich gebe zu bedenken, was das für Folgen hat. Gegenwärtig haben wir für Eisenbahnbauten viel mehr als die Hälfte fremde Arbeiter; auf den Linien der Staatsbahn sind mehr Franzosen und Italiener beschäftigt als Einheimische. Das ist eine erfreuliche Erscheinung, ein Beweis, daß unsere ärmere Bevölkerung Beschäftigung hat. Wie gestaltet es sich aber, wenn alle diese Bauten bis Ende 1865 vollendet werden sollen? Wir werden theurer bauen, die nöthigen Arbeiter nicht finden, unsern Landeskindern Arbeit entziehen und sie fremden Leuten zuwenden, noch mehr: was werden wir beginnen, wenn keine Bauten mehr auszuführen sind? Unsere Leute werden keine Beschäftigung haben und wir werden ihnen nicht Verdienst geben können. (Nun wendet der Redner sich an Herrn Hauswirth, welcher den Seeländern zu bedenken gab, was der Staat in diesem Landestheile schon auf Straßen verwendet habe, und bestreitet die Richtigkeit der Behauptung, als wäre den Bedürfnissen des Seelandes bereits in Bezug auf das Nothwendige Rechnung getragen worden. So bedürfe die Straße von Aarberg nach Biel ihrer außerordentlichen Steigungen wegen einer Korrektion in hohem Grade; ebenso nothwendig wäre die Erstellung einer Verbindungsstraße am rechten Seeufer. Der Redner beruft sich auf den vor einiger Zeit eingereichten Anzug und schließt dann, wie folgt:) Am Schlusse der letzten Sitzung hätte der Anzug (betreffend die Erstellung einer Straße auf dem rechten Ufer des Bielersees in der Richtung von Nidau nach Ins und Erlach) behandelt werden sollen. Einer meiner Herren Kollegen sagte mir, laut Zusicherung des Herrn Baudirektors sei die Sache in Ordnung; jetzt sehe ich, daß dieses Sträßchen nicht auf dem Tableau erscheint. Mir scheint, man sollte in der That der Mahnung des Herrn Brunner folgen, sich ein wenig zu gedulden, bis ein vollständiges Tableau über das Straßennetz von der Regierung vorliegt, das in einem halben Jahr oder in einem Jahr entworfen werden kann. Ich stimme daher zum Antrage des Herrn v. Büren in dem Sinne, daß man heute nicht eintrete, dagegen den Regierungsrath beauftrage, ein vollständiges Tableau für alle in der nächsten Zukunft auszuführenden Straßenbauten vorzulegen.

Seßler. Eine Ansicht, die ich habe, wurde von Niemanden ausgesprochen, daher muß ich das Wort ergreifen. Die Grundlage, auf welcher dem Regierungsrathe der Auftrag ertheilt wurde, dem Großen Rathe Vorlagen zu machen, wie in das Bauwesen größere Ordnung gebracht werden könne, war eine doppelte. Erstens wollte man die Straßenbauten, die begonnen sind, nicht länger herumschleppen, sondern dahin

wirken, daß sie möglichst bald zum Nutzen des Volkes verwendet werden können. Man raisonnirte so: wenn man zehn Jahre an einer Straße baue, so sei der Zins des Kapitals, das man im ersten Jahr hineingeworfen, verloren. Der zweite Zweck aber, den man im Auge hatte, war der, daß die dringendsten Neubauten möglichst bald an die Hand genommen werden. Nun entspricht diese Vorlage dem einen Zwecke, soweit es die Vollendung der begonnenen Bauten betrifft; aber dem zweiten Zwecke entspricht sie nicht. Daher glaube ich, wenn man zwei Millionen Franken aufnimmt, um mit den begonnenen Straßenbauten aufzuräumen, so werde diese Summe ganz außerordentlicher Weise verwendet und getilgt werden müssen. Das ist aber nach dem vorliegenden Projekte nicht der Fall, und das mache ich demselben zum Vorwurfe. Nach § 3 des Projekt-Dekretes wäre das ordentliche Büdget der Baudirektion jetzt schon mit einer Ausgabe von Fr. 90,000 für die Verzinsung des Anleihens bis 1866 und von 1867 an mit einer Summe von Fr. 130,000 zu belasten. Man wird nicht bestreiten, daß wir uns dadurch die Hände binden werden in einer Weise, wovon wir keine Ahnung hatten. Daher möchte ich vorschlagen, es sei zwar einzutreten (man kann nicht ein Projekt bringen, das Alle befriedigt), aber im § 2 des Dekretes der Termin für die Amortisation des Anleihens so weit hinauszuschieben, bis dieselbe durch die außerordentliche Steuerquote begonnen werden kann. Der § 3 wäre damit in Uebereinstimmung zu bringen und die litt. b desselben zu streichen. Auf diese Weise hätten wir im ordentlichen Büdget noch über einige Summen für gewöhnliche Baugegenstände zu verfügen.

Der Herr Präsident macht den Redner aufmerksam, daß die Anleihensfrage erst später zur Behandlung kommen werde.

Seßler erklärt, daß er zum Eintreten stimme und bei der Berathung des Dekretes über das Anleihen seinen Antrag wiederholen werde.

Mühlethaler. Herr Mühlheim sagte, man habe seiner Zeit gefehlt, daß man nicht ein Straßennetz aufgestellt habe. Es ging damals, wie es noch geht: wenn ein Antrag hieher kam, so wurde der Straßenbau beschlossen. Aber das muß ich doch bemerken: wenn man auch ein Straßennetz hätte, so hätten die Eisenbahnen doch große Veränderungen und unnütze Kosten verursacht. Auch die Besorgniß des Herrn Mühlheim in Betreff der Verwendung fremder Arbeiter theile ich nicht. Wenn er einen Bau ausführt, so wird er auch die Arbeiter anstellen, die ihm am geeignetsten scheinen, und so wird er auch zur Anstellung von Fremden kommen. Ich stimme zum Eintreten.

Scherz, Regierungsrath. Ich beginne die kurzen Bemerkungen, die ich zu machen habe, mit der Erklärung, daß ich geglaubt hätte, nach den wiederholten Beschlüssen, die hier gefaßt wurden und die dahin zielten, daß man im Bauwesen andere Grundlagen annehmen soll, man würde heute nicht so stark und vielseitig sich gegen das Eintreten in den Vorschlag des Regierungsrathes aussprechen. Die Haupteinwürfe, die man demselben macht, sind doppelter Natur: den Einen macht die Regierung zu wenig, den Andern zu viel. Sie macht denen zu wenig, die eine Reihe von Straßen, deren Ausführung man wünscht, nicht auf dem Tableau finden. Diesen Einwurf habe ich erwartet, weil es nicht möglich war, allen Wünschen zu entsprechen. Die Absicht derjenigen, welche vor dem Schuldenmachen warnen, billige ich vollständig, aber das Schuldenmachen hat dann seine bedenkliche Seite, wenn man nicht vorausieht, wie und wann man die Schulden bezahlen könne. Aber wenn man nachweisen kann, daß man sie zahlen kann, und wann sie bezahlt werden, so glaube ich, die Bedenklichkeit sei dann unbegründet. In der Sache selber haben Sie wiederholt erkannt, Sie wünschen eine solche Vorlage, indem man fand, es sei ein Skandal, daß Bauten 10—12 Jahre und noch weiter hinausgeschleppt werden, weil viel dabei zu Grunde gehe und der Staat in größern Nachtheil komme. Ich halte dafür, man soll eintreten und, ohne weiter zu markten, die begonnenen und höchst dringenden Arbeiten ausführen. Es liegt in der Absicht der Baudirektion und des Regierungsrathes, nicht dabei stehen zu bleiben, sondern eine umfangreichere Vorlage, d. h. ein Straßennetz auszuarbeiten, so daß es im Jahre 1865 vorgelegt und im Jahre 1866 mit dessen Ausführung begonnen werden könnte. Auch die Rückzahlung der zwei Millionen könnte auf 15—20 Jahre ausgedehnt werden. Wie gesagt, ich halte dafür, es liege durchaus nichts bedenkliches in diesem Schuldenmachen. Nun erlaube ich mir eine Frage. Es ist bekannt, daß viele Arbeiten ausgeführt wurden, die bezahlt werden müssen. Wenn dieses Anleihen nicht bewilligt wird, aus welchem Kredite sollen solche Arbeiten dann bezahlt werden? Es wurden eben eine Reihe dringender Arbeiten ausgeführt, die keinen Aufschub erleiden. Ebenso sind an Gemeinden Staatsbeiträge im Betrage von Fr. 140,000 zugesichert. Es muß etwas geschehen. Ich möchte Ihnen daher den Antrag des Regierungsrathes dringend empfehlen. Es liegt denn auch entschieden im finanziellen Interesse des Staates, daß dieser Weg eingeschlagen werde. Den übrigen Begehren soll dann im allgemeinen Straßennetze Rechnung getragen werden.

Gfeller zu Wichtrach stellt im Hinblick auf die bereits einer Reihe von Gemeinden versprochenen Staatsbeiträge den Antrag, daß im Falle des Eintretens die für ausgeführte Straßenbauten erkannte Summe durch einen besondern Kredit ausbezahlt werden soll.

Dr. Tièche. Der vorliegende Dekretsentwurf ist die natürliche Folge eines in der letzten Dezembersession des Großen Rathes erheblich erklärten Anzuges. Wenn es dermal nur um die Erheblichkeitserklärung des zur Berathung vorliegenden Entwurfes zu thun wäre, so würde ich das Wort nicht ergreifen; allein da auch die Sache selbst in Berathung liegt, so möchte ich mich über die Art und Weise, wie der Jura in dieser Angelegenheit behandelt worden ist, hier aussprechen. Der Sinn und Geist, welcher diesem Anzuge im verflossenen Dezember gerufen, so wie die Aufnahme, welche derselbe bei der ganzen Versammlung gefunden hat, ging keineswegs dahin, heute den Bestand der Schulden, die noch auf den im Bau begriffenen Straßen haften, vorzulegen, und in dieser Beziehung ist die von Herrn Gfeller gemachte Bemerkung richtig und begründet, weßhalb ich derselben beitreten muß. Offenbar werden die noch verschuldeten Straßen das Kapital, welches heute der Große Rath dekretiren wird, seiner Bestimmung entfremden. Der Jura z. B. erscheint auf dem Verzeichniß für Fr. 314,000; diese Summe ist aber größtentheils schon verausgabt, so daß die Fr. 314,000 nicht mehr für noch unausgeführte Straßenbauten verwendet werden können. Der Ansatz von Fr. 125,000 für die St. Immerthal-Straße kann insofern als illusorisch erscheinen, da die daherigen Korrektionen schon größtentheils stattgefunden, und die noch auszuführenden Abtheilungen des Straßennetzes im St. Immerthal nicht Fr. 125,000 erheischen werden. Bezüglich der Straße von Pruntrut nach Montbeliard, welche der Große Rath seiner Zeit dekretirt hat, und welche von der dortigen Bevölkerung verlangt wurde, ist zu bemerken, daß nunmehr dieselbe Bevölkerung gar nichts von jener Straße will, weil sie, als mit einer andern Straße parallel laufend, für die dortigen Bewohner keinen eigentlichen Werth hat. Aber ich erwähne noch einer andern bedeutenden Straßenbaute, welche vor mehr als 30 Jahren angefangen wurde, nämlich der Hauptstraße von Basel nach Bern; sie ist beinahe vollendet, denn sie erfordert keiner bedeutenden Korrektionen mehr; allein der Büdgetansatz von Fr. 26,509 reicht zur Beendigung dieser Korrektionen nicht hin. Herr Bernard verlangte, daß diejenige

von Pierre-Pertuis in Arbeit genommen werde. Ich für meinen Theil will bescheidener sein als er, weil ein daselbst anzulegender Tunnel zu einer so kolossalen Ausgabe führen würde, daß die Regierung ein zu diesem Zweck gestelltes Begehren kaum rechtfertigen könnte. Ich hoffe, daß vom Augenblicke an, wo eine Eisenbahn durch das Thal angelegt sein wird, es alsdann keiner großen Ausgaben für einen Tunnel bedarf. Hinwieder sind von Pierre-Pertuis hinweg auf der Bern-Basel-Straße noch bedeutende Stütze zu beseitigen; diese Korrektionen werden von der dortigen Bevölkerung schon seit langer Zeit verlangt und man muß sich verwundern, wie im neunzehnten Jahrhundert die Regierungen dergleichen so lange dulden konnten. Es gibt dort Steigungen bis 20 Prozent auf einer kurzen Strecke, welche, wie hier schon oft gesagt wurde, dem Verkehr gefährlich sind. Wir haben manchmal das Begehren gestellt, dieselben möchten, besonders bei Malleray, Reconvillier und Dachsfelden, korrigirt werden; allein die Baudirektion hat sich trotz ihres guten Willens immer hinter die Geldnoth verschanzt. Was thut man nun hier? Man setzt einige Beträge für die Korrektion kleinerer Punkte auf das Verzeichniß, und die Hauptkorrektion, welche für die bedeutendsten Verkehrsmittel im Jura von größter Wichtigkeit ist, diese wird gänzlich vergessen. Außer diesen kleinen Ansätzen, die sich allerdings auch rechtfertigen lassen, hätte man noch Fr. 50,000 in Anschlag bringen sollen, eine Summe, welche für die nothwendigsten Korrektionen an der Hauptstraße, von Pierre-Pertuis hinweg, genügen würde. Auch auf der Reuchenette-Straße wäre eine bedeutende Korrektion wünschenswerth, allein wir wollen uns in Betreff dieser gedulden und bessere Zeitumstände abwarten, wofern man zuerst das Allernothwendigste beschließt. Wenn man die unzweckmäßig angewendeten Summen von diesem Verzeichniß entfernen könnte, so könnte die Baudirektion dasselbe modifiziren; dadurch wäre sie in Stand gesetzt, die zu den dringendsten Korrektionsarbeiten erforderlichen Kapitalien zu beschaffen. Ich stehe demnach zu Herrn Bernard, welcher dahin strebt, nicht nur eine lokale Straße zu erhalten, sondern eine mit Rücksicht auf die Eisenbahnen äußerst nothwendige Straße, um von Bellelay nach Lajour zu gelangen und dadurch den Kanton Neuenburg mit dem bernischen Jura in Verbindung zu bringen. Wenn ich auf dergleichen Modifikationen beharre, indem ich einige Ziffern durch andere ersetzen will, so geschieht es deßhalb, weil man gewöhnlich bei Behandlung von Fragen dieser Art dem Jura zu sagen pflegt: er habe schon seinen Antheil und solle nicht zu viel verlangen. Im vorliegenden Falle sind wir aber nicht zu begehrlich, denn, wollte man in Betreff der zu verausgabenden zwei Millionen gerecht gegen uns sein, und diese Summe im Verhältniß von $^{9}/_{11}$ gegen $^{2}/_{11}$ vertheilen, so würde der Antheil Fr. 326,000 betragen, welcher billigerweise uns zukommen sollte. Somit verlange ich, daß der Ansatz von Fr. 26,509, welcher auf dem Verzeichniß für die Bern-Basel-Straße erscheint, um Fr. 40,000 erhöht werde, welche Summe auf dem projektirten Anleihen zu erheben wäre, damit die dringend nothwendigen Korrektionsarbeiten erledigt werden können. Ich bitte die Versammlung, diesen Antrag erheblich zu erklären und zu beschließen, es sei der Regierungsrath, falls die daherige Summe nicht ausreichen würde, ermächtigt, den Betrag des Anleihens zu erhöhen.

Stooß. Es gibt gewisse Fälle, wo es schwer ist, hier seine Stimme abzugeben; der vorliegende Fall ist ein solcher. Für sofortiges Eintreten wurden gewiß sehr wichtige Gründe angeführt. Unter andern ist es der Grund, daß eine Reihe von Arbeiten begonnen worden, deren Verschiebung Schaden bringt; ferner daß der Staat auf diesen Arbeiten bedeutende Summen schuldig ist. Aber sind die Vorlagen, die wir erhalten haben, so beschaffen, daß man schon heute eintreten kann? Ich glaube nicht; ich muß vielmehr die Bemerkung des Herrn von Känel unterstützen, daß die meisten Bauten, die aus dem Anleihen bestritten werden sollten, solche sind, die aus den gewöhnlichen Einnahmen hätten beendigt werden sollen. Aus dem vorliegenden Tableau konnten wir uns überzeugen, daß wir nicht in außerordentlichen Verhältnissen sind. Wir hatten in der letzten Zeit Ueberschüsse in den Staatsrechnungen, und das bewog den Großen Rath, Ausgaben zu bewilligen, die er sonst nicht bewilligt hätte, Ausgaben, die bedeutende Summen in Anspruch nahmen, wie z. B. der botanische Garten, der mehrere hunderttausend Franken kosten wird. Wenn ich heute nicht sofort zum Eintreten stimmen kann, so geschieht es in dem Sinne, daß wir genauere Vorlagen erhalten. Eine andere Frage ist aber die: wie ist eigentlich die Finanzlage des Kantons Bern gegenwärtig beschaffen? Der Herr Finanzdirektor sagte uns, die Staatsrechnung liege bereit, sie kann aber in dieser Sitzung nicht mehr behandelt werden. Wenn dieß hätte geschehen können, so hätte die Staatswirthschaftskommission uns über die Finanzzustände des Kantons Aufschluß geben können. Ich gestehe ganz offen, daß ich mit einigem Kummer der Zukunft entgegensehe. Wenn der Zins der aufgenommenen Anleihen bezahlt werden soll und die Eisenbahn nicht den Ertrag liefert, den man in Aussicht gestellt hat, so werden wir größere Abgaben zu tragen haben als bisher; daher ist Vorsicht am Orte. Darüber besteht kein Zweifel, wenn man zum ersten Antrage der Regierung stimmt, so muß man auch zum zweiten stimmen. Ich möchte das heute nicht thun, sondern die Sache der Kommission zuweisen, die nach unserm Gesetze über den Haushalt des Staates zu wachen hat, der Staatswirthschaftskommission. Sie hat den Großen Rath bei der letzten Budgetberathung auf die obwaltenden Mißverhältnisse aufmerksam gemacht; deßhalb stimme ich nicht zum sofortigen Eintreten, sondern möchte, so viel an mir, die beiden Vorlagen der Staatswirthschaftskommission zuweisen, damit sie untersuche, wie es sich mit dem Anleihen und der Staatsrechnung verhalte; unterdessen können wir ganz gut warten.

Hauswirth. Da vom Präsidium mitgetheilt wurde, daß auch die artikelweise Berathung der einzelnen Ansätze in Frage steht, so möchte ich auf einen Punkt zurückkommen. Es betrifft die Kirchberg-Jaberg-Uttigen-Straße mit einem Ansatze von Fr. 41,500, die zu einer Zeit beschlossen wurde, wo noch Niemand daran dachte, daß ihr durch die Eisenbahnen Eintrag geschehen werde. Nun ist sie durch die in der Nähe errichteten Stationen bedeutungslos geworden. Man wird sagen, der Staat habe die Verpflichtung übernommen, dieses Sträßchen zu bauen. Ich gebe das zu, aber wenn ich auf der andern Seite frage, ob es mit Rücksicht auf die gegenwärtigen Finanzzustände des Staates zweckmäßig sei, eine Summe von Fr. 41,500 auf einen Feldweg zu verwenden, gegenüber Bedürfnissen, die wir im Amt Seftigen haben (ich erinnere an die Riggisberg-Thurnen-Straße, die zur Zeit lebensgefährlich zu befahren ist), so gestaltet sich die Sache anders. Die so eben genannte Straße ist eine der frequentirtesten im Lande. Die nidwärts liegenden Gemeinden müssen das Holz auf derselben transportiren; sie vermittelt den Verkehr mit Freiburg über Schwarzenburg, im Sommer die Verbindung mit dem Gurnigel. Um so mehr fällt es auf, wenn man diese Straße nicht unter die dringenden Bauten aufnimmt, und dann auf der andern Seite auf Feldwege solche Summen verwendet. Ich glaube, Sie werden mit mir einverstanden sein, wenn ich mit Rücksicht auf diese Thatsachen den Antrag stelle, den Ansatz von Fr. 41,500 für die Jaberg-Uttigen-Straße auf Fr. 21,500 zu reduziren und die übrig bleibenden Fr. 20,000 für die Riggisberg-Thurnen-Straße zu verwenden, deren Korrektion absolut nothwendig ist, nach welcher man schon seit Jahren schreit und deren Bewilligung ich dem Großen Rathe angelegentlich empfehle.

Schären bekämpft den Antrag des Vorredners in dem Sinne, daß der Staat, nach Mitgabe der durch Vertrag vom Jahre 1857 übernommenen Verpflichtungen, die Korrektion der Jaberg-Uttigenstraße durchführen soll und zwar auch mit Rück-

sicht auf die Einbuße, welche die Aktionäre der Jabergbrücke sich damals gefallen ließen.

Herr Berichterstatter. Es kam mir nicht unerwartet, daß diese Vorlage solche Anfechtungen erlitt. Es sind zu viele materielle Interessen der verschiedenen Gegenden im Spiel, als daß man hätte erwarten können, es werde ganz glatt gehen. Aber ich glaube, es sei nicht schwer, auf die gefallenen Bemerkungen zu antworten und die Opposition, welche gemacht wurde, zu beleuchten. Vor Allem wurde der Vorwurf erhoben, es fehle der Versammlung der nöthige Ueberblick; namentlich war es Herr v. Büren, welcher bemerkte, daß es wünschenswerth wäre, den Großen Rath in den Stand zu setzen, sich in der Sache so zu orientiren, daß man auf einer Karte sehen könnte, welche Straßenbauten zu vollenden und welche überhaupt noch auszuführen seien. Vor Allem ist zu bemerken, daß, soweit es die Hochbauten betrifft, es wohl nicht nöthig ist, sie auf einer Karte darzustellen, indem Jedermann weiß, wo die betreffenden Ortschaften und Bauprojekte sind. Was die Straßen anbelangt, so sind es mit Ausnahme von einigen wenigen alles Straßen, die im Bau begriffen und zu vollenden sind, Straßen, für die seiner Zeit dem Großen Rathe Pläne und Kostenberechnungen vorgelegt wurden; der Große Rath ist also darüber im Klaren und bedarf in dieser Beziehung keiner weitern Orientirung. Uebrigens liegen die Beilagen zur Einsicht vor; sie enthalten ein Tableau, woraus genau zu ersehen ist, was bis Ende 1862 verausgabt worden und was noch zu verausgaben ist, mit dem Büdgetansatze von 1863 und ohne denselben. Die nöthige Auskunft ist also auch hier gegeben. — Um sofort auf einige Details einzutreten, will ich bemerken, daß Herr Hauswirth vollkommen im Irrthum ist, wenn er meint, der Ansatz für die Jaberg-Kirchdorf- und Jaberg-Uttigenstraße sei nur noch für die letztere nothwendig. Der Bau der Straße von Jaberg nach Kirchdorf ist noch keineswegs vollendet, sondern es bestehen noch Verpflichtungen gegenüber Arbeitern und Lieferanten, und es ist noch eine Brücke zu erstellen, um nach der Station Kiesen zu gelangen. Grundsätzlich aber muß ich dem Herrn Hauswirth erwiedern, daß diese Straße gar nicht so unbedeutend ist, wie er glaubt. Sie wurde fünf oder sechs Jahre nach Ertheilung der Eisenbahnkonzession beschlossen, und sie hat immerhin die Bedeutung, daß sie die Gegend von Uetendorf und die ganze rückwärts liegende Gegend auf dem linken Aarufer mit dem rechten von Kiesen abwärts verbinden soll, indem bekanntlich oberhalb Jaberg kein Uebergang über die Aare ist; diese Straße könnte daher nicht wohl verlassen werden. — Auch bezüglich der Fahystraße im Jura wurde Opposition gemacht, indem Herr Dr. Tièche glaubt, der Bau der Pruntrut-Fahystraße sei nicht nothwendig. Freilich ist dieser Straßenbau nothwendig; es wurde jahrelang um denselben petitionirt und nachdem man ein entsprechendes Tracé gefunden, genehmigte der Große Rath das Projekt und bewilligte den Kredit. Der Bau ist in Ausführung und es wäre daher sonderbar, wenn man denselben nun streichen würde. — Ferner wurde bemerkt, diese Straßenbauten seien nicht gehörig auf die verschiedenen Landesgegenden vertheilt worden. Es handelt sich aber hier nicht darum, ein Tableau aufzustellen, das möglichst alle Gegenden berücksichtigt, sondern der Zweck unserer Vorlage ist zunächst der, die Vollendung der begonnenen Bauten zu erzielen. Es handelt sich nicht um die Repartition der zwei Millionen Franken auf die verschiedenen Gegenden des Kantons; der Zweck, den wir zu erreichen haben, ist ein ganz anderer. Von anderer Seite wurde geltend gemacht, die im Tableau mit D bezeichneten Bauobjekte sollten nicht aufgenommen werden, oder wenigstens sollte die spezielle Bewilligung derselben durch den Großen Rath vorbehalten sein. Das sind aber alles Bauten, die wegen dringender Umstände zugleich mit den andern ausgeführt werden müssen. Hätten sie einen solchen Charakter, daß sie verschoben werden könnten, so hätte man Ihnen jetzt dieselben nicht vorgeschlagen. Ich will diese Projekte kurz durchgehen. Das erste betrifft den Gemmipaß, allerdings nicht eine Straße, die bereits im Bau begriffen ist, aber es hängt die Ausführung derselben mit Unterhandlungen zusammen, die mit der Regierung von Wallis bezüglich der Grenzbereinigung gepflogen werden, sowie andererseits mit der Korrektion des Rawylpasses auf der Seite dieses Kantons; es handelt sich also um ein besonders dringliches Verhältniß. Der zweite Posten betrifft die Bern-Luzernstraße (Maybachbrücke), den Neubau einer Brücke, den man aber nicht auf das Büdget nehmen konnte, weil die Kreditverhältnisse es nicht erlaubten. Ebenso verhält es sich mit der Burgdorf-Langnaustraße, die mit den Eisenbahnbauten in Verbindung steht. Was die Schangnau-Marbachstraße betrifft, so handelt es sich darum, der Gemeinde Schangnau den Verkehr mit dem Amtssitze möglich zu machen, was bisher nicht der Fall war. Es besteht nämlich eine ganz schlechte Straße, die an die Luzerner-Grenze führt und die genannte Gemeinde hat einen Straßenbau dringend nöthig. Es wäre eine Verbindung mit Eggiwyl möglich; bisher konnten sich aber diese zwei Gemeinden nicht darüber verständigen. Nun sind neue Eingaben eingelangt, aus denen man schließen kann, daß eine solche Verständigung möglich wird. Geschieht dieß, so kann die Verbindung beider Ortschaften mit dem Amtssitze bewerkstelligt werden. Ich bin daher — vorausgesetzt, daß die fragliche Verständigung zwischen Schangnau und Eggiwyl zu Stande komme — vollkommen einverstanden, daß einfach gesagt werde „Schangnau-Straße", damit man freie Hand habe, den Staatsbeitrag entweder auf Schangnau-Eggiwyl oder für das andere Projekt Schangnau-Marbach-Wiggen zu verwenden. Nun kommt die Riggisberg-Schwarzenburg-Straße (Lindenbachbrücke), ein sehr dringender Straßenbau, der auch nicht auf das Büdget gebracht werden konnte. Ferner die Bahnhof-Biel-Nidau- und Madretsch-Straße. Hier ist ein eigenthümliches Verhältniß, indem infolge der Bahnhofanlage die Verlegung der Straße von Nidau nach Biel und Madretsch nothwendig wurde. Das Direktorium bemühte sich, die Straße so zu verlegen, daß sie einfach in einem starken Bogen um den Bahnhof herum führen würde. Nun aber ist es nach hierseitiger Ansicht nöthig und man ist es der Bevölkerung der betreffenden Gegend schuldig, eine rationelle Korrektion zu machen, indem die Bewohner derselben nicht nur ein Interesse haben, zum Bahnhof zu gelangen, sondern überdieß ein bedeutender Verkehr, namentlich an Markttagen, zu vermitteln ist. Es wird daher vorgeschlagen, die Straße so zu verlegen, daß den Verhältnissen der Gegend durch eine bedeutende Korrektion, die anläßlich des Eisenbahnbaues vorgenommen werden muß, Rechnung getragen werden kann. Es fragte sich, wer die Kosten dieser Korrektion zu tragen habe. Die Baudirektion muthete der Eisenbahnverwaltung zu, die daherigen Kosten auf das Büdget der Staatsbahn zu nehmen, aber wie ich vernehme, weigert sich das Direktorium, indessen muß immerhin geholfen werden. Das ist der Grund, warum dieser Straßenbau auf das Tableau gesetzt wurde. Würden Sie denselben streichen, so wäre das ganze wieder in Frage gestellt, denn wenn der Regierungsrath beschließen würde, es sei nicht Sache des Direktoriums, diesen Bau zu übernehmen, so hätte man keinen Kredit dafür. Endlich kommt noch die Emibois-Breuleur-Straße zur Sprache, für die seit Jahren petitionirt wurde. Schon vor 6—7 Jahren wurde den betheiligten Gemeinden ein Staatsbeitrag in Aussicht gestellt, ohne daß derselbe bewilligt wurde. Man erachtete es als zweckmäßig, dieses Projekt hier aufzunehmen. Ich könnte daher nicht zugeben, daß die im Tableau mit D bezeichneten Bauten gestrichen würden. Uebrigens ist im Projektbeschlusse selbst Vorsorge getroffen, daß solche Bauten, die noch nicht bewilligt sind, der Genehmigung des Großen Rathes speziell bedürfen. Es kann also kein solcher Bau begonnen werden, bevor der Große Rath Plan und Kostenberechnungen genehmigt hat. Würde die Behörde finden, ein Projekt solle weggelassen werden, so ist durch den vorliegenden Beschluß dieser

Eventualität gar nicht vorgegriffen. — Es wurde die Einwendung erhoben, die zur Vollendung der fraglichen Bauten eingeräumte Zeit werde nicht genügen, und Herr Gfeller möchte deßhalb eine längere Zeit dafür bestimmen. Ich habe bereits im Eingangsrapporte bemerkt, daß es allerdings mit einigen Schwierigkeiten verbunden sei, in so kurzer Zeit so viele Bauten auszuführen. Dennoch lebe ich in der Hoffnung, daß es möglich sein werde. Ich wünsche daher in dieser Beziehung vorläufig keine Aenderung, sondern möchte solche allfällig spätern Beschlüssen vorbehalten. Der Große Rath hat es ja in der Hand, wenn er glaubt, es sei nicht möglich, die Bauten in der festgesetzten Zeit zu beendigen, einen andern Beschluß zu fassen. Wird aber heute beschlossen, die Arbeiten seien bis Ende 1865 zu vollenden, so ist es eine Direktion für die Bauverwaltung und das Publikum, und die Ausführung wird um so eher möglich sein. — Herr Egger stellte den Antrag, eine Kommission aus der Mitte des Großen Rathes zu wählen, die an der Hand der Baudirektion zu untersuchen hätte, welche Bauten im Weitern noch ausgeführt werden sollen. Es kann sicher der Baudirektion nur angenehm sein, wenn ihre Aufgabe in der Weise erleichtert wird, wenn ihr sachverständige und unparteiische Männer an die Hand gegeben werden, um die Sache näher zu prüfen. Aber in diesem Augenblick glaube ich, sei eine solche Schlußnahme nicht nothwendig, sondern man könnte diesen Gedanken später aufnehmen, wenn die Baudirektion Vorarbeiten für neue Vorlagen gemacht hat. Ferner wurde bemerkt, diese Vorlage sei etwas unnatürlich, indem man nicht in außerordentlichen Zeiten lebe, um ein Anleihen von 2 Millionen Fr. aufzunehmen; es seien alles Bauten, die aus dem ordentlichen Büdget bestritten werden können. Ich glaube jedoch, wir haben aus den Büdgetberathungen der letzten Jahre die Erfahrung gemacht, daß die Umstände außerordentlich genug sind, um das Anleihen zu rechtfertigen. Wir haben gesehen, daß wir nicht zur Vollendung der begonnenen Bauten gelangen, ohne ein bedeutendes Defizit zu riskiren. Ganz ähnlich wie im Jahr 1853 verhält es sich jetzt; es ist der gleiche Grund vorhanden, ein Anleihen zu beschließen, wie damals; damals wurde ein solches auch wegen dringenden Bauten dekretirt. Herr Stooß machte zwar den Einwurf, es seien auch Bauten ausgeführt worden, die nicht so dringend gewesen wären; man wies auf den botanischen Garten hin, der mehrere hunderttausend Franken gekostet habe. Da muß ich berichtigen, daß die Gebäulichkeiten des botanischen Gartens auf ungefähr Fr. 140,000 zu stehen kommen, und mit Hinzurechnung der Ankaufsumme jedenfalls der Betrag von Fr. 200,000 lange nicht erreicht wird. Uebrigens glaube ich, es werde Jedermann zugeben, daß der botanische Garten eine zweckmäßige und gelungene Anlage ist. — Der Haupteinwurf, welcher der Vorlage des Regierungsrathes gemacht wurde, ist der, das Tableau sei nicht vollständig; bevor man zu einem Anleihen schreite, solle man vollständigere Vorlagen, namentlich über das Straßennetz, bringen. Das war bisher rein unmöglich und wird in ganz nächster Zeit eben so wenig möglich sein als bis jetzt. Denn es ist nicht zu vergessen, daß bei der Feststellung eines Straßennetzes eine Menge Fragen zu untersuchen sind, die auf die Direktion und Bedeutung der Straßen, sowie auf die Kosten Bezug haben. Diese Untersuchungen müssen in alle Einzelheiten gehen. Ich will nur einige Beispiele anführen, aus denen Sie entnehmen können, daß man dafür die nöthige Zeit haben muß, um nicht eine verkümmerte und falsche Grundlage zu bekommen. Sie wissen, daß die Idee vorwaltet, auch dem Jura mit der Zeit Eisenbahnen zu geben. Erhielte dieser Kantonstheil eine Eisenbahn, so wird für ihn die Frage des Straßennetzes eine ganz andere, als wenn er keine Eisenbahn erhielte. Es würde z. B. die Korrektion bei Pierre-Pertuis nicht gemacht, wenn der Jura Eisenbahnen bekommt. Ebenso verhielte es sich mit der Korrektion der Straße zwischen Delsberg und Pruntrut. So bedürfen noch eine Menge Fragen einer weitern Untersuchung, bevor ein Straßennetz aufgestellt werden kann. Aehnlich verhält es sich im alten Kanton in Bezug auf die Verkehrsverhältnisse überhaupt. Es kann eine Straße der Korrektion bedürfen, man verlegt sie auf eine ganz andere Seite, je nachdem der Verkehr mit der Eisenbahn es erheischt. Ich erinnere auch an die Anlage einer Straße auf dem rechten Ufer des Thunersees. So ohne Plan und Kostenberechnung wird man sich nicht entschließen wollen, ein Straßennetz zu entwerfen. Daß eine solche Vorlage gebracht werden muß, versteht sich von selbst; hingegen verwahre ich mich förmlich dagegen, Ihnen eine Vorlage zu bringen, auf die Sie sich nicht mehr oder weniger verlassen können; die Baudirektion würde in dieser Beziehung eine viel zu große Verantwortlichkeit übernehmen. Es ist nothwendig, daß vollständige Planaufnahmen gemacht werden, auf welche gestützt eine Straßennetz entworfen werden kann. Dazu ist aber auch Geld nöthig, daher finden Sie denn auch einen Ansatz für Vorarbeiten im Tableau. Wenn Sie also das Tableau beschließen, beschließen Sie auch die Vorarbeiten. Das größere Tableau rechne ich darauf, Ihnen bis längstens in zwei Jahren vorlegen zu können, also bevor die hier in Frage stehenden Bauten fertig sind. — Ich halte dafür, es sei nicht nothwendig, Ihnen noch weitläufig über das Bedürfniß des fraglichen Anleihens Auskunft zu geben. Sie konnten aus frühern Büdgetberathungen entnehmen, in welcher fatalen Lage sich die Bauverwaltung befindet. Wie Herr Karrer richtig bemerkte, wurden in einem Zeitraume von 10—20 Jahren Straßen beschlossen, die heute noch nicht vollendet sind, weil man nur mit kleinen Krediten bauen konnte. Die Folge war, daß man theurer arbeitete, während man, wenn entsprechende Geldmittel zur Verfügung gewesen wären, die Bauten rationeller hätte ausführen können. Sie wissen auch, daß Verpflichtungen des States zu erfüllen sind, sowohl für Bauten, die der Staat selber ausführt, als für solche, an die er Beiträge zugesichert hat. Diese Verpflichtungen konnten aus dem ordentlichen Büdget nicht gedeckt werden; daher wird Ihnen dieses Auskunftmittel vorgeschlagen. Wäre es der Fall, daß das Anleihen nicht beschlossen würde, so hätte dieß bedeutende Konsequenzen in Bezug auf diese Verpflichtungen, aber auch in Bezug auf die Bauten, die noch ausgeführt werden müssen. Denn es versteht sich von selbst, daß, wenn diese Bauten nicht in zwei Jahren ausgeführt werden können, es dann noch viel länger gienge, bis die andern, auf welche man wartet, zur Ausführung kämen. Es liegt also im Interesse der betreffenden Gegenden, vor Allem mit den angefangenen Bauten reinen Tisch zu machen. Es wurde aufmerksam gemacht, die Anleihensfrage sei nicht gehörig geprüft worden, man sollte sie noch der Staatswirthschaftskommission zuweisen. Der Regierungsrath legte sich diese Frage auch vor, aber er fand, das Großrathsreglement sei nicht in dem Sinne zu interpretiren, wie Herr Stooß es interpretirt. Es ist dieß beim Anleihen für den Staatsbau auch nicht geschehen; der Große hat dasselbe beschlossen, ohne die Staatswirthschaftskommission zu Rathe zu ziehen. Ich schließe mit der dringenden Empfehlung, Sie möchten die Vorlage, wie sie Ihnen unterbreitet worden, acceptiren. Sie werden dadurch sicher den öffentlichen Interressen entgegenkommen; es wird manches dadurch geschaffen, was zur Wohlfahrt des Landes dient und den Verlegenheiten der Staatsverwaltung abzuhelfen geeignet ist. Ich gebe den Antrag des Herrn Karrer bezüglich der „Schangnaustraße" zu und möchte vorläufig nicht auf die Niedersetzung einer Kommission eintreten, um ein Straßennetz aufstellen zu lassen. Mit dem Gedanken selber bin ich ganz einverstanden und werde dem Großen Rathe dankbar sein, wenn er später eine solche Kommission wählt, um der Baudirektion an die Hand zu gehen und die Vorlagen unparteiisch prüfen zu lassen.

Abstimmung.

Für das Eintreten	150 Stimmen.
Dagegen	41 "
Für sofortiges Eintreten	134 "
" Verschiebung überhaupt	52 "
" den Antrag des Herrn Egger	95 "
Dagegen	93 "
Für den Antrag des Herrn Hauswirth	Minderheit.
" " " " " Dr. Tièche	"
" " " " " Karrer	Handmehr.

Gfeller zu Wichtrach zieht nunmehr seinen Antrag als zwecklos zurück.

Der Herr Präsident fragt nun die Versammlung über die Art der Wahl der beschlossenen Kommission und über die Zahl ihrer Mitglieder an.

Egger, Hektor, wünscht, daß die Kommission so viel als möglich alle Landesgegenden vertrete, daß sie aus wenigstens 15 Mitgliedern bestehe, und daß die Wahl derselben auf morgen verschoben werde.

Mühlethaler möchte die Wahl dem Präsidium überlassen.

v. Werdt beantragt, die Wahl der Baudirektion zu übertragen.

Mit großer Mehrheit wird beschlossen, die Wahl der Kommission dem Präsidium zu überlassen.

Nun werden für die Kommission 6, 11, 13 (aus jedem Baubezirke zwei und der Präsident), 15 und 30 (aus jedem Amtsbezirke zwei) Mitglieder vorgeschlagen.

Abstimmung.

Für 30 Mitglieder	Minderheit.
" 15 "	"
" 13 " (in dem Sinne, daß aus jedem Baubezirke zwei und überdieß ein Präsident zu wählen seien)	Mehrheit.

Projekt-Dekret

über

Aufnahme eines Staatsanleihens, behufs Ausführung der begonnenen Straßen- und Hochbauten.

Der Große Rath des Kantons Bern,

in der Absicht, die begonnenen Straßen- und Hochbau-Neubauten in rationeller Weise zu Ende zu führen, und die vom Staate im Bauwesen übernommenen Verpflichtungen zu erfüllen,

auf den Antrag des Regierungsrathes,

beschließt:

§ 1.

Der Regierungsrath wird zur Aufnahme eines Anleihens im Betrag von zwei Millionen Franken ermächtigt, welches längstens in folgenden Raten zurückzuzahlen ist:

1867	Fr.	220,000
1868	"	230,000
1869	"	240,000
1870	"	250,000
1871	"	260,000
1872	"	260,000
1873	"	270,000
1874	"	270,000
	Fr.	2,000,000

Die Bestimmung des Zinsfußes, sowie der übrigen nähern Bedingungen dieses Anleihens wird dem Regierungsrathe überlassen.

§ 2.

Behufs Amortisation dieses Anleihens ist die erstmals 1867 frei werdende Ertrasteuerquote, welche zur Tilgung des in den Jahren 1853 bis 1857 für außerordentliche Staatsausgaben aufgenommenen Anleihens bezogen wird, bis und mit dem Jahr 1874 fortzubeziehen.

§ 3.

Die Amortisation des Anleihens hatt stattzufinden:

a. aus jenen von 1867 bis und mit 1874 zu beziehenden Ertrasteuerquoten von jährlich zirka Fr. 200,000;
b. aus einem jeweilen in das Büdget der Baudirektion am Platz der bisherigen Baukredite aufzunehmenden Beitrage für das Fehlende von zirka Fr. 100—130,000.

Für die Verzinsung des Anleihens bis und mit 1866 ist ebenfalls der entsprechende Betrag (zirka Fr. 90,000) in das Büdget der Baudirektion aufzunehmen.

§ 4.

Die Anleihenssumme von zwei Millionen Franken ist ausschließlich zur Ausführung der Straßen-, Brücken-, Hoch- und Wasserbauten und Bezahlung daheriger Beiträge bestimmt, welche in dem vom Großen Rathe genehmigten Verzeichnisse angeführt sind.

Der Regierungsrath ist kompetent, innerhalb dieses Verzeichnisses Kreditübertragungen zu gestatten. Die Verwendung allfälliger Kreditrestanzen zu Werken, welche in jenem Verzeichnisse nicht enthalten sind, so wie die Ausschließung darin vorgesehener Bauten oder Beiträge zu Gunsten der übrigen ist hingegen dem Großen Rathe vorbehalten.

§ 5.

Ueber die Realisation des Anleihens, die Verwendung der Anleihenssumme, die Verzinsung und die Kosten des Anleihens, so wie endlich über die Rückzahlung desselben ist in einem besondern Anhange zur Staatsrechnung alljährlich Rechnung zu legen.

§ 6.

Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Beschlusses, der in die Gesetzessammlung aufzunehmen ist, beauftragt.

Vom Regierungsrathe in obiger Fassung genehmigt und mit Empfehlung an den Großen Rath gewiesen.

Bern, den 16. März 1863.

(Folgen die Unterschriften.)

Scherz, Finanzdirektor, als Berichterstatter. Ein berühmter General sagte, zur Kriegsführung brauche man drei Sachen: erstens Geld, zweitens Geld und drittens Geld. So ist es auch im Bauwesen; auch hier braucht es Geld. Es wurde Ihnen ein Projekt-Dekret mitgetheilt betreffend die Aufnahme eines Anleihens behufs der soeben beschlossenen Vollendung der dringendsten Bauten. Es fragt sich nun, ob dieses Dekret durch die Annahme des von Herrn Egger gestellten Antrages eine Modifikation erleide. Ich glaube nicht, oder dann würde es höchstens in dem Sinne geschehen, daß statt „von 2 Millionen Franken" gesagt werde „bis auf 2 Millionen Franken." Auch die Rückzahlung des Anleihens wird im Dekrete normirt. Bekanntlich wurde im Jahre 1853 ein Anleihen von Fr. 1,300,000 aufgenommen, das später auf Fr. 1,700,000 erhöht wurde. Zur Tilgung desselben beschloß man alljährlich eine Extrasteuerquote von $^{2}/_{10}$ pro mille zu erheben, deren Ertrag sich auf Fr. 170,000 beläuft. Im Jahre 1866 wird dieses Anleihen zurückbezahlt sein und die Steuerquote von $^{2}/_{10}$ pro mille frei. Der Regierungsrath beantragt nun, zur Deckung des Anleihens bis zum Jahre 1874 die $^{2}/_{10}$ pro mille fortzubeziehen, welche nach Mitgabe des neuen Einkommensteuergesetzes ungefähr Fr. 200,000 abwerfen werden. Ferner würde jeweilen am Platze der bisherigen Baukredite, die durchschnittlich Fr. 300,000 betrugen, für das Fehlende ein Betrag von ungefähr Fr. 100—130,000 in das Budget der Baudirektion aufgenommen, so daß zu andern Bauzwecken noch eine Summe von Fr. 170—200,000 übrig bleiben würde. Für die Verzinsung des Anleihens bis Ende 1866 wäre ein Betrag von Fr. 90,000 in das Budget der genannten Direktion aufzunehmen. Der Redner durchgeht den Inhalt der einzelnen Artikel des Dekretes und schließt mit dem Antrage, der Große Rath möchte in die Berathung desselben eintreten und demselben seine Genehmigung in globo ertheilen.

Steiner, Müller. Es mag als ein fruchtloses Unterfangen betrachtet werden, gegen den vorliegenden Antrag aufzutreten, Angesichts der großen Mehrheit, welche soeben das Verzeichniß der auszuführenden Bauten genehmigt hat. Indessen habe ich in dieser Versammlung nie auf Majoritäten und Minoritäten Rücksicht genommen, sondern, wenn je eine Ueberzeugung bei mir feststand, so habe ich dieselbe hier ungescheut ausgesprochen, sofern ich hoffen durfte, daß mein schwaches Wort hie und da in den Herzen Einzelner des Volkes Wiederhall finden dürfte. So lange ich Mitglied des Großen Rathes bin, habe ich mich bestrebt, auf sparsamen Finanzhaushalt des Staats hinzuwirken, und ich habe hiebei nicht jene kleinlichen Oekonomien im Auge, durch welche man so leicht der großen Menge Sand in die Augen streut, wohl aber jene großen Anlässe, wo Millionen für den Staat auf dem Spiel stehen, und bei welchem schon Millionen für den Staat verloren gegangen sind. Bei Durchgehung der uns vorliegenden Vorträge habe ich gefunden, die Kostensumme der angefangenen und noch zu vollendenden Bauten belaufe sich auf Fr. 1,425,000
diejenige der noch nicht angefangenen und zum Theil noch nicht beschlossenen Bauten auf „ 575,000

zusammen Fr. 2,000,000

Unsere Baubudgets der letzten Jahre belaufen sich auf nahezu Fr. 900,000
davon für Besoldungen und allgemeine Kosten zirka „ 100,000
für Unterhalt des Bestehenden „ 400,000
für Neubauten „ 400,000

Würde nun die letztere Summe während vier Jahren nicht zu Neubauten verwendet, so wäre damit in diesem Zeitraum der Betrag der Fr. 1,425,000 gedeckt, in fünf Jahren auch derjenige der Fr. 2,000,000. Das ist die Radikalkur, die ich Ihnen vorschlage. Jeder gute Haksvater würde so helfen. Ein Bauer, der ein Heimwesen und auf demselben ein altes Haus besitzt, wird so lange kein neues bauen, als er die nöthigen Geldmittel dazu, wenigstens zum größern Theil, nicht selbst besitzt, und sie bloß durch aufgenommene Anleihen zu beschaffen im Stande ist. In diesem Fall befindet sich nun auch der Staat. Es läßt sich nicht einwenden, die Verwendung des entlehnten Geldes auf diese Straßenbauten sei eine produktive, eine direkt abträgliche für den Staat, wie dieß seiner Zeit von unsern Eisenbahnbauten behauptet wurde, nun aber je länger je allgemeiner bezweifelt wird. Die Verwendung des Geldes auf Straßenbauten gewährt jedenfalls nur einen sehr indirekten Ertrag, ja dieser Ertrag kann gänzlich dahinfallen bei der Planlosigkeit, mit welcher viele unserer Arbeiten angelegt sind. Herr Girard erwähnte heute der Art und Weise, wie im Kanton Aargau verfahren wird, wo man für jedes größere Werk, das man auszuführen beabsichtigt, die nöthigen Geldsummen während vieler Jahre zum voraus zusammenlegt und erst dann zur Ausführung schreitet, wenn der Kostensbetrag angesammelt ist. — Ist es nicht erfreulich, aber doch andererseits sehr beschämend für uns, daß unsere aargauische Tochterrepublik gescheidter geworden ist, als ihre bernische Mutter Noch heute erst haben wir ganz umgekehrt gehandelt. Wir beschließen zuerst den Bau von 51 verschiedenen Straßen und einer Menge von Hochbauten, hierauf sehen wir nach, wo wir das Geld dazu hernehmen wollen. Da heißt es nun einfach: entlehnen. Einmal wird aber auch das Entlehnen, das Schuldenmachen ein Ende nehmen, und je eher dieß noch durch unsern freiwilligen Entschluß geschieht, je besser für uns. Darum ist auch die Radikalkur, die ich Ihnen vorschlage, durchaus nothwendig. Ist sie einmal durchgemacht, so werden wir besonnener zu Werke gehen. Man wird dann nicht mehr gleichsam auf den Markt stehen und Straßen feil bieten: „Ingenieure zu haben zu Planaufnahmen! wer will? Straßen und Sträßlein zu haben, links und rechts hin, ins Kreuz und in die Quer! wer will?" Man wird fernerhin dann nur das streng Nothwendige bewilligen und ausführen. Wie arg es bisher zuging, beweist mir der Umstand, daß in letzter Zeit Landleute zu mir kamen, welche mich ersuchten, gegen einzelne Straßenprojekte in ihrer Umgebung, welche auf Seite 6 des Vortrags verzeichnet stehen, hier im Großen Rathe aufzutreten, weil diese Straßenbauten überflüssig seien, und ihnen nun um so zuwider, weil der Staat das Geld für deren Ausführung entlehnen müsse. Meine vorgeschlagene Kur gefällt nicht Jedermann, vor allem aus aber der Mehrheit des Großen Rathes nicht. Es sind hier zu viele Partikularinteressen vertreten, zu viele Gelüste und Begehren. Bei jeder Berathung, wie die heutige, gelten die Grundsätze: Hilfst du mir, so helf ich dir; — eine Hand wäscht die andere u. s. w. und am Ende entsteht ein prächtiger Märit. Auch der Regierungsrath ist mit dem vorgeschlagenen Auskunftsmittel nicht einverstanden. Es ist viel leichter zu regieren, wenn man viel Geld auszugeben hat, recht flott wirthschaften kann und das Geld dazu durch Anleihen aufnimmt, als wenn man dasselbe durch erhöte Steuern aufbringen muß. Man regiert hier im Kleinen, wie Kaiser Napoleon in Frankreich im Großen, der seine Leute im Athem und bei guter Laune zu erhalten sucht, Staatsschulden auf Staatsschulden thürmt, und seinen Nachfolgern die Sorge dafür überläßt, wie das einst enden möge. Zwei Stellen des vorliegenden Vortrags haben mir sehr bedenklich geschienen. Auf Seite 4 steht zu lesen: „Durch ein solches Vorgehen werde man bezüglich der seit Jahren hingeschleppten Bauten in verhältnißmäßig kurzer Zeit reinen Tisch erhalten und könne alsdann um so leichter in systematischer Weise auf die weitern baulichen Bedürfnisse Bedacht nehmen, welche namentlich mehrere wichtige Hochbau-Neubauten, sowie

die Vervollständigung des kantonalen Straßennetzes betreffen." Das heißt mit andern Worten, wann die zwei Millionen verbraucht seien, dann gehe es erst recht los, und wirklich haben wir heute vernommen, wir müssen dann noch fernere acht Millionen entlehnen zu Ausführung weiterer Straßen- und Hochbauten. Auf Seite 7 finde ich folgende Stelle: „Da nun aber gegenwärtige Vorlage auch zu diesem Zwecke geschieht (den Verpflichtungen, welche infolge der bisherigen Bewilligungen bestehen, nachzukommen), so ist kein Grund vorhanden, dabei nicht auch diejenigen Beiträge zu berücksichtigen, für deren Bewilligung kein Hinderniß mehr im Wege liegt, als die Beschlußnahme, welche hinsichtlich des aufzunehmenden Anleihens zu fassen ist." Das heißt mit dürren Worten: Da wir gerade am Entlehnen sind, so laßt uns mehr nehmen, als wir eigentlich haben müssen, es geht in Einem zu. Ist das nicht die Sprache des Leichtsinns? Schließlich nicht einverstanden mit meinem Vorschlage sind gewiß die Bauunternehmer. So lange das bernische Gemeinwesen besteht, gab es für Bauunternehmer und Baumeister nie solch goldene Zeit, wie die jetzige. Ueberall im Kanton Hochbauten, Straßenbauten, Eisenbahnbauten in Fülle, und doch ist man damit noch nicht zufrieden. Schon jetzt ist das Land voll fremder Arbeiter, die das Brod essen, das wir unsern ärmern Angehörigen aufsparen sollten. Jetzt ist gute Zeit; was bleibt uns übrig für böse Zeiten, für Zeiten des Hungers und der Theurung? Wenn mittelst aufgenommener Anleihen alle öffentlichen Bauten auf einmal erstellt sein werden, wie wollen wir dann Verdienst gewähren in späterer Nothzeit, wo wir selbst kaum das Geld aufbringen zur Verzinsung unserer Staatsschulden? Wie soll das Anleihen zurückbezahlt werden? Mittelst der im Jahr 1867 frei werdenden Extrasteuerquote, sagt das zur Annahme uns vorgelegte Dekret. Also die Extrasteuerquote wird frei, — ich wollte lieber, das Volk würde frei von der Extrasteuerquote. Dazu ist aber keine Aussicht mehr vorhanden, und zwar so wenig, daß ich selbst dem Herrn Finanzdirektor eine Verwendung vorzuschlagen wüßte, nämlich für die Beendigung der Zehnt- und Bodenszinsliquidation. Die Jahre sind nächsthin abgelaufen, während deren die Pflichtigen ihre Zahlungsleistungen an den Staat zu machen haben und nun kommen sieben oder acht Jahre, wo der Staat seine Zahlungen an die Berechtigten fortsetzen muß, ohne die Mittel dazu in einer entsprechenden Einnahme zu finden; bedenkliche Jahre, gleich Pharaos sieben magern Kühen. Für den Herrn Finanzdirektor ist das nichts Neues, dieses Verhältniß hat ihm vielleicht in einsamen Stunden schon manche schwere Sorge bereitet, aber leider ist auch sein Gedanke der Verwendung der Extrasteuerquote nicht neu, leider schon einmal da gewesen. Ich habe mir den Vortrag der Finanzdirektion vom 22. Juni 1861 hervorgesucht, in welchem die Aufnahme des Anleihens von 16 Millionen für die Staatsbahn befürwortet wurde, und finde darin folgende Stelle: „Einstweilen wird darauf hingewiesen, daß mit 1866 das Anleihen für außerordentliche Staatsausgaben von Fr. 1,700,000 heimgezahlt sein wird, und daß also von da an die Extrasteuerquoten im Betrage von Fr. 170,000 eine andere Verwendung erhalten können." Da wäre also für sichere Verwendung genügend gesorgt; es wird uns je länger je klarer, wie viel uns unsere Staatsbahn Ertrag abwerfen wird, sonst können wir hingehen zum armen Freiburgervolk, um zu fragen, was ihm die Oronbahn rentirt; und was rentirt sie ihm? Antwort: jährlich eine Million Schulden. Seine Taschen muß es umwenden und seine letzten Pfennige hervorsuchen, um durch Staatssteuern diesen großen jährlichen Ausfall zu decken. Aehnliches erwartet auch uns. Ist nicht auch unser Volk von schwerer Ahnung betroffen? Hat es nicht mit Besorgniß von dem neuen Anleihen gehört, nachdem vor bloß zwei Jahren 16 Millionen entlehnt wurden? Hört man nicht häufig die Aeußerung, wenn das so fortgehe, so müsse der Bauernstand zu Boden? Beruhigen Sie daher das Volk, indem Sie Maßnahmen treffen, wie sie ein guter Hausvater bei so ernster Sachlage ergreift. Wir haben freilich ein geduldiges, langmüthiges Volk; vielleicht hat es dießmal noch nichts auf sich, seine Gutmüthigkeit auf fernere Probe zu stellen, aber bedenken Sie wohl: einmal wird das Maß doch voll. — Also nicht eingetreten in dieses neue Anleihensgeschäft, oder dann lassen Sie Ihre Finanzdirektion wieder einmal den Hut bürsten und senden sie hinab nach Frankfurt zu Levi und Aaron, zu Raphael Erlanger und Rothschild und wie sie alle heißen mögen die Großen im heutigen Israel. Es wird dann nicht das letzte Mal sein, daß die Finanzdirektion hinabzieht gen Frankfurt, es wäre denn, daß diese Juden sich hier niederließen, um den Bär noch besser zu reiten. Vielleicht senden wir ihnen gar eine feierliche Deputation, sie einzuladen, hieher zu ziehen, als unsere unumgänglich nothwendigen Hof- und Staatsbanquiers. In den frühesten Zeiten des bernischen Freistaates faßte einmal der Rath einen Ausweisungsbeschluß gegen die Juden. Bern war damals noch eine Stadt des Reichs, und der Kaiser, der auch oft Geld nöthig hatte, schützte die Juden als „des heiligen römischen Reichs ewige Kammerknechte". Bern, obgleich sein Gebiet noch kaum über die Stadtmauern hinausreichte, beharrte auf seinem Beschluß trotz Kaiser und Reich. Es hielt zwei Belagerungen des Kaisers Rudolf von Habsburg aus, der zwei Mal unverrichteter Sache wieder abziehen mußte. Welche Willensstärke Ihrer Vorfahren im Amt, die vor 600 Jahren hier gewaltet, die Ehre und Unabhängigkeit des kleinen Staates zu wahren, — und heute, wie schwachmüthig, wie willenlos lassen wir das Gemeinwesen in finanzielle Abhängigkeit, in tiefe Verschuldung versinken! Unsere althergebrachte schweizerische Freiheit möchte ich auch in dieser Richtung erhalten helfen und beantrage Ihnen daher ehrerbietigst das Nichteintreten in dieses Anleihensdekret.

Kilian, Baudirektor. Ich sehe mich veranlaßt, auf das Votum des Herrn Steiner einiges zu erwiedern. Er sagt, im Vortrage der Baudirektion führe man die Sprache des Leichtsinns. Ich hätte nicht geglaubt, daß Herr Steiner der Baudirektion diesen Vorwurf machen würde. Was den angefochtenen Passus im Vortrage betrifft, wo es heißt, man werde durch ein solches Vorgehen in kurzer Zeit dahin gelangen, daß in systematischer Weise weitern baulichen Bedürfnissen Rechnung getragen werden könne, so glaube ich durchaus nicht, daß man diese Ausdrucksweise die Sprache des Leichtsinns nennen könne. Man wird wohl wissen, wenn einmal die begonnenen Bauten vollendet sind, daß es dann überhaupt wünschenswerth ist, systematisch vorzugehen; daß ist in der Natur der Sache begründet. Wir wissen Alle, daß wir einmal das System verlassen müssen, in das wir durch fehlerhaftes Vorgehen früherer Perioden hinein gedrängt wurden. Wenn man also systematisch vorgeht, so geschieht es im Interesse des Landes. Herr Steiner bemerkte, es seien auf Seite 6 des Vortrages Straßenbauten aufgezählt, die von der betreffenden Gegend nicht gewünscht werden. Allein die vielen Vorstellungen, welche einlangten, sprechen für das Gegentheil. Daß es im Lande Personen gibt, die gegen jede Verbesserung sind, in der Stadt Bern, wie anderwärts, ist bekannt. Herr Steiner konnte sich seiner Zeit auch nicht mit der Matten-Aarziele-Straße befreunden, die doch als allgemeines Bedürfniß betrachtet wurde. Solche Leute, die mit den Vorschlägen der Behörden nicht einverstanden sind, gibt es überall, namentlich wenn sie ein Privatinteresse dagegen haben.

Seßler. Ich habe bei der frühern Berathung bereits vorgegriffen und eine Ansicht eröffnet, die ich hier wiederhole und zu einem Antrage formuliren will. Das Votum des Herrn Steiner, der im Gegentheil auf die ordentlichen Ausgaben für das Bauwesen für eine Reihe von Jahren verzichten will, entmuthigt mich nicht, den Antrag zu stellen, daß die Verzinsung des Anleihens durch das außerordentliche Budget gedeckt werden soll. Man hatte bei diesem Anleihen zwei Zwecke: erstens wollte man mit den begonnenen Bauten auf-

räumen, zweitens wollte man freie Hand haben bezüglich der nothwendigen Neubauten. Nun wird durch den Beschluß des Großen Rathes mit den angefangenen Bauten ziemlich aufgeräumt. Wenn aber die Verzinsung des Anleihens aus dem ordentlichen Büdget genommen wird, so hat der Staat für die übrigen Bedürfnisse nicht freie Hand genug. Die Büdgetansätze, über die wir bis dahin zu verfügen hatten, würden um so viel vermindert werden, als die Verzinsung des Anleihens erfordert, während, wie wir bei der Büdgetberathung gesehen, eher eine Erhöhung am Platze wäre. Daher schlage ich vor, die zwei Millionen zu bewilligen, aber die Extrasteuerquote so weit auszudehnen, daß die Verzinsung des Anleihens daraus gedeckt werden kann, ohne das ordentliche Büdget in Anspruch zu nehmen. Ich theile den Kummer, den Herr Steiner geäußert hat, nicht. Ich bin überzeugt, daß auch er der Ansicht ist, daß die Straßen dem Volke doppelten Nutzen bringen. Es gibt Gegenden, die durch die Straßen so gewonnen haben, daß, wenn man sie ihnen nehmen würde, sich eine Differenz ergäbe, aus der man drei bis vier Straßen erstellen könnte. Man kann die Sache nicht so auffassen, daß, wenn der Staat einerseits eine Ausgabe macht, andererseits direkt dafür ein Zins in die Staatskasse fließen soll. Dafür steuern wir allerdings viel. Ich wünsche also die vorgeschlagene Aenderung im Dekrete.

Herr Berichterstatter. Herr Steiner hat mir wieder einmal recht Vergnügen gemacht. Ich höre ihn gerne hier und da und erinnere mich jedesmal an ein gewisses Kapitel aus Wallensteins Lager von Schiller. Herr Steiner hätte übrigens seine Bemerkungen bei der Behandlung des frühern Vortrages anbringen sollen. Ob er dagegen gestimmt hat, weiß ich nicht. Sie haben beschlossen zu bauen, und wenn Sie wollen, daß gebaut werde, so müssen Sie auch die Mittel dafür bewilligen. Da man A gesagt, so muß man auch B sagen. Daß es so weit führen werde, wie Herr Steiner sagte, glaube ich nicht, daß der Bauersmann zu Boden geritten werde. So etwas läßt sich hier sagen, man hört es gern, aber wirklicher Ernst ist nicht dabei. Ich verwunderte mich, daß Herr Steiner nicht auch im Jahre 1853 davor warnte, als für außerordentliche Ausgaben ein Anleihen beschlossen wurde. Ich mache keinen Vorwurf, aber ich kann auch keinen Vorwurf annehmen, wenn hier ein Anleihen für Ausgaben, die im Interesse des Volkes liegen, vorgeschlagen wird. Herr Seßler stellte den Antrag, die Verzinsung des Anleihens aus der Extrasteuerquote zu bestreiten. Sie können das, aber ich möchte davon abrathen, es würde die Rückzahlung des Anleihens um sechs Jahre hinausschieben, sie könnte dann statt im Jahre 1874 erst 1880 beendigt werden. Wenn das Straßennetz zur Ausführung kommt, so wird wieder ein Anleihen aufgenommen werden müssen. Ist das alte Anleihen einmal gedeckt, so könnte die Extrasteuerquote dann für ein neues verwendet werden, und die gegenwärtige Generation hätte den Vortheil der ausgeführten Straßen. Herr Seßler glaubt, der Größe Rath wäre genirt für die übrigen Bauausgaben. Aber ich mache aufmerksam, daß bisher durchschnittlich Fr. 300,000 zu diesem Zwecke ausgegeben wurden, und daß mit Ausnahme des Kantonsschulgebäudes in den nächsten Jahren keine großen Bauten in Frage kommen werden; wir werden daher voraussichtlich nicht in Verlegenheit kommen. Ich empfehle Ihnen daher das vorliegende Dekret zur Genehmigung, mit der Modifikation, daß das Wort „längstens" im § 1 gestrichen werde.

Steiner, Müller, erklärt, daß er bei seiner Kritik nicht den Herrn Baudirektor persönlich, sondern die Behörden überhaupt im Auge gehabt und bemerkt bezüglich der Aarziele-Straße, daß er für das Landprojekt gewesen in der Meinung, es sei weniger kostspielig als das Wasserprojekt.

Abstimmung.

Für das Eintreten	118 Stimmen.
Dagegen	28 „
Für den Antrag des Herrn Seßler	Minderheit.
„ das Dekret nach Antrag des Regierungsrathes	Handmehr.

Interpellation des Herrn Revel.

Revel. Sie wissen, daß zufolge Art. 6 des Dekretes vom 21. Dezember 1853, welches die Steuerverhältnisse zwischen dem alten und dem neuen Kantonstheile regelt, der Steuerbetrag beider Kantonstheile je alle fünf Jahre ausgeglichen werden soll; demnach hätte die erste fünfjährliche Abrechnung schon am Ende des Jahres 1858 stattfinden sollen. Ich erinnere mich, daß zu diesem Zweck eine Kommission ernannt wurde, welche sich jedoch niemals versammelte. Später stellte die Staatswirthschaftskommission mehrmals den Antrag, dieses Geschäft in Ordnung zu bringen, und jedesmal wurde ihr Antrag vom Großen Rath erheblich erklärt. Seitdem das fragliche Dekret von 1853 in Kraft getreten ist, sind nun bereits zehn Jahre verflossen, und noch ist bis dahin in dieser Beziehung nichts geschehen. Sie wissen, was in der frühern Session anläßlich des Gesetzes über die Einkommenssteuer vorgefallen ist. Im alten Kantonstheile ist man des Glaubens, daß der Jura zu wenig bezahle, während man im Jura findet, man bezahle zu viel. Das Wahre an der Sache kann nun aber erst ermittelt werden, wenn man zur Ausgleichung schreitet. Ich ersuche daher den Herrn Finanzdirektor, uns zu sagen, wie es sich mit dieser Steuerausgleichung verhalte, denn es wäre zu wünschen, daß diese Frage erledigt werden könnte, bevor der Große Rath zur zweiten Berathung des Einkommenssteuergesetzes schreitet. Ich bin von mehrern meiner Kollegen angegangen worden, diese Interpellation zu stellen.

Scherz, Finanzdirektor. Ich war schon wiederholt im Falle, hier im Großen Rathe über die Sachlage Auskunft zu ertheilen. Es wurde seiner Zeit allerdings eine Kommission zu dem von Herrn Revel bezeichneten Zweck ernannt. Diese Kommission versammelte sich; es handelte sich darum, einen Berichterstatter für den alten Kantonstheil und einen solchen für den Jura zu bezeichnen, aber Niemand wollte diese Aufgabe übernehmen. Am Ende beschränkte die Kommission sich darauf, den Finanzdirektor mit einem Berichte zu beauftragen. Die Finanzdirektion hatte bisher anderer Geschäfte wegen nicht Zeit, sich damit zu befassen, sie wird aber dafür sorgen, daß der fragliche Bericht in nächster Zeit der Kommission vorgelegt werden kann. Man beschäftigt sich bereits mit Auszügen aus den betreffenden Rechnungen.

Schluß der Sitzung: 1½ Uhr Nachmittags.

Der Redaktor:
Fr. Faßbind.

Sechste Sitzung.

Samstag den 9. Mai 1863.
Vormittags um 8 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Carlin.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Chapuis, Engel, Freiburghaus, Froté, Geißbühler, Klaye, Ryser, Werren und Willi, Simon; ohne Entschuldigung: die Herren Aebi, Affolter, Jakob; Affolter, Johann Rudolf; Biedermann, Bösiger, Bütigkofer, Bützberger, Choulat, Dähler, Ecabert, Egger, Hektor; Frieden, Gfeller in Signau, Gerber, Guenat, Hubacher, Imer, Indermühle, Kaiser, Friedrich; v. Känel, Fürsprecher; Kehrli, Knechtenhofer, Knuchel, Küng, Lehmann, Johann; Lüthi, Manuel, Michel, Friedrich; Müller, Pallain, Perrot, Räz, Reichenbach, Renfer, Revel, Röthlisberger, Gustav; Ruchti, Schertenleib, Schmid, Rudolf; Schmid, Andreas; Schmider, Schmutz, Johann; Schmutz, Benedikt; Spring, Stämpfli, Johann; Steiner, Jakob; Stettler, Streit, Benedikt; Vogel, Wagner, Wirth, Zbinden, Johann, und Zingg.

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

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

Herr Fürsprecher Hunziker verlangt mittels Zuschrift seine Entlassung von der Stelle eines Ersatzmannes beim Obergerichte.

Interpellation.

Kurz, Oberst, verlangt als Präsident der seiner Zeit zur Prüfung der Wahlbeschwerden niedergesetzten Kommission Auskunft darüber, wie es sich mit der in Bezug auf die Verhandlung des Wahlkreises Frutigen vom 4. Mai 1862 eingereichten Bestechungsklage verhalte, und spricht gegenüber der Regierung den Wunsch aus, sie möchte die geeigneten Schritte thun, um diese Angelegenheit einer beförderlichen Erledigung zuzuführen.

Schenk, Präsident des Regierungsrathes, ertheilt die Auskunft, daß die auf die Wahlbestechungsklage bezüglichen Akten hinter dem Richter liegen, dessen Spruch der Regierungsrath gewärtigen müsse, bevor er einen Antrag beim Großen Rathe stellen könne, da es nicht in der Befugniß der Verwaltungsbehörde liege, dem Richteramte Weisungen zu ertheilen.

Tagesordnung.

Vortrag der Direktion der Domänen und Forsten über Abtretung eines Stückes Wald in der Schußlinie des Artillerie-Waffenplatzes zu Thun.

Der Regierungsrath sucht um die Ermächtigung nach, mit der schweizerischen Eidgenossenschaft unter den festgestellten Bedingungen einen Kaufvertrag für einen Kompler vom Kandergrienwalde abzuschließen.

Weber, Direktor der Domänen und Forsten, als Berichterstatter, empfiehlt diesen Antrag mit Hinweisung auf die vorhandenen Verhältnisse. Es muß nämlich auf dem Waffenplatze in Thun eine Erweiterung der Schußlinie stattfinden; in diese fallen nun ungefähr 32 Jucharten des obrigkeitlichen Kandergrienwaldes. Durch Uebereinkunft zwischen der Eidgenossenschaft und dem Kanton Bern wurde der Preis per Jucharte auf Fr. 580 festgesetzt; das Holz bleibt dem Staate Bern, dagegen wurde die Bewilligung zur bleibenden Ausreutung ertheilt, deren Gebühr von Fr. 80 per Jucharte in der Kaufsumme begriffen ist.

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

Vorträge der Baudirektion.

1) Korrektion der Bern-Basel-Straße (près du Martinet).

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Genehmigung des vorliegenden Planes und Devis, sowie auf Bewilligung einer Summe von Fr. 8500 nebst Ertheilung des Expropriationsrechtes an die Baudirektion für die Ausführung dieses Planes, jedoch unter Vorbehalt der im Interesse des Baues liegenden allfällig nothwendigen Veränderungen.

Kilian, Direktor der öffentlichen Bauten, als Berichterstatter, empfiehlt diesen Antrag mit Rücksicht auf die Nothwendigkeit der fraglichen Straßenkorrektion zur Genehmigung.

Der Antrag des Regierungsrathes wird ohne Einsprache genehmigt.

---

2) Staatsbeitrag an die reformirte Kirche in Delsberg.

Der Regierungsrath stellt den Antrag, der deutsch-reformirten Kirchgenossenschaft in Delsberg auf Grundlage der vorgelegten Pläne und Kostenberechnungen und mit Vorbehalt einer noch zu beschließenden Krediteröffnung, sowie der Leitung des Baues durch die Baudirektion, an die Kosten des Baues ihrer Kirche daselbst einen Beitrag von Fr. 10,000 zu bewilligen.

Der Herr Berichterstatter führt zu Begründung dieses Antrages im Wesentlichen folgendes an. Der Vorstand der deutschen evangelisch-reformirten Kirchgenossenschaft zu Delsberg hat den Bau einer Kirche projektirt, nachdem das Bedürfniß sich der Art herausgestellt hatte, daß das bisherige Lokal nicht mehr genügte. Das bisher von der Kirchgenossenschaft benutzte Lokal gehörte dem Bezirksspital, entsprach aber weder bezüglich der Größe noch der innern Einrichtung seinem Zwecke Die Zahl der Protestanten vermehrt sich täglich. Herr Großrath Pallain hatte ein Projekt ausgearbeitet, dessen Ausführung in runder Summe Fr. 31,500 kostet und welches als zweckmäßig erscheint. Nach dem Gesetze hat der Staat die Kosten der Erstellung und des Unterhaltes des Chors zu tragen, dessen Kosten annähernd auf Fr. 10,000 zu stehen kommen.

Auch dieser Antrag wird durch das Handmehr genehmigt.

Anmerkung. Bei diesem Anlasse ist zu berichtigen, daß in der Schlußbemerkung des Herrn Berichterstatters auf Seite 173 hievor (Kirchenbau zu Münster) unrichtig notirt wurde, der Staat habe die Pflicht, 10 % an die Kirchenbauten protestantischer Gemeinden zu leisten, indem sich diese Pflicht auf den Bau und Unterhalt des Chors beschränkt.

Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Direktion der Justiz und Polizei wird

1) Dem wegen Erpressung peinlich zu 8 Monaten Zuchthaus verurtheilten Konrad Breitenstein von Lausen, Kantons Baselland, der letzte Viertheil der Strafe erlassen, und

2) Die über Ulrich Gerber von Langnau wegen Unterschlagung einer Chaise korrektionel verhängte sechsmonatliche Einsperrung in Kantonsverweisung von doppelter Dauer umgewandelt.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und der Direktion der Justiz und Polizei wird ferner, in Abänderung des Beschlusses vom 6. d. M. (siehe Seite 176 hievor) dem Herrn Gerichtspräsidenten L. Juillard zu Münster die nachgesuchte Entlassung statt auf den 1. September in der üblichen Form auf den 1. November nächsthin ertheilt.

Endliche Redaktion

der zweiten Berathung des Gesetzes über die Militärsteuer.

(Siehe Großrathsverhandlungen, Seite 159 f. hievor.)

Scherz, Finanzdirektor, als Berichterstatter. Die §§ 1, 2 und 3 blieben bei der zweiten Berathung unverändert. Bei § 4 Dagegen wurden zwei Anträge erheblich erklärt, nämlich 1) den Nachsatz „insofern ꝛc" bei litt. b zu streichen, 2) diese litt. b also zu modifiziren: „Diejenigen, welche aus Grund körperlicher oder geistiger Gebrechen nichts erwerben können, insofern sie nicht ein reines Vermögeu von wenigstens Fr. 8000 oder ein Einkommen von wenigstens Fr 400 besitzen, oder von Seite ihrer Eltern Anwartschaft auf ein reines Vermögen von wenigstens Fr. 5000 haben." Letzterer Antrag steht mit dem erstern gewissermaßen im Widerspruch. Der Regierungsrath fand, der zweite Antrag sei dem ersten vorzuziehen. Der Entwurf würde dadurch etwas modifizirt, jedoch mit dem Unterschiede, daß der Regierungsrath das erbsanwartschaftliche elterliche Vermögen auf Fr. 3000 statt auf Fr. 5000 festsetzte und zwar in Uebereinstimmung mit dem § 6, wo auch diese Summe aufgenommen wurde.

Dr. v. Gonzenbach. Ich erwartete nichts anderes, als daß mein Antrag wahrscheinlich nicht angenommen werde, obschon derselbe erheblich erklärt worden, denn es kann infolge desselben allerdings ein gewisser Ausfall entstehen. Dennoch muß ich den Antrag reproduziren. Ich hatte denselben gestellt vom Standpunkte der Verfassung aus, welche Gleichheit der Behandlung aller Bürger, des Reichen, wie des Armen, will. Ich sagte, wenn Einer geistig oder körperlich unfähig sei, etwas zu erwerben, so sei es nicht billig, daß er irgendwie zum Militärdienst oder zum Ersatz desselben angehalten werde. Der vorliegende Entwurf will den Fall vorbehalten, wenn der Vater des Betreffenden ein gewisses Vermögen besitzt, aber die Verfassung macht in dieser Beziehung keine Ausnahme und will alle Bürger gleich behandelt wissen. Sonst könnte man am Ende so weit gehen zu sagen: wenn der Vater ein sehr gescheidter Mann ist, so kann der Sohn, wenn er schon dumm ist, dennoch Offizier werden. Was würden Sie dazu sagen? Man würde es nicht gestatten, weil der Betreffende persönlich pflichtig ist. Ich beharre daher auf meinem Antrage.

Herr Berichterstatter. Herr v. Gonzenbach ficht die Bestimmung des § 4 an, um sie mit der Verfassung in Einklang zu bringen Ich halte aber dafür, daß gerade das Umgekehrte der Fall sei Ich machte schon früher aufmerksam, daß nach der Verfassung und nach der Militärorganisation jeder Bürger nach Kräften wehrpflichtig ist, sei es durch persönlichen Dienst oder durch Entrichtung einer Steuer. Die Verfassung macht gar keinen Unterschied, also ist eine Ausnahme nicht zuläßig. Uebrigens haben wir denselben Grundsatz im Gesetze von 1852, und ich verweise auf den § 3 litt. a desselben, wo ein reines Vermögen von Fr. 6000 oder ein Einkommen von Fr. 300 vorbehalten wird, während der vorliegende Entwurf

etwas weiter geht und die Ausnahme auf ein reines Vermögen bis auf Fr. 8000 und auf ein Einkommen von Fr. 400 ausdehnt. Endlich erinnere ich wiederholt daran, daß neben dem Antrage des Herrn v. Gonzenbach noch ein anderer auf der gleichen Linie erheblich erklärt wurde, um untersucht zu werden. Der Regierungsrath fand nun, dieser letzterwähnte Antrag entspreche den Verhältnissen besser als die von Herrn v. Gonzenbach vorgeschlagene Streichung des Nachsatzes bei litt. b. Daher empfehle ich Ihnen noch einmal den Antrag des Regierungsrathes zur Annahme.

Abstimmung.

Für den § 4 nach Antrag des Regierungsrathes	51	Stimmen.
" " " " " " Herrn v. Gonzenbach	40	"

Herr Berichterstatter. Bei § 5 wurden die Taxen modifizirt, sie entsprechen den vom Großen Rathe gefaßten Beschlüssen und der Paragraph lautet nun, wie folgt:

„§ 5. Die Militärsteuer wird auf folgende Weise bestimmt:

a. jeder Beitragspflichtige bezahlt jährlich für seine Person, abgesehen vom Vermögen, Einkommen oder Erwerb, für seine Dienstbefreiung als solche,
   im 20—32 Altersjahr Fr. 5. —
   " 33—40 " " 3. —
   " 41—44 " " 2. —
b. überdieß bezahlt derselbe jährlich eine Abgabe im Verhältniß zum Vermögen, Einkommen und Erwerb nach folgendem Maßstabe:
   1) von je Fr. 1000 Vermögen
      im 20—32 Altersjahr Fr. 1. 50
      " 33—40 " " 1. —
      " 41—44 " " — 50
   2) von je Fr. 100 reinem Einkommen oder Erwerb
      im 20—32 Altersjahr Fr. 2. —
      " 33—40 " " 1. 50
      " 41—44 " " 1. —
c. Einkommen oder Erwerb von Fr. 300 und weniger ist nicht zu berechnen, und als Maximum der Militärsteuer eines Jahres wird die Summe von Fr. 500 bestimmt."

Der § 5 wird ohne Einsprache genehmigt.

Herr Berichterstatter. Die §§ 6, 7, 8 und 9 bleiben unverändert. Bei § 10 wurde der Antrag erheblich erklärt, daß solche Schuldkapitalien, die nach § 39 Ziff. 1 und 2 des Gesetzes über die Vermögenssteuer nicht abzugsberechtigtigt sind, nicht als Vermögen des betreffenden Militärsteuerpflichtigen angesehen werden, sondern von der Militärsteuerpflicht befreit sein sollen. Auf den ersten Anblick hat die Sache etwas für sich, bei näherer Untersuchung aber nicht, indem man fand, man sei es dem Grundsatze schuldig, daß hier der Abzug, so gut als im allgemeinen Steuergesetze, auch nicht gestattet werde. Es würde den Taxationskommissionen und den Gemeinden die Sache ungeheuer erschweren, denn es bestehen über die nichtabzugsberechtigten Kapitalien gar keine Register; der Nachweis könnte also nur durch eine Quittung vom Gläubiger geleistet werden. Der Regierungsrath war einstimmig der Ansicht, eine solche Ausnahme sei nicht zuläßig, namentlich auch mit Rücksicht darauf, daß bei der ersten Berathung mehrere Anträge gestellt wurden, welche dahin zielten, daß man die allgemeinen Steuerregister als Grundlage annehmen soll. Bei § 11 wurden die Worte „ihr Gutachten" ersetzt durch „ihren Bericht," da man hier fand, es ginge zu weit, wenn von den Gemeinderäthen ein Gutachten gefordert würde, obschon der Sinn der gleiche ist. Die §§ 12, 13 und 14 bleiben unverändert. Bei § 15 wurden zwei Anträge erheblich erklärt, infolge welcher die Redaktion desselben nun also lautet: „§ 15. Behufs der gleichmäßigen Bestimmungen der Militärtaxen im Kantone wird eine besondere vom Regierungsrathe auf die Dauer von 4 Jahren zu ernennende Centralkommission niedergesetzt, welche die sämmtlichen Register, so wie die eingelangten Einsprachen zu prüfen und hierauf die Taxen definitiv festzusetzen hat. Der Kantonsbuchhalter oder dessen Stellvertreter sind berechtigt, den Sitzungen der Kommission mit berathender Stimme beizuwohnen. Die berichtigten und genehmigten Register der einzelnen Amtsbezirke sind vom präsidirenden Mitgliede und dem der Kommission beigegebenen Sekretär zu unterzeichnen. — Es darf keine Taxe abgeändert werden, ohne daß dem Steuerpflichtigen Gelegenheit geboten wäre, sich mündlich oder schriftlich vernehmen zu lassen." Die erheblich erklärten Anträge beziehen sich auf die zwei Schlußbestimmungen. Die §§ 16, 17, 18 und 19 bleiben unverändert. Bei § 20 wurde der Antrag erheblich erklärt, im Eingange des Schlußsatzes die Worte „Die Finanzdirektion" zu ersetzen durch „Der Richter"; die Finanzdirektion ist damit ganz einverstanden und die Redaktion entspricht dem Antrage. Die §§ 21, 22 und 23 bleiben unverändert. Bei § 24 wurde der 1. Juni als Zeitpunkt des Inkrafttretens bestimmt. Ich halte aber dafür, es sei besser, wenn gesagt wird, das Gesetz trete „sofort" in Kraft, in dem Sinne, daß es auch auf den Steuerbezug für das Jahr 1863 Anwendung finden würde. In diesem Sinne wäre also der § 24 zu modifiziren.

Alle diese Anträge werden ohne Einsprache durch das Handmehr genehmigt.

Auf den Antrag des Regierungsrathes, empfohlen durch Herrn Militärdirektor Karlen, als Berichterstatter, wird die Ueberschrift des am 14. März 1863 in erster Berathung angenommenen „Entwurf-Beschlusses", betreffend Vergütungen an die berittenen Infanterieoffiziere, ersetzt durch: „Entwurf-Dekret."

Anzüge und Mahnungen.

1) Mahnung der Herren Großräthe Tscharner und Schmutz, betreffend die Aufnahme des Entwurfs eines neuen Großrathsreglementes unter die Traktanden der gegenwärtigen Sitzung.

(Siehe Großrathsverhandlungen, Seite 167 hievor.)

Tscharner. Im Anfang der gegenwärtigen Sitzung war ich so frei, dem neuen Großrathsreglemente zu rufen und zu diesem Zweck eine Mahnung einzureichen. Das geschah im Anfange der Sitzung, wo man nicht mit Bestimmtheit wissen konnte, wie lange dieselbe dauern werde. Das Reglement ist entworfen und dadurch einem lange gefühlten Wunsch ent-

sprochen. Bereits im Juni 1858 wurde zu diesem Zweck eine Kommission ernannt, die im Jahre 1862 durch eine Mahnung wieder in's Leben gerufen werden mußte. Im Juni desselben Jahres ernannte der Große Rath die Kommission; im Herbst wurde der Entwurf ausgearbeitet und im Februar ausgetheilt. Es wäre zu wünschen gewesen, daß der Gegenstand hätte behandelt werden können. Unser Großrathsreglement ist veraltet und in Abgang gekommen. Man weiß nicht, gilt es noch oder nicht. Sehr oft hört man im Volke, es nütze nichts, mit Petitionen an den Großen Rath zu gelangen, sie werden doch nicht gehörig behandelt. Es ist nicht sowohl Schuld des Großen Rathes als einer unrichtigen Anwendung des Reglementes, indem sich eine falsche Praxis gebildet hat. Nach dem Reglemente sollen alle Bittschriften vom Großen Rathe behandelt werden. Was hat die Bittschriftenkommission für eine Aufgabe? Die einen Bittschriften werden aber vom Regierungsrathe behandelt. Ferner ist Ihnen bekannt, daß der Große Rath zu sehr in Abhängigkeit vom Regierungsrathe ist. Ich erinnere an den Schlußrapport; daher bemerkte ein früherer Präsident, das sei ein rechter Höllenzwang. Die Einrichtung des Schlußrapportes ist veraltet; die Herren der Regierung müssen es sich gefallen lassen, etwas auf ihren Rapport zu hören. Die Formen des Reglementes sind so beschaffen, daß weniger gründlich gearbeitet wird; es überläßt alles dem Regierungsrathe. Diesem Uebelstande könnte durch den neuen Entwurf abgeholfen werden; er ist den Bedürfnissen der Zeit angemessen. Jetzt begreife ich, daß man nach achttägiger Sitzung gerne wieder heimgeht; der Gegenstand der Mahnung ist eigentlich dahingefallen, und es bleibt mir nichts Anderes übrig, als noch den Wunsch zu äußern, es möchte der Entwurf des neuen Reglementes auf die Traktanden der nächsten Sitzung gesetzt werden.

Die Mahnung wird durch das Handmehr erheblich erklärt.

---

2) Anzug des Herrn Gouvernon und acht anderer Mitglieder des Großen Rathes aus dem Jura mit dem Schlusse auf Verabfolgung eines Staatsbeitrages von Fr. 40,000 zu Vollendung des Baues einer katholischen Kirche in Bern.

(Siehe Großrathsverhandlungen, Seite 72 hievor.)

Stockmar, Regierungsrath. Da ich nicht nur Unterzeichner, sondern auch Verfasser des bereits am 11. Dezember 1861, das heißt vor 16 Monaten hier gestellten Anzugs bin, so ergreife ich das Wort, um denselben näher zu entwickeln. Ich gestehe, daß es mich einigermaßen bemüht, von Ihnen Geld zu verlangen, indem ich den Stand unserer Finanzen kenne, welcher uns zur äußersten Sparsamkeit nöthigt; und dennoch muß den Bedürfnissen Genüge geleistet werden. Unlängst haben Sie für die reformirte Kirche von Delsberg einen Beitrag von Fr. 10,000 bewilligt, und in einigen Jahren wird man auch zu Pruntrut eine solche erbauen müssen, weil heut zu Tage der Geist der Toleranz Fortschritte macht und in neuerer Zeit reformirte Kirchen und Schulen in den katholischen Amtsbezirken errichtet werden, gleich wie man auch katholische Kirchen und Schulen in den reformirten Amtsbezirken erstellt. Dieser Entwicklungsgang soll nun allerorts begünstigt werden. Die katholische Kirche von Bern, welche sich zunächst dem Rathhause befindet, hat seit ihrer Gründung manche Wechselfälle erlebt; vorerst wurde ein unzweckmäßiger Bauplatz gewählt, und sodann ist die Kirche vielleicht mit allzugroßem Aufwande gebaut. Indessen frägt es sich, ob es wirklich zu viel sei für den Hauptort des Kantons, für die Hauptstadt der Schweiz, wohin ein katholischer Theil des Kantons Bern seine Söhne zu den militärischen Uebungen sendet, und wo seine Vertreter im Großen Rathe sich versammeln? Gewiß nicht! Schon vom kantonalen Standpunkte aus müssen Sie die Vollendung dieser Kirche begünstigen, gleichwie es mit Rücksicht auf die eidgenössische Stellung Berns Ihre Pflicht ist, weil die Räthe der schweizerischen Nation hier ihre Sitzungen halten. Wenn daher der Stand Bern diesem großen Etablissemente Vorschub leistet, so erfreut er dadurch einen beträchtlichen Theil der Eidgenossenschaft und ebenso einen großen Theil des Kantons Bern, welcher sich zur katholischen Religion bekennt. Anfänglich hätte diese Kirche mit viel geringerem Kostenaufwand erbaut werden sollen; allein man war gezwungen, dieselbe dahin zu stellen, wo sie jetzt ist, weil die Kirchenkommission ungeachtet ihrer Bemühungen keinen andern Bauplatz erhalten konnte. Zuerst wollte sie die französische Kirche um eine beträchtliche Summe ankaufen, allein man konnte sich unmöglich verständigen. Hernach beabsichtigte dieselbe Kommission, den Gasthof zum eidgenössischen Kreuz, welcher um Fr. 86,000 veräußert wurde, käuflich an sich zu bringen, sodann einige anstoßende Häuser. Da jedoch der genannte Gasthof auf einem Platze gegenüber dem Zeughause und neben einem Markte gelegen ist, so schien diese Oertlichkeit für die Kirche nicht geeignet. Später verlangte man in der Nähe des Waisenhauses einen Bauplatz, wiederum andere bei der Polizei, beim Casino; man versuchte den Garten des Burgerspitals und den Bogenschützenstand zu erwerben, aber keines dieser Grundstücke war erhältlich. Endlich haben die bernischen Behörden einen Bauplatz bezeichnet und die Kirchenkommission war genöthigt, denselben anzunehmen. Es war dieß im Grunde kein eigentliches Geschenk, das man ihr etwa durch unentgeldliche Ueberlassung gemacht hätte, weil die Kommission für sämmtliches Material der dortigen Gebäulichkeiten Fr. 15,000 bezahlen mußte, und weil nach Berichtigung der Kosten des Abbrechens derselben, und nachdem die Materialien davon verkauft waren, sich immerhin noch ein Verlust von Fr. 728 ergeben hat. Man sagt freilich, diese Summe sei durch den Verkauf von Bauholz beinahe gedeckt worden; wenn man jedoch annimmt, daß das Abbrechen gerade so viel gekostet hat, als der Erlös betrug, so hat man nichts erhalten. Das Resultat davon war, daß man beim Legen der Fundamente mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen hatte, und daß man wider Erwarten viel tiefer graben mußte, als wenn anderswo hätte gebaut werden können. Solchergestalt hat man Fr. 150,000 mehr verausgabt, als wenn eine andere, bezüglich des Terrains in jeder Hinsicht geeignetere Baustelle erhältlich gewesen wäre. Die Gesammtsumme der bis auf diesen Tag gehabten Ausgaben, mit Inbegriff der für die Materialien bezahlten Fr. 15,000, nebst den Zinsen, beläuft sich auf Fr. 490,550 und noch sind Fr. 125,000 zur Vollendung des Gebäudes erforderlich. Das ist gewiß viel Geld; anderseits aber wird diese Kirche zur Verschönerung der Hauptstadt beitragen, wie nicht minder der Stadt und dem Kanton zur Ehre gereichen, abgesehen davon, daß sie an unpassender Stelle sich befindet. Soll nun der Staat Bern nichts dazu beitragen? Wie schon gesagt, hat derselbe die Baustelle unentgeldlich abgetreten, sich jedoch die Materialien bezahlen lassen, so daß eine Schenkung in der Wirklichkeit nicht besteht. Wir haben geglaubt, der Staat solle sich nicht hierauf beschränken, denn seitdem der Anzug, im Dezember 1861, unterzeichnet worden ist, haben sich Dinge ereignet, welche den Kanton Bern eher noch zur Freigebigkeit auffordern sollten. Niemand ignorirt die Schwierigkeiten, welche zwischen den bernischen Gemeindsbehörden und einem Theile der städtischen Bevölkerung entstanden sind; so wie die Hemmnisse, welche man den öffentlichen Unterrichtsanstalten entgegengesetzt hat. Ich hege nun aber die Hoffnung, daß diese Reibungen aufhören und daß eine neue Aera hinsichtlich der katholischen Bevölkerung und ihres Klerus anbrechen werde. Ich bin dessen versichert, und was mich in dieser Hoff-

nung bestärkt, ist die Wahl des neuen jurassischen Bischofs. Diese Wahl hat vielleicht für Sie nicht eine solche Wichtigkeit; aber in Betreff der katholischen Bevölkerung ist es etwas Anderes, denn sie betrachtet dieselbe als die Verheißung einer bessern Zukunft, und hat sie als solche begrüßt. Man hat oft wiederholt, daß die katholische Geistlichkeit weder bernisch noch schweizerisch sei, weil unsere jungen Priester, wegen der Unmöglichkeit, ihre Studien in der Schweiz zu machen, deßhalb in's Ausland gehen müssen, von woher sie nicht immer nationale Gesinnungen zurückbringen. Dieser Zustand der Dinge wird nun aufhören; die Geistlichen können ihre Studien fortan in Solothurn machen, und wir haben die Versicherung, daß die Geistlichkeit sich dem jetzigen Bischof anschließen werde, welche geistliche Behörde beabsichtigt, die bis anhin bestandenen Diffikultäten zu beseitigen. Eine fernere Schwierigkeit wird ebenfalls gehoben werden, nämlich die Vereinigung der katholischen Kirchgemeinde von Bern mit dem Bisthum Basel, welche bis jetzt wegen des ihr entgegengesetzten Widerstandes nicht bewerkstelligt werden konnte. Seitdem aber ein jurassischer Geistlicher zum Bischof von Basel gewählt worden ist, kann man hoffen, daß diese Einverleibung zu Stande kommen werde; ich habe sogar eine Zuschrift des apostolischen Nuntius in Luzern zur Hand, welcher erklärt, daß dieser Vereinigung kein Hinderniß im Wege stehe. Die jurassischen Großräthe, welche den Anzug von 1861 unterzeichnet haben, verlangen nicht geradezu eine eine Summe von Fr. 40,000, jedoch einen hinlänglichen Beitrag. Die Genehmigung ihres Gesuches setzt noch keineswegs voraus, daß Sie damit die ganze Summe von Fr. 40,000 bewilligen sollen, da der Herr Finanzdirektor sich mit den Berechnungen befassen, und einen sachbezüglichen Antrag vorlegen will. Mittlerweile ersuche ich Sie, den Anzug erheblich zu erklären und denselben dem Regierungsrathe zugehen zu lassen, welcher Ihnen später über den Belauf der zu bewilligenden Summe sein Gutachten einreichen wird.

Girard. Ich für meinen Theil kann nicht einsehen, welche nähern Beziehungen zwischen der für die katholische Kirche von Bern verlangten Summe und den Verhältnissen zum Bisthum in der Weise bestehen, wie sie uns eben bezeichnet wurden; daß es nämlich von Wichtigkeit sei, Fr. 40,000 zu bewilligen, damit ein Militär daselbst seine religiösen Pflichten erfüllen könne, wie er es in seinem Bisthum zu thun pflegt. Ich billige dieß übrigens, allein ich kann mich nicht überzeugen, daß es eine so wichtige Angelegenheit sei, um uns zu vermögen, die verlangte Beisteuer zu gewähren. Ich erkläre den katholischen Jurassiern, daß ich der Erbauung der Kirche keineswegs entgegen bin, jedoch nicht weiß, ob dieß eine absolute Nothwendigkeit ist. Wird sodann die fragliche Summe von Fr. 40,000 zum endlichen Ausbau dieses Gebäudes hinreichen? Das kann Niemand wissen. Wo wird man das Fehlende hernehmen? Ich glaube es sagen zu können, indem ich Beispiele anführe. Zu Fontaine, im Distrikte des Val-de-Rüz, hatte man den Bau einer Kirche mittelst Subscriptionen angefangen, die Reformirten wie die Katholiken unterzeichneten dafür. Der Bau gerieth in's Stocken und ließ vermuthen, daß man ihn aufgeben wolle, aber nichts derartiges geschah. Nach sechs Monaten hatten sich die nöthigen Geldmittel, wie durch einen Zauberschlag, gefunden und die Kirche wurde vollendet. In Lachaurdefonds war in früherer Zeit der Bau einer katholischen Kirche projektirt, wobei die ganze Bevölkerung sich interessirt hatte, und das Werk wurde zu Ende geführt, weil die Beiträge in angemessenem Verhältnisse standen. Nicht die gleiche Bewandtniß hatte es mit dem Bau des katholischen Pfarrhauses in der nämlichen Ortschaft; die frühern Anstrengungen konnten nicht noch einmal gemacht werden, und es blieb dabei; auf einmal waren die dazu nöthigen Fonds wie durch Zauber beigebracht, und das Pfarrhaus, welches noch mehr als die Kirche selber gekostet hat, konnte erbaut werden. Woher kommen diese Fonds? Die katholische Religion hat Institutionen, wo die Katholiken anderer Länder ihre nöthigen Hülfsmittel finden. Ich glaube, die Gelder zu obigem Zwecke seien aus einer Stadt Frankreichs geflossen. Im vorliegenden Falle wird man ebenfalls in keiner Verlegenheit sein, und die nöthigen Fonds werden sich auch, wie durch Zauber, finden lassen, denn mit den verlangten Fr. 40,000 kann die Kirche nicht ausgebaut werden. Man sagte, der Staat habe zu diesem Unternehmen beinahe nichts geleistet; ich habe mir in dieser Beziehung nichts vorwerfen wollen, als dieser Anzug vorgelegt wurde, und habe deßhalb Architekten darüber befragt, welche lukrative Spekulationen machen. Sie haben mir geantwortet, daß dasjenige, was der Staat dem katholischen Kirchenkollegium gegeben, allerdings einen gewissen Werth habe; daß die Materialien versteigert worden seien, und beiläufig Fr. 4000 gegolten haben. Dieß mag genügen, um zu wissen, daß diese Materialien für den katholischen Kirchenbau etwelchen Werth hatten, und wenn auch nicht im Verhältniß zu ihrem Kostenaufwand stehend, deßhalb nichts desto minder an andere Personen gut veräußert werden konnten. Der Große Rath konnte von seinem Standpunkte aus nicht anders handeln; der Staat hat somit ein Opfer von etwa vierzigtausend Franken gebracht; er hat den gesetzlichen Forderungen ein Genüge geleistet, indem er Fr. 10,000 für die Kirche von Delsberg bewilligte; würde er ein Mehreres an diejenige von Bern beitragen, so ginge er zu weit. Es ist gesagt worden, daß dieselbe eine Zierde für die Stadt Bern sein werde. Freilich, in einem Gemälde; allein in der Wirklichkeit ist diese Kirche nicht am rechten Platze, und vielleicht heißt es dann später, man müsse dieselbe abbrechen. Nun ist weder der Kanton, noch die Regierung, noch der Große Rath daran Schuld, wenn diese Kirche übel placirt ist. Nach meiner Ansicht würde man viel besser thun, diese Summe auf andere Unternehmungen zu verwenden. Wir haben an den Regierungsrath ein Gesuch gestellt, in welchem Fr. 30,000 für Eisenbahnstudien verlangt werden. Hoffentlich wird man die wahren Interessen des Jura eher darin erblicken, daß dieser Kredit ertheilt wird, als wenn man in anderer hier vorgebrachter Weise die Interessen des Jura fördern will. Ich glaube damit nicht gegen die Erbauung der katholischen Kirche zu sprechen, weil ich überzeugt bin, daß sie vollendet werden wird, ob hier etwas, oder nichts dazu beigesteuert werde; denn das Geld dazu wird sich finden, und zwar nicht bloß Fr. 40,000, sondern Fr. 150,000, wenn solche noch nöthig sind. Aus diesen Gründen stimme ich gegen die Erheblichkeitserklärung des vorliegenden Anzuges; ich glaube den Jurassiern sagen zu können, daß sie sich beruhigen mögen, weil die Kirche trotzdem vollendet werden wird, dessen dürfen sie versichert sein.

Scheidegger. Ich bin weit entfernt, daß ich die katholische Bevölkerung und die katholische Religion nicht achte. Ich komme mit derselben viel in Berührung, hingegen wäre ich Einer von denen, die, wenn es an ihnen gelegen wäre, die beiden Religionen zu vereinigen helfen würden. Ich wäre eher dafür, man solle die verschiedenen Sekten aufheben, namentlich diejenigen, deren Mitglieder man nicht im Stande ist zum Militärdienst anzuhalten. Ich möchte aber zu bedenken geben, wenn wir auf dem Lande herum so Kirchen bauen wollten, wie die Katholiken hier, wie weit das führen könnte. Ich glaube, es würde dann noch eher zum Ruin der Finanzen führen als der Bau von Eisenbahnen und Straßen. Ich glaube aber auch nicht, daß es der Zweck der katholischen Religion sei, Bethäuser so luxuriös zu bauen. Eine Kirche sollte mehr den Stempel der Demuth als den des Hochmuthes tragen. So wie ich die Sache ansehe, glaube ich, die betreffende Gesellschaft hätte nicht Fr. 490,000 dafür ausgeben sollen; sie hätte ihr Gebet in einer einfachern Kirche eben so gut verrichten können. Ich schließe auf Abweisung.

Schenk, Präsident des Regierungsrathes. Ich muß diesen Augenblick auf Nichteintreten antragen und zwar aus

folgenden Gründen. Es geschieht nicht wegen des Geldbetrages, der in Frage steht; er überschreitet zwar das gewöhnliche Begehren um sehr viel, aber ich begreife, daß Umstände eintreten können, wo man mehr gibt als gewöhnlich. So gut wir Fr. 15,000 für das Offiziersfest dekretiren konnten, so gut könnten wir unter Umständen Fr. 40,000 für die katholische Kirche in Bern dekretiren. Ich rede auch nicht dagegen, weil die Verhältnisse im Plane ganz anders geworden sind, als sie seiner Zeit dem Regierungsrathe vorlagen; nicht deßwegen, weil weit über das Bedürfniß der katholischen Bevölkerung hinaus gebaut wurde, sondern was mich bewegt, das Wort zu ergreifen, ist folgendes Sie wissen, daß der Regierungsrath seiner Zeit beauftragt wurde, dahin zu wirken, daß die katholische Gemeinde Bern, die bisher in unklarer Stellung war, mit dem Bisthum Basel vereinigt werde. Die Sache hatte sich so gestaltet, daß wir den Bischof von Lausanne seit längerer Zeit nicht mehr in die Hauptstadt unsers Kantons kommen lassen wollten. Nun wurde von Seite der katholischen Bevölkerung von Jahr zu Jahr das Begehren gestellt, den Herrn Bischof Marilley kommen zu lassen. Man sprach viel davon, auch mit den hiesigen Geistlichen, und das Ende davon war, daß man uns erklärte, wir möchten diesen Schritt der Ausgleichung thun, dann werde auch die Vereinigung der hiesigen Gemeinde mit Basel keine Schwierigkeit mehr finden; man werde selber dafür sorgen. Nun gut, man ließ den Bischof Marilley kommen; wir arbeiteten ein Memorial aus und theilten es dem Bundesrathe, so wie den Diözesanständen mit. Der Bundesrath nahm die Sache an die Hand und übermittelte die Akten dem päpstlichen Nuntius, damit dieser die nöthigen Schritte thue. Was war der Erfolg? Daß der Nuntius dem Bundesrathe zu unsern Handen antwortete: Nous n'avons pas le temps; wir haben nicht Zeit! Das war die Antwort auf unser Begehren. — Nun sagte Herr Stockmar freilich, er habe einen Brief des Nuntius gesehen, worin Herr Bovieri erkläre, es werde ganz prächtig gehen. Allein ich bin der Ansicht, wir warten noch ein wenig, bis wir ganz bestimmte Schritte thun können, damit unserm Begehren Rechnung getragen werde. Wenn das geschehen ist, dann bin ich der Letzte, der, wenn wieder ein Begehren hieher gelangen sollte, daß man helfen möchte, markten würde, wenn der Große Rath glaubt, es könne demselben aus andern Gründen entsprochen werden. Aber so wie die Sache liegt, glaube ich, wir seien es unserer eigenen Würde schuldig, auf die Antwort, die uns zu Theil wurde: Nous n'avons pas le temps, zu erwiedern: Wir haben jetzt auch nicht Zeit. Es ist ganz gewiß nicht Uebelwollen. Wir erhielten seiner Zeit ein Dankschreiben für die Abtretung des hiesigen Bauplatzes, wir gründeten neue katholische Gemeinden in Münster, in St. Immer; wir übernahmen die Besoldungen, ohne daß wir durch die Vereinigungsurkunde dazu gehalten gewesen wären, während die reformirten Stände zur Stunde noch für die Besoldung der Geistlichen ihrer Konfession in Solothurn und Luzern sorgen müssen, so daß man uns durchaus nicht den Vorwurf der Intoleranz machen kann. Ich möchte mir die Freiheit der Verfügung für spätere Zeit nach Möglichkeit vorbehalten, um in entsprechendem Sinne stimmen zu können, wenn sich die Verhältnisse geändert haben; aber so wie die Sache jetzt liegt, kann ich nicht eintreten.

Stockmar, Regierungsrath. Um die Berathung abzukürzen, könnte man die Diskussion über diesen Anzug verschieben, bis die Nuntiatur sich in Betreff der katholischen Kirchgemeinde von Bern ausgesprochen, und ihre Vereinigung mit der solothurnischen Diöcese stattgefunden haben wird. Man könnte bis dorthin den Anzug auf dem Kanzleitisch belassen. Anderseits muß ich sagen, daß die katholische Bevölkerung sich über die bernischen Behörden nicht zu beklagen habe; ich erinnere mich noch an den Zeitpunkt, wo den Katholiken das Glockengeläute nicht gestattet war. Im Fernern hat man in St. Immer und in Münster eine katholische Pfarrei errichtet und es ist wahrscheinlich, daß solches auch in Biel geschehen werde; offenbar waltet der Geist der Toleranz. Demgemäß schließe ich mich dem Antrage des Herrn Regierungspräsidenten an, die Berathung zu suspendiren.

Karrer spricht die Ansicht aus, die vorliegende Motion müsse entweder entschieden, oder zurückgezogen werden, sie unentschieden zu suspendiren, findet der Sprechende nicht zuläßig.

Stockmar zieht den Anzug einstweilen zurück, um denselben bei gegebenem Anlasse zu reproduziren.

---

3) Anzug des Herrn Großrath Mühlethaler, betreffend die Abänderung der §§ 57 und 71 (nicht § 79, wie es auf S. 167 hievor irrthümlich steht) und Aufhebung des § 152 der Militärorganisation vom 17. Mai 1852.

Mühlethaler. Es bemühte mich oft, wenn ich sah, wie die armen Rekruten behandelt wurden, wenn sie die Gegenstände, deren Anschaffung ihnen oblag, nicht bezahlen konnten; man bestrafte sie gleichsam durch Garnison, wo diese Leute Hunger leiden mußten. Mancher läßt sich zwar gern als arm bezeichnen, um die Effekten vom Staate zu erhalten; mancher Andere dagegen, der Ehre im Leib hat, sagt nichts und entlehnt vielleicht das nöthige Geld. Daher möchte ich die Spieße gleich machen, indem ich fand, da wir vermehrte Militär- und Einkommensteuern haben werden, so daß man im Geld schwimmen kann, so könne der Staat den Rekruten wohl etwas mehr verabfolgen lassen, z. B. nebst den bisherigen Kleidungsstücken die Sommerhosen, die Guetres, die Halsbinde und das Armband; für die Offiziere möchte ich die Gradauszeichnung und das Seitengewehr anschaffen, wie es im Kanton Solothurn schon lange besteht. Dieß betrifft also die Abänderung der §§ 57 und 71 der Militärorganisation. Den § 152 derselben, betreffend die Hochzeitgewehre, möchte ich streichen. Diese Bestimmung trägt nichts mehr ab. Wer nicht eingetheilt ist, muß die Taxe zahlen. Ich wünsche sehr, daß der Anzug erheblich erklärt werde; der Regierungsrath kann dann daraus nehmen, was er gut findet.

Karlen, Militärdirektor. Ich bin weit entfernt, die Absicht des Herrn Mühlethaler, welcher die Lasten für das Militär erleichtern will, zu bekämpfen; nur mache ich auf die finanzielle Tragweite des Antrages aufmerksam. Wir müssen jährlich folgende neue Mannschaft einberufen:

Genie	60	Mann zu Fr.	57. 50 =	Fr. 3,450
Artillerie	110	„ „ „	56 — =	„ 6,160
Train	100	„ „ „	49. 30 =	„ 4,930
Dragoner und Guiden	90	„ „ „	138. — =	„ 12,420
Scharfschützen	90	„ „ „	116. — =	„ 10,440
Infanterie	2000	„ „ „	43. 62 =	„ 87,240
Krankenwärter Offiziere	zusammen ungefähr			„ 10,500
			Total	Fr. 135,140

Ich möchte es dem Militär von Herzen gönnen, wenn die Ausrüstung und Bekleidung vollständig vom Staate getragen würde, und bestreite deßhalb den Anzug nicht; nur wollte ich den Großen Rath auf die finanzielle Tragweite desselben aufmerksam machen. Den andern Theil des Anzuges dagegen, welcher dahin geht, das System der doppelten Bewaffnung aufzugeben und die Anschaffung der Gewehre, die bei der Hochzeit und beim Eintritt in die Butzernutzung vorgewiesen werden müssen, zu beseitigen, muß ich bestreiten, weil man in einem

Kriegsfalle, wo außer der Landwehr noch Bürgerwehren errichtet werden müßten, jedenfalls eine Anzahl gleichmäßiger Gewehre haben müßte, um damit 10—12,000 Mann bewaffnen zu können. In den ersten Jahren, wo die Landwehr einberufen wurde, ließ man die Mannschaft mit den eigenen Büchsen kommen, die nicht so eingerichtet sind, um im Felde verwendet zu werden. Wenn aber die neue Infanteriewaffe durchgeführt sein wird, was in 1 [illegible] Jahren geschehen soll, dann hätten wir alle Burnand-Prélaz-Gewehre als Vorrath im Zeughaus, einen Vorrath an Waffen, der genügen würde, auch wenn das Vaterland in Gefahr kommen sollte. Ich könnte also bezüglich des letztern Punktes den Anzug nicht zugeben.

Mühlheim. Wenn der Herr Militärdirektor nicht den Antrag auf Nichteintreten gestellt hat, so stelle ich diesen Antrag. Wir haben in der gegenwärtigen Sitzung ein so großes Loch in die Finanzen des Staates gemacht, daß ich dieß der Versammlung zu bedenken geben möchte. Es ist sehr angenehm, solche Anzüge zu stellen, aber ich möchte auf die Inkonsequenz hinweisen, die darin liegt, wenn man die Lasten der nicht persönlich Dienst thuenden Mannschaft bedeutend erhöht und die Leistungen der persönlich Dienst thuenden so bedeutend erleichtern will. Sie sehen, was der Militär in andern Kantonen, namentlich in der westlichen Schweiz, zu leisten hat. Wir haben noch andere Ausgaben zu tragen. In dem Maße, wie wir das Militär unmäßig, ich möchte sagen, leichtsinnig vermehren, schneiden wir uns die Mittel für den übrigen Staatshaushalt ab. Ich kann nicht anders, als gegen das Eintreten stimmen.

Scherz, Finanzdirektor. Ich will nicht verkennen, daß der Antrag des Herrn Mühlethaler auf den ersten Blick etwas für sich hat. Es liegt demselben ein gewisses Billigkeitsgefühl zu Grunde, das Gefühl, daß derjenige, der seine Zeit und unter Umständen sein Leben dem Vaterlande zum Opfer bringen muß, nicht mit großen Ausgaben belastet werden soll. Man suchte durch das Militärsteuergesetz ein gewisses Aequivalent aufzustellen. Nun wäre es ein Widerspruch, in den wir gegenüber diesem Gesetze verfallen würden, wenn wir auf der andern Seite zu weit gehen würden. Auch die finanziellen Konsequenzen eines solchen Antrages sind sehr groß, und der Herr Militärdirektor schlug dieselben eher zu gering als zu hoch an. Es hätte einen Ausfall von annähernd Fr. 140,000 zur Folge. Es hätte aber auch die weitere Folge, daß man den Scharfschützen den Stutzer dann unentgeldlich verabfolgen müßte. Und die Kavallerie, deren Rekruten man nur mit großer Mühe findet, würde sie nicht auch verlangen, daß man ihr eine Entschädigung für das Pferd verabfolge? Herr Mühlethaler sagt, wir können im Gelde schwimmen. Er muß überhört haben, wie es mit dem Budget steht, daß man um ungefähr Fr. 500,000 im Rückstande ist infolge von Gesetzen, die der Große Rath in den letzten Jahren erlassen hat, so daß die Mehrausgabe nicht am Platze ist. Ich möchte daher von der Erheblicherklärung des Anzuges entschieden abrathen.

Der Anzug bleibt in Minderheit.

Naturalisationsgesuch

des Herrn Andreas Klaus von Wattenhofen, Königreichs Bayern, Schreinermeister in Bern, welchem das Ortsbürgerrecht von Erlach zugesichert ist.

Der Regierungsrath stellt den Antrag auf Ertheilung der Naturalisation.

Migy, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter, empfiehlt diesen Antrag mit Rücksicht auf den langjährigen Aufenthalt des Petenten im Kanton, sowie auf die moralischen und finanziellen Garantien, welche derselbe darbietet.

Abstimmung.

Von 89 Stimmen fallen

Für Willfahr	62
„ Abschlag	27

Herr Klaus ist somit naturalisirt.

Es werden hierauf noch verlesen:

1) Anzug des Herrn Großrath Rösti und Mithafte, betreffend den Bau einer neuen Straße von Frutigen nach Adelboden.

2) Anzug des Herrn Großrath Zbinden, betreffend die Korrektion der Bern-Schwarzenburg-Straße.

3) Anzug des Herrn Großrath Bach und Mithafte mit folgenden Schlüssen:

a. daß das regierungsräthliche Reglement vom 3. November 1858 über die Prüfung der Fürsprecher und Notarien aufgehoben und
b. der Regierungsrath angewiesen werden möchte, über die Prüfung der Geistlichen, der Aerzte und der Juristen Gesetzesentwürfe dem Großen Rathe vorzulegen.

4) Mahnung des Herrn Großrath Rösti und Mithafte, betreffend die Interpretation der gesetzlichen Bestimmungen über die Wahl der Amtsgerichtsweibel und Unterweibel.

Der Herr Präsident zeigt an, daß es ihm nicht möglich gewesen, von gestern auf heute die Kommission zu Entwerfung eines Straßennetzes zu bestellen, er werde aber möglichst bald die Namen der Mitglieder der Staatskanzlei mittheilen. Zugleich erklärt er unter bester Verdankung des Zutrauens, welches ihm der Große Rath während seiner Amtsperiode erwiesen, die Sitzung als geschlossen.

Schluß der Sitzung und der Session: 11 Uhr Vormittags.

Der Redaktor:

Fr. Faßbind.

Verzeichniß

der seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

Strafnachlaßgesuch von Samuel Rüegsegger von Riggisberg, vom 22. April.
" " Ulrich Gerber in Bern, vom 27. April.
" " Johann Lanz zu Rohrbach, vom 27. April.
" " Jakob Käch von Täufelen, vom 2. Mai.

Vorstellung von Wirthen in Bern, betreffend das Spielgesetz, vom 2. Mai.
" der Gemeinden Ins, Erlach und Nidau, betreffend einen Straßenbau, vom 5. Mai.

Vorstellung der evangelisch-reformirten Kirchgenossenschaft zu Delsberg, betreffend deren Anerkennung als moralische Person, vom 6. Mai.
" von Bürgern von Chevenez, betreffend einen Straßenbau, vom 6. Mai.

Strafumwandlungsgesuch von Ulrich Aeschlimann von Ribleuberg, vom 9. Mai.
" " Niklaus Niklaus zu Jegenstorf, vom 9. Mai.

Beschwerde der Burgergemeinde Bleienbach gegen einen Beschluß des Regierungsrathes, vom 9. Mai.

Vorstellung von Bürgern von Zweisimmen, betreffend Suspension des Großrathsbeschlusses vom 5. Mai 1863, vom 9. Mai.