Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1867)

Rubrik: Ausserordentliche Wintersitzung 1867

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: 27.11.2025

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Wintersitzung 1867.

Kreisschreiben

an

sämmtliche Mitglieder des Großen Rathes.

Bern, den 15. Januar 1867.

Herr Großrath!

Der Unterzeichnete hat im Einverständniß mit dem Regierungsrathe die Traktanden für die infolge Großrathsbeschlusses Montag, den 28. Januar nächstkünftig beginnende Sitzung des Großen Rathes festgestellt. Sie werden eingeladen, sich am bezeichneten Tage, des Vormittags 9 Uhr, im gewohnten Lokal auf dem Ratthause in Bern, zur Sitzung einzufinden.

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

A. Dekrets-Entwurf über die Eisenbahnen im Jura.

B. Vorträge.

a. Des Regierungspräsidenten:

1) Bericht über Ersatzwahlen in den Großen Rath und Wahlvorschläge;
2) Bericht über die Wahlen in den Großen Rath und die Wahlvorschläge für die Stelle des Regierungsstatthalters im Amtsbezirke Frutigen.

b. Der Direktion des Gemeinde- und Armenwesens:

Beschwerde der Burgergemeinden von Chatillon und Delsberg gegen die Gemeindegüterausscheidungen.

c. Der Direktion der Justiz und Polizei:

1) Naturalisationen;
2) Strafnachlaßgesuche;
3) Bericht über Aufhebung des Erfordernisses der regierungsräthlichen Bestätigung für die Polizeiinspektoren.

d. Der Direktion des Militärs:

Entlassung von Stabsoffizieren.

C. Wahl

des Gerichtspräsidenten von Münster.

Für den ersten Tag werden die Vorträge auf die Tagesordnung gesetzt.

Die Behandlung des Dekrets über die Eisenbahnen im Jura findet Dienstag den 29. Januar statt und es werden hiezu die Mitglieder bei Eiden einberufen.

Mit Hochschätzung!

Der Großrathspräsident,
Stämpfli.

Erste Sitzung.

Montag, den 28. Januar 1867.
Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

An Platz des Herrn Rösti bezeichnet der Herr Präsident zum provisorischen Stimmenzähler Herrn Großrath von Goumoëns.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Bracher, Bütigkofer, Henzelin, Rätz, Vogel; ohne Entschuldigung: die Herren Berger, Bösiger, Buri, Friedrich; Choulat, Engel, Fleury, Joseph; Flück, Hofstetter, Hubacher, Kaiser, Friedrich; Klaye, König, Niklaus; Koller, Kummer, Leibundgut, Messerli, Müller, Karl; Renfer, Rösti, Schmid, Rudolf; Schneider, Seßler, Streit, Bendicht; Thönen, Voisin, Winzenried, Wirth.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Meine Herren! Gemäß Ihrer Schlußnahme vom 27. November v. J. kommen Sie heute in außerordentlicher Session zusammen, um neben einigen kleinern Geschäften die Jurabahnfrage zu behandeln. Diese Frage ist von so hoher Bedeutung, daß ich nicht zweifle, daß Sie dieselbe mit allem Ernst und aller Gründlichkeit behandeln und in der Berathung diejenige Ruhe, Kaltblütigkeit und gegenseitige Achtung der Ansichten walten lassen werden, die dem Ansehen und der Würde der obersten Landesbehörde des Kantons Bern angemessen ist. Mit diesen wenigen Worten erkläre ich die Sitzung für eröffnet.

Hierauf zeigt der Herr Präsident das Einlangen mehrerer Vorstellungen an, welche am Schlusse der Verhandlungen der gegenwärtigen Sitzung werden mitgetheilt werden.

Auf den Antrag des Herrn Präsidenten wird beschlossen:

1) es bei der Nichteinberufung der im Aktivbürgerrechte eingestellten Herren Großräthe Rösti, Thönen und Hofstetter bewenden zu lassen, bis über dieses Geschäft vom Großen Rathe selbst entschieden sein wird;

2) an Platz des Herrn Rösti für die Dauer seiner Einstellung die Funktionen eines Stimmenzählers dem Herrn Großrath v. Wattenwyl-Guibert zu übertragen;

3) als Eröffnungsstunde für die Sitzungen wie bis dahin die Stunde von 9 Uhr festzusetzen und die Verhandlungen dann in der Regel bis 2 Uhr dauern zu lassen.

Endlich wird zu Protokoll genommen, daß Herr G. R. Greub die Annahme der Verwalterstelle von Thorberg erklärt hat, mithin derselbe im Wahlkreise Langenthal zu ersetzen ist.

Tagesordnung:

Vorträge des Regierungsrathes über Ersatzwahlen in den Großen Rath.

Nach den Anträgen des Regierungsrathes werden ohne Einsprache genehmigt:

1) Die Wahlverhandlungen der Kreise Langenthal, Wahlern und Trubschachen, in Folge welcher zu Mitgliedern des Großen Rathes ernannt sind:
   Herr Jakob Schneeberger, Thierarzt, zu Langenthal, im Wahlkreise Langenthal;
   Herr Ulrich Zwahlen, zu Schwarzenburg, im Wahlkreise Wahlern;
   Herr Gottfried Joost, Handelsmann zu Langnau, im Wahlkreise Trubschachen.

2) Die Wahlverhandlung des Kreises Huttwyl, wodurch Herr Johann Wirth, alt-Gerichtspräsident, von Trachselwald zum Mitgliede des Großen Rathes ernannt worden, — in Abweisung einer Beschwerde des Herrn Johann Friedrich Flückiger mit dem Schlusse auf Kassation derselben.

Es leisten nun den verfassungsmäßigen Eid die anwesenden Herren Schneeberger, Zwahlen und Joost.

Vortrag betreffend die zwei noch ungenehmigten Großrathswahlen im Amtsbezirk Frutigen.

Die Schlüsse des Regierungsrathes sind:

1) es sei die Thatsache einer stattgehabten Wahlbestechung gerichtlich hergestellt;
2) es schließe die vom Gericht ausgesprochene Einstellung im Aktivbürgerrecht die Eigenschaft eines Mitgliedes des Großen Rathes aus;
3) aus diesen Gründen sei die Wahl der Herren Hofstetter und Thönen ungültig zu erklären.

Nach Eröffnung der Umfrage fällt die Ordnungsmotion, diesen Gegenstand in Verbindung mit den aus dem Amte Frutigen eingelangten Vorstellungen um Erlaß der über die beiden Herren verhängten Einstellung im Aktivbürgerrechte, einer Kommission zur Begutachtung zu überweisen, was der Große Rath genehmigt. Die Kommission soll aus fünf Mitgliedern bestehen und das Büreau mit der Bestellung derselben beauftragt sein.

Konsequent mit diesem Beschlusse schlägt nun der Herr Präsident vor, einen analogen Vortrag betreffend den Regierungsstatthaltervorschlag für das Amt Frutigen und die über den einen der Vorgeschlagenen, Herrn Großrath Rösti, verhängte Einstellung im Aktivbürgerrechte ebenfalls an eine Kommission und zwar an die oben beschlossene zu weisen, was ohne Bemerkung genehmigt wird.

Naturalisationsgesuch des Herrn Gustav Hermann Lehmann von Schremberg, Königreich Sachsen, Wirth des cercle des industriels in Biel, reformirter Konfession, verheirathet und Familienvater, dem das Ortsburgerrecht von Erlach zugesichert und der vom Regierungsrathe empfohlen ist.

Abstimmung.

Für Willfahr	132	Stimmen.
„ Abschlag	7	„

Herr Lehmann ist mit dem gesetzlichen Mehr von ⅔ Stimmen naturalisirt, jedoch unter dem Vorbehalte, daß derselbe nachträglich eine förmliche Urkunde über seine Entlassung aus dem Staatsverbande des Königreichs Sachsen beibringen.

In Genehmigung eines regierungsräthlichen Antrages werden folgende

Nachkredite pro 1866

bewilligt:

A. Allgemeine Verwaltung:		
1) Büreaukosten der Regierungsstatthalter	Fr.	2,000.
2) Beholzungskosten der Regierungsstatthalter	„	1,000.
B. Gerichtsverwaltung:		
1) Besoldung der Gerichtspräsidenten und Stellvertreter	„	350.
2) Büreaukosten derselben	„	1,800.
3) Amtsrichterentschädigungen	„	2,000.
Im Ganzen	Fr.	7,150.

Strafnachlaß- und Strafumwandlungsgesuche.

Es wird erlassen:

Dem Jean Baptiste Feune der letzte Viertel seiner dreimonatlichen Gefangenschaft.

Dagegen werden mit ihren Gesuchen abgewiesen:

1) Barbara Brawand, geb. Zybach;
2) Barbara Aemmer, geb. Brunner;
3) Eugen Spechbach, Landwirth zu Miécourt;
4) Adolf Martin, von Frenkendorf, Kanton Baselland;
5) Peter Buchs, zu Goldiwyl; und
6) Marianna Turtschi, geb. Tanner, von Spiez, zu Täuffelen.

Entlassung von Stabsoffizieren.

Auf den Antrag des Regierungsrathes ertheilt der Große Rath folgenden Stabsoffizieren die nachgesuchte gänzliche Entlassung aus dem Militärdienste in allen Ehren und unter Verdankung der geleisteten Dienste:

1) Herrn Wenger, Gottlieb, geb. 1816, von Thun, in Bern, Kommandant der Infanterie der Reserve;
2) Herrn Kernen, Eduard, geb. 1817, von Reutigen, in Trachselwald, Kommandant des Landwehrbataillons Nr. 11;
3) Herrn von Büren, Albert Eugen, geb. 1817 von und in Bern, Kommandant des Landwehrbataillons Nr. 12;
4) Herrn Gerster Samuel Albert, geb. 1816, von und in Bern, als Major dem Kantonalstab zugetheilt.

Schluß der Sitzung um 11 Uhr.

Nach dem Schlusse der Sitzung gibt der Herr Präsident zu Protokoll, daß das Büreau die Kommission zu Untersuchung der Vorträge betreffend die Herren Großräthe Hofstetter, Thönen und Rösti bestellt habe aus den Herren

Großrath Karrer,
„ von Känel,
„ Michel,
„ Feune,
„ Born.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Zweite Sitzung.

Dienstag, den 29. Januar 1867.
Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Bracher, Henzelin, Räz, Vogel; ohne Entschuldigung die Herren Hofstetter, Müller, Karl; Rosti, Thonen.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

Hierauf leistet der neu eintretende Herr Großrath Wirth den verfassungsmäßigen Eid.

Tagesordnung:

Angelegenheit der Jurabahnen.

(Siehe Tagblatt vom Jahr 1864, S. 27 ff.; vom Jahr 1865, S. 176, 555 ff., 413 ff., 460 ff., 465, 468, 516, 568 ff.; vom Jahrgang 1866, S. 69 ff., 230 ff., 303, 351 ff., 372, 379, 407, 452, 515 ff.)

Es liegen vor:

I. Bericht der Eisenbahndirektion vom September 1866 sammt Projektoekret.

II. Mitrapport der Finanzdirektion vom 10. November 1866. Dieselbe schließt sich den Anträgen der Eisenbahndirektion an; eventuell beantragt sie Wiederaufnahme der von ihr der letzten gesetzgebenden Behörde gemachten Anträge. (S. Tagblatt vom Jahr 1866, S. 231).

III. Dekretsentwurf des Regierungsrathes vom 19. November 1866, also lautend:

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Betracht des allgemeinen Nutzens, welchen die Anlage von Eisenbahnen im Jura für die industrielle, kommerzielle und landwirthschaftliche Zukunft dieses Kantonstheiles darbietet;

in Betracht des dringenden Bedürfnisses, welches diese Gegend, die ihren Wohlstand hauptsächlich der Industrie zu verdanken hat, nach diesen neuen Kommunikationsmitteln empfindet;

in Betracht des Umstandes, daß dieses Bedürfniß durch die von mehreren Gemeinden des Jura für Realisirung dieses großen gemeinnützigen Werkes versprochenen Beiträge sich kund gegeben hat;

in Betracht des Umstandes, daß der Jura durch seine Lage und topographische Bildung vom alten Kanton so lange isolirt sein wird, bis er durch Eisenbahnen mit demselben innig verbunden ist;

in Betracht des Umstandes, daß es im öffentlichen und politischen Interesse des Kantons liegt, die Verbindung seiner verschiedenen Landestheile je länger, je mehr zu befestigen, sowie ihre industriellen und landwirthschaftlichen Hülfsquellen zu entwickeln und zu heben;

in Betracht, daß es billig ist und im wohlverstandenen Interesse des Staates liegt, an die Erstellung der Eisenbahnen im Jura, im Verhältniß ihrer Gesammtkosten, im Verhältniß der Leistungen der betheiligten Landesgegenden und im Verhältniß der Hülfsquellen des Staates, beizutragen;

auf den Antrag der Eisenbahndirektion und des Regierungsrathes,

beschließt:

Titel I.

Charakter und Ausdehnung der Unternehmung.

Art. 1.

In Bestätigung des Dekretes des Großen Rathes vom 19. April 1866, erklärt der Staat die Anlage des jurassischen Eisenbahnnetzes als einen Gegenstand des öffentlichen Wohls.

Art. 2.

Dieses Netz umfaßt, bei einer Gesammtlänge von 159 Kilometern und 918 Metern:

1) Eine Hauptlinie von Biel nach Delsberg mit Abzweigung an letzterm Punkte in der Richtung nach Pruntrut-Delle einerseits und in derjenigen nach Laufen-Basel andererseits, in einer Gesammtlänge von 132,918 Kilom.

2) Eine Zweiglinie von Sonceboz nach Convers mit einer Länge von 27,000 „

Zusammen 159,918 Kilom.

Die Hauptlinie zerfällt in 4 Sektionen, nämlich:

I.	Biel-Sonceboz mit einer Länge von	15,586 Kilom.
II.	Sonceboz-Delsberg mit einer Länge von	35,534 „
III.	Delsberg-Delle „ „ „ „	45,126 „
IV.	Delsberg-Basel „ „ „ „	36,152 „
	Zusammen	132,918 Kilom.

Titel II.

Erstellungsverhältnisse.

Art. 3.

Die Erstellungsverhältnisse der Hauptlinie, ihrer Sektionen und der Zweiglinie Sonceboz Convers werden durch die Art. 12 und 13 hiernach bestimmt.

Titel III.

Bauausführung.

Art. 4.

In der Regel sollen die jurassischen Eisenbahnen durch eine oder mehrere Privatgesellschaften, auf ihre Gefahr und unter ihrer Verantwortlichkeit, erbaut werden.

Immerhin bleibt dem Staate, den Gemeinden und Korporationen eventuell das Recht vorbehalten, sich als Baugesellschaft zu konstituiren, was jedoch nur in Folge vorgängiger Ermächtigung durch den Großen Rath geschehen kann, der einzig befugt ist, diese Ermächtigung je nach seinem Ermessen zu ertheilen oder zu verweigern.

Die Rechte und Pflichten dieser Gesellschaften werden später in den Konzessionen und Statuten festgesetzt.

Der Staat und die Gemeinden treten in diesen Akten als Aktionäre für den Betrag ihrer Beiträge auf.

Art. 5.

Die jurassischen Eisenbahnen werden nur einspurig gebaut.

Titel IV.

Bildung des Baukapitals.

Art. 6.

Das Baukapital für die Haupt- und Zweiglinie des Bahnnetzes beträgt, ohne die Strecke Angenstein-Basel, die von der Gesellschaft zu erbauen ist, die die Sektion Delsberg-Basel übernimmt, circa Fr. 40,300,000.

Dasselbe wird gebildet:

1) Durch den Beitrag des Staates für ungefähr den Drittel des amtlichen Voranschlages nach der Expertise vom Oktober 1865 mit einer fixen Summe von Fr. 15,000,000

2) Durch die Leistungen und Geldbeiträge der betheiligten Gemeinden und Korporationen des Jura, mit Inbegriff derjenigen des Amtsbezirkes von Biel und, wenn es nöthig werden sollte, durch Privatbetheiligungen, für ungefähr einen Drittel des amtlichen Devises mit „ 12,400,000

Diese beiden ersten Faktoren des Baukapitals haben für die Vertheilung des Reinertrages aus dem Betriebe denselben Rang als Aktien, wie dieß hiernach näher erläutert ist.

3) Der letzte Dritttheil der Baukosten wird durch die Gesellschaften mittelst hypothezirten Obligationen beschafft, die Unterpfandsrecht im ersten Range auf die Bahn und ihre unbeweglichen Dependenzen haben für ein Kapital, das „ 12,900,000 nicht übersteigen darf.

Wenn die Gemeinden und der Staat sich zur Uebernahme von Obligationen entschließen, so haben sie den Vorzug gegenüber den Privatzeichnungen.

4) Der allfällige Ueberschuß an Baukosten wird von den Baugesellschaften mittelst einer neuen Emission von hypothezirten Obligationen beschafft, die im zweiten Range stehen, die aber erst nach vorgängiger Autorisation durch den Regierungsrath emittirt und gezeichnet werden dürfen.

Summa gleich dem muthmaßlichen Baukapital bis Angenstein Fr. 40,300,000

Titel V.

Vertheilung des Ertrages der Unternehmung.

Art. 7.

Der Ertrag des Gesammtnetzes oder eventuell eines Theiles desselben, nach Abzug der Betriebs-, Verwaltungs- und Unterhaltungskosten der Bahn und ihrer Dependenzen, wird vertheilt wie folgt:

Von dem Reinertrage werden zuerst die Obligationszinse vorweggenommen; hernach, nach fünfjährigem Betriebe, wird in den zu bildenden Reservefonds jährlich 500 Fr. für jeden Kilometer betriebener Bahn gelegt; der Rest wird als Dividende zwischen dem Staat und den Gemeinden im Verhältniß ihrer einbezahlten Nachgangsaktien vertheilt.

Titel VI.

Verbindlichkeiten des Staates und die daran geknüpften Bedingungen. — Vertheilung der Kantonsbeiträge auf die verschiedenen Linien. — Zusammensetzung des Baukapitals der Hauptlinien, der Sektionen und der Zweigbahn.

Art. 8.

Der Staat verpflichtet sich, an die Anlage der jurassischen Eisenbahnen bis zu ungefähr einem Dritttheil der Kosten beizutragen, wie dieselben bei Verifikation des Devises durch die Experten vom Oktober 1865, Herren Ingenieurs Gränicher, Weiß und Froté, sind festgestellt worden, und wonach sich die Gesammtkosten bis Basel auf Fr. 42,300,000 und bis Angenstein auf Fr. 40,300,000 belaufen.

Der dem Staate auffallende Beitrag von einem Drittel wird jetzt schon definitiv auf Fr. 15,000,000 festgesetzt.

Der so bestimmte Staatsantheil darf in keinem Falle die festgesetzte Summe von Fr. 15,000,000 übersteigen.

Im Uebrigen soll der Staatsbeitrag erst ausbezahlt werden, nachdem die, in den hienach folgenden Artikeln, erwähnten Bedingungen für Sicherung der Anlage, des Fortbaues, der Vollendung und des Betriebes der projektirten Linien vollständig erfüllt sein werden und nachdem der Beweis davon den kompetenten Behörden förmlich wird geleistet worden sein, nach Mitgabe der folgenden Bestimmungen.

Art. 9.

Die fünfzehn Millionen Staatsbeitrag sollen auf die verschiedenen Theile des Bahnnetzes mit Rücksicht auf die kantonale, politische und ökonomische Wichtigkeit, auf die Bauschwierigkeiten und Baukosten und endlich mit Rücksicht auf die Hülfsquellen der betheiligten Gegenden vertheilt werden.

Art. 10.

In Anwendung des in den beiden vorhergehenden Artikeln festgesetzten Grundsatzes soll der Staatsbeitrag auf die Hauptlinie, ihre Sektionen und die Zweigbahn, nach folgendem Maßstab und zu folgenden Bedingungen vertheilt werden.

Art. 11.

Der Staat hat an dem Bau der Hauptlinie Biel-Delsberg-Pruntrut-Delle und Delsberg-Basel ungefähr ein Dritttheil der Gesammtkosten, d. h. die fixe Summe von Franken 13,300,000 beizutragen, die in keinem Falle überschritten werden darf.

Art. 12.

Diese Summe ist unter die vier Sektionen der Hauptlinie in folgender Weise und zu folgenden Bedingungen zu vertheilen:

I.

1. Sektion: Biel-Sonceboz.

Der Staat trägt bis zu einer Summe von Fr. 3,751,000 an den Bau der ersten Sektion der Hauptlinie Biel-Sonceboz unter folgenden Bedingungen bei:

Die Gemeinden und Korporationen, die an dieser Linie betheiligt sind oder dabei ein Interesse haben, sollen einen Beitrag von „ 686,000 in Aktien leisten, die gleichen Rang mit denjenigen des Staates haben.

Zur Ergänzung des Baukapitals der Sektion Biel-Sonceboz, das nach dem amtlichen Devise auf Fr. 5,523,000 festgesetzt ist, ist die Baugesellschaft berechtigt, hypo-

Uebertrag Fr. 4,437,000

Uebertrag Fr. 4,437,000

thezirte Obligationen mit Prioritätsrecht auszugeben bis zu einem Betrage von „ 1,086,000
der nicht überschritten werden darf.

Ein allfälliger Ueberschuß an Baukosten wird durch die Baugesellschaft in hypothezirten Obligationen zweiten Ranges aufgebracht, wie dieß in Art. 6, Nr. 4 hievor festgesetzt ist.

Der Bau dieser Sektion darf erst begonnen werden, wenn die gleichzeitige Ausführung der Zweiglinie Sonceboz-Convers oder die Fortsetzung der Hauptlinie bis Basel oder Delle gesichert sein wird.

Summe gleich derjenigen des Devises Fr. 5,523,000

II.

2. Sektion: Sonceboz-Delsberg.

Der Staat trägt an die Verlängerung der Stammlinie von Sonceboz bis Delsberg bis zu einem Dritttheil der Baukosten bei, wie dieselben durch den amtlichen Devis sind festgestellt worden, d. h. für eine Summe, die Fr. 3,495,000
nicht übersteigen darf, und zwar unter folgenden Bedingungen:

1) Die Gemeinden und Korporationen der unmittelbar betheiligten Gegenden haben einen Drittel der Kostensumme zu liefern mit „ 3,495,000

Diese Beiträge der Gemeinden und Korporationen haben als Aktien gleichen Rang mit den Beiträgen des Staates.

2) Zur Ergänzung des Baukapitals ist die Gesellschaft befugt, hypothezirte Obligationen zweiten Ranges auszugeben bis zu einem Betrage von „ 3,495,000
der nicht überschritten werden darf.

3) Ein allfälliger Ueberschuß an Baukosten wird durch die Baugesellschaft in hypothezirten Obligationen ersten Ranges, wie dieß hievor Art. 6, Nr. 4 festgesetzt ist, beschafft.

4) Der Bau der Strecke Sonceboz-Delsberg wird, unter Vorbehalt desjenigen, was für die Strecke Sonceboz-Dachsfelden hienach statuirt ist, erst vom Staate unterstützt, nachdem ihre Fortsetzung bis Pruntrut-Delle oder bis Basel gesichert sein wird.

Summe gleich derjenigen des Devises: Fr. 10,485,000

III.

3. Sektion: Delsberg-Pruntrut-Delle.

Der Staat trägt an den Bau der dritten Sektion der Hauptlinie, Delsberg-Delle, bis zu einem Dritttheil der Anschlagskosten bei, d. h. bis zu einer festen Summe von Fr. 4,054,000
zu folgenden Bedingungen:

1) Die Gemeinden und Korporationen der zunächst betheiligten Landestheile liefern einen Dritttheil der Baukosten in Aktien, die gleichen Rang mit denjenigen des Staates haben, mit „ 4,054,000

2) Zur Ergänzung des Baukapitals ist die Gesellschaft zur Ausgabe von hypothezirten Obligationen ersten Ranges ermächtigt, bis zu einem Dritttheil der Gesammtkosten mit „ 4,054,000

Uebertrag Fr. 12,162,000

Uebertrag Fr. 12,162,000

welche Summe nicht überschritten werden darf.

3) Ein allfälliger Kostenüberschuß ist durch die Baugesellschaft mittelst hypothezirten Obligationen zweiten Ranges, wie dieß in Art. 6, Nr. 4 gesagt ist, zu beschaffen.

4) Der Bau der Strecke Delsberg-Delle soll gleichzeitig auf der ganzen Länge stattfinden, unter Vorbehalt dessen, was für die Strecke Pruntrut-Delle hienach festgestellt wird.

5) Diese Sektion, mit Ausschluß der letzterwähnten Strecke, wird erst dann vom Staate unterstützt, wenn ihre Fortsetzung bis Biel gesichert ist.

Summe gleich derjenigen des Devises: Fr. 12,162,000

IV.

4. Sektion: Delsberg-Basel

Der Staat trägt an den Bau der vierten Sektion der Hauptlinie, Delsberg-Basel bis Angenstein eine fixe Summe bei von Fr. 2,000,000
unter folgenden Bedingungen:

1) Die zunächst betheiligten Gemeinden und Korporationen liefern „ 2,315,000

2) Zur Ergänzung des Baukapitals ist die Gesellschaft zur Ausgabe von hypothecirten Obligationen ersten Ranges berechtigt, bis zur festen Summe von „ 2,315,000
welche Summe nicht überschritten werden darf.

3) Ein allfälliger Ueberschuß an Baukosten ist durch die Bau-Gesellschaft in hypothezirten Obligationen zweiten Ranges zu decken, wie dieß in Art. 6, Nr. 4 hievon näher bestimmt ist.

4) Die Baugesellschaft wird entweder in Aktien der betheiligten Staaten, Gemeinden und Korporationen und in Obligationen im oben angegebenen Verhältniß, oder in irgend einer beliebigen Weise, für jeden dieser drei Faktoren, das Baukapital von ungefähr Frkn. 2,003,000 beschaffen, das zum Bau der Strecke Angenstein-Basel nothwendig ist, welche Strecke gleichzeitig zu beschließen und zu erbauen ist, wie die ganze übrige vierte Sektion.

5) Diese Sektion wird vom Staate erst dann subventionirt, wenn ihre Verlängerung bis Biel gesichert ist.

Summe gleich derjenigen des Devises: Fr. 6,630,000

Zweigbahn Sonceboz-Convers.

Art. 13.

Der Staat trägt an den Bau der Zweigbahn von Sonceboz bis Convers bei Fr. 1,700,000
unter folgenden Bedingungen:

1) Die durch diese Zweigbahn bedienten Gemeinden und Korporationen liefern in Aktien gleichen Ranges mit denjenigen des Staates „ 1,850,000

2) Zur Ergänzung des Baukapitals ist die Gesellschaft zur Ausgabe von hypothecirten Obligationen berechtigt bis zu einem Betrage von „ 1,950,000

Uebertrag Fr. 5,500,000

Uebertrag Fr. 5,500,000

was ungefähr dem Drittheil der Kosten gleichkommt.

3) Ein allfälliger Kostenüberschuß ist von der Baugesellschaft mittelst hypothecirten Obligationen zweiten Ranges, wie dieß in Art. 6, Nr. 4 gesagt ist, zu decken.

4) Die Zweigbahn Sonceboz-Convers wird, unter Vorbehalt dessen, was hienach für die Strecke St. Immer-Convers festgesetzt ist, erst dann vom Staate unterstützt, wenn die erste Sektion Biel-Sonceboz der Hauptlinie gesichert sein wird.

Summe gleich derjenigen des Devises: Fr. 5,500,000

Titel VII.

Bestimmungen in Betreff der Naturalleistungen. — Expropriationsrecht.

Art. 14.

Den Gemeinden und Korporationen steht es frei, einen Theil oder das Ganze ihrer Beiträge in Naturalleistungen abzutragen, die jedoch nicht höher als ein Zehntel unter dem Devise der letzten Experten angeschlagen werden können. Lieferungen dieser Art sind durch die Gemeinden und Korporationen in die Nähe der Bahn zu machen und zu der Zeit, die hiefür von den Gesellschaftsstatuten vorgeschrieben wird. Von denselben wird ein genaues Verzeichniß aufgenommen, und deren Schatzung, nach Abzug eines Zehntels, den Betreffenden zu gut geschrieben.

Art. 15.

Den Gemeinden und Korporationen, welche Bahnhöfe und Stationen als Naturalleistungen erstellen, steht es frei, für den Anfang nur provisorische Bauten anzuführen, die jedoch den Bedürfnissen des Publikums und des regelmäßigen Betriebsdienstes genügen müssen. Es wird ihnen ein Zeitraum von zehn Jahren gestattet, von Eröffnung der Bahn an gerechnet, um die definitiven Bauten zu erstellen.

Art. 16.

Zum Zweck, den Gemeinden und Korporationen die Leistungen zu erleichtern, wird die Eisenbahndirektion einen Maßstab (Skala) der vorläufigen Vertheilung entwerfen, und zwar für die an jeder Sektion betheiligten Gemeinden einzeln und zu Erlangung eines billigen Verhältnisses mit besonderer Berücksichtigung folgender drei Faktoren: 1) der Hülfsmittel der Gemeinden und Korporationen, 2) ihrer Bevölkerung und 3) der Vortheile, die sie von dem Bau der Eisenbahnen zu erwarten haben. Für die Abwägung dieser Vortheile können Zonen oder Abtheilungen gebildet werden, je nach der Entfernung, in welcher die Gemeinden von der Bahn liegen.

Für den Fall, daß einzelne Gemeinden entweder gar nicht oder nur in ungenügendem Maße beitragen sollten, steht es den übrigen Gemeinden, einzeln oder zusammen, frei, das Fehlende von sich aus zu übernehmen.

Art. 17.

Die Gemeinden und Korporationen sind ermächtigt, zur Vornahme der gerichtlichen Expropriation, nach Mitgabe des Bundesgesetzes vom 1. Mai 1850 und mit Zugrundelegung der angenommenen Baupläne, für alle Immobilien und Privatrechte, deren Erwerbung für die Anlage der Eisenbahn nothwendig ist, insofern die Erwerbung derselben auf freundschaftlichem Wege und zu annehmbaren Bedingungen nicht möglich sein sollte.

Art. 18.

Die Gemeinden ernennen von sich aus eine Kommission, die die Entschädigungen derjenigen Eigenthümer zu bestimmen hat, die ihre Rechte nicht umsonst abtreten. Für den Fall, daß keine Verständigung zwischen den Eigenthümern und der Kommission möglich ist, so soll diese nach den Vorschriften des Expropriationsgesetzes verfahren.

Titel VIII.

Reihenfolge der Bauausführung. — Vertheilung der Staatsbeiträge nach der Zeit ihrer Verwendung.

Art. 19.

Was die Reihenfolge der Bauten und der Verwendung der Staatsbeiträge anbetrifft, so wird das juraſſiſche Eisenbahnnetz in zwei Kategorien unterschieden, von denen die erstere diejenigen Linien begreift, die unmittelbar zu erbauen und zu subventioniren sind, die zweite hingegen diejenigen Linien, deren Erbauung und Subventionirung einer spätern Zeit vorbehalten bleibt.

Art. 20.

Diejenigen Linien, die unmittelbar zu erbauen und zu unterstützen sind, d. h. sobald die Bedingungen erfüllt sein werden, die das gegenwärtige Dekret vorschreibt, sind die folgenden: die erste Sektion der Stammlinie, Biel-Sonceboz, als Grundlage des Netzes und an die Staatsbahn anschließend, und gleichzeitig mit derselben

die Zweiglinie Sonceboz-Convers;
die Strecke Delle-Pruntrut, und
die Strecke Sonceboz-Dachsfelden

der zweiten Sektion der Hauptlinie, insofern die Bedingungen des Art. 40 hienach erfüllt sein werden.

Art. 21.

Die Linien, deren Erbauung und Subventionirung einer spätern Zeit vorbehalten bleiben, sind die folgenden:

Sonceboz-Delsberg oder Dachsfelden-Delsberg, wenn Sonceboz-Dachsfelden früher erbaut werden sollte;
Delsberg-Pruntrut und
Delsberg-Basel.

Es bleibt dem Großen Rathe vorbehalten, den Zeitpunkt zu bestimmen, wo der Bau dieser Sektionen oder einer derselben zu beginnen hat, sowie den Zeitpunkt der Ausbezahlung der ihnen zukommenden Beiträge.

In dieser Beziehung wird die gesetzgebende Behörde hauptsächlich die Finanzlage des Kantons, die Dringlichkeit der Linien und den Eifer, den die betheiligten Gemeinden und Korporationen für Bildung des Kapitales und der Baugesellschaft an den Tag legen werden, berücksichtigen, nach Mitgabe der Vorschriften dieses Dekretes.

Art. 22.

Der Große Rath kann von der oben festgesetzten Reihenfolge im Bau und in der Subventionirung abweichen, besonders in folgenden Fällen:

1) Wenn innerhalb drei Monaten nach der Annahme des gegenwärtigen Dekretes sich eine solide Baugesellschaft für gleichzeitige Ausführung des ganzen Netzes stellt.
2) Wenn, zu welcher Zeit es auch sei, sich eine Gesellschaft stellt, die die nothwendigen Garantien bietet, um auf der Grundlage dieses Dekretes, die gleichzeitige Ausführung zu übernehmen von
   a. den vier Sektionen der Hauptlinie;
   b. den fortlaufenden Sektionen Biel-Sonceboz-Delsberg-Pruntrut oder Biel-Sonceboz-Delsberg-Basel.

Art. 23.

Von dem fixen Staatsbeitrage der Fr. 15,000,000 bestimmt der Staat einstweilen eine Summe von Fr. 7,131,000, um in dem früher festgesetzten Verhältniß verwendet zu werden auf die in Art. 20 erwähnten Linien, welche zuerst zu erbauen sind, nämlich:

Biel-Sonceboz	Fr. 3,751,000
Sonceboz-Convers	" 1,700,000
Pruntrut-Delle	" 750,000
Sonceboz-Dachsfelden	" 930,000
	Fr. 7,131,000

In Betreff des Saldos des Staatsbeitrages mit 7,869,000 Franken, so wird derselbe, nach der Vertheilung des Art. 12, für die übrigen in Art. 21 bezeichneten Sektionen vorbehalten und nur verwendet nach Maßgabe der vom Großen Rathe dekretirten Bauausführung.

Titel IX.

Betrieb.

Art. 24.

Die Gesellschaft oder die Gesellschaften, welche das Ganze oder einen Theil des Netzes ausführen werden, sind gehalten, den Betrieb selbst zu übernehmen oder aber dem Regierungsrathe, sechs Monate vor der Eröffnung der ihnen konzedirten Linien nachzuweisen, daß sie nicht rückgängig zu machende Verpflichtungen einer Betriebsgesellschaft besitzen, die sich verbindlich macht, den Betrieb nach den Bestimmungen des Konzessionsaktes zu übernehmen.

Art. 25.

Der Betrieb der Bahnen geschieht auf Kosten und Gefahr der Gesellschaften, die ihn übernommen haben.

Art. 26.

Die Statuten der Betriebsgesellschaft sind der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterstellen.

Art. 27.

Im Falle die Baugesellschaften den Betrieb nicht selber übernehmen, so hat der Staat Bern unter gleichen Bedingungen das Vorrecht, den Betrieb der jurassischen Linien und der Zweigbahn, durch die Verwaltung der Staatsbahn, zu übernehmen.

Titel X.

Rückkaufsrecht und allgemeine Bestimmungen.

Art. 28.

Der Staat Bern behält sich das Recht vor:

Jederzeit, nach zwölfmonatlicher Kündigung, die konzedirten und erbauten Sektionen, Strecken und Zweiglinien, zusammen oder getrennt rückzukaufen, sei es auf eigene Rechnung, sei es auf Rechnung einer Privatgesellschaft, die den Bau und Betrieb des ganzen Netzes übernehmen würde.

Der Rückkaufspreis wird festgesetzt auf das Mittel eines 25jährigen Reinertrages oder dasjenige der letzten fünf Betriebsjahre oder das der Betriebsdauer, wenn die Linie noch nicht fünf Jahre im Betriebe stund. Er kann aber niemals geringer angenommen werden als die Baukosten, es sei denn auf dem Wege freiwilliger Uebereinkunft.

Art. 29.

Die Sektionen der Hauptlinie, sowie die Zweiglinie sollen so viel möglich ein und derselben Gesellschaft konzedirt werden.

Der Große Rath entscheidet über alle theilweisen Konzessionsgesuche, die von dieser allgemeinen Regel abweichen.

Art. 30.

Der Betrieb der Sektionen der Hauptlinie und der Zweigbahn soll, so viel thunlich, einer und derselben Gesellschaft oder der Verwaltung der Staatsbahn übertragen werden, wenn der Große Rath, im Falle des Art. 27, sie dazu autorisirt.

In beiden Fällen sind die betriebenen Strecken, die einer und derselben Gesellschaft konzedirt sind, in ein und eben dieselbe Betriebsrechnung aufzunehmen und durch ein und eben dieselbe Gesellschaft zu betreiben.

Art. 31.

Was speziell die Linien Biel-Sonceboz-Convers und Sonceboz-Dachsfelden anbetrifft, so wird vorausgesetzt, daß, wenn die Bedingungen des Art. 39 hienach erfüllt sind, sie von einer einzigen Gesellschaft erbaut und betrieben werden, und auch in einer und derselben Betriebsrechnung aufzunehmen sind.

Mit Ausnahme dessen, was in Art. 27 hievor zu Gunsten des Staates ist vorbehalten worden, wird die besagte Gesellschaft, unter gleichen Bedingungen, den Vorzug vor allen andern haben, sowohl für den Bau, als für den Betrieb der übrigen Sektionen der Hauptlinie, die noch zu erbauen oder zu betreiben wäre.

Art. 32.

Die Konzessionen und Statuten der Gesellschaften werden den Bau-, Betriebs- und Rückkaufs- oder Abtretungsmodus der ausgeführten oder konzessionirten Linien näher regeln.

Diese Akten sind der Genehmigung der kompetenten Behörden zu unterstellen, die dafür zu sorgen haben, daß positive Vorschriften darin aufgenommen werden, damit der Ausbau der Linien und ihr Betrieb gesichert sei, ohne daß der Staat genöthigt wäre, an diese Unternehmungen höhere Summen beizutragen, als sie in dem gegenwärtigen Dekret vorgesehen sind.

Der Staat darf in keinem Fall an einen Ueberschuß von Bau- oder Betriebskosten etwas beitragen; sein Beitrag ist unabänderlich festgestellt und nur ein für alle Mal auszubezahlen. Sowie die Anordnungen betreffend eine Unternehmung zwischen den Gemeinden und Gesellschaften getroffen sind, werden sie der definitiven Genehmigung des Großen Rathes unterstellt. Der Bau darf nicht begonnen werden, bevor diese Genehmigung stattgefunden hat.

Art. 33.

Der Staat hat das Recht, sich in den Verwaltungsräthen der Bau- und Betriebsunternehmungen, wie sie oben erwähnt sind, mit einer Mitgliederzahl, die im Verhältniß seines Beitrages steht, vertreten zu lassen. Dieser Punkt ist in den Gesellschaftsstatuten zu ordnen.

Art. 4.

Die definitiven Pläne für Ausführung der Linien oder bloßer Strecken derselben, sind der Genehmigung des Regierungsrathes zu unterstellen, begleitet von den Voranschlägen der Anlagekosten.

Art. 35.

Der Staatsbeitrag für irgend einen Theil des Netzes darf erst dann ausbezahlt werden, wenn die Gesellschaft in vorgeschriebener Form den Beweis geleistet haben wird, daß die Beiträge der Gemeinden nach Gesetzesvorschrift sind erkennt worden, daß die Obligationen gezeichnet sind und daß ein Dritttheil dieser Letztern für die Verwirklichung der Unternehmung sind verwendet worden. Dem Großen Rathe bleibt die Würdigung der hierüber geleisteten Beweise vorbehalten.

Der Staat hat seine Beiträge je von zwei zu zwei Monaten auszubezahlen in Stößen von 20 %, jedoch mit Antizipationsrecht, wenn den obigen Bedingungen ein Genüge geleistet worden ist.

Die Termine sowohl als die Art der Zahlung der Gemeinde- und Korporationsbeiträge sind durch die Statuten der Baugesellschaft festzusetzen.

Art. 36.

Der Große Rath wird über alle Fälle statuiren, die in dem gegenwärtigen Dekrete nicht vorgesehen sind.

Titel XI.

Besondere Bestimmungen bezüglich auf die einzelnen Strecken.

Art. 37.

Der Staat übernimmt die Verbindlichkeit, mit besonderer Rücksicht auf die ausnahmsweise Lage des Amtes Pruntrut, an den Bau der Strecke Pruntrut-Delle bis zu einem Drittheil der Gesammtkosten von Fr. 2,278,000, d. h. eine Summe von Fr. 750,000 in Aktien auf Rechnung des Staatsbeitrages der Fr. 4,054,000, die für die dritte Sektion Delsberg-Pruntrut bewilligt sind, unter folgenden Bedingungen zu leisten:

1) Die betheiligten Gemeinden und Korporationen liefern, sei es in Form von Aktien gleichen Ranges mit denjenigen des Staates, sei es in Form einer Zinsengarantie für Diejenigen, welche die den Gemeinden auffallenden Aktien vorschießen würden, den Drittheil des Baukapitals, nämlich Fr. 764,000.

2) Die Gesellschaft hat das Recht, hypothezirte Obligationen ersten Ranges auszugeben bis zum Betrage der festen Summe von Fr. 764,000, die nothwendig ist, um das Baukapital voll zu machen.

3) Ein allfälliger Ueberschuß ist durch die Baugesellschaft in hypothezirten Obligationen zweiten Ranges zu decken, wie dieß in Art. 6, Nr. 4 angegeben ist.

Art. 38.

Wann innert sechs Monaten nach Erlaß dieses Dekretes der Bau der Zweiglinie von Sonceboz nach Convers nicht gesichert sein sollte, so verpflichtet sich der Staat, mit Rücksicht auf die Lage der industriellen Ortschaften des obern St. Immerthales, an den Bau der Strecke St. Immer-Convers bis zu Fr. 900,000, in Form von Aktien und auf Abschlag des Gesammtbeitrages der für die Zweiglinie Sonceboz-Convers bewilligten Fr. 1,700,000 auszubezahlen unter folgenden Bedingungen:

1) Die betheiligten Gemeinden und Korporationen liefern in Aktien gleichen Ranges mit denjenigen des Staates die Summe von Fr. 1,215,000.

2) Die Gesellschaft ist berechtigt zur Ausgabe von hypothecirten Obligationen mit Prioritätsrang im Betrage von Fr. 1,215,000.

3) Ein allfälliger Kostenüberschuß ist durch die Baugesellschaft mittelst hypothecirten Obligationen zweiten Ranges zu beschaffen, wie dieß in Art. 6 Nr. 4 hievor angegeben ist.

Art. 39.

Wenn innerhalb dreier Monate nach dem Beschluß des Großen Rathes, der zum Beginn der Bauarbeiten der Sektion Biel-Sonceboz und der Zweiglinie Sonceboz-Convers ermächtigt, die Sektion Sonceboz-Delsberg nicht gesichert ist, so wird der Staat, mit Rücksicht der örtlichen Lage von Dachsfelden als Central-Knotenpunkt der wichtigsten Adern des jurassischen Straßennetzes und mit Rücksicht auf die Bedürfnisse der Gewerbe des Amtes Münster den Bau der Strecke Sonceboz-Dachsfelden, als Fortsetzung der Hauptlinie bis zu einem Drittheil der Anschlagskosten von Fr. 2,790,000, d. h. bis zu einer festen Summe von Fr. 930,000 in Aktien auf Abschlag des Staatsbeitrages der Fr. 3,495,000, der für die Sektion Sonceboz-Delsberg bewilligt ist, unter folgenden Bedingungen ausbezahlen:

1) Die betheiligten Gemeinden und Korporationen leisten, in Aktien gleichen Ranges mit denjenigen des Staates, den Drittheil der Baukosten nach dem Devise mit Fr. 930,000.

2) Die Gesellschaft hat das Recht zur Ausgabe von hypothecirten Obligationen ersten Ranges für den andern ungefähren Drittheil, d. h. für die Summe von Fr. 930,000.

3) Ein allfälliger Kostenüberschuß ist durch die Baugesellschaft mittelst Ausgabe von hypothecirten Obligationen zweiten Ranges zu beschaffen, wie dieß in Art. 6 Nr. 4 hievor angegeben ist.

Art. 40.

Die Bestimmungen des Art. 35, die die Termine und Bedingungen für Auszahlung der Staats- und Gemeindsbeiträge enthalten, sind auch auf die einzelnen Strecken anwendbar.

Art. 41.

Bau und Betrieb der einzelnen Strecken geschehen auf Kosten und Gefahr der Gesellschaften.

Art. 42.

Dem Staat bleibt das Recht vorbehalten, sich in den Verwaltungsräthen der einzelnen Strecken während des Baues und des Betriebes durch wenigstens ein Mitglied vertreten zu lassen, das von der Pflicht zur persönlichen Uebernahme von Aktien entbunden sein soll.

Art. 43.

Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Dekretes beauftragt, das in Kraft tritt.

IV. Bericht der Großrathskommission vom 14. Januar 1867, mit folgendem Dekretsentwurf:

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Vollziehung des Großrathsbeschlusses vom 19. April 1866 rücksichtlich der Betheiligung des Staates nach Maßgabe seiner finanziellen Kräfte bei Erstellung der Eisenbahnen im Jura, insoweit sie im Interesse des ganzen Kantons liegen;

nach Anhörung der Berichte und Anträge des Regierungsrathes und der dafür niedergesetzten Spezialkommission

beschließt:

Art. 1.

Die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen wird dem Privatbau überlassen.

Art. 2.

Der Staat betheiligt sich daran durch Uebernahme von Aktien in folgendem Verhältnisse und unter den nachfolgend aufgestellten Bedingungen:

a. für die Stammlinie Biel-Sonceboz-Dachsfelden mit einer Aktiensumme von	Fr.	4,500,000
b. für die Abzweigung von Sonceboz nach Convers mit einer Aktiensumme von	„	1,700,000
zusammen	Fr.	6,200,000

Diese Betheiligungen a und b erfolgen unter dem Vorbehalte, daß beide Linien durch dieselbe Gesellschaft und gleichzeitig ausgeführt werden.

Uebertrag Fr. 6,200,000

Uebertrag Fr. 6,200,000

c. für die Linie Pruntrut-Delle mit einer Aktiensumme von „ 750,000

zusammen Fr. 6,950,000

Art. 3.

Das aufzubringende Aktienkapital für jede der genannten Unternehmungen muß wenigstens zwei Drittheile der im Expertenfund der Herren Gränicher, Weiß und Frotté vom Oktober 1865 für die betreffenden Strecken berechneten Gesammtkosten erreichen und das Obligationenkapital darf auf höchstens einen Drittel derselben ansteigen.

Die Aktien des Staates stehen bezüglich der Betheiligung am Reinertrage im gleichen Range mit allen übrigen Aktien.

Art. 4.

Die wirkliche Einzahlung der Aktien des Staates erfolgt auf speziellen Beschluß des Großen Rathes, erst nach gehöriger Vollendung und Betriebseröffnung der betreffenden Bahn. Von der konstatirten Vollendung des Unterbaues an wird jedoch der Unternehmungsgesellschaft von zwei Drittheilen der Aktiensumme ein Zins von 5% per Jahr zugutgeschrieben und nach Eröffnung der Bahn ebenfalls ausbezahlt.

Art. 5.

Die Konzessionen und Statuten der Gesellschaft werden alle nähern Bedingungen aufstellen, welche die Organisation des Unternehmens und den Bau, Betrieb und einstigen Rückkauf der Bahn betreffen. Diese Akten sind der Genehmigung der kompetenten Behörden zu unterstellen, die dafür zu sorgen haben, daß bestimmte Vorschriften darin aufgenommen werden, damit der Ausbau der Linien und ihr Betrieb gesichert sei, ohne daß der Staat genöthigt wird, an diese Unternehmungen höhere Summen beizutragen, als sie in dem gegenwärtigen Dekret vorgesehen sind.

Der Staat darf in keinem Fall an einen Ueberschuß von Bau- oder Betriebskosten etwas beitragen; sein Beitrag ist unabänderlich festgestellt und ein für alle Mal auszubezahlen. Sowie für eine Bahnunternehmung alle Akten vollständig vorliegen, werden sie der definitiven Genehmigung des Großen Rathes unterstellt. Der Bau darf nicht begonnen werden, bevor diese Genehmigung stattgefunden hat.

Die im Art. 2 für die Strecke Pruntrut-Delle ausgesprochene Staatsbetheiligung wird an die Bedingung geknüpft, daß auch die betreffende Baugesellschaft sich den im vorliegenden Dekret enthaltenen Bestimmungen unterzieht.

Art. 6.

Kommt binnen einer Frist von drei Jahren, von der Erlassung dieses Dekrets an gerechnet, keine mit den nöthigen Mitteln ausgestattete Ausführungsgesellschaft zu Stande, so fällt für die betreffende Bahnstrecke die Betheiligungszusage dahin, und behält sich der Große Rath die alsdann der Sache angemessene weitere Entschließung vor.

Art. 7.

Außer der in Art. 2 festgesetzten Subvention von Franken 6,950,000 giebt der Staat keine weitern Leistungen an Geld für die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes, auch soll der Staat an Baugesellschaften oder Aktionärs, als solchen, keine Vorschüsse machen und keine Zinsengarantie für dieselben übernehmen.

Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnetz, nämlich außer den oben speziell genannten Linien, auch diejenigen von Dachsfelden nach Basel und nach Pruntrut auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, unter alsdann zu vereinbarenden nähern Bedingungen die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenswerthe in das Gesammtnetz einzuwerfen und für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens sich zu betheiligen.

Mit Rücksicht auf diese Eventualität ist in den Konzessionen für die Einzellinien die Möglichkeit vorzubehalten, diese einzeln concedirten Strecken später mit in das Gesammtnetz zu ziehen.

Art. 8.

Der oder den Gesellschaften werden die von der Eisenbahndirektion auf Kosten des Staates bis jetzt gemachten Studien, Pläne u. s. w. zu unentgeldlicher Benutzung überlassen.

Art. 9.

Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Dekretes beauftragt, das von heute an in Kraft tritt.

Bern, den . . . . . .

Die Mitglieder der Kommission:

Rud. Brunner, Fürsprech, in Bern.
Jakob Stämpfli, Bankdirektor, in Bern.
Eugène Froté, Ingenieur, in St. Immer.
Dr. v. Gonzenbach, Berichterstatter.
Hektor Egger, Baumeister, in Aarwangen.
Gustav König, Fürsprech, in Bern.
Jakob Dähler, alt-Reg.-Rath, in Oppligen.
Friedrich Michel, Fürsprech, in Aarmühle.
Friedrich Blösch, in Biel.

Von Seite der Minderheit der Kommission wird beantragt:

An die Stelle des Art. 9 des Kommissionalantrages folgenden Artikel zu setzen:

Art. 9. Dieses Dekret ist den politischen Versammlungen des Kantons gemäß § 6 Nr. 4 der Staatsverfassung zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen, und tritt dann erst in Kraft, wenn es von denselben angenommen sein wird. Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung beauftragt.

Bern, den 14. Jenner 1867.

R. Brunner.
Dr. v. Gonzenbach.
G. König.
Dähler.

V. Gutachten des Herrn Kantonsbuchhalter Henzi vom 24. Dezember 1866, über die Finanzlage des Kantons Bern, mit Beziehung auf die großen Finanzfragen.

Herr Reg.-Rath Jolissaint, Direktor der Eisenbahnen, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Wenn ich je einmal in meinem Leben gewünscht habe, die Rednergabe zu besitzen, so ist es wohl heute. Dieser Wunsch ist sehr natürlich, denn seit langer Zeit haben keine wichtigern Verhandlungen als diejenigen stattgefunden, welche ich heute hier zu eröffnen habe. Mit Rücksicht auf den Ernst dieser Berathung fühle ich, daß es eines großen Rednertalentes bedarf, um die unentschlossenen Mitglieder, welche sich in dieser hohen Versammlung befinden könnten, zu edifiziren und zu überzeugen.

Wenn meine Worte jedoch nicht so beredt sind, wie ich es wünsche, so glaube ich dagegen dem Großen Rathe die Versicherung geben zu können, daß sie der Ausdruck der größten Offenheit und der innersten Ueberzeugung sein werden. Die Beredtsamkeit ist nicht Jedermann gegeben; ein Jeder und namentlich die republikanischen Beamten haben aber die Pflicht, offen und wahr zu sein, und ich werde mein Möglichstes thun, um in meiner Eigenschaft als Berichterstatter der Regierung diese Pflicht treu zu erfüllen. Da der vorliegende Gegenstand seiner Natur nach mehr oder weniger trocken ist und wegen seiner Ausdehnung ein weites Feld hat, so muß ich vor Allem aus die Versammlung um wohlwollende Nachsicht und Geduld bitten. Nach dieser vorläufigen Bemerkung, welche ich machen zu sollen glaubte, um die Vorurtheile von Parteilichkeit zu zerstreuen, welche gewisse Mitglieder des Großen Rathes vielleicht gegen mich als Jurassier hegen könnten, komme ich zu dem wichtigen Gegenstande, welcher an der Tagesordnung der heutigen Sitzung ist. Wie alle ökonomischen und politischen Fragen, welche die Völker der neuern Zeit und die jetzige Gesellschaft bewegt haben, so muß auch die Jurabahnfrage, um recht verstanden und mit Sachkenntniß entschieden zu werden, in ihren verschiedenen Theilen geprüft und untersucht werden; diese sind: 1) die Zeit der geschichtlichen Entwicklung; 2) der technische Theil; 3) der finanzielle Theil oder die Ertragsfähigkeit des Unternehmens, und 4) die gesetzgeberischen Bestimmungen und Grundsätze, welche die Ausführung vorbereiten und regeln. Wirft man einen Rückblick auf die Entwicklung der Jurabahnfrage, so sieht man, daß sie drei oder vier Hauptperioden durchgemacht hat: die erste, welche wir die Periode der Indifferenz oder der Gleichgültigkeit des Kantons Bern und der jurassischen Bevölkerung nennen wollen, dauerte von 1850 bis 1853. Dieser Zeitraum war für den Kanton im Allgemeinen und für den Jura insbesondere von den nachtheiligsten Folgen. Hätte man sich zu jener Zeit im Kanton Bern mit der großen Eisenbahnfrage, welche in der Schweiz auftauchte, befaßt, so wäre es ein Leichtes gewesen, der Bundesstadt die überwiegende und centrale Stellung zu erhalten, welche sie als politischer und geographischer Mittelpunkt der Schweiz einnehmen sollte. Damals wäre nichts leichter gewesen, als eine Hauptlinie Basel-Delsberg-Biel-Bern-Lausanne-Genf zu erhalten. Unglücklicher Weise waren zu jener Zeit alle Gemüther von politischen Leidenschaften erfüllt, und man vergaß die allgemeinen Interessen des Kantons, um sich ausschließlich den innern politischen Kämpfen hinzugeben. Um sich der großen Eisenbahnfrage zu entledigen, warf man sich in die Arme einer einzigen Gesellschaft, welcher man die besten Linien konzedirte, ohne sich um die Interessen und die Zukunft der übergangenen Gegenden zu bekümmern. Eine Thatsache, welche die Politik des Gehenlassens der 50er Periode in Eisenbahnsachen zeichnet, ist der Beschluß, welcher von einer aus Notabilitäten der verschiedenen Gegenden bestehenden und vom Finanzdirektor präsidirten Versammlung gefaßt wurde, wonach der Jura keine Eisenbahnen haben sollte. Die zweite Periode der Entwicklung der Eisenbahnfrage ist die des Entstehens der Idee der isolirten Linien des St. Immerthales und des Elsgaues; sie umfaßt die Jahre 1853 bis 1856. Die erste Kundgebung der Eisenbahnfrage im Amtsbezirk Courtelary fand im Jahre 1853 statt. Es handelte sich damals um eine Linie, welche Paris mit Bern verbinden und über Gray, Besançon, Morteau, Chaux-de-fonds, St. Immer und Biel gehen sollte. Das St. Immerthal trug große Summen an die Kosten der Studien dieser Linie bei; die Franzosen und die Neuenburger hielten jedoch ihre Versprechungen nicht; die projektirte Linie wurde mitten durch ruinirende Hindernisse nach Neuenburg geführt und das St. Immerthal ungerechter Weise umgangen. Da von 1853—1855 die französischen Gesellschaften der Ostbahn und der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn hinsichtlich der der Ostbahn gehörenden Strecke von Belfort nach Mülhausen und Basel, welche die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn mitzubenutzen verlangte, uneinig waren, sandte die Letztere Ingenieure in's Elsgau, um in ihrem Namen die Studien einer angeblichen Linie von Montbeliard nach Delle und nach Basel durch das Lützelthal aufzunehmen; diese Studien waren jedoch nicht ernstlich gemeint; es war nur eine Demonstration der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn gegen die Ostbahn, um sie zu bewegen, sich für Belfort-Mülhausen-Basel zu entschließen. Nachdem dieser Zweck erreicht war, verließen die Ingenieure das Elsgau, so daß dasselbe seiner Konzession keine Folge geben konnte. Dem Zeitabschnitt der isolirten Linien des St. Immerthales und des Elsgaues folgte derjenige der Idee des jurassischen Netzes von 1856—1864. Als die ersten Hoffnungsstrahlen, welche einige Augenblicke die Amtsbezirke Pruntrut und Courtelary erfreut hatten, verschwanden, wurde der Gedanke, den Jura mit einem vollständigen Eisenbahnnetz auszustatten, von Herrn Stockmar und dem Initiativkomite, welches in Delsberg provisorisch ernannt und von einer am 24. Februar 1856 in Dachsfelden abgehaltenen Versammlung von Abgeordneten der jurassischen Gemeinden definitiv organisirt worden ist — ausgesprochen und beharrlich verbreitet. Da sich das St. Immerthal und der Amtsbezirk Pruntrut von ihren Nachbaren, auf deren Mitwirkung sie in guten Treuen gezählt hatten, verlassen sahen, vereinigten sie sich allmälig, aber nicht ohne Mühe, zu der Idee des Netzes; ihre Vertreter in den öffentlichen Versammlungen und im Großen Rathe unterstützten durch ihre Stimmgebung alle im Interesse der Centralisation der jurassischen Bahnen und namentlich der Vorstudien beantragten Maßnahmen. Dieses Einverständniß dauerte bis zur Versammlung in Dachsfelden vom 28. März 1864. An dieser Versammlung erstattete Herr Stockmar, Direktor der Eisenbahnen, einen Bericht über das Ergebniß der Vorstudien, welche die Kosten des Netzes auf 42 Millionen schätzten. Bei den damaligen ungünstigen oder wenigstens gleichgültigen Gesinnungen des alten Kantonstheils und der Mehrzahl der jurassischen Gemeinden hatte der Vater des Netzes einen Augenblick der Entmuthigung, welcher ihm die Idee des Regionalsystems eingab. Dieser unglückliche Gedanke, welcher sich indeß aus den soeben erwähnten Umständen erklärt, wurde von der Versammlung in Dachsfelden ungünstig aufgenommen; dieselbe sprach sich gegen das Regionalsystem aus, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil dieses System dem Lande wenigstens die Hälfte der Vortheile entziehen würde, welche ihm die ordentlichen Eisenbahnen verschaffen sollen. Der vierte Abschnitt der geschichtlichen Entwicklung der Jurabahnfrage umfaßt die gemischte Periode, in welcher man sich gleichzeitig mit den Tronçons und dem Netz beschäftigte. In der Voraussicht, daß die gleichzeitige Ausführung des Netzes nicht möglich sei, bereitete man die streckenweise Erstellung desselben vor, indem man mit den dringenden Sektionen anfing. Während dieser Periode verlangte die Bevölkerung der Amtsbezirke Pruntrut, Courtelary und Münster neue Konzessionen und setzte Beiträge aus, welche auf Fr. 2,700,000 anstiegen. Die geschichtliche Phase des Netzes und die gemischte Phase, in welchen man sich gleichzeitig mit dem Netz und den Strecken befaßte, können als die zwei Perioden der ernstlichen Studien der Frage betrachtet werden; sie führen uns natürlicherweise zum zweiten Theil unseres Gegenstandes, d. h. zum technischen Theile. Derselbe umfaßt zwei Unterabtheilungen, nämlich a. die technischen Bedingungen der Erstellung, und b. die Schätzung der Baukosten oder die Abfassung des Voranschlages der Ausgabe. Diese beiden Seiten des technischen Theiles sind im St. Immerthale durch die Gesellschaft Jura industriel, im Elsgau durch die gemeinnützige Gesellschaft (société d'émulation) und das Komite des Elsgaues, im gesammten Jura: 1) durch das in Dachsfelden im Jahre 1856 ernannte jurassische Centralkomite, 2) durch den Staat Bern — untersucht worden. Im Jahre 1861 beauftragte der Regierungsrath den Herrn Ingenieur v. Muralt mit der Ausarbeitung eines aus-

führlichen Gutachtens über die gesammte Jurabahnfrage. Der Bericht des Herrn v. Muralt ist die erste Arbeit von Bedeutung über das Ganze der vorliegenden großen Frage. Er schätzt die Kosten des Netzes auf Fr. 38,841,000. Im Jahre 1862 ertheilte der Regierungsrath der Eisenbahndirektion den Auftrag, ein Vorprojekt über das Jurabahnnetz aufzustellen. Am 1. Januar 1863 übertrug die Direktion die Aufnahme dieser Studien dem Herrn Dapples im Verein mit mehreren Ingenieuren. Der geologische Theil wurde dem berühmten Geologen Greßly anvertraut. Im Mai 1864 waren die von Herrn Dapples gemachten Studien beendigt. Dieselben wurden mit dem Gutachten und dem Tracé des Herrn von Muralt verglichen und einer ersten Expertise, nämlich der Herren v. Muralt, Bridel und Liardet, unterworfen. Am 26. Oktober war das Ergebniß dieser Expertise in einem sehr weitläufigen Befinden aufgenommen worden. Dieses Befinden wurde noch einer Oberexpertise der Ingenieure Gränicher, Weiß und Froté unterstellt, welche den Auftrag erhielten, eine Vergleichung des Vorprojektes mit dem Gutachten der ersten Experten anzustellen. Der technische Theil des Vorprojektes hat also die Kritik mehrerer Expertisen bestanden, so daß man keck schließen und behaupten kann, daß noch kein Vorprojekt gründlicher untersucht wurde. In der Voraussetzung, daß die Herren Großräthe die technischen Gutachten der Ingenieursexperten gelesen und geprüft haben, beschränke ich mich darauf, Ihnen das Ergebniß der Studien von dem doppelten Standpunkt der Kunst und der Kosten aus in Erinnerung zu bringen. Vom Gesichtspunkte der Kunst aus haben die Studien des Vorprojektes die Möglichkeit der Erstellung des jurassischen Netzes unter den gewöhnlichen Gefälls- und Krümmungsbedingungen der übrigen europäischen Eisenbahnen herausgestellt. Diese Gefälls- und Krümmungsbedingungen gestatten auf dem ganzen Netz den regelmäßigen Gebrauch des Rollmaterials der benachbarten Bahnen und den Transit ihrer Waaren. Es ist schwer, eine absolute Regel für das Minimum der Curven und für das Maximum der Steigungen aufzustellen. In Italien bestehen auf der Eisenbahn von Genua nach Turin Steigungen von 35 ‰ bei Curven von 350 Metern Halbmesser. Die Zugänge zum Tunnel des Mont-Cenis werden Steigungen von 30 ‰ bei Halbmessern von 450 Metern haben. Der Jura industriel hat Steigungen von 25 bis 27 ‰ auf 27 Kilometer Länge. Aus der von der französischen Regierung veranstalteten Untersuchung über das Minimum der Curven-Halbmesser ergibt sich, daß man ohne Schwierigkeit auf 200 Meter heruntergehen kann. Die Vorstudien der Jurabahnen stellen bestimmt heraus, daß sie unter den gewöhnlichen Gefälls- und Krümmungsbedingungen erbaut werden können, d. h. daß die Steigungen 25 ‰ im Maximum nicht überschreiten werden, mit Ausnahme von 3 Kilometern zwischen Court und Münster, wo sie 30 ‰ betragen. Das Längenminimum der Curvenhalbmesser wird 210 Meter in der Ebene undbei Steigungen 15 ‰ nicht überschreiten, 300 Meter, die bei den Steigungen von mehr als 15 ‰, betragen. Die Courven von weniger als 300 Meter Halbmesser haben nur eine Gesammtlänge von 11 Kilometern. Die Strecken mit starken Steigungen von 20 bis 25 ‰ haben eine Ausdehnung von 41 Kilometern. Theilt man die 160 Kilometer des Netzes nach den Steigungen ein, so haben wir 101 Kilometer von 1 bis 10 ‰, 10 Kilometer von 10 bis 20 ‰, 36 Kilometer von 20 bis 25 ‰, 10 Kilometer von 27 ‰ und 3 Kilometer von 30 ‰ Steigung. Im Fernern ist zu bemerken, daß die 3 Kilometer, deren Gefälle 25 ‰ übersteigt, auch mit 25 ‰ erstellt werden können. — Ich komme nun zu den Tunneln. Nach den Vorstudien wird es im Jurabahnnetz 17 Tunnel geben, nämlich 15 kleine und 2 große. Von den 15 kleinen Tunneln werden acht 13 bis 100, fünf 100 bis 200, zwei 200—300 Meter Länge erhalten. Die zwei großen Tunnels sind diejenigen von Pierre Pertuis und des Repetsch ersterer von 1350, letzterer von 1950 Meter Länge. Die Ausführung der 15 kleinen Tunnel bietet keine Schwierigkeiten. Da der Tunnel von Pierre Pertuis in den obern Schichten jurassischen Kalksteins gebohrt werden muß, welche im Allgemeinen sehr dauerhaft und sehr regelmäßig sind, so ist es nach Greßly's Angaben höchst wahrscheinlich, daß bei der Ausführung kein schwerer Unglücksfall sich ereignen wird. Die Experten behaupten, daß daselbst die günstigsten Umstände, welche man in solchen Fällen wünschen kann, vorhanden sind. Der Tunnel von Repetsch durchschneidet die vier großen Formationen des jurassischen Bodens; die Umstände sind natürlich dort nicht so günstig, wie beim Pierre Pertuis-Tunnel. Für das Jurabahnnetz sind somit in Bezug auf die Kunstbauten, d. h. die Gefälle, Curven und Tunnels, die gewöhnlichen Umstände vorhanden; mehr als 100 Kilometer sind in der Ebene. Es ist also nicht eine Bergbahn, wie Viele, welche den Jura nicht kennen, es glauben machen wollen. — Die zweite Abtheilung des technischen Theils umfaßt die Schatzung der Ausgabe oder den Voranschlag der Baukosten. Die Kostenvoranschläge sind durch die Ingenieure und die zwei Expertisen bis auf's Einzelnste und gewissenhaft gemacht und verifizirt worden. Zum Beweis dafür führen wir die Erklärung des Herrn Dapples (Seite 32) und diejenige der Experten (Seite 95 der Berichte in grünem Umschlag) an. Herr Dapples sagt: „Betreffend den Devis werde ich vor Allem aus im Allgemeinen bemerken, daß derselbe mit der größten Sorgfalt und mit der Absicht, alle Arbeiten und alle Auslagen darin aufzunehmen, welche, laut Erfahrung, zur vollständigen und soliden Erstellung einer Eisenbahn nothwendig sind, ohne irgend etwas zu vergessen, aufgestellt worden ist. Die Bestimmung der Einheitspreise hat den Gegenstand einer speziellen Arbeit gebildet. Unter den Akten befindet sich ein Heft, betitelt: „„Daten zur Bestimmung der Devispreise.““ Diese Arbeit beweist, daß man sich mit allen nöthigen Informationen über die Preise von, unter ähnlichen Umständen, in neuerer Zeit ausgeführten Arbeiten umgeben hat und von denselben niemals wesentlich abgewichen ist. Wenn einige Gegenstände, sowie die Tunnel, die Brücken, der Oberbau, der Hochbau, die Einfriedungen, die Bauaufsicht und Administration, etwas stark gerechnet sind, so ist es nicht, weil man großartige Bauten im Auge hatte, sondern um einen sichern Devis aufzustellen. Die Devise gründen sich auf die Pläne, die Längen- und Querprofile und die beigeschlossenen Normalien.“ — Die Experten sodann äußern sich wie folgt: „Es ist immer schwierig, die Zuverlässigkeit des Voranschlages für ausgedehnte Bauten zu prüfen; eine sehr gründliche Untersuchung jedes Theiles desselben kann allein zur Sicherheit führen. Wir waren daher veranlaßt, diesem Theile unseres Auftrages die größte Aufmerksamkeit zu widmen; das Ergebniß ist eine Verminderung der veranschlagten Baukosten. Hiemit wollen wir keineswegs behaupten, daß die Jurabahnen die Summe von Fr. 40,745,000 kosten werden; wir sind aber fest überzeugt, daß sie für diese Summe erstellt werden können. Allgemein wird angenommen, daß die Voranschläge der Ingenieure immer zu niedrig seien, weil sie leider zu oft überschritten werden. Werden aber die einzelnen Posten der wirklich ausgegebenen Summen mit denjenigen der Voranschläge verglichen, so kann man sich in den meisten Fällen überzeugen, wie manche wichtige auf Rechnung des Baukonto gebrachte Finanzoperation der Bahnverwaltungen und wie manche Laune für Prachtbauten auf Stationen in der Schweiz schon dem Ingenieur als Ueberschreiten seines Voranschlages zugeschrieben wurden. Würde man für das Jurabahnnetz den gleichen Weg einschlagen, so würden die Voranschläge gewiß bedeutend überschritten; denn eine einzige verfehlte Finanzoperation kann Millionen kosten.“ Sodann wollen wir die Berechnungen des Voranschlages prüfen und zwar vorerst die Gesammtschatzungen der Ingenieure und

der Experten:

1) Herr v. Muralt veranschlagt die Gesammtausgabe für das Netz auf Fr. 38,841,000,
2) Herr Dapples auf " 43,858,000,
3) Die ersten Experten (Muralt, Bridel und Liardet) auf " 40,745,000,
4) Die Oberexperten (Gränicher, Weiß und Froté) auf " 42,300,000

Nach diesen Schatzungen würde die Gesammtausgabe im Durchschnitt Fr. 41,450,000 betragen. — Dritte Abtheilung. Man kann den wahrscheinlichen Ertrag des Baukapitals oder die Ertragsfähigkeit eines Eisenbahnunternehmens auf zwei Arten feststellen: nämlich durch die Statistik oder die Berechnung des gegenwärtigen Waaren- und Reisendenverkehrs, welche man mit dem Coefficient multiplicirt, der die aus dem Eisenbahnbau entstehende Vermehrung darstellt; sodann durch die Vergleichung mit dem Ertrag der Linien, welche sich in ähnlicher Lage wie die zu bauende befinden. Bei dem Entstehen der Eisenbahnfrage in der Schweiz, als noch keine Bahnen vorhanden waren, konnte man den Ertrag nicht auf die sicherste Art, d. h. durch die Vergleichung und Analogie, berechnen; man mußte seine Zuflucht zu den statistischen Studien nehmen, welche ein viel ungewisseres und zweifelhafteres Resultat als dasjenige der Vergleichung ergeben. Dieser Umstand erklärt, wie man sich bei der Berechnung des voraussichtlichen Ertrags bald zu Gunsten, bald zu Ungunsten einer Linie hier und dort verrechnen konnte. Die Eisenbahnindustrie ist heute nicht mehr in der Kindheit; Eisenbahnen durchziehen die ganze Schweiz, und durch die Vergleichung, durch das Studium der Lokalitäten, mit einem Wort durch die Analogie, kann man sich eine ziemlich genaue Vorstellung vom wahrscheinlichen Ertrag einer zu erstellenden Linie machen. Wir wollen diese beiden Arten anwenden, um den wahrscheinlichen Ertrag des Netzes und der Linien des Jura zu berechnen; die eine Art kontrolirt die andere, und das Resultat unserer Berechnungen wird der Wahrscheinlichkeit um so naher sein. Wir wollen also den Ertrag des Netzes durch die Methode der Statistik und sodann durch die Vergleichung berechnen. Im einen und andern Falle müssen wir drei Berechnungen aufstellen: 1) die der Roheinnahme, 2) die der Betriebskosten, und 3) die des Reinertrages. Die Große der Roheinnahme einer Bahn hängt von zwei Dingen ab: dem internationalen Verkehr oder Transit und dem Lokalverkehr. Es gibt Eisenbahnen, welche, wie z. B. der Jura industriel, nur einen Lokalverkehr haben. Wird nun das Juranetz einen Transit haben? Mit den ersten Experten, den Herren Bridel, Liardet und von Muralt, beantworten wir diese Frage entschieden bejahend. Um die Existenz dieses Transits zu beweisen, erinnern wir daran, daß das Juranetz sich an seinen vier äußersten Enden an bereits bestehende Linien anschließt, von welchen mehrere davon Linien ersten Ranges sind. So wird sich das Netz anknüpfen: auf dem Punkt Delle mit dem Paris-Lyoner-Bahnnetz; zu diesem Zweck sind die Stadt Belfort und die industriellen Etablissemente an der französischen Grenze für die Erlangung dieses Anschlusses äußerst thätig. Eine von den Eisenwerken von Audincourt unterstützte Abordnung der Stadt Belfort thut gegenwärtig Schritte bei der Ostbahn, und es ist alle Aussicht vorhanden, daß sie mit Erfolg gekrönt werden. Verkehr mit Basel: die Entfernung zwischen Basel und Biel ist durch den Jura um 17 Kilometer kürzer als über Olten (Centralbahn); die Distanz von Basel nach Neuenburg und Lausanne ist durch den Jura ebenfalls um 9 Kilometer kürzer als diejenige von Basel über Olten-Bern-Freiburg-Lausanne. Die Linie Basel-Sonceboz-Biel wird somit den von den französischen und badischen Bahnen nach Basel kommenden Verkehr an sich ziehen, welcher für Biel und die französische Schweiz bestimmt ist und den Herr Dapples auf 4000 Fr. per Kilometer, also für 88 Kilometer auf Fr. 352,000 geschätzt hat, eine Summe, welche die Experten zu niedrig gefunden haben. — Verkehr in Convers. Die Linie Convers-Biel wird die Entfernung von Locle, Chaux-de-Fonds, den Neuenburgerbergen, nach Biel und der deutschen Schweiz um 15 Kilometer abkürzen. Der Verkehr in dieser Richtung wird auch der Linie Convers-Biel zufallen; er ist schon jetzt bedeutend, die industriellen Ortschaften Locle und Chaux-de-Fonds und die volkreichen und industriellen Dörfer des St. Immerthales beziehen ihre Lebensmittel von Basel und Biel. Der Verkehr wird sich noch wesentlich vermehren, wenn der Jura industriel nach Morteau und Besançon verlängert wird, wie es sehr wahrscheinlich ist. Das Departement des Doubs und seine Hauptstadt sind für die Erstellung einer Eisenbahn von Besançon durch das industrielle Loue-Thal nach Morteau äußerst thätig. Es kann kein Zweifel bestehen, daß Besançon früher oder später mit dem Jura industriel durch eine Eisenbahn verbunden werden wird. — Das jurassische Bahnnetz hat noch andere Aussichten auf internationalen Verkehr als diejenigen, welche wir in unserm Berichte genannt haben. Wir erinnern noch an die wahrscheinliche Eventualität, den Transit von Marseille nach Basel zu erhalten, wenn der Hafen von Marseille durch die Gotthardbahn eine Konkurrenz seitens des Hafens von Genua zu befürchten hätte, was eine Verkürzung von 88 Kilometern zur Folge haben würde. Wir glauben bescheiden und jedenfalls unter der wirklichen Zahl geblieben zu sein, wenn wir schließlich den Ertrag des internationalen Verkehrs auf jährlich 3000 Fr. per Kilometer anschlagen (Herr Dapples hat ihn auf 4000 Fr. von Basel nach Biel geschätzt), was für die 160 Kilometer à 3000 Fr. eine Summe von 480,000 Fr. ergeben würde. — Der zweite Faktor der Roheinnahme besteht im Lokalverkehr; dieser Faktor besteht aus zwei Elementen, dem Verkehr der Reisenden und dem der Waaren. Aus amtlichen statistischen Angaben, welche den im Archiv des eidgenossischen Postdepartements aufbewahrten Passagierlisten entnommen sind, ergibt sich, daß der durchschnittliche Verkehr der Reisenden auf den Poststraßen des Jura in den Jahren 1863 bis 1864 (erstes Semester) 118,000 Reisende jährlich beträgt. Ueberall wo Eisenbahnen erstellt worden sind, hat man eine Vermehrung des Verkehrs von 1 bis 10, von 1 bis 15 und sogar von 1 bis 20 wahrgenommen. Die gleiche Vermehrung wird sich wahrscheinlich auch im Jura zeigen, welcher von einer, zu drei Vierteln aus Industriellen bestehenden, thätigen und arbeitsamen Bevölkerung bewohnt ist. Nimmt man die durchschnittliche Vermehrung von 1 bis 10 an, so würde der jährliche Reisendenverkehr auf 1,180,000 ansteigen. Auf der Linie des Jura industriel hat jeder Reisende, das Gepäck inbegriffen, durchschnittlich 14 Kilometer durchlaufen und 111 Rappen bezahlt, was für 478,000 Reisende à Fr. 1. 11 die Summe von Fr. 540,570 ergibt. Für den Waarenverkehr nehmen wir den täglichen Bericht des Jura industriel an, also $700 \times 365 =$ Fr. 255,000; Gesammter Rohertrag Fr. 796,570, rund Fr. 800,000, oder ein Ertrag von 17,000 Fr. per Kilometer wie für den Jura industriel. — Was die Staatsbahn betrifft, so muß ich vor Allem aus bemerken, daß die Vergleichung mit derselben, auf welche sich die Berechnung der Finanzdirektion stützt, unzulässig ist. Damit die auf der Vergleichung einer bestehenden mit einer zu erstellenden Linie beruhenden Berechnungen Garantie für die Genauigkeit darbieten, ist es unerläßlich, daß diese Linien analog seien, d. h. daß sie eine Bevölkerung bedienen, welche die gleiche Dichte, die gleiche Industrie und die gleichen Bedürfnisse hat. Besteht nun diese Analogie zwischen der Staatsbahnlinie Biel-Bern-Langnau und der projektirten Linie Biel-Convers? Sie besteht offenbar nicht. Die Staatsbahnlinie hat auf ihrem östlichen Endpunkt keinen Anschluß. Die Linie Biel-Convers dagegen knüpft sich auf ihren beiden Endpunkten an bedeutende, bereits bestehende Bahnen, welche unsern Verkehr beträchtlich vermehren werden. In Bezug auf die Dichtigkeit, die Industrie und die Bedürfnisse der durchzogenen Gegenden

sind die Linien der Staatsbahn und Biel-Convers ebenfalls sehr verschieden; man kann sagen, daß sie in dieser Beziehung keine Analogie haben; die Staatsbahnlinie durchzieht ackerbautreibende Gegenden, welche ihren Lebensmittelbedarf größtentheils selbst erzeugen; die Linie Biel-Convers und Sonceboz-Dachsfelden bedient eine sehr dichte industrielle Bevölkerung von 1000 Seelen per Kilometer, welche ihre Lebensmittel von Außen bezieht; die an der Staatsbahnlinie liegende Bevölkerung reist wenig; ihre Beschäftigungen halten sie in ihren Dörfern, auf ihren Feldern, an ihrem Herde zurück; die durch die projektirten Jurabahnen bediente Bevölkerung ist durch die Natur ihrer industriellen Beschäftigung im Falle, öfter Reisen zu machen. Die Linie Biel-Convers hat also keine Analogie mit der Staatsbahn; sie ist dagegen identisch und analog mit der Linie des Jura industriel, gegenüber welcher sie im Vortheil ist, weil sie sich auf ihren beiden Endpunkten an Bahnen, welche sie unterstützen werden, anschließt. Nachdem die zahlreichen, zwischen den Verhältnissen der Staatsbahn und der Linie Biel-Convers bestehenden Verschiedenheiten dargethan sind, kann man zwischen ihnen keine Vergleichung anstellen. Da die Berechnungen der Finanzdirektion auf einer angenommenen Analogie beruhen, welche nicht besteht, so kann aus ihrem Ergebniß kein Schluß gezogen werden. Ueberdieß ist das Resultat des Jahres 1866 ungeachtet des Krieges in Deutschland weit günstiger, als der fragliche Bericht voraussetzt; nimmt man die gleichen Betriebskosten als im Jahr 1865 an, so haben wir eine reine Einnahme von 358,000 Fr., d. h. ungefähr 2 % Zins vom Baukapital und hätten wahrscheinlich 2½ % ohne den Krieg. Die Gesammtkosten der zu subventionirenden Linien belaufen sich nach dem Bericht der Eisenbahndirektion und des Regierungsrathes auf Franken 16,091,000, zu leisten mit: 1) Obligationen Fr. 4,730,000, 2) Aktien der Gemeinden Fr. 4,230,000, 3) Aktien des Staates Fr. 7,131,000, zusammen Fr. 16,091,000. Nach der soeben gemachten Berechnung der Ertragsfähigkeit haben wir gefunden, daß die Linien Biel-Convers, Sonceboz-Dachsfelden und Pruntrut-Delle zwei oder drei Jahre nach ihrer Betriebseröffnung für die Aktien 2 % abwerfen werden. Um neuerdings zu beweisen, daß ich hiebei keine Uebertreibung beabsichtige, will ich die letztere Zahl für alle in diesem Augenblick zu subventionirenden Linien annehmen. Da der Staat Aktien im Betrage von Fr. 6,950,000 übernimmt, welche er zu 4½ oder 5 % entlehnen muß, so wird er im Anfang des Betriebs 3 % oder Fr. 208,000 einbüßen. Nimmt man 1 % Dividende für die Aktien an, so verliert der Staat auf 4 % von Fr. 6,950,000 eine Summe von Fr. 278,000. — Nach den Betriebsrechnungen der schweizerischen Eisenbahnen haben dieselben im Jahr 1865 durchschnittlich Rp. 130 von jedem Reisenden bezogen, also von 1,180,000 Reisenden à Rp. 130 Fr. 1,538,000 und 10 % an Taxen für das Gepäck Frkn. 150,000; die Einnahme von den Reisenden beträgt Fr. 1,688,000. — Nach den im Jura aufgenommenen statistischen Angaben kann man annehmen, daß der Waarenverkehr des Netzes auf ungefähr 75,000 Tonnen oder 1,500,000 Zentner jährlich ansteigen wird. Da die schweizerischen Eisenbahnen durchschnittlich 12 Rp. per Tonne und per Kilometer beziehen, wird man für das Netz Fr. 1,440,000, und vom Transport von Vieh und verschiedenen andern Gegenständen Fr. 130,000, zusammen Fr. 1,570,000 vom Waarenverkehr einnehmen. — Fassen wir das Ergebniß der soeben gemachten Berechnungen für die Roheinnahme zusammen, so kommen wir zu folgendem Gesammtbetrag:

1) Internationaler Verkehr, 160 Kilometer zu Fr. 3000: Fr. 480,000,
2) Lokalverkehr: an Reisenden „ 1,688,000,
an Waaren „ 1,570,000,
im Ganzen eine Roheinnahme v. Fr. 3,738,000,

Uebertrag Fr. 3,738,000

Uebertrag Fr. 3,738,000
wovon der Transit abzuziehen ist mit „ 480,000,
Bleiben Fr. 3,258,000.

Zum Beweise jedoch, daß wir durchaus nicht die Absicht haben, den Ertrag zu übertreiben, wollen wir vom Ertrag des internationalen Verkehrs (Transit) absehen und die wahrscheinliche Roheinnahme auf den Ertrag des voraussichtlichen Lokalverkehrs der Reisenden und Waaren, d. h. auf Fr. 3,258,000, reduziren. — Berechnung der Betriebskosten. Mit Rücksicht auf die starken Steigungen gewisser Sektionen des Netzes, der zahlreichen Tunnels zwischen Biel und Neuchenette, Sonceboz und Dachsfelden, Court, Münster und Courrendlin und zwischen Glovelier und Asuel, und mit Rücksicht ferner auf die Nothwendigkeit, wegen des bedeutenden Gewichts der zu transportirenden Waaren stellenweise zwei Maschinen zu verwenden, muß man die jährlichen Betriebskosten auf 10,000 Fr. per Kilometer veranschlagen, was eine jährliche Gesammtausgabe von Fr. 1,600,000 macht. Es wird sich somit ein Reinertrag von Fr. 1,658,000 ergeben. Wenn man annimmt, daß der Reserve- und Bahnerneuerungsfonds die Summe von Fr. 500 per Kilometer, für 160 Kilometer zu Fr. 500 also Fr. 50,000, einbezahlt werden, so bleiben Fr. 1,578,000 für die Verzinsung des Baukapitals, oder in runder Zahl Frkn. 1,500,000, was einen Kapitalzins von ungefähr 3½ % ergibt. — Reinertrag. Da für die Verzinsung der Obligationen à 5 % im Betrage von Fr. 12,900,000 die Summe von Fr. 645,000 erforderlich ist, so bleiben für die Aktien Fr. 885,000, $\frac{855{,}000 \times 100}{29{,}400{,}000} = 2.\ 90\ \%$. — Die zweite Art der Berechnung des Ertrags besteht in der Vergleichung der zu erstellenden Bahnen mit den bereits im Betrieb und in ähnlichen Umständen befindlichen. Der Durchschnitt des kilometrischen Ertrags der schweizerischen Bahnen betrug im Jahr 1864 Fr. 19,000 und im Jahr 1865 Fr. 23,000. Der Jura industriel, welcher keinen Transit hat, warf im Jahr 1864 Fr. 16,200 und im Jahr 1865 Fr. 16,800 ab. Für das jurassische Netz können wir 18,000 Fr. annehmen, also 1000 Fr. unter dem Durchschnitte. Wir werden somit für die 160 Kilometer des Netzes zu Fr. 1800 eine Roheinnahme von Fr. 2,880,000 haben. Da der Durchschnitt der Betriebskosten der schwizerischen Bahnen 10,000 Fr. beträgt, so ergeben 160 Kilometer Fr. 1,600,000; bleibt eine Reineinnahme von Fr. 1,280,000, wovon der Zins von Obligationen à 5 % mit Fr. 655,000 abzuziehen ist. Für die Aktien bleiben demnach Fr. 635,000, für die Fr. 29,400,000 also ein Zinsertrag von 2. 16 %. — Ertragsfähigkeit der Linie Biel-Convers. Nach den postamtlichen aus den Passagierlisten entnommenen Angaben gab es von 1863 bis 1866 durchschnittlich 47,800 Reisende von Biel nach Convers. Diese Zahl, mit dem von uns angenommenen Vermehrungscoefficient multiplicirt ($47{,}800 \times 10 = 478{,}000$) wird 478,000 Reisende jährlich ergeben. Wir sind zu glauben berechtigt, daß dieß die traurigste Eventualität wäre, welche eintreten könnte; nimmt man aber an, daß während der zwei oder drei ersten Jahre der Ertrag für die Aktien null wäre, so würde der Staat einen Verlust von 5 % auf Fr. 6,950,000 erleiden, d. h. Fr. 347,000 einbüßen. Wir haben jedoch in unserm gedruckten Berichte bewiesen, daß dieser Verlust nur scheinbar wäre, weil derselbe durch die aus den zu erstellenden Bahnen fließenden indirekten Einkünfte reichlich aufgewogen würde. Ueber allen diesen materiellen Vortheilen steht aber einer, welcher für den Kanton Bern von überwiegender Bedeutung ist, nämlich der moralische Vortheil, d. h., daß die Bewilligung der von der Kommission und dem Regierungsrathe beantragten Subventionen, die Wiederherstellung des Friedens, des gegenseitigen Zutrauens und der Einigkeit im Kanton zur unmittelbaren Folge haben würde.

Der moralische Vortheil scheint von der Versammlung in Münsingen und von den Urhebern und Unterzeichnern der von Nidau ausgehenden Vorstellung vergessen worden zu sein. Ich bin jedoch überzeugt, daß es genügt, die Großräthe, welche an dieser Demonstration Theil genommen haben, an diesen wichtigen Punkt zu erinnern, damit sie dessen Werth anerkennen, wenn sie nur das wahre Interesse des Landes im Auge haben, wovon ich zum Voraus überzeugt bin. — IV. Theil. Gesetzliche Bestimmungen zur Vorbereitung und Regelung der Ausführung. Der IV. Theil der Jurabahnfrage führt uns zur Prüfung der neuern Anträge der vorberathenden Behörden. Um die Berathung nicht zu verwickeln und da die Anträge der Kommission im Allgemeinen auf den gleichen Hauptgrundlagen wie der Dekretsentwurf der Regierung beruhen, hat mich der Regierungsrath beauftragt, die Erklärung abzugeben, er sei einverstanden damit, daß die Anträge der Kommission der Berathung zu Grunde gelegt werden, unter Vorbehalt des Rechts, Abänderungsanträge zu stellen. Damit die hohe Versammlung so viel als möglich im Klaren sei, will ich kurz die Hauptgrundlagen der Anträge und die Verschiedenheiten derselben auseinandersetzen. Der erste Grundsatz, welcher im Einklang der beiden Dekretsentwürfe erscheint, ist bereits vom Großen Rathe am 19. April 1866 aufgestellt worden; er erklärt die Erstellung von Eisenbahnen im Jura als im Interesse des Kantons liegend. Da dieser Grundsatz in unserm geschriebenen Bericht entwickelt und überdieß vom abgetretenen Großen Rathe als Gesetzesbestimmung angenommen wurde, so hätte ich darüber kein Wort verloren, wenn die Vorstellung von Nidau dieses allgemeine Prinzip des Rechts und der Staatswirthschaft nicht in Frage gestellt hätte. Der Jura, behauptet diese Eingabe, bedürfe keiner Eisenbahnen; seine topographische Beschaffenheit widersetze sich dagegen, die Eisenbahnen seien für die Industrie, den Handel und die Landwirthschaft schädlich, und endlich komme der Jura zu spät. So viel Worte, so viel Irrthümer, um nicht mehr zu sagen. Man darf sich über solche Behauptungen von Seite derjenigen, welche den Jura nicht kennen oder nicht kennen zu wollen scheinen, und seitens derjenigen, welche absichtlich die Augen zudrücken, um die durch die Eisenbahnen entstandene ökonomische Umgestaltung nicht zu sehen, nicht verwundern. Dagegen wissen Diejenigen, welche den Jura und den heilbringenden Einfluß der Eisenbahnen kennen, was sie von ungenauen Behauptungen zu halten haben. Der Jura ist ein kleines, von parallelen Bergketten durchzogenes Land von Thälern und Ebenen; diese Bergketten sind von Schluchten, welche sich für den Bau der Eisenbahn vorzüglich eignen, quer durchschnitten; die Natur scheint hier selbst das Tracé vorgezeichnet zu haben. Die Gegend ist industriell aus Noth, weil der Betrieb der Landwirthschaft der Bevölkerung keine hinlängliche Existenz verschafft. Man hat im Jahre 1815 mit Unrecht den Jura den Estrich oder den Holzschopf des Kantons genannt, denn er ist die große industrielle Werkstätte desselben. Bis zum Bau der Centralbahn durch den Hauenstein besaß der Jura eine der frequentirtesten Transitstraßen der Schweiz. Fünfzig bis sechszigtausend Reisende zirkulirten jährlich zwischen Basel und Biel, während man zwischen Bern und Thun kaum 18,000 und zwischen Bern und Langnau 6000 zählte. Durch die Hintansetzung der Interessen des Jura beim Entstehen der Eisenbahnfrage in der Schweiz wurde ihm sein hundertjähriger Transit entzogen. Man hat Eisenbahnen in Gegenden ohne großen Transit erstellt, und man sollte sie denjenigen verweigern, welche durch die Bahnen um ihren Transit gekommen sind; der Große Rath wird zugeben, daß dieß unbillig wäre. Industriell von Natur und aus Nothwendigkeit, hat die jurassische Bevölkerung auf ihrem Gebiet verschiedene Industriezweige eingeführt, welche dem Kantone zur Ehre gereichen. Die hauptsächlichsten sind die Eisenindustrie, die Uhrmacherei, die Glashütten u. s. w. — Was auch die Vorstellung von Nidau und zu meinem Bedauern der Bericht des Herrn v. Gonzenbach sagen mögen: diese Industrien können im Jura nicht länger bestehen und mit den konkurrirenden Industrien der Nachbarstaaten rivalisiren, wenn sie noch länger der Eisenbahnen entbehren müssen. Die Verfasser dieser Schriftstücke scheinen ein dermal für die Industrie geltendes Gesetz der Oekonomie vergessen zu haben, wonach im Allgemeinen die Frage der Rentabilität durch diejenige der Transportkosten für das zu gebrauchende Rohmaterial und die fabrizirten Produkte entschieden wird. Für die Eisenwerke sind die ersten Materialien das Eisenerz und der Brennstoff. In England, in Belgien und in Frankreich wird die Steinkohle in den Hochöfen verwendet. Eine Tonne Steinkohlen kostet 15—17 Fr. und kommt als Brennmaterial zwei Klaftern Tannenholz gleich, welche ein jedes zu 16—20 Fr. verkauft werden. Wenn die Eisenwerke des Jura vermittelst der Eisenbahnen, welche die Steinkohle zu einer sehr herabgesetzten Taxe befördern, diesen Brennstoff gebrauchen könnten, so wären sie im Stande, das Eisen und den Guß zu einer mit den Produkten der Eisenwerke, welche dieses erste Brennmaterial zu ihrer Verfügung haben, im Verhältniß stehenden Preise zu fabriziren. Die Transportkosten des Eisens und des Gusses auf der Achse sind auch sehr bedeutend; die Eisenbahnen würden sie wahrscheinlich auf fühlbare Weise vermindern. Was klar beweist, daß die Eisenindustrie zu ihrem Gedeihen der Eisenbahnen bedarf, sind die von den Eisenwerkgesellschaften von Audincourt, Morvillars und andern Orten gemachten beharrlichen Anstrengungen zur Erlangung der Linie Montbeliard-Delle. Diese Eisenwerke sind nicht in einer so guten Lage als diejenigen des Jura; sie haben das Eisenerz nicht auf dem Platz, und dennoch erhalten sie ihr Feuer, Dank der Erstellung der Eisenbahnen, während sie im Jura ihre Feuer eines nach dem andern löschen. Das soeben Gesagte gilt auch für die Glashütten. Die Uhrmacherei im Jura, welche der Eisenbahnen entbehrt, ist ebenfalls in einer nicht so guten Lage als diejenige der Gegenden, welche dieses Verkehrsmittel besitzen. Die fremden Uhrenhändler gehen in diejenigen industriellen Ortschaften, wohin man mittelst der Eisenbahnen gelangen kann; aus diesem Grunde ziehen die Fabrikanten fort und verlegen ihr Gewerbe in die Nähe der Eisenbahnen. Der Eisenbahn ist es zu verdanken, daß die Uhrenindustrie den Neuenburger Bergen erhalten wurde und dort gegenüber derjenigen im St. Immerthale gedeiht. — Was die politische Wichtigkeit der Eisenbahnen vom Standpunkte der Einigkeit der Gegenden eines Staates betrifft, so bin ich erstaunt, dieselbe durch den Bericht der Kommission in Zweifel gezogen zu sehen. Ich gestehe, ich war erstaunt zu sehen, daß ein so aufgeklärter Mann wie Herr v. Gonzenbach behaupten kann, es sei nicht die Leichtigkeit im gegenseitigen Verkehr der Völker, welche sie zusammenhalte, sondern hauptsächlich die Einheit in der Gesetzgebung. Ich erlaube mir, ihm zu bemerken, daß das römische Volk, welches in hervorragender Weise die andern sich zu assimiliren verstand, sich wohl hütete, nachdem es eine Eroberung gemacht hatte, seine Sitten und Gesetze den eroberten Nationen aufzuerlegen; es beeilte sich dagegen, prachtvolle Straßen zu bauen, deren großartige Spuren wir heute noch bewundern. In neuerer Zeit sehen wir, wie Frankreich, England und selbst Rußland dem Beispiele der Römer folgen. So hat Frankreich, um sich das Elsaß zu assimiliren, 120 Millionen an den Bau der Linie Paris-Straßburg beigetragen. England erstellte die Bahn von Holyhead, um den Verkehr seiner Hauptstadt mit Irland zu erleichtern. Rußland selbst legte sich für den Bau der Linie Petersburg-Warschau große Opfer auf, um Polen mit dem übrigen Reiche enger zu verbinden. Die jurassische Bevölkerung erkannte seit Langem die Gefahr, welche aus dem Mangel an Eisenbahnen für ihre Verbindung mit der Schweiz und dem Kanton Bern droht; sie hat diese Gefahr mit energischen Worten in den zahlreichen, im Jahre 1864 an den Großen Rath gerichteten Vorstellungen darge-

stellt. (Hier verliest der Redner einige Stellen derselben.) — Der zweite, den Anträgen des Regierungsrathes und der Kommission zur Basis dienende Grundsatz ist die Beitragspflicht des Staates an die Jurabahnen. Da der Große Rath diesen Grundsatz in seinem Beschluß vom 19. April 1866 förmlich anerkannt hat, würde ich die kostbare Zeit der Versammlung mißbrauchen, wenn ich denselben hier neuerdings ausführen würde. — Die Dekretsentwürfe der Kommission und des Regierungsrathes stimmen in Bezug auf den Grundsatz, welcher die Erstellung der Jurabahnen dem Privatbau überläßt, überein. (Der Redner erinnert hier an die in seinem geschriebenen Vortrage enthaltenen Motive, welche unter den gegenwärtigen Umständen den Grundsatz, daß vom Staatsbau zu abstrahiren ist, rechtfertigen.) Die beiden Projekte stimmen auch hinsichtlich des Finanzsystems überein; sie setzen auf gleiche Weise das Baukapital aus zwei Faktoren, nämlich Aktien und Obligationen, zusammen; die Ausgabe der letztern ist auf einen Drittel des amtlichen Kostenvoranschlages beschränkt. — Da der Belauf der im Entwurf der Regierung vom Staate verlangten Subvention scharf kritisirt und irrig ausgelegt worden ist, so ist es Pflicht des Berichterstatters, denselben zu rechtfertigen. Der Regierungsrath ist bei Ausarbeitung seines Entwurfes vom Grundsatze ausgegangen, es müsse die Frage der Eisenbahnen im Jura endlich einmal definitiv gelöst und die Ausführung dieses großen Unternehmens möglich gemacht werden. Diesem Grundsatze getreu, hat er die verschiedenen finanziellen Mittel reiflich geprüft und sich überzeugt, daß es das Zweckmäßigste und einzig Ausführbare sei, wenn das Baukapital zu je einem Drittel auf die Obligationen und die Aktien des Staates und der Gemeinden vertheilt werde. Der Regierungsrath hätte sich darauf beschränken können, eine bloß partielle Subvention zu verlangen, welche zwar im ersten Augenblicke weniger aufgefallen wäre, welche aber die fernere Betheiligung des Staates unentschieden gelassen hätte. Er hat es jedoch vorgezogen, die ganze Angelegenheit gleichzeitig in's Auge zu fassen, und es für seine Pflicht gehalten, dem Volke und seinen Vertretern offen darzulegen, wie hoch nach seinem Ermessen sich die Betheiligung des Staates belaufen müsse. Weil er also einerseits die Erstellung von Eisenbahnen im Jura ermöglichen und andererseits frei und offen gegen das Volk sein — oder, wie man sagt, „klares Wasser" einschenken — wollte, hat er ohne Rückhalt erklärt, nach seinem Dafürhalten solle der Staat sich bis zu dem Maximum von fünfzehn Millionen betheiligen. Die Kostenvoranschläge und Vertheilungsübersichten im Dekretsentwurfe beweisen, daß diese Beitragssumme nöthig ist, wenn das Dekret wirklich lebensfähig werden soll. Diese Nothwendigkeit allein rechtfertigt die oben ausgesetzte Zahl. Der Jura bildet den fünften Theil des Kantons. Er wird also an den Beitrag des Staates drei Millionen bezahlen, so daß dem alten Kantonstheil nur zwölf Millionen auffallen. — Wenn es mir nicht zuwider wäre, die heftigen Verhandlungen der letzten Jahre über die Steuerausgleichung beider Kantonstheile zu erneuern, wenn ich mich auf den Boden der Gegenrechnung mit andern Landesgegenden stellen wollte, — so könnte ich, selbst abgesehen vom „großen Markt" von 1846, aus welchem dem Jura kein materieller Nutzen erwachsen ist, durch positive Zahlen beweisen, daß seit 1825 ausschließlich für den alten Kantonstheil eine Summe von 30 Millionen bewilligt worden ist für Unternehmungen im Interesse des öffentlichen Wohles, für Wasserbauten, Eindämmungen, Korrektionen von Flüssen, Entsumpfungen und Eisenbahnen. Von dieser Summe bezöge es aber auf den Jura 6—7 Millionen, also so viel, als gegenwärtig in beiden Dekretsentwürfen verlangt wird. Ich will mich aber nicht auf diesen beschränkten Boden des Egoismus stellen; sondern ich wünsche, daß dieses bittere Rechnen zwischen den verschiedenen Landesgegenden einmal aufhören möchte. Will der Kanton Bern ein einheitlicher Staat sein, so muß mit diesen gegenseitigen Beschuldigungen lokaler Interessen gebrochen werden. Weil aber richtige Rechnung gute Freunde macht, so muß für die Vergangenheit ein für allemal eine billige Ausgleichung stattfinden. Im Hinblick auf die Vergangenheit wende ich mich hiebei an den Sinn für Recht und Billigkeit des ganzen Kantons, und im Hinblick auf die Zukunft sehe ich vor, daß die Bewilligung der verlangten Subvention ein politisches und moralisches Ergebniß von großer Tragweite zur Folge haben wird. Wie durch einen Zauberschlag werden die finstern Wolken sich zerstreuen, welche vorgefaßte Meinungen und die parlamentarischen Kämpfe der jüngsten Zeit am Horizont aufgehäuft haben. — Ueberdieß werden die jurassischen Eisenbahnen dem Staate folgende materielle Vortheile bringen:

1)	werden sie dringende Straßenkorrektionen ersparen, die eine Ausgabe von verursachen würden;	Fr. 2,225,000
2)	werden sie am Straßenunterhalt jährlich 40,000 Fr., d. h. den Zins eines Kapitals von ersparen;	„ 800,000
3)	werden sie den Werth der Staatswaldungen erhöhen, um wenigstens	„ 1,700,000
4)	werden sie den Ertrag der Staatsbahn wenigstens um 100,000 Fr. vermehren, also um den Zins von	„ 2,000,000
	zusammen	Fr. 6,725,000

Ohne die mittelbaren Vortheile, welche dem Staat aus den Eisenbahnen erwachsen, scheinen mir diese Angaben die vom Staat verlangte Betheiligungssumme genügend zu rechtfertigen. Als der Regierungsrath das Maximum der Staatsbetheiligung auf 15 Millionen bestimmte, verlor er den gegenwärtigen Stand der Finanzen des Kantons keineswegs aus dem Auge. Er weiß sehr wohl, daß die gegenwärtige Finanzlage nicht erlaubt, alsogleich eine Summe von 15 Millionen in die jurassischen Eisenbahnen zu werfen. In Art. 19 bis 23 des regierungsräthlichen Dekretsentwurfs werden die Jurabahnen in zwei Abtheilungen geschieden: in solche, die dringend sind und für die sogleich ein Beitrag auszusetzen ist, und in solche, für welche später Subventionen zu bewilligen wären. Der Dekretsentwurf wendet für den ersten Augenblick den dringend nöthigen Linien Fr. 7,131,000 zu und überläßt die Bewilligung der übrigen Fr. 7,869,000 spätern Beschlüssen des Großen Rathes. Aus den Bestimmungen der Art. 19 bis 23 des regierungsräthlichen Entwurfs geht hervor, daß die vom Staate positiv verlangte Betheiligung sich auf Fr. 7,131,000 reduzirt, indem die Gewährung des Restes vom Großen Rathe abhängt, der nach Art. 21 denselben nicht anders, als nach Erwägung der finanziellen Verhältnisse des Kantons bewilligen wird. Dem Großen Rathe steht es immerhin frei, denselben nicht zu bewilligen, wenn die Finanzlage es nicht gestatten sollte. Im Entwurf der Regierung sowohl als in demjenigen der Kommission handelt es sich also gegenwärtig nur um einen Beitrag von ungefähr 7 Millionen. Gewiß um das Volk zu erschrecken, haben die Feinde der jurassischen Eisenbahnen behauptet, die Regierung beantrage die sofortige Bewilligung von 15 Millionen. Durch wissentliche Verbreitung dieses berechneten Irrthums wollten sie die Bevölkerung erschrecken; wir hoffen aber, es werde dieses unredliche Verfahren zum Nachtheil derer ausschlagen, die es angewandt haben. Das Volk wird unter diesen Umständen nicht vergessen, daß diejenigen seine wahren Freunde sind, welche den Muth haben, ihm offen die Wahrheit zu sagen, seine gefährlichsten Feinde aber diejenigen sind, die es durch Entstellung des Sachverhalts zu erschrecken suchen. Der klare und bestimmte Wortlaut der Art. 19 bis 23 des Dekretsentwurfs führt mithin die absichtlichen Uebertreibungen der Gegner des Jura sowie des Friedens und der Eintracht im Kanton auf ihr Nichts

zurück. — Nachdem nun die Thatsache, daß es sich gegenwärtig nur um die Bewilligung eines Beitrags von ungefähr 7 Millionen handelt, hinlänglich festgestellt ist, haben wir noch zu untersuchen, ob dieser Beitrag mit der Finanzlage des Kantons vereinbar sei, oder ob er dieselbe ernstlich gefährde, wie die Nidauer-Petition es behauptet. Es will mir scheinen, Herr v. Gonzenbach habe im Bericht der Kommission die finanziellen Verhältnisse des Kantons in zu düstern Farben dargestellt. Die darin enthaltene Uebersicht über die Finanzlage scheint mir den wirklichen Stand der Dinge zu überschreiten. Nach meiner Ansicht liegt die Uebertreibung zum Theil darin, daß zu den gegenwärtigen die zukünftigen Ausgaben geschlagen werden, ohne der entsprechenden Vermehrung der Einnahmen, welche wahrscheinlich in der seit langem stattgefundenen Progression zunehmen werden, genügend Rechnung zu tragen. Ich will einige Thatsachen erwähnen, welche diese Behauptung bestätigen. Seit einer langen Reihe von Jahren haben die Regalien und die indirekten Abgaben stets bedeutend mehr abgeworfen, als im Büdget vorgesehen war. Diese Vermehrung betrug im Jahr 1864 Fr. 284,829 und im Jahr 1865 Fr. 424,671. — Im Jahr 1866 war der Ertrag des Ohmgeldes Fr. 160,000 höher, als im Büdget angenommen war. Eine andere sichere Vermehrung der künftigen Einnahmen, welche vom Herrn Berichterstatter der Kommission übersehen worden, ist diejenige vom Betriebe der Staatsbahn. Für 1866 wurde das Einnehmen im Büdget auf 262,440 Fr. veranschlagt. Das Betriebsergebniß von 1865 zeigt einen reinen Ertrag von 340,000 Fr., und im Jahr 1866 wird die Staatsbahn ungefähr Fr. 360,000 rein abwerfen, ungeachtet daß dieses Jahr wegen des Krieges in Deutschland eines der ungünstigsten für die Eisenbahnen gewesen ist. Herr v. Gonzenbach hat auch in Bezug auf das durch das letzte Büdget vorgesehene Defizit von 518,000 Fr. die Finanzlage überspannt, indem er als Berichterstatter dieses Defizit als wirklich sich erzeigendes Ergebniß annimmt. Dagegen darf ich mit Grund behaupten, dasselbe werde sich in der Staatsrechnung zum großen Theile gedeckt finden durch die Ueberschüsse im Ertrage der Regalien und der indirekten Abgaben, welche nach Aussagen von kompetenter Seite im Büdget zu niedrig angeschlagen ist. Das Ohmgeld einzig wird voraussichtlich eine Vermehrung von 130,000 bis 140,000 Fr. aufweisen. Der Herr Finanzdirektor und Herr Kantonsbuchhalter Henzi behaupten, daß, wenn die neuen Steuergesetze in guten Treuen vollzogen würden, der Ertrag der Einkommensteuer genügen würde, um das vorgesehene Defizit zu decken. Es kann daher dieses Defizit nur als ein scheinbares betrachtet und mit vieler Wahrscheinlichkeit angenommen werden, daß das Gleichgewicht im Büdget in nächster Zukunft hergestellt sein wird. Der Bericht des Herrn von Gonzenbach scheint auch einige Irrthümer in den Zahlen zu enthalten. So schlägt er das zinstragende Staatsvermögen auf Fr. 1,187,017, während es sich in Wirklichkeit auf Fr. 1,217,515 beläuft, was eine Differenz von Fr. 30,498 ergibt. Ein anderer Irrthum besteht darin, daß der Berichterstatter der Kommission bei der Berechnung der Zinse der Staatsschulden die für die Hypothekarkasse und die Kantonalbank aufgenommenen Anleihen von Fr. 3,900,000 mitrechnet; dieselben sind jedoch bereits vom Ertrag der Kapitalien abgezogen, so daß der Zins nicht von 25 Millionen, sondern nur von Fr. 22,100,000 zu berechnen ist, was die von Herrn v. Gonzenbach auf Fr. 1,105,000 angegebene Summe der Zinse der Staatsanleihen auf Fr. 977,000 herabsetzt. — Ich will mich nicht weiter über die Finanzlage des Kantons auslassen; da dieser Theil der vorliegenden Frage mehr in den Geschäftsbereich des Finanzdirektors gehört, so ist er besser als ich im Stande, denselben zu behandeln. Ueberdieß habe ich noch zu bemerken, daß der unparteiische und uninteressirte Bericht des Herrn Kantonsbuchhalters Henzi, welcher sich in Ihren Händen befindet, die Finanzlage des Kantons klar darstellt und daß sich aus diesem, vollen Glauben verdienenden Schriftstück ergibt, die Finanzen des Staates befinden sich nicht in einem so schlimmen Zustande, wie man es zu einem leicht zu erathenden Zwecke auszustreuen sucht. — Ich glaube nun, Ihnen die verschiedenen Seiten der großen Frage, welche Sie in dieser feierlichen Session zu lösen berufen sind, gewissenhaft auseinandergesetzt zu haben. Wie gesagt, bin ich vom Regierungsrathe beauftragt, zu erklären, er sei einverstanden damit, daß der Dekretsentwurf der Kommission der Berathung zu Grunde gelegt werde. Diese Erklärung der Regierung ist durch folgende Umstände motivirt: sie bezweckt die Vereinfachung der Berathung und beruht auf der Thatsache, daß beide Projekte, welche vorliegen, die gleichen Hauptgrundlagen haben. Die beiden Entwürfe stimmen in den hauptsächlichsten Punkten überein, nämlich: 1) der Bau der Jurabahnen wird dem Privatbau überlassen; 2) die Betheiligung des Staates geschieht in Form von Aktien; 3) das Baukapital wird aus zwei Faktoren gebildet: der Obligationen im Verhältniß von einem Drittel des Kostenvoranschlages und der Aktien für die übrigen zwei Drittel; 4) die gegenwärtig zu subventionirenden Linien sind in den beiden Entwürfen die gleichen, nämlich Biel-Sonceboz-Dachsfelden, Sonceboz-Convers und Pruntrut-Delle; 5) der Betrag der den zwei letztern Linien zu bewilligenden Subventionen ist der gleiche; derjenige für Biel-Dachsfelden differirt um Fr. 181,000, welche die Kommission weniger zu gewähren beantragt. Mit Rücksicht auf diese Uebereinstimmung in den Hauptbestimmungen der beiden Entwürfe hat der Regierungsrath es für seine Pflicht erachtet, die Berathung nicht zu verwickeln; deßhalb beharrt er nicht auf seinem Dekretsentwurfe; nichtsdestoweniger behält er sich vor, im Laufe der Berathung Abänderungsanträge zu den Kommissionsvorschlägen zu stellen. — Erlauben Sie mir schließlich, meine Herren, Ihnen einige persönliche ernstliche Wünsche auszusprechen. Ich wünsche von ganzem Herzen, daß die Verhandlung, welche ich jetzt eröffnet habe, ruhig, gewissenhaft, loyal und offen geführt und vom Geiste der Gerechtigkeit und Billigkeit beseelt seien. — Möchte die heutige Sitzung das Morgenroth einer neuen Aera des Friedens, der Einheit und der Eintracht zwischen den verschiedenen Gegenden des großen Kantons Bern sein! Möchte die denkwürdige Session dieser Woche die Verlobung sein, welche aus einer bis zu einem gewissen Punkt gezwungenen Convenienzheirath ein aus Vertrauen, gegenseitiger Achtung und sympathetischer Freundschaft geschlossenes Band macht!

Dr. v. Gonzenbach, als Berichterstatter der Kommission. Herr Präsident, meine Herren! Bevor ich meinen Rapport beginne, habe ich eine kurze Berichtigung in Bezug auf den Kommissionalbericht und in Bezug auf das gestern im Großen Rathe ausgetheilte Flugblatt anzubringen. Auf Seite 23 des Kommissionalberichtes heißt es nämlich sowohl im deutschen, als im französischen Text:

Vom Standpunkte der finanziellen Kräfte des Staates endlich beantragen wir:

1) eine Aktienbetheiligung von	Fr. 4,500,000
für die Linie Biel-Sonceboz-St. Immer-Convers, und von	„ 1,700,000
für Sonceboz-Dachsfelden	
Zusammen	Fr. 6,200,000

Wie schon aus dem Dekretsentwurf hervorgeht, liegt hier ein Druckfehler vor, indem es heißen soll:

1) eine Aktienbetheiligung von	Fr. 4,500,000
für die Stammlinie Biel-Sonceboz-Dachsfelden, und von	„ 1,700,000
für Sonceboz-Convers	
Zusammen	Fr. 6,200,000

Das gestern ausgetheilte Flugblatt aber spricht die Behauptung aus, der Kommissionalbericht enthalte einen Rechnungsfehler,

indem darin die Gesammteinnahmen aus dem aktiven Staatsvermögen (Liegenschaften, Kapitalien, Staatsbahn u. s. w.) zu Fr. 1,187,017, statt zu Fr. 1,227,517 angegeben seien. Es irrt sich aber Derjenige, welcher die Kommission berichtigen will. Nachdem ich meinen Bericht geschrieben und in denselben als Einnahmen aus dem aktiven Staatsvermögen dieselbe Zahl aufgenommen hatte, wie der Verfasser des Flugblattes, habe ich meinen Bericht dem Herrn Kantonsbuchhalter Henzi mitgetheilt mit dem Ersuchen, die darin enthaltenen Zahlen zu verifiziren, da in einem so wichtigen Berichte keine einzige irrige Zahl vorkommen sollte. Die Antwort des Herrn Henzi ist in meinen Händen und der betreffende Berichtiger kann sie bei mir einsehen, wenn er will; in derselben sind aber wie im Berichte der Kommission, die Einnahmen aus dem aktiven Staatsvermögen für 1867 zu Fr. 1,187,017 angegeben. Natürlich sind nun auch die aus diesem angeblichen Irrthum gezogenen weitern Folgerungen des Flugblattes unrichtig, wie sich dieß aus der klaren Auseinandersetzung des Herrn Henzi ergibt; doch ich will hier nicht weiter hierauf eintreten. Das Flugblatt sagt im Fernern, der Berichterstatter der Kommission habe einen tendenziösen Bericht ausgearbeitet und bei der Abfassung desselben seinen politischen Parteistandpunkt geltend gemacht. Herr Präsident, meine Herren! hierüber habe ich nicht zu urtheilen, Sie selbst werden darüber entscheiden, ob ich unbefangen zu bleiben wußte oder nicht. Ich hätte diese Berichterstattung gerne einem andern überlassen; mein Gewissen sagt mir aber, daß ich möglichst unbefangen zu sein trachtete, und Niemanden zu Lieb, Niemanden zu Leid schrieb. Auf jeden Fall ist mein Bericht nicht so tendenziös, wie das fragliche Flugblatt, das zwei volle Seiten aus demselben auszieht, um zu zeigen, was ich alles zu Gunsten der Jurabahnen darin sage; dann aber, um doch etwas Uebles an dem politischen Gegner aufzudecken, sich nicht scheut, mich einerseits einer Unrichtigkeit in den Zahlen zu beschuldigen, die, wie schon bemerkt, mir nicht zur Last fällt und anderseits mir Worte in den Mund zu legen, die ich nie ausgesprochen habe. Es wird in dem Flugblatt nämlich behauptet: „ich werfe einen sehnsüchtigen Blick nach den Fleischtöpfen Egyptens, d. h. nach dem ehemaligen äußern Zinsrodel." Das ist aber eine bloße Supposition meines Widersachers. Ich habe mich darauf beschränkt, die Thatsache des Eingehens des äußern Zinsrodels zu konstatiren. Wenn der Schreiber des Flugblattes dann fortfährt und erklärt: „es sei dieß Geschmackssache, er seinerseits ziehe es vor, daß der Kanton Bern Schuldner des Auslandes statt sein Gläubiger sei", so sage ich nun ebenfalls: „das ist Geschmackssache". Mein Geschmack aber ist ein anderer — und ich zweifle nicht, daß das Bernervolk, wenn durch eine bloße Abstimmung seine 25 Millionen Schulden in eben so viele Aktiven verwandeln könnte, sich dießfalls bald einigen und meinem Geschmacke den Vorzug geben würde. So viel über diesen Punkt. — Ich habe nun noch einige wenige einleitende Bemerkungen zu machen, die mich persönlich betreffen. Seit 15 Jahren habe ich manchmal die Ehre gehabt, in diesem Saale bei wichtigen Angelegenheiten als Berichterstatter zu funktioniren, vielleicht noch nie aber hatte ich, wie es mir vorkömmt, in einem so entscheidenden und folgenschweren Momente das Wort als Organ einer Großrathskommission zu ergreifen. Leider drückt mich heute aber noch ein anderes Gefühl, dasjenige nämlich: niemals einer so verstimmten Versammlung gegenüber gestanden zu sein. Wenn mir das Wort in der Brust erstickt und nicht über die Lippen will, so dürfen sie sich nicht wundern! Ein Redner muß wenigstens auf Ein befreundetes Auge in der Versammlung treffen. Ich kenne die Unerbittlichkeit der politischen Parteien, ich weiß, daß ich von meinen politischen Gegnern Nichts zu erwarten habe, und das gestern ausgetheilte Pamphlet hat mir dieß neuerdings bewiesen, doch dieß beirrt mich nicht; daran bin ich längst gewöhnt, aber ich weiß, daß auch meine politischen Gesinnungsgenossen über den Bericht der Kommission und über meine Stellung zu demselben mit einer Strenge, Härte und Unbarmherzigkeit urtheilen, die mir wehe thut. Glauben Sie nicht, daß ich mich deßhalb vertheidige; es gibt Beschuldigungen, die man liegen läßt, aus Achtung für sich selbst! In meinem politischen Leben habe ich oft unbilligen Tadel und oft auch unverdientes Lob erfahren. Zwischen beiden habe ich den unbilligen Tadel jeweilen vorgezogen, weil er weniger *demüthigend* ist. — Ich gehe nun über zu der Sache selbst und werde Ihnen andeuten, wie die Kommissionalanträge, die ich vertreten soll, entstanden sind. Wenn so verschiedene, so heterogene Elemente, wie sie in der Kommission zusammensaßen, sich zu einem gemeinsamen Antrag vereinigt haben, so geschah dieß nicht im ersten Anlaufe. Ein Jeder von uns, Herr Stämpfli sowohl als wir Andern, mußte auf einen Theil seiner Anschauungen verzichten. Wir hofften aber, dem Lande ein gutes Beispiel dadurch zu geben, daß wir uns, wenn auch noch so verschiedenen politischen und nationalökonomischen Richtungen angehörend, vereinigten, um etwas Großes zu erstreben. Diese Vereinigung ist nun Gegenstand des Hohnes und Spottes geworden, man hat als Schwachheit erklärt, was nichts Anderes war, als das Bestreben, allen Interessen Rechnung zu tragen, was man vielleicht später anerkennen wird. Also auch dadurch lasse ich mich nicht stören. — Meine ersten Worte sollen gegen den Gedanken, in die Sache gar nicht einzutreten, gerichtet sein. Ich ehre jede aus innerer Ueberzeugung hervorgegangene Ansicht, und also auch die Ansicht Derjenigen, welche die ganze Sache zurückweisen wollen. Diese Ansicht begreife ich aber nur bei Denjenigen, die im Volke leben und unsere bisherigen Verhandlungen nicht kennen, sowie bei denjenigen Mitgliedern des Großen Rathes, die erst neu in diese Behörde getreten sind, und endlich bei den wenigen, die hier stets dieselbe Stellung eingenommen haben. Diese Ansicht begreife ich aber nicht bei Großrathsmitgliedern, die Schritt für Schritt allen Verhandlungen gefolgt sind, welche auf die Ostwestbahn, auf den daraus entwickelten Staatsbau und auf die demselben zu Grunde liegende Idee des Jurabahnnetzes Bezug hatten. Bei einer solchen Versammlung, wie ich sie vor mir habe, darf ich nicht an ihr Billigkeitsgefühl appelliren, weil die einen den Panzer des Mißtrauens umgürtet haben, die andern aber unter Helm und Sturmhaube, nicht auf Billigkeitsgründe werden hören wollen! Zu einer solchen Versammlung redet man, gestützt auf die Logik der Thatsachen und die zwingende Macht der Zahlen. Ich habe mir Mühe gegeben, alle seit dem Jahre 1858 bis auf den heutigen Tag hier stattgehabten Verhandlungen, so weit sie auf die Eisenbahnen im Kanton Bern Bezug haben, nachzulesen, und was habe ich darin gefunden? Ich habe mich davon überzeugen müssen, daß die Ansicht des Großen Rathes dießfalls zu allen Zeiten eine viel ausgesprochenere war, als ich je geglaubt hätte. Ich behaupte, daß nämlich seit dem Jahre 1858 bei demjenigen Theile des Großen Rathes, der seit jener Zeit die unzweifelhafte Mehrheit der Behörde darstellte, die bestimmte Absicht vorwaltete, das jurassische Eisenbahnnetz zu erstellen. Lesen Sie einmal die Konzessionsurkunde der Ostwestbahn vom Jahre 1858 nach, welche in Art. 32 erklärt, „daß einer sich erst noch zu bildenden Gesellschaft für das jurassische Eisenbahnnetz das Miteigenthumsrecht an der Linie Biel-Neuenstadt eingeräumt werden solle." Das haben Sie am 18. November 1858 beschlossen, und zwei Tage nachher haben Sie auf den Antrag Herrn Stockmar's diese in der Konzessionsakte zu Gunsten einer jurassischen Bahngesellschaft enthaltene Verpflichtung der Einräumung des Miteigenthumsrechtes an der Linie Biel-Neuenstadt auch auf die Linie Biel-Bern ausgedehnt. Angesichts solcher Vorgänge kommt man nun und erklärt: der Kanton sei ganz überrascht über die Vorschläge der Kommission, welche wie Schnee vom Himmel gefallen seien und etwas ganz Neues bringen! Diese Vorgänge fanden, wie gesagt, bereits

im Jahre 1858 statt. Im Jahre 1861 aber wurde der Ankauf der Ostwestbahn-Linien beschlossen. Wie argumentirte man nun bei diesem Anlasse von der einen und wie von der andern Seite? Die Freunde des Ankaufes, die wahrscheinlich schon zu jener Zeit den Staatsbau im Sinne hatten, obschon sie dieß damals nicht eingestanden, wiesen darauf hin, daß man im Jahre 1858 der Centralbahn die Konzession für die Erbauung der Ostwestbahnlinien Neuenstadt-Bern hauptsächlich mit Rücksicht auf die Jurabahnen entzogen habe, und daß nun eine Ausgabe von 7 Millionen zum Ankauf der Ostwestbahnlinien nöthig sei, damit die Erstellung des jurassischen Jurabahnnetzes ermöglicht werde. Diejenigen, welche so argumentirten, bildeten damals die Mehrheit im Großen Rathe; ich habe nicht zu denselben gehört, sondern hatte lebhaft gewünscht, daß man die Ausführung der Linie Neuenstadt-Biel-Bern der Centralbahn überlasse, welche dieselbe ohne Staatssubvention zu erstellen sich anerboten hatte. Diese Ansicht wurde jedoch von Wenigen getheilt und blieb in Minderheit. Was haben wir aber auf dieser (der rechten) Seite des Saales damals gesagt? Wir hielten zunächst den Preis, den der Staat für die Ostwestbahn bezahlen sollte, für allzu hoch und wünschten, daß es zur Liquidation kommen möchte, indem wir glaubten, die Ehre des Kantons habe damit nichts zu thun, wie ja auch seither das Nämliche in den Kantonen Neuenburg und Wallis geschehen ist. Damals fügte ich bei: „Hütet euch, wenn ihr den Ankauf beschließet, daß ihr nicht zum Staatsbau gezwungen werdet, und in Folge dessen noch mehr Gelder in das Unternehmen werfet, sonst wird der Jura eines Tages auftreten und sagen: „was dem Einen recht ist, das ist dem Andern billig." Meine Herren! Lesen Sie im Tagblatt des Großen Rathes nach, wie sich damals die Herren Blösch, Fischer u. A. übereinstimmend ausgesprochen haben! Ein Redner, der zwar gegenwärtig nicht mehr im Großen Rathe sitzt, von dem ich jedoch weiß, wie hart er jetzt urtheilt, ich will seinen Namen nicht nennen, sagte damals: „Ihr Herren, wenn ihr diese Bahn ankauft, so bin ich froh, nicht dabei zu sein, wenn der Tag der Abrechnung mit dem Jura kommt;" da wird von Zweien Eins geschehen: entweder müßt ihr dann dem Jura willfahren, in welchem Falle ihr für eure finanzielle Situation besorgt sein könnet, oder ihr werdet ihm nicht willfahren, nnd dann müßt ihr anderen noch größeren Befürchtungen Raum geben. Dieß war die Auffassung des betreffenden Redners, und dieß war auch diejenige mehrer anderer Mitglieder, und auch die meinige. Wenn diese Mitglieder mir nun aber erwiedern: sie haben damals nicht zum Ankauf gestimmt und können daher auch heute ihre Stimme abgeben, wie sie wollen, so antworte ich darauf: d. h. so viel als: entweder habt ihr damals die Unwahrheit gesagt, oder ihr sagt sie heute. Da wir alle aber damals die Wahrheit gesagt als wir die Befürchtung ausgesprochen, daß im Falle des Ankaufes der Ostwestbahn der Große Rath seiner Zeit dem Jura gerecht werden müsse, so haben wir nun, nachdem der Ankauf wirklich stattgefunden hat, meiner Ansicht nach nicht mehr ganz freie Hand, sondern müssen die Konsequenzen des damaligen Beschlusses auf uns nehmen. — Was geschah nun weiter? ist der Große Rath etwa dabei stehen geblieben? hat er die Subventionirung der Eisenbahnen im Jura bloß als eine moralische Verpflichtung betrachtet, zu deren Erfüllung die Zeit noch lange nicht gekommen sei? Nein! Herr Präsident, meine Herren, der Staat hat kurze Zeit nachher die Studien und Vorarbeiten für die jurassischen Eisenbahnen an die Hand genommen und hat die daherigen Kosten selbst bestritten. Hat er aber so gehandelt, um dem Jura jetzt zu sagen: „ich will Nichts für dich thun; deine Eisenbahnen gehen mich nichts an?" Nein, das war gewiß nicht die Absicht des Großen Rathes, als er die Kredite für die jurassischen Eisenbahnstudien bewilligte. Ich habe die hier stattgefundenen Verhandlungen vor mir, und könnte sie Schritt für Schritt verfolgen, ich will es aber nicht thun, um Ihre Zeit nicht allzusehr in Anspruch zu nehmen; doch erlaube ich mir, in kurzen Worten auf die Vorgänge in den Jahren 1864, 65 und 66 hinzuweisen. Schon im Jahre 1863 haben Sie die Jurabahnfrage mit zwei andern großen Fragen, derjenigen der Seelandsentsumpfung und Gotthardbahn, zusammengeschmiedet. Warum haben Sie das gethan? um weder die eine, noch die andere Frage zu lösen? Gewiß nicht! es war dieß die Folgen einer falschen Spekulation, die ich schon von Anfang an als eine irrige betrachtete. Man ging dabei nämlich von dem Gedanken aus, daß wenn recht viele Interessen zusammengeschmolzen werden, für die Jurabahnen um so eher eine Staatssubvention ausgesprochen werden dürfte. Wie ging es im Weitern bei der Aarberger-Petition im Jahr 1862? Dieselbe veranlaßte die Vorlage eines Gesetzesentwurfes über die Ausführung des Art. 6, Ziffer 4 der Verfassung. Dieser Dekretsentwurf wurde aber, wieder mit Rücksicht auf den Jura, verworfen. Hierauf wurde Herr Desvoignes zum Eisenbahndirektor gewählt, der seinen großen Rapport ausarbeitete. Es ist merkwürdig, welche Stadien die Jurabahnfrage durchgemacht hat; es geht damit fast, wie mit den sibyllinischen Büchern und wenn Sie heute meinen, Sie gewinnen Etwas mit einer Verschiebung, so erinnern Sie sich später an das Wort, welches ich jetzt aussprechen will: Im Jahre 1864 verlangte die Großrathskommission, an deren Spitze Herr Niggeler stand, bloß 6 Millionen als Subvention für die Jurabahnen; man hielt diese Summe für ungeheuer. Später verlangte Herr Desvoignes 24 Millionen; da erschrack man noch mehr. Die letzte Großrathskommission, deren Präsident Herr Stämpfli war, beantragte nun die Bewilligung von 11 Millionen für die Eisenbahnen im vordern Theil des Jura. Herr Jolissaint verlangt jetzt wieder 15 Millionen. Ich glaube, wenn Sie heute nicht auf der von Ihrer Kommission vorgeschlagenen Basis des Privatbaues bleiben, mit welcher auch der Jura einverstanden zu sein scheint, und wenn Sie in späterer Zeit wiederum die sibyllinischen Bücher aufschlagen, so werden wir noch auf etwas Unlieberes stoßen, das wir denn doch schließlich anzunehmen gezwungen sein werden. Der Hauptbeschluß aber, der entscheidend ist, wurde am 19. April v. J. gefaßt, wo man die Jurabahnangelegenheit mit Rücksicht auf die bevorstehende Integralerneuerung des Großen Rathes nicht mehr entscheiden, sondern den Wählern freie Hand lassen wollte, um die Erledigung dieser Frage Leuten zu übertragen, denen sie ihr Zutrauen schenken, und welche dann die ganze Verantwortlichkeit ihres Votums, des odiosen oder gloriosen, auf sich zu nehmen hätten. Der sterbende Große Rath wollte also die Sache nicht mehr entscheiden, was hat er aber noch gethan? er hat wenigstens einen „a conto" bezahlt, dadurch daß er dem Jura zwar keine Subvention bewilligt, wohl aber grundsätzlich ausgesprochen hat, „daß die Erstellung von Eisenbahnen im Jura im Interesse des Kantons liege und daß es Pflicht des Staates sei, sich an diesem Unternehmen nach Maßgabe seiner Kräfte zu betheiligen." Gestützt auf diesen Beschluß wurde Ihre Kommission im letzten November gewählt, und dieser Beschluß mußte daher die Basis ihrer Berathung bilden, sie konnte und durfte von dieser Basis nicht abgehen und den Satz aufstellen, „die Erstellung der Jurabahnen liege nicht im Interesse des Kantons, und es sei nicht Pflicht des Staates, dieselben zu unterstützen." Eine solche Argumentation hätte sich höchstens von denjenigen Mitgliedern des Großen Rathes begreifen lassen, die zu jener Zeit nicht in dieser Be örde saßen und die daher durch keinerlei Präcedentien gebunden werden. Die Kommission hatte also nicht mehr die quæstio an zu untersuchen, sondern bloß zu prüfen, wie dem vom Großen Rathe bereits ausgesprochenen Grundsatz am Besten Rechnung getragen werden könne. Der jetzige Große Rath ist aber ein anderer, neu gewählter, der nicht an dem Beschluß vom 19. April v. J. gebunden ist! so wendet man ein. Herr Präsident, meine Herren! Erlauben Sie mir, vor einer

solchen Doktrin zu warnen; mit allem Ernst davor zu warnen, den Grundsatz der Rechtskontinuität zu verlassen; denn damit untergraben Sie die ganze Republik. Ich will annehmen, daß die Mitglieder welche früher nicht in der Versammlung saßen, freie Hand haben; anders aber verhält es sich mit denjenigen Mitgliedern, welche zu dem Beschlusse vom 19. April v. J. mitgewirkt haben, sonst müßte man annehmen, daß sie Dasjenige, was sie, als ihr Brevet von 1862 datirte, für wahr hielten, jetzt, da ihr Brevet von 1866 datirt, nicht mehr für wahr halten. Ahnen Sie nicht, daß durch eine solche Doktrin eine unendlich größere Gefahr über Ihr Land heraufbeschworen wird als durch das Festhalten an jenen Beschluß? Eine solche Doktrin fand einst in Nordamerika Geltung, sie wurde aber allgemein verurtheilt, und man darf dort nicht mehr von „Repudiationen" sprechen. Wie in monarchischen Staaten der Sohn, wenn er den Thron besteigt, die Ansicht seines Vaters ehrt, auch wenn es nicht die seinige sein sollte, so soll in republikanischen Behörden, die sich auf einander folgen, nicht heute kalt heißen, was gestern warm hieß, sondern auch da soll eine Rechtskontinuität vorhanden sein, die man so lange achtet, bis ganz neue Anschauungen im Volke sich Bahn gebrochen haben, die denn meistens zu einer politischen Umgestaltung, d. h. zu einer neuen Verfassung führen. — Ich will meine dießfällige Ansicht an einem Beispiel klar zu machen trachten. Nehmen wir an, der frühere Große Rath hätte den Beschluß gefaßt, die Korrektion der großen Flüsse liege im Interesse des Kantons und es sei Pflicht desselben, an die Kosten dieser Korrektion nach Maßgabe seiner Kräfte beizutragen. Hätten da wohl die Herren, welche in Münsingen tagten, auch gesagt: „Wir sind nicht gebunden durch den Beschluß vom 19. April 1866?" Ich zweifle daran; sondern dann hätte man dieß wohl für einen bindenden Beschluß gehalten, von dem nicht mehr abgegangen werden dürfe. Ich wiederhole daher: republikanische wie monarchische Behörden sind an die von ihren Vorgängern aufgestellten Prinzipien gebunden, wenn nicht neue Volksüberzeugung sich in der Zwischenzeit entwickelt haben, d. h. wenn nicht eine ganz neue Zeit hereingebrochen ist. Die Kommission hielt daher an folgenden zwei Sätzen fest:

1) Die Erstellung der Eisenbahnen im Jura liegt im Interesse des Kantons.
2) Es ist Pflicht des Kantons, sich an diesem Unternehmen nach Maßgabe seiner Kräfte zu betheiligen.

Als der Große Rath diese Schlußnahme faßte, ging er aber noch einen Schritt weiter und machte das Maß der Staatsbetheiligung von drei Faktoren abhängig, nämlich:

a. von der Größe der Gesammtkosten;
b. von den Leistungen des zunächst betheiligten Landestheiles, und
c. von den finanziellen Kräften des Kantons;

von diesen drei Standpunkten aus hatten wir daher die Frage zu untersuchen. In dieser Beziehung hatten wir ganz freie Hand, und Ihnen Herr Präsident, meine Herren, steht daher das Recht zu, scharf mit uns ins Gericht zu gehen; wenn wir gefehlt haben, so ist ein Vorwurf auf diesem Boden vollkommen gerechtfertigt. — Was erstens die Größe der Gesammtkosten anlangt, so hängt diese begreiflich von dem Umfange der Eisenbahnbauten im Jura ab. Der Großrathsbeschluß vom 19. April 1866 redet nichts von einem jurassischen Eisenbahnnetz, sondern er spricht nur von den „Eisenbahnen" im Jura. — Die Kommission war daher nicht gebunden, dem Großen Rathe vorzuschlagen, die Erstellung des ganzen Jurabahnnetzes ins Auge zu fassen, sondern sie konnte bei ihren Anträgen einzelne Tronçons oder die Stammlinie oder endlich das ganze Netz im Auge behalten. Wir haben das letztere gethan; — und wenn ein Standpunkt der Kommission richtig gewählt war, so ist es nach meiner festen Ueberzeugung dieser. Was wäre die Folge davon gewesen, wenn wir Ihnen das sogenannte Tronçonsystem empfehlen wollten, welches allerdings finanziell das angenehmste wäre? Im Großen Rathe herrscht ein großes Mißtrauen; das ist seine Krankheit, welche, wie Sie Alle wissen, von der Erinnerung an die unglücklichen Vorgänge der Ostwestbahn herrührt. Ich sage mit dem Dichter: „Das ist der Fluch der bösen That, daß stets neues Uebel sie gebieret." Wenn wir nun mit dem Vorschlage auf Subventionirung der Tronçons vor den Großen Rath getreten wären, so würde derselbe einen solchen Vorschlag wahrscheinlich zurückgewiesen und erklärt haben: Man wisse nicht, wohin ein derartiger Beschluß führen könne, zumal der gleiche Maßstab, den man hier anwende, später auch auf andere Tronçons angewendet werden müßte, man wolle einen Ueberblick über das Ganze, das genüge nicht! Aus diesem Grunde hat die Kommission sich denn auch entschlossen, das Ganze im Auge zu behalten, und dabei die Betheiligung des Staates in der Art festzustellen, daß sie seine Kräfte nicht übersteige, und daß auch die Kräfte des betheiligten Landestheiles nicht überanstrengt werden. Dieß sind nämlich die beiden andern Faktoren, von denen der Großrathsbeschluß vom 19. April 1866 das Maß der Staatsbetheiligung abhängig macht. Die Kommission hielt es demnach für zweckmäßig, dem Großen Rathe eine Vorlage über das Ganze zu machen, damit der Kanton wisse, wie weit er geführt werde, und wie große Opfer er auf sich zu nehmen habe, wenn einmal das ganze Netz erstellt werden sollte. — Glauben sie nicht auch, es sei besser so? Sie wissen, daß Sie, wenn der Kommissionalantrag angenommen wird Fr. 6,950,000 an baarem Geld und die auf die Linie Neuenstadt-Biel-Bern verwendeten Baukosten, welche beiläufig auf 10 Millionen steigen, aber dermal bloß den Ertrag von circa „ 8,000,000

abwerfen, im Ganzen also ungefähr Fr. 14,950,000

beizutragen haben, d. h. annähernd so viel, als Ihnen der Regierungsrath zu bewilligen vorschlägt. Es ist aber nach meiner Ansicht zwischen dem Antrag der Kommission und demjenigen des Regierungsrathes in dieser Beziehung ein himmelweiter Unterschied, welcher darin besteht, daß wenn der Kommissionalantrag angenommen wird, nach Aufnahme der Franken 6,950,000 kein weiteres Anleihen nöthig wird. Darin liegt aber ein großer Vortheil, wenn der Kanton seine Schuldenlast nicht zu erhöhen braucht; obschon ich nicht verhehlen will, daß die 8 Millionen, die in der Linie Neuenstadt-Bern liegen, nicht mehr so viel wie jetzt Zins tragen werden, wenn sie in das ganze jurassische Netz hineingeworfen werden. Es liegt aber in diesem Einschluß im Fernern auch ein großer Vortheil für den Jura; man hatte schon ursprünglich die Idee, die betreffende jurassische Gesellschaft zur Miteigenthümerin der Linie Neuenstadt-Biel-Bern zu machen. Wenn man eine große Finanzgesellschaft bei den Jurabahnen interessiren will, so darf man nicht mit dem Tronçon Biel-Sonceboz kommen; denn man kennt weder den einen, noch den andern dieser Orte in Paris, London u. s. w., wo das Geld gesucht werden muß. Wenn man aber von einer Linie Basel-Bern-Luzern spricht, so ist das etwas ganz Anderes, mit einem solchen Bauobjekte kann man schon auftreten. Das ist somit der erste Standpunkt, den wir eingenommen haben. Ueber die Kostenanschläge wurden vielfach Bedenken ausgesprochen; man äußerte Zweifel, ob die Eisenbahnen im Jura für die vorgesehene Summe ausgeführt werden können. In dieser Beziehung kann ich nur so viel sagen, daß ich einen sehr kompetenten und für die jurassischen Eisenbahnen nicht eben günstig gestimmten Eisenbahnstatistiker konsultirte, welcher mir sagte, daß wenn eine Arbeit in der ganzen Sache gut sei, so seien es die technischen Gutachten und Berechnungen der Herren v. Muralt, Dapples und Gränicher u. s. w., so daß wohl angenommen werden dürfte, die vorgesehenen Summen reichen zur Ausführung der einzelnen Linien hin. Der betreffende Eisenbahnstatistiker sagte mir bei diesem Anlasse, in einem

Punkte seien die Ansätze etwas niedrig, nämlich so weit es die Landentschädigungen an die Expropriirten beträfe, andere Ansätze dagegen seien sehr hoch gegriffen; so hätten z. B. die Anschaffungskosten des Rollmaterials tiefer gehalten werden dürfen. Der zweite Faktor, welchen die Kommission zu berücksichtigen hatte, bezieht sich auf die Betheiligung des betreffenden Landestheiles. Der Hauptgrundsatz, welchen die Kommission in dieser Beziehung aufstellte, war: „die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen wird dem Privatbau überlassen." Dieß ist ein großer Schritt. Herr Präsident, meine Herren! zumal dieser Grundsatz bisher noch nie so bestimmt ausgesprochen worden ist, vielmehr schwebte bisher etwas Anderes in der Luft, und Herr Regierungsrath Jolissaint hat noch heute bekannt, daß er eigentlich ein Anhänger des Staatsbaues sei. Von dem Augenblicke an, wo man sich aber für den Privatbau entschieden hat, ist die Aufgabe des Staates viel leichter, er hat eine wirklich bestehende Gesellschaft vor sich, und hat nur noch zu untersuchen, ob der von der Gesellschaft angestrebte Bau im Staatsinteresse liege, und ob ihre Kräfte dazu ausreichen? Diesen Standpunkt hat die Kommission in zweiter Linie eingenommen. Bei Untersuchung dieser Frage mußte sie finden, daß bis jetzt nur für zwei kurze Linien, nämlich für Pruntrut-Delle und St. Immer-Convers, Gesellschaften sich gebildet haben, und nur für diese zwei Linien sind Leistungen von den betheiligten Gegenden in Aussicht gestellt worden. Was die erste dieser Bahnstrecken, die Linie Pruntrut-Delle betrifft, so war die Kommission hierüber bald einig. Durch eine Eisenbahnverbindung mit Delle wird zwar der Verkehr von Pruntrut zur Schweiz hinausgeführt, es ist jedoch nicht zu verkennen, daß das Amt Pruntrut gleichzeitig dem alten Kantonstheil näher gerückt wird, indem es über Delle und Basel eine direkte Eisenbahnverbindung, zwar auf einem bedeutenden Umweg, mit der Hauptstadt Bern erhält. Im Fernern ist die Besorgniß nicht unbegründet, daß der Markt des ganzen jenseits des Repetsch liegenden Thalkessels, der gegenwärtig in Pruntrut ist, sich großtentheils nach Delle ziehen dürfte, wodurch nicht nur für den ganzen Amtsbezirk Pruntrut, sondern auch für den ganzen Kanton ein nicht unbeträchtlicher finanzieller Nachtheil entstehen müßte. Diese Gründe schienen der Kommission hinreichend, um Ihnen zu empfehlen, sich bei der Erstellung der Linie Pruntrut-Delle mit einer angemessenen Aktienzeichnung zu betheiligen, welche beiläufig dem $^1/_3$ der berechneten Erstellungskosten gleichkommt, und auf Fr. 750,000 festgesetzt ist. In einem weniger günstigen Lichte erschien der Kommission die Linie St. Immer-Convers, diese ist sogar theilweise im Widerspruch mit wichtigen allgemeinen Staatsinteressen, indem sie den Verkehr auf der bernischen Staatsbahn verringern und die Zukunft Biels als Haupthandelsplatz des industriellen Jura beeinträchtigen dürfte. Die Kommission konnte daher unmöglich anrathen, einen solchen, dem allgemeinen Staatsinteresse nicht entsprechenden Eisenbahnbau durch Staatsbetheiligung zu unterstützen, obschon es wirklich hart ist, eine Bevölkerung, die sich zu beträchtlichen Opfern bereit erklärt hat, einfach abzuweisen. Man kann zwar darüber im Zweifel sein, ob die Eisenbahn St. Immer-Convers ein dringendes Bedürfniß für die dortige Uhrenindustrie sei, doch glaube ich, die betreffende Gegend wisse dieß am besten zu würdigen und zu beurtheilen; auf jeden Fall muß das Bedürfniß nicht gering sein, wenn eine Gegend solche Leistungen in Aussicht stellt, wie das St. Immerthal dieß gethan hat. Da jedoch, wie gesagt, eine Linie von St. Immer nach Convers den Interessen des Kantons eher zuwider laufen würde, so darf es demselben nicht zugemuthet werden, an den Bau dieser Zweigbahn einen Beitrag zu leisten. Ganz anders aber würde sich die Sache verhalten, wenn die betreffende Baugesellschaft sich entschließen könnte, einerseits über Sonceboz nach Biel hinab und andererseits von Sonceboz nach Tavannes zu bauen. Durch eine Linie St. Immer-Sonceboz-Biel wird nämlich das St. Immerthal mit Biel und somit mittelbar mit dem Kanton Bern kommerziell und industriell verbunden, während eine Linie St. Immer-Convers dasselbe Neuenburg in die Arme wirft. Dieß ist ungefähr der Standpunkt, auf welchen sich die Kommission stellte, und auf welchen sich auch Herr Stämpfli in der frühern Großrathskommission, deren Berichterstatter er war, gestellt hat. Die Kommission begnügte sich indessen hiemit nicht, sondern fragte sich, ob man, einmal in Sonceboz angelangt, nicht noch einen Schritt weiter gehen, den Pierre Pertuis durchstechen und bis Dachsfelden bauen solle, um so in das Herz des Jura zu gelangen und diesem zu zeigen, daß es dem Kanton ernst sei zu thun, was in seinen Kräften liege. Ich begreife ganz gut, daß in dieser Versammlung diese Ansicht nicht von Jedermann getheilt wird. In der Kommission war es namentlich ein in Bausachen erfahrenes Mitglied, das den Jura genau kennt, das darauf drang, bis Dachsfelden zu bauen, während Herr Stämpfli nur Biel-Sonceboz Convers bauen wollte; und ich stehe gar nicht an, hier offen zu bekennen, daß ich der erstern Ansicht, bis Tavannes zu bauen, beigestimmt habe. Als dritter zu berücksichtigender Faktor wurden durch den Beschluß vom 19. April 1866 die finanziellen Kräfte des Kantons bezeichnet. Dieser Ausdruck ist sehr unbestimmt, indem die finanziellen Kräfte unseres Kantons nicht leicht zu ermitteln sind. Mein verehrter Herr RR. Jolissaint glaubte, ich habe in meinem Berichte ein wenig grau in grau, d. h. zu düster gemalt. Er irrte sich jedoch, allerdings wollte ich den Grundsatz befolgen, der auch stets bei der Büdgetberathung befolgt wird, nämlich denjenigen, die Ausgaben eher zu hoch und die Einnahmen eher zu niedrig, als sie in Wirklichkeit sein dürften, anzusetzen; erzeigt sich dann ein besseres Resultat, so nimmt man dieß immer gerne an, man ist aber nicht zufrieden, wenn das Resultat schlimmer ist, als der Voranschlag. Wenn man aber glaubt, das Gutachten des Herrn Kantonsbuchhalters sei günstiger, als das meinige, so ist dieß eine ganz irrige Ansicht. Ich habe dieses Gutachten bei der Ausarbeitung meines Berichtes bei der Hand gehabt, und mehrere Stellen daraus sogar wörtlich in meinen Bericht übergehen lassen, gerade aus dem Grunde, weil ich mich auf Herrn Henzi's genaue Kenntniß der bernischen Finanzen stützen wollte. Einen Punkt aber, welchen der Herr Kantonsbuchhalter berührt, habe ich nicht einmal in meinen Bericht aufgenommen, da er mich nichts anging; ich rede von der Stelle auf Seite 35 seines Berichtes, wo es heißt: „Leider muß ich, da mein Bericht die ganze „Finanzlage umfassen soll, noch einen wunden Fleck besprechen. „Während einer Reihe von Jahren zehrte die Staatskasse an „den Einnahmenüberschüssen früherer Jahre. Ende 1865 „waren sie aber erschöpft und die Rechnung erzeigte zum ersten „Male wieder einen Vorschuß an die laufende Verwaltung „von Fr. 152,640 10, der sich in diesem Jahre 1866 infolge „der vielen Nachkredite und namentlich der außerordentlichen „Kriegsvorbereitungen wenigstens um weitere Fr. 500,000 ver„mehren dürfte u. s. w." Ich glaubte, ich sei es dem Großen Rathe und dem ganzen Lande schuldig, die finanzielle Lage des Kantons ins gehörige Licht zu setzen, damit das Volk wisse, daß wenn Eisenbahnen gebaut werden sollen, dieselbe durch seine Steuerkraft erstellt werden müssen. Steuerkraft! das ist ein trauriges, verhängnißvolles Wort, das erst in neuerer Zeit erfunden worden ist. Die Völker wollen zwar alle stark und kräftig sein, doch liebt es kein Volk, wenn seine Steuerkraft allzusehr in Anspruch genommen wird. Es wundert mich daher auch gar nicht, wenn man im Kanton Bern die gestellten Anträge als zu weit gehend betrachtet. Woraus sollte die Kommission aber die Steuerkraft und somit die finanziellen Kräfte des Landes ermitteln? Das natürlichste — schien zu untersuchen — welche Summen der Kanton bisher für Erleichterung des Verkehres im Innern verwendet habe. Die betreffenden Ausweise liegen hier vor mir und können von Ihnen

eingesehen werden. Es ergibt sich daraus, daß der Kanton Bern 90 Stunden Straßen erster Klasse,
150 " " zweiter Klasse,
120 " " dritter Klasse besitzt, deren Erstellung sammt den 70 größern auf denselben befindlichen Brücken, nach den jetzigen Preisen berechnet, wenigstens 40 Millionen kosten würde; zu 4% berechnet, repräsentirt dieß einen jährlichen Zins von Fr. 1,600,000 — ich sage „wenigstens"; denn der Herr Oberingenieur versicherte mir, daß man eine viel höhere Summe annehmen dürfe. Zu den soeben erwähnten Fr. 1,600,000
kommen noch beiläufig " 400,000

jährliche Unterhaltungskosten, was eine jährliche Zinseinbuße, nebst Unterhaltungskosten von zusammen Fr. 2,000,000

ausmacht. Wenn also der leichte innere Verkehr im Kanton so sehr Bedürfniß ist, daß eine jährliche Ausgabe von 2 Millionen hiefür nicht gescheut wird, so schienen uns die Opfer, welche die Verkehrsmittel der Neuzeit erheischen, nicht im Mißverhältniß zu stehen zu den Ausgaben, die der Kanton Bern sich bis dahin zur Erleichterung des innern Verkehres erlaubt hat, überdieß wird sich der für die Erstellung von Eisenbahnen veranlaßte Ausfall von Jahr zu Jahr vermindern; zwar theile ich die Hoffnung nicht, daß bei den Jurabahnen gleich von Anfang an eine Rentabilität eintreten werde; wir haben in dieser Beziehung durch die Staatsbahn Erfahrungen gesammelt, und wissen, daß es damit bei gewissen Linien, wie z. B. Bern-Langnau, nicht so schnell geht. Ich will mich daher darin nicht täuschen; vergleichen Sie aber einmal die Verhältnisse der vereinigten Schweizerbahnen, welche unter ungünstigen Umständen entstanden sind, sich aber nach und nach immer mehr entwickelt haben. Wenn wir die von 10 zu 10 Jahren stattgefundenen Einnahmenvermehrungen mit einander vergleichen, so ist gar nicht zu bezweifeln, daß der Ertrag der Eisenbahnen zunimmt, während bei den Straßen die Lasten stets größer werden, indem wegen den beständigen Neubauten der Ausfall zunimmt. Es gibt aber noch andere Prüfsteine, um die Steuerkraft, die Finanzkraft eines Volkes zu ermitteln. Als einen solchen Prüfstein gelten die für sogenannte Luxusgegenstände gemachten Ausgaben. Sie würden erstaunen, wenn ich Ihnen annähernd angeben wollte, wie große Summen z. B. jährlich für Tabak im Kanton Bern ausgegeben werden. Aehnlich verhält es sich mit dem Branntwein. Von den 900 Brennereien des Kantons brennt eine jede jährlich wenigstens 1000 Maß Branntwein; aber nicht nur dieser wird konsumirt, sondern es werden auch von außen her beträchtliche Mengen eingeführt und im Kanton verbraucht. Könnte man sich entschließen etwas weniger Branntwein zu trinken, so könnte die Staatssubvention an die jurassischen Eisenbahnen darauf erhoben werden, und dabei würde das Volk sich leiblich und geistig besser befinden. Noch mehr werden Sie aber erstaunen, wenn ich Ihnen sage, für welch große Summen der Kanton Bern jährlich Wein konsumirt. Ich habe die Maß bloß zu 50 Cts. berechnet, dessen ungeachtet ergibt sich ein Weinverbrauch von mehr als Fr. 6,300,000. Darf von einem solchen Land gesagt werden, es sei nicht im Stande noch einige centimes additionnels zu bezahlen? Wissen Sie, wie groß der Zuckerverbrauch ist? Vom Kaffee will ich nicht reden; denn derselbe ist gegenwärtig auch Nahrungsmittel der Armen, der Zucker aber ist ein Reichthumsmesser, der Konsum von Zucker steigt jährlich im Kanton wenigstens auf Fr. 2,400,000. Das sind alles Zeichen, daß es in unserm Lande noch nicht so schlecht aussieht. Gehen wir aber noch einen Schritt weiter und vergleichen wir den Kanton Bern mit seinen Nachbarn Uri, Unterwalden, Luzern, Aargau, Solothurn, Baselland, Freiburg, Waadt, Wallis und Neuenburg. Mehrere von diesen Kantonen befinden sich noch in der glücklichen Lage, keine direkten Steuern zu besitzen, ein völlig paradischer Zustand! Solche Kantone sind Obwalden, Luzern, Solothurn, Aargau und Basellandschaft, glauben Sie aber, daß das Volk dieser Kantone, obschon sie keine direkten Steuern bezahlen, deßwegen weniger steuere, als die bernische Bevölkerung? und daß die Steuerkraft somit dort weniger in Anspruch genommen werde? Im Kanton Aargau sind die Steuern allerdings sehr niedrig, dieser Kanton hat nämlich sehr gute Staatsanstalten und dennoch sind die Staatslasten verhältnißmäßig gering. Wie viel aber dort die Gemeindesteuern betragen, kann ich nicht angeben. Derartige statistische Nachweise haben eigentlich nur Werth, wenn sie vollständig sind. Um die verhältnißmäßige Höhe der Staatssteuer zu bestimmen, sollte man stets auch die Gemeindesteuern in Vergleichung bringen. In dieser Beziehung erlaube ich mir darauf aufmerksam zu machen, daß die bernische Staatssteuer eine größere sein darf, als jede andere, weil der Kanton sich durch seine Verfassung Fr. 400,000 a. W. Armenlasten aufgebürdet hat, wobei der Staat gleichsam nur den Steuereinzieher macht, während er den Ertrag der Armensteuer den Gemeinden zurück gibt. Obwalden bezahlt ungefähr Fr. 3 per Kopf, es ist vom Standpunkt der Steuern das glücklichste Land in Europa, ein wahres Arkadien. Aargau bezahlt Fr. 4. 80, Uri Fr. 11. 67 und Solothurn und Freiburg (welche, beiläufig gesagt, wie zwei Zwillingsbrüder durch das Leben gehen, da sie mit einander in den Bund getreten und seither stets gleiche Schicksale getheilt haben) bezahlen jetzt auch gleiche Steuern, nämlich Freiburg Fr. 11. 67 und Solothurn gerade eben so viel. Wie steht es mit dem Kanton Bern? Laut der interessanten Zusammenstellung des Herrn Regierungsrath Rennward Meyer (siehe statistische Zeitschrift) hat der Kanton Bern im Jahr 1862 an direkten und indirekten Steuern per Kopf Fr. 9. 44 bezahlt. Ist der Kanton Bern aber etwa nicht so reich, wie Freiburg und Solothurn? Ich glaube, dieß bejahen zu dürfen. Es steht mir aber ein offizieller Maßstab zu Gebot, auf welchen gestützt ich nicht nur sagen darf: Bern ist so reich, als jene beiden Kantone; sondern laut welchem ich sagen muß: Bern ist reicher! Was ist das für ein Maßstab? Es ist dieß die eidgenössische Geldskala vom Jahre 1851, wo sich der Kanton Bern mit den Kantonen Zürich, Aargau und Waadt in die 7. Klasse eingereiht hat, während Freiburg und Solothurn nur in der 6. stehen. Im Kanton Waadt aber werden per Kopf an direkten und indirekten Steuern Fr. 12. 38 bezahlt, die Steuerkraft des Kantons Waadt ist also stärker angestrengt, als die unsrige, und Ihre Kommission durfte daher dieser Thatsache gegenüber es nicht für unmöglich erklären, die Steuerkraft unseres Kantons noch etwas mehr anzuspannen. Il n'y a rien de plus impertinent que les chiffres! Ich habe berechnet, daß der Kanton Bern im Jahre 1867 an direkten und indirekten Steuern Fr. 9. 95 per Kopf bezahlen wird, also immer noch bedeutend weniger als Waadt, Solothurn und Freiburg. Es erhöht nun zwar nicht das Glück eines Volkes recht viel Steuern bezahlen zu dürfen, und wenn man mit der Hälfte der gegenwärtigen Steuern die Kosten einer guten Staatsadministration bestreiten könnte, so wären wir Alle damit einverstanden. Die Kommission hatte sich aber einfach die Frage vorzulegen: ob unsere Verhältnisse erlauben, die finanziellen Kräfte noch etwas mehr anzuspannen, wenn es gelte einen großen Zweck zu erreichen, und diese Frage glaubte sie affirmativ entscheiden zu sollen. Unserer Ansicht nach steht der Kanton Bern nämlich gegenüber einer dreifachen Alternative:

1) derjenigen der freiwilligen politischen Trennung zwischen beiden Landestheilen;
2) derjenigen einer fortdauernden und immer tiefer greifenden Mißstimmung zwischen denselben, die jedem Fortschritt im Staatsleben hemmend entgegen tritt, und

3) endlich der Beruhigung der Bevölkerung im Jura durch Uebernahme eines großen Opfers für Erstellung seiner Schienenwege.

Was die erste Alternative betrifft, so zweifle ich daran, daß der Bund, dem es nicht gleichgültig sein kann, welche staatliche Organisation an der äußersten nordwestlichen Grenze der Schweiz bestehe, in dieselbe einwilligen würde. Wohin dieß übrigens führen würde, das haben wir schon beim Kanton Basel erfahren. Dort wurde das Staatsvermögen mit einem Theiler von 36% für die Stadt und von 64% zu Gunsten des Landes vertheilt. Welche Summe aber hat Basel für die militärische Besetzung des Landes in den Jahren 1831 bis 1834 bezahlt. Wir glaubten daher, es sei besser, das Geld in eine wenn auch nicht rentable Eisenbahn zu werfen, als für Okkupationskosten, Prozesse u. s. w. auszugeben, wie dieß im Kanton Basel geschah. Wenn der Jura ein so heißes Verlangen nach Eisenbahnen hat, so wollen wir ihm lieber dazu behülflich sein, als ihm mit eidgenössischen oder kantonalen Bajonetten beweisen „er habe Unrecht, so begehrlich zu sein." Der Wunsch nach Eisenbahnen im Jura ist nicht so allgemein, wendet man ein! Wer ist dießfalls recht berichtet? darüber kann ich allerdings nicht entscheiden! Eine Großrathskommission aber, vor welcher alle Regierungsstatthalter des Jura (mit Ausnahme von Zweien) erschienen sind, um zu bezeugen: es sei der allgemeine Wunsch des Volkes, daß Eisenbahnen im Jura erstellt werden, mußte annehmen, daß dieß Begehren ein intensives sei. Ob die dortige Bevölkerung den Nutzen der Eisenbahnen zu hoch anschlage oder nicht, das ist ganz gleichgültig, ein Irrthum der sich einer Bevölkerung bemächtigt, kann sie unter Umständen eben so weit führen auf dem Wege der Unruhe und des Aufstandes, als der Abschlag eines wohlbegründeten Begehrens. Die Geschichte liefert hiefür tausend Beispiele. Die erste Alternative wünschte die Kommission also nicht, ebenso wenig die zweite. Obschon der Herr Eisenbahndirektor die Stelle meines Berichtes für unrichtig erklärt hat, wo ich sagte, Eisenbahnen seien nicht das geeignetste Mittel, um beide Landestheile politisch zu verschmelzen, so muß ich dieselben dennoch aufrecht halten. Eisenbahnen vermengen die Bevölkerung, heben den Verkehr, die innere geistige Verbindung der jurassischen Amtsbezirke mit denjenigen des deutschen Kantons wird aber meiner Ansicht nach durch eine gleichförmige Gesetzgebung über Gegenstände des öffentlichen Rechts weit mehr gefördert werden, als durch eine Eisenbahn. Was die Civilgesetzgebung anbetrifft, so wäre ich persönlich geneigt, dieselbe dem Jura zu belassen, alle Gegenstände des öffentlichen Rechts aber sollten im ganzen Kanton unter derselben Gesetzgebung stehen. Ich rede nicht mehr gern von einem alten und neuen Kantonstheil; neu ist der Jura übrigens auch nicht mehr; wir leben mit ihm ja schon seit 50 Jahren in der Ehe, und nach 50 Jahren feiert man die goldene Hochzeit. (Heiterkeit). Ich bin nun so ziemlich am Schlusse meines Berichtes angelangt; in Betreff der Frage, ob die vorliegende Angelegenheit dem Volke zur Entscheidung vorgelegt werden soll, gemäß § 6. 4 der Verfassung, wird ein anderes Mitglied der Kommissionsminorität rapportiren, doch behalte ich mir vor, später hierüber auch noch Einiges anzubringen. Schließlich noch wenige Worte, die ich namentlich an diejenigen Mitglieder richten möchte, welche sich das alte Bern gegenüber dem gegenwärtigen stets größer denken, nicht nur in Beziehung seiner Ausdehnung und in Beziehung seines Reichthums, sondern überhaupt. Allerdings besitzt Bern die Waadt und den Aargau nicht mehr und auch der alte bernische Staatsschatz ist verschwunden und doch war auch der nicht zu verachten; denn ein Staat ohne Geld ist gleich einem Körper ohne Blut. Aber nicht hievon will ich reden, sondern von der wirklichen Größe Berns. Man sagt oft: Bern ist groß gewesen, es hat eine große Politik gehabt, ich frage aber: was heißt dieß „groß sein"? Groß ist meiner Ansicht nach nur, wer Opfer zu bringen im Stande ist. Die Opferwilligkeit hebt den Menschen über den Menschen, den Staat über den Staat. Groß ist nur der Staat der bereit ist, Alles zu opfern für die Erhaltung der höchsten Güter der Nation. Nur wer das Leben einsetzt, kann das Leben gewinnen. Die schönsten Tage der Geschichte Berns waren aber nicht die, an denen es rechnete, sondern groß war es, als es die Heerschaaren Karls von Burgund — und die Krieger der Herzoge von Savoy nicht zählte; groß war es, als es die aus Frankreich vertriebenen Glaubensgenossen bei sich aufnahm und großmüthig unterstützte, unbekümmert um den Groll des mächtigen Königs; groß war es, als es seinen Verburgrechteten in Genf und Neuenburg zu Hülfe zog, ohne der Kosten zu achten und der Gefahren, die ihm daraus erwachsen konnten — galt es doch sein Wort zu halten! Ob solcher Handlungsweise nannte man Bern groß; — die Bevölkerungen aber in den jurassischen Thälern, welche Berns mächtigen Schutz wiederholt erfahren hatten, gaben ihrem Dank und ihrer Anerkennung dadurch Ausdruck, daß sie mit den Worten: „je suis de Berne" zu bezeugen pflegten, ihnen könne kein Unrecht wiederfahren, und ihre Wünsche seien der Erfüllung nahe! Das Bern der Gegenwart wird, ich hoffe es, in Opferwilligkeit dem alten Bern nicht nachstehen wollen, und so werden denn auch die Jurassier in unserer Mitte am Schlusse Ihrer Berathung freudig ausrufen können: „nous aussi, nous sommes de Berne!"

Es wird im Saale Beifall bezeugt.

Herr Präsident. Ich erlaube mir blos, darauf aufmerksam zu machen, daß es sich jetzt einfach um die Eintretensfrage handelt; die Frage des Veto ist also nach meiner Ansicht nicht in der allgemeinen Umfrage, sondern erst am Schlusse der artikelweisen Berathung des Dekretes zu erörtern.

König, Gustav, Fürsprecher. In Bezug auf die Art und Weise der Diskussion bin ich mit dem Herrn Präsidenten nicht vollständig einverstanden. Ich glaube nämlich, die Vetofrage solle bereits in der allgemeinen Umfrage diskutirt werden. Ferner bin ich nicht einverstanden, daß in der allgemeinen Umfrage das Dekret artikelweise behandelt werden soll, sondern ich wünschte, daß die Berathung in globo stattfinde; denn das Dekret ist ein Ganzes, es behandelt die ganze Frage der jurassischen Eisenbahnen, man muß sich daher über die Grundlagen aussprechen, welche man dem Jura gegenüber zur Anwendung bringen will. Ich bin daher der Ansicht, man solle das Dekret in globo berathen, aber artikelweise darüber abstimmen.

Herr Präsident. Ich will natürlich keinen formellen Streit veranlassen, besonders da es schließlich auf das Gleiche herauskommt. In der allgemeinen Umfrage kann das ganze Dekret erörtert werden, und nach Beendigung derselben wird artikelweise Berathung stattfinden, worin Hr. König mit mir einverstanden ist. Ich bin überhaupt der Ansicht, daß in der allgemeinen Umfrage die freieste Diskussion erlaubt sein soll.

Brunner, Fürsprecher, Mitglied der Kommission. Nachdem der Herr Berichterstatter der Kommission in wirklich ausgezeichneter Weise die Gründe auseinandersetzte, welche die sämmtlichen Mitglieder derselben auf den vorliegenden Antrag vereinigt haben, ist es eine undankbare Aufgabe, noch das Wort zu ergreifen und, wie das Reglement es jedem Mitglied der Kommission gestattet, Ergänzungen anzubringen oder auch eine abweichende Meinung hier geltend zu machen. Ich will nun von vorneherein erklären, daß ich ganz entschieden für den Antrag der Kommission bin, aber mit dem Minoritätsamendement, welches von den Herren v. Gonzenbach, König, Dähler und meiner Wenigkeit beantragt wird. Ich glaube, ich solle mich bereits in der allgemeinen Umfrage hierüber aus-

sprechen, später, bei der artikelweisen Berathung, werde ich es nicht mehr thun. Herr Präsident, meine Herren! Es war keine leichte Stellung, in der Kommission diejenige Ansicht zu vertreten, der ich angehöre. Von der einen Seite wurde uns der Vorwurf gemacht, man gehe viel zu weit, man suche dem Volke Lasten aufzubürden, welche zuletzt zum eigentlichen Ruin führen werden; von diesem Gesichtspunkte wurde die Sache so dargestellt, als ob wir gleichsam in das Lager der alten Ostwestbahnfreunde übergehen wollen. Auf der andern Seite haben uns Diejenigen, welche im Uebrigen mit den Kommissionalanträgen einverstanden sind, den Vorwurf gemacht, durch den Minoritätsantrag wolle man dafür sorgen, daß, nachdem der Große Rath „ja" gesagt, das Volk „nein" sage, mit andern Worten, man wolle nichts Anderes, als in der ganzen Sache ein falsches Spiel spielen und die Frage dem Volke bloß zur Verwerfung vorlegen. Gegenüber dieser Annahme muß ich mich von vorneherein verwahren, und Sie werden im Laufe meines Vortrages sehen, daß weder der eine noch der andere Vorwurf gerechtfertigt ist, sondern daß es sich um eine Ansicht handelt, zu welcher die Minorität der Kommission in guten Treuen stehen kann. Ich komme vorerst zur Frage: sollen wir den Jura mit einer Subvention für seine Eisenbahnen unterstützen? Da hat der Herr Berichterstatter der Kommission bereits vortrefflich nachgewiesen, daß die Frage prinzipiell schon im April 1866 entschieden worden ist. Damals haben Sie erkennt, die Erstellung von Eisenbahnen im Jura liege im Interesse des Kantons und der Staat solle sich nach Maßgabe seiner finanziellen Kräfte an diesem Unternehmen betheiligen. In diesem Punkte theile ich ganz die Ansicht des Herrn Berichterstatters, daß nämlich ein spaterer Großer Rath unmöglich sagen kann: „Alles, was der frühere gemacht, geht mich nichts an, ich verlange ein amtliches Güterverzeichniß und schlage dann die Erbschaft aus." Auf diese Weise würde die ganze Staatsmaschine in's Stocken gerathen, deßhalb haben wir allerdings die Beschlüsse des früheren Großen Rathes berücksichtigt. Ich habe aber noch einen zweiten Grund, warum ich glaube, es solle diesen Beschlüssen Rechnung getragen werden. Ich habe nämlich die früheren Verhandlungen über die Jurabahnangelegenheit nachgelesen, ich habe aber nirgends gefunden, daß man nichts geben wollte, wohl aber sprach man sich immer dahin aus, daß der Augenblick noch nicht gekommen, daß unsere finanziellen Kräfte noch einer nähern Prüfung zu unterwerfen seien. Deßhalb wurde die Sache auch stets verschoben. Man kann daher wohl sagen, daß der im April vorigen Jahres gefaßte Beschluß von keinem Mitgliede des Großen Rathes im Sinne einer vollständigen Abweisung verworfen wurde, wenigstens hat sich Niemand in diesem Sinne ausgesprochen; alle Redner waren vielmehr darin einverstanden, daß man dem Jura entgegen kommen wolle. Aber selbst wenn dieser Beschluß nicht da wäre, käme ich zu keinem andern Resultate, und bei diesem Anlaß erlaube ich mir, auf die Bedeutung hinzuweisen, welche der Jura für unsern Kanton hat. Herr Präsident, meine Herren! der Jura spricht allerdings eine andere Sprache, und gehört einem andern Volksstamme an, als der alte Kanton, der Jura hat auch in vielen Beziehungen andere Sitten, als wir, ich kenne indessen die Zustände im Jura zu gut, um nicht zugeben zu müssen, daß er Vieles vor uns voraus hat, daß namentlich seine volkswirthschaftlichen Zustände gesünder sind, als die unsrigen, daß seine Armenlast eine weit geringere ist, und daß ein rühriges, thätiges Volk in seinen Thälern wohnt. Schon aus diesen Gründen erscheint mir der Jura von großer Wichtigkeit für den Kanton. Er hat aber auch deßhalb eine große Bedeutung für uns, weil er ein Bindeglied ist zwischen unserer deutschen Bevölkerung und der französischen Schweiz und dadurch wesentlich dazu beiträgt, daß Bern den Schwerpunkt der Eidgenossenschaft bildet und seiner Zeit auch Bundessitz geworden ist. Schon aus diesen allgemein politischen Gründen erscheint mir der Jura eines Opfers werth, abgesehen davon, daß derselbe uns einen Zuwachs von ungefähr 90,000 Seelen gebracht hat. Der Herr Berichterstatter hat Ihnen nun 3 Alternativen vor Augen geführt, mit denen die Kommission einverstanden ist. Die erste ist „Trennung." Da sage ich: „Keine Rede davon!" ich gehe aber noch weiter als der Herr Berichterstatter. Ich bin überzeugt, daß der Jura, möge auch der Große Rath in der vorliegenden Angelegenheit beschließen, was er wolle, sich nicht vom alten Kanton trennen wird; denn der Jura ist dazu erstens zu patriotisch und zweitens zu klug. Sollte sich das St. Immerthal etwa an den Kanton Neuenburg anschließen? Der Kanton Neuenburg wird ihm am allerwenigsten eine Bahn bauen; er wird nicht zu zwei Linien, die er bereits mit großen Opfern erstellt hat, noch eine dritte Conkurrenzlinie bauen wollen. Haben Delsberg und Laufen irgendwie Aussicht eine Eisenbahn zu bekommen, wenn sie sich mit dem Kanton Baselland vereinigen? Dieß wird gewiß Niemand ernstlich behaupten wollen. Wird vielleicht Pruntrut nach Frankreich gehen? Auch das nicht; denn die Pruntruter wissen die Vorzüge eines republikanischen Staatswesens auch zu schätzen und wissen, daß in der Schweiz keine Konscription ist, daß also bei ihnen keine Blutsteuer existirt, wie jenseits der Grenze. Ich nehme also die Trennung nicht an und glaube, der Jura würde es sich zweimal überlegen, bevor er sich vom alten Kanton Bern trennen würde. Aber die andere Alternative wird eintreten, wenn wir den Jura zurückweisen: diese Reibungen, dieser widerwärtige, unangenehme Zustand, der schon lange zwischen beiden Landestheilen existirt, würden fortdauern; darunter leidet aber das ganze Staatswesen, und es ist beinahe nicht mehr möglich, irgend eine Frage auf eine unbefangene Weise zu lösen. Diesen Dorn möchte ich einmal ausreißen und den berechtigten Ansprüchen des Jura entgegenkommen. Wie sollen wir uns bei einer Erstellung der jurassischen Eisenbahnen betheiligen? Ich glaube, man sei ziemlich allseitig einverstanden, daß die Erstellung der Jurabahnen dem Privatbau überlassen werden soll; zwar sagte uns der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes, daß er ursprünglich für den Staatsbau gewesen sei, doch fügte er bei, daß er dem im Kanton gegen den Staatsbau herrschenden Widerwillen Rechnung getragen habe. Wenn ich mich frage, ob dieser Widerwille gerechtfertigt sei, so muß ich, auch wenn ich von den Vorgängen der Ostwestbahn absehe, diese Frage bejahen. Der Privatbau ist das gesündere Prinzip, es beruht auf dem Grundsatz der freien Association, der Initiative der Bürger, und deßhalb wurde namentlich in England und Amerika die Erstellung von Eisenbahnen durchgängig dem Privatbau überlassen. Die Kommission hat deshalb in ihrem Vorschlage alle diejenigen Bestimmungen des regierungsräthlichen Dekretsentwurfes weggelassen, welche irgendwie auf den Staatsbau hindeuten konnten. Sie sehen, daß nach dem Vorschlage des Regierungsrathes drei Faktoren zur Erstellung der Eisenbahn zusammenwirken sollen: der Staat soll ⅓ und die Gemeinden nicht ganz ⅓ der Baukosten beibringen, und den Rest derselben soll dann durch die Gesellschaften mittelst Obligationen beschafft werden. Wenn man sich aber auf den Boden des Privatbaues stellt, was hat da der Faktor der Gemeinden im Dekret für eine Berechtigung? In diesem Falle geht es uns ja nichts an, ob das Geld von Gemeinden oder von Privaten herkommt; darum haben wir uns nichts zu kümmern. Wenn aber die Gemeinden als offizielle Faktoren in dem Dekret erscheinen, so kann man leicht zur Folgerung gelangen, sie seien in dieser Eigenschaft berechtigt, vom Staate zu verlangen, daß er den Banquier mache, ihre Anleihen besorge, die Zinsengarantie übernehme, Vorschüsse mache u. s. w., wie dieß bereits bei einem ähnlichen Vorgange geschehen ist. Deßhalb ist die Kommission schon diesem ersten Satze, der uns vielleicht wider Willen zum Staatsbau führen könnte, entgegengetreten, und will in Folge dessen von den Gemeinden als Faktoren zur Erstellung des jurassischen Eisen-

gahnnetzes nichts wissen. Wir gingen aber in dieser Beziehung noch weiter. In dem Rapport der Finanzdirektion haben wir gelesen, daß einer der Vorzüge des neuen Projektes der Eisenbahndirektion folgender sei: „Der Staat hat den Gemeinden für ihre Beiträge keine Vorsch sse zu leisten, sondern diese sind theils in natura zu liefern, theils aber in Baar von der Gemeinde selbst auf gut findende Weise beizubringen." Eine solche Bestimmung haben wir aber in dem Regierungsentwurfe nirgends gefunden, deßhalb haben wir uns zur Aufnahme einer derartigen Vorschrift entschlossen, wonach in Zukunft der Staat weder den Baugesellschaften, noch Aktionären als solchen irgend welche Vorschüsse oder Anleihen machen und auch nicht eine daherige Zinsengarantie übernehmen darf. Wir haben also auch in dieser Richtung eine Schutzwehr aufgestellt, damit wir nicht nach und nach zum Staatsbau gedrängt werden, wie dieß seiner Zeit bei der Ostwestbahn geschehen ist. Eine sehr wichtige Modifikation hat die Kommission ferner in Betreff des in Art. 4 des regierungsräthlichen Dekretsentwurfes aufgestellten Grundsatzes vorgenommen, wonach es zulässig gewesen wäre, daß sich der Staat mit den betheiligten Gemeinden als Baugesellschaft konstituire. Dieß wäre nun allerdings ein sehr gefährlicher Ausweg gewesen, der den Staatsbau bereits im Keime enthalten hätte; deßhalb haben wir diese Bestimmung gestrichen und damit von neuem bewiesen, daß wir mit der großten Sorgfalt Alles beseitigen wollten, was den Privatbau beeinträchtigen könnte. Zudem haben wir bestimmt, daß die Subventionen erst dann ausbezahlt werden, wenn die Bahn vollständig erstellt und der Betrieb gesichert ist, und daß der Staat unter keinen Umständen, sei es für den Bau, sei es für den Betrieb weiter in Anspruch genommen werde, als für die Ihnen vorgeschlagenen Beträge. Wir haben also auch in Betreff der Ausbezahlung die Sache so eingerichtet, daß nur eine ganz solide Gesellschaft sich präsentiren kann, und daß eine Wiederholung der frühern Kalamitäten nicht mehr möglich ist. Dabei gehe ich natürlich von der Voraussetzung aus, daß die von uns aufgestellten Bestimmungen in guten Treuen gehandhabt und nicht etwa wieder abgeändert werden. Darüber erlauben Sie mir jedoch später noch ein paar Worte. Es hat sich im Lande vielfach die Ansicht geltend gemacht, der Vorschlag der Kommission sei nur ein Stückwerk und es wäre besser gewesen, einfach eine Subventionirung im Betrage von 10 Millionen (Andere sagten 15 Millionen) für das ganze jurassische Eisenbahnnetz unter den von uns aufgestellten Bedingungen zu beantragen. Ich glaube, hiermit würde dem Jura ein schlechter Dienst geleistet, man würde ihm eine taube Nuß bieten, wenn man sich auf diesen Boden stellen sollte. Ich glaube auf der andern Seite auch, daß der alte Kantonstheil erschrecken würde, wenn man einen Beitrag von 15 Millionen beschließen und dadurch eine Vermehrung des gegenwärtig im Büdget figurirenden Defizits von einer halben Million um den Zins von 15 Millionen, also um Fr. 750,000 in Aussicht nehmen würde. Hätte aber auch der Jura etwas davon? durchaus nicht! ich war selbst Anfangs in der Illusion befangen, es sei möglich, dem Jura einfach die Subvention zu bezeichnen, mit der er das ganze Eisenbahnnetz ausführen solle; bei näherer Untersuchung der Sache mußte ich aber finden, daß man auf diesem Wege nicht zum Ziele kommen könne. Erlauben Sie mir nur zu zeigen, wie selbst der Jura in Bezug auf die vorliegende Frage sich Anfangs die allergrößten Illusionen machte, wie im Jahre 1864 die jurassischen Mitglieder glaubten, mit einer Subvention von 6 Millionen könne das ganze jurassische Eisenbahnnetz erstellt werden. Damals, im Jahre 1864, als die Jurabahnfrage hier zum ersten Mal ernstlich zur Sprache kam, stellte nämlich die Kommissionsmehrheit, welche die Jurabahnen ernstlich unterstützen wollte, einen einläßlichen Antrag, in welchem Folgendes bestimmt wurde: „Art. 1. Es wird eine Gesellschaft, welche sich die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes zur Aufgabe macht und für den Bau und Betrieb der Linien genügende Garantien darbietet, die daherige Konzession ertheilt werden." Hierauf wird das Bahnnetz beschrieben, wie im gegenwärtigen Dekretsentwurf des Regierungsrathes, und Art. 2 bestimmt sodann: „Der Staat wird sich bei dieser Unternehmung mit einer Aktienzeichnung von 6 Millionen Franken im Nachgange betheiligen, in dem Sinne, daß die von ihm zu zeichnenden Aktien erst Anspruch auf Zinse und Dividenden erhalten, nachdem den übrigen Aktien ein Zins zu 4 vom Hundert ausbezahlt worden sein wird." Art. 3 bestimmt nun den Zeitpunkt, in welchen die 6 Millionen ausbezahlt werden sollen; derselbe schreibt nämlich vor: „Die Verpflichtung des Staates tritt erst ein, wenn die Gesellschaft den Nachweis leistet, daß ihr ganzes Aktienkapital gezeichnet und dessen Einzahlung gesichert sei. Nach der Leistung dieses Ausweises und Ausführung der Unternehmung hat die Ausbezahlung der Aktienbetheiligung an die Gesellschaft statt zu finden, wie folgt:

a. drei Millionen nach der Vollendung der Linie von Biel bis Basel;
b. zwei Millionen nach Vollendung der Linie durch den Elsgau, mit Anschluß bei Delle;
c. eine Million nach Vollendung der Linie durch das Scheußthal, mit Anschluß an die Linie des industriellen Jura."

Dieß war der Antrag der Kommissionsmehrheit, in welcher nicht weniger als 3 jurassische Mitglieder sich befanden, die auch heute noch im Großen Rathe sitzen. Sie werden aber zugestehen müssen, daß man damals mit der Stange im Nebel herumschlug, daß man gar keine Idee von den Kosten des jurassischen Eisenbahnnetzes hatte, und daß dem Jura durchaus nicht damit gedient gewesen wäre, wenn der Große Rath einfach zugegriffen und gesagt hätte: „Gut! Da habt ihr 6 Millionen, jetzt aber schweigt für alle Zukunft!" Es ist heute anerkannt, daß der Jura gar nichts mit dieser Summe hätte machen können; denn wie wäre es ihm möglich gewesen, die Linie Biel-Basel z. B. mit einer Subvention von bloß 3 Millionen zu erstellen? Heute, wo man nun ganz genaue Devise hat, und weiß, daß das ganze Netz über 40 Millionen kostet, würde man Denjenigen auslachen, der mit solchen Propositionen aufträte. Deßhalb wurden jetzt 10 oder 15 Millionen vorgeschlagen. Auch in der Kommission ist der Antrag gestellt worden, wenigstens 10 Millionen für das ganze Netz zu bewilligen, das jurassische Mitglied erklärte aber von vornherein, daß wenn man ein solches Projekt bringe, der Jura glauben werde, man wolle gar nichts für ihn thun. Eine Versammlung im Oberaargau ist, wie man hört, bis auf 15 Millionen gegangen. Gesetzt aber auch, diese Summe würde bewilligt, so hätte der Jura immerhin noch über 25 Millionen aufzubringen. Glaubt nun Jemand im Ernste, der Jura sei im Stande, eine solche Summe in einigen Jahren aufzubringen? Oder wird er etwa an fremdes Kapital appelliren? Ich glaube nicht, daß ihm dieß viel helfen würde; denn der schweizerische Eisenbahnkredit ist so gründlich ruinirt, daß man gegenwärtig entweder gar nicht oder nur unter den schlimmsten Bedingungen Geld für Eisenbahnen im Auslande erhalten könnte. Wir sollen uns in dieser Hinsicht nicht täuschen: durch die Bewilligung einer Summe von 10 oder 15 Millionen für das jurassische Eisenbahnnetz würde der Kanton erschreckt und dem Jura wäre Nichts als ein leerer Schatten geboten. Es bleiben uns demnach nur zwei mögliche Systeme übrig, wie Ihnen dieß von Herrn v. Gonzenbach in trefflicher Weise bereits auseinander gesetzt worden ist: nämlich vorerst das System, welches zwar das ganze Netz im Auge behält, zunächst aber wesentlich bloß die Verbindung des Jura mit dem alten Kanton bezweckt. Diesem System gegenüber steht das sogenannte System der Tronçons, welches so viel ich weiß, ebenfalls seine Anhänger hat und auf folgenden Grundsätzen beruht: wo sich genugsam Intelligenz und finanzielle Kräfte zusammen finden, wo die nöthige Ini-

tiative vorhanden ist, um eine Eisenbahn zu erstellen, die den kommerziellen Bedürfnissen der betreffenden Lokalität entspricht, da soll der Staat den bereits gebildeten Gesellschaften mittelst Subventionen an die Hand gehen. So hat sich namentlich die Bevölkerung des Amtsbezirkes Pruntrut und diejenige des St. Immerthales opferwillig gezeigt, während dieß in den andern Thälern des Jura bis jetzt nicht der Fall war; es wird sich erst zeigen, was dort geschehen wird, wenn die Vorschläge der Kommission angenommen werden sollten. Wenn nun auch Ihre Kommission nicht das Prinzip des Systems des Tronçons, sondern aus politischen Gründen das Prinzip einer Eisenbahnverbindung zwischen dem Jura und dem alten Kantonstheil adoptirt hat, so konnte sie sich doch nicht verhehlen, daß für die Linie Pruntrut-Delle eine Ausnahme zu machen sei. Ich habe mich seiner Zeit öffentlich dahin ausgesprochen, daß nach meinem Dafürhalten die Linie Pruntrut-Delle vom Staate nicht subventionirt werden solle, indem wir sonst mit bernischem Gelde einen Landestheil nach Frankreich hinüber führen würden. Ich bin es deßhalb der öffentlichen Meinung, dem Volke und dem Großen Rathe schuldig, die Gründe anzugeben, welche mich veranlaßten, meine Ansicht in diesem Punkte zu modifiziren. Wenn die Linie Pruntrut-Delle für den Kanton Bern keine politische Bedeutung hätte, wenn es sich dabei bloß um kommerzielle Interessen handeln würde, so würde ich noch jetzt auf meiner frühern Ansicht beharren; denn ich bin grundsätzlich gegen dieses stückweise Vorgehen, wodurch einzelne Theile des Jura aus dem Kanton hinaus geführt werden. Bei dieser Linie sind aber noch andere Verhältnisse zu berücksichtigen. Gegenwärtig wird auf französischem Boden eine Eisenbahn bis hart an die Schweizergrenze, bis Delle, gebaut, welcher Ort zur Kopfstation bestimmt ist. Wird nun die Linie nicht bis Pruntrut fortgesetzt, so ist die Folge davon die, daß der ganze Verkehr des Amtsbezirkes Pruntrut sich nach Delle hinzieht, und daß letztere Ortschaft zum Centrum des kommerziellen Lebens der dortigen Gegend wird. Dieß hat den politischen Nachtheil, daß sich leicht eine bedenkliche Mißstimmung unter der Bevölkerung bilden kann, man darf sich nämlich nicht verhehlen, daß die Franzosen den Pruntrutern erklären werden: „Wenn ihr jetzt zu Frankreich gehörtet, so würde die Linie bis Pruntrut erstellt werden, da ihr nun aber das Glück habt, Schweizer und Republikaner zu sein, so werdet ihr ohne Eisenbahn bleiben.“ Diejenigen, welche eine solche Sprache führen würden, können im Weitern zu Gunsten ihrer Argumentation darauf hinweisen, daß die französischen Gemeinden keine Leistungen übernehmen müssen, sondern im Gegentheil für das expropriirte Land noch reichlich entschädigt werden, während umgekehrt der Bevölkerung des Amtsbezirks Pruntrut, die bereits Anstrengungen gemacht und Fr. 900,000 gezeichnet hat, jeder Beitrag verweigert und sie von ihrer Regierung im Stiche gelassen würde. Ich möchte daher mit Rücksicht auf die exzeptionelle Lage der dortigen Landesgegend und im Hinblick auf die politischen Konsequenzen (obschon ich vollständig auf den Patriotismus der Pruntruter zähle) in Uebereinstimmung mit den übrigen Mitgliedern der Kommission dieses Stück ebenfalls in der vorgeschlagenen Weise subventioniren helfen. Was nun die Wahl zwischen den beiden soeben erörterten Systemen betrifft, so hat die Kommission, und ich glaube mit Recht, dem rationellern System, demjenigen der Verbindung der beiden Landestheile, den Vorzug gegeben. Es tauchte aber nun mit Rücksicht hierauf im Schoße der Kommission eine zweite Frage auf, welche ebenfalls einer nähern Erörterung bedarf, da sie den speziellen Antrag der Kommissionsminderheit veranlaßte. Herr Präsident, meine Herren! Wenn wir uns wirklich auf den allgemeinen politischen Boden stellen und sagen: „wir wollen nicht bloß Stückwerk treiben, indem wir dieser oder jener Lokalität eine Eisenbahn geben, sondern wir wollen ein rationelles System durchführen und den Jura mit dem alten Kanton durch eine Eisenbahn verbinden“, dann nehmen wir weitgehende Opfer in Aussicht, von denen wir zwar erwarten, der Große Rath und das Volk werden nicht davor zurückschrecken, die aber immerhin in keinem Verhältniß zu bloß jurassischen Bedürfnissen und Erwartungen stehen. Wenn es sich nur darum handeln sollte, einzelne Tronçons zu subventioniren, wenn daher bloß von lokalen Unterstützungen die Rede wäre, dann würden die zu bringenden Opfer niemals so groß geworden sein, daß man sagen könnte, es handle sich um eine kantonale Frage; da wäre es gehässig gegenüber dem Jura, wenn man nun ausnahmsweise hier verlangen wollte, daß das Volk über diese rein kantonalen Fragen abstimme. Geht man aber über dieses Maß hinaus und verlangt man vom Kanton solche Opfer, die außer allem Verhältniß stehen zu Dem, was der Jura als Kompensation verlangen könnte, so ändert sich die Sache, und die Frage wird eine kantonale. Man kann aber unmöglich behaupten, daß die von der Kommission vorgeschlagene Subvention einfach eine Ausgleichung gegenüber dem Jura enthalte; denn in diesem Falle müßte eine ganz andere Rechnung gemacht werden. Da könnte man nicht von sieben Millionen sprechen, wozu später noch unter Umständen die Linie Neuenstadt-Biel-Bern mit 11 Millionen hinzukäme, sondern man würde einfach folgendermaßen räsonniren: Die Linie Neuenstadt-Biel befindet sich bereits im Jura, und die Linie Biel-Bern gehört, man kann es wohl sagen, beiden Landestheilen gemeinschaftlich; denn gerade mit Rücksicht auf den Jura ist man über Bußwyl und nicht über Aarberg gefahren. In Wirklichkeit käme daher bei einer Kompensation nur noch die Linie Bern-Langnau in Betracht, welche durch die jurassische Linie Biel-Neuenstadt bereits kompensirt wäre; ich will aber den allergünstigsten Fall für den Jura annehmen und die vom Staate für die Staatsbahn ausgegebenen 20 Millionen ganz als auf den alten Kantonstheil verwendet betrachten, obschon die Linie Neuenstadt-Biel nicht im alten Kantone liegt. Wie viel ist nun der fünfte Theil von 20 Millionen? Antwort: 4 Millionen. Wenn wir daher dem Jura 7 + 11 Millionen (Linie Neuenstadt-Bern) bieten, so gehen wir nur deßwegen so weit, weil es sich eben nicht um eine jurassische Frage allein, sondern um eine allgemeine kantonale Frage handelt. Dann, meine Herren, ist aber auch die Volksabstimmuug motivirt, dann ist es gerechtfertigt, daß das Volk selbst über diese allgemeine kantonale Frage entscheide, und dann kann der Jura nicht sagen, man wolle bloß ein gehässiges Manöver in Scene setzen, um Dasjenige zu verhindern, was er mit Recht verlangen könne. Nein, wir erheben uns über den Standpunkt der gegenseitigen Abrechnung zwischen dem alten und neuen Kantonstheil und stellen uns auf einen höhern kantonal-politischen Standpunkt, und von diesem ausgehend appelliren wir an das Volk. Thun wir aber dieß, so versteht es sich von selbst, daß wir mit einer Empfehlung des Dekretes vor das Volk treten sollen, und dann wird eine sehr bedeutende Umänderung in der Stimmung des Volkes stattfinden. Ich kann zwar nicht voraussehen, wie der Entscheid fallen wird, das jedoch glaube ich, daß wenn man sich von vornherein über die Frage der Volksabstimmung hätte verständigen können, und wenn diese Frage nicht von vornherein als eine bestrittene Parteifrage aufgefaßt worden wäre, der Große Rath sich bald geeinigt und dann auch das Volk die vorgeschlagene Subvention nicht verweigert hätte. Gesetzt aber auch den Fall, daß das Volk unerwarteter Weise verwerfen würde, ist dann damit gesagt, daß wir für den Jura gar Nichts thun sollen? Nein! allerdings wüßten wir dann, daß das Volk nicht so weit gehen will, daß es sich, gegenwärtig wenigstens, nicht auf den Standpunkt stellen will, auf den wir uns gestellt haben, und wir wären genöthigt, uns auf die Unterstützung der Tronçons zu beschränken, welche den Jura in lokaler Beziehung befriedigen würden. Wenn ich mich daher mit Rücksicht darauf, daß wir es bei dem Kommissionsantrage mit einem großen allgemeinen kantonalen Interesse zu thun haben, für die Volksabstimmung ausspreche,

so muß ich mich vorerst fragen: hat der Große Rath wirklich das Recht, die Frage dem Volke zur Entscheidung vorzulegen? Darüber habe ich keinen Zweifel. Wie ist die Ziffer 4 des § 6 in die Verfassung gekommen? Es ist in diesem Saale schon oft hierüber diskutirt worden, und ich will deßhalb nicht in Details eintreten. Sie wissen, daß unser gegenwärtige Präsident, Herr Stämpfli, sich in der Vorberathungskommission des Verfassungsrathes zwar gegen das Veto ausgesprochen hat, daß er aber gleichzeitig zugab, daß Fälle vorkommen können, namentlich bei großen finanziellen Fragen, wo der Große Rath wissen muß, ob er das Volk hinter sich hat. Wenn irgendwie, so liegt ein solcher Fall heute vor. Man könnte vielleicht noch darüber im Zweifel sein, ob erst noch ein Gesetz nothwendig sei, um bestimmte Entscheide des Großen Rathes dem Volke vorzulegen, aber auch in dieser Beziehung sind alle Zweifel durch die im Jahre 1864 hier stattgefundenen Verhandlungen über das Vetogesetz gehoben. Der damals von der Regierung dem Großen Rathe vorgelegte Gesetzesentwurf wurde verworfen, und zwar hat damals wieder Herr Stämpfli, welcher den Sinn der fraglichen Verfassungsbestimmung wohl am besten kennen konnte, indem dieselbe auf seinen Antrag in die Verfassung aufgenommen wurde, Folgendes erklärt: „Wenn der Große Rath dem Volke einen Gegenstand zur Entscheidung vorlegen will, so kann er dieses nach Mitgabe des Art. 6 der Staatsverfassung in Verbindung mit dem Großrathsreglemente schon jetzt thun; denn wenn Jemand bei wichtigen Berathungen dieses beabsichtigt, so kann er nach Mitgabe des Reglementes dieses durch einen Antrag thun. Die Verfassung bestimmt nämlich, daß dem Großen Rathe die Erlassung von Gesetzen zustehe. Wer hat nun das Recht der Initiative zu einem Gesetz, nach Mitgabe dessen der Entscheid des Volkes eingeholt werden soll? zunächst der Regierungsrath. Wenn er findet, ein Gesetz oder ein Beschluß z. B. in Finanzsachen sei so wichtig, daß der Große Rath sich durch eine Volksabstimmung den Rücken decken sollte, so wird er gleichzeitig mit dem Hauptantrage einen Nebenantrag, ebenfalls in Gesetzesform, vorlegen zum Zwecke der Veranstaltung einer solchen Abstimmung. Die Initiative steht ferner zu jedem einzelnen Mitgliede des Großen Rathes vermittelst eines Antrages oder eines Anzuges, und endlich den Kommissionen. Wenn daher in irgend einem gegebenen Falle die Entscheidung des Volkes angerufen werden sollte, so bezeichnet schon jetzt die Verfassung die Form dazu und es ist nicht nothwendig, über diese Form noch ein allgemeines Gesetz zu erlassen." Das ist eine klare Interpretation der erwähnten Verfassungsvorschrift, gegen welche damals vom Großen Rathe keine Einwendung erhoben worden ist. Man ist im Gegentheil gerade mit Rücksicht darauf, daß es keines besondern Gesetzes bedürfe, um eine Frage dem Volke zur Entscheidung vorzulegen, auf das von der Regierung vorgelegte Gesetz nicht eingetreten und hat es verworfen. Man könnte mir vielleicht einwenden, daß in der Verfassung von „Gesetzen" die Rede sei, und daß wir es hier mit einem bloßen „Dekret" zu thun haben. In dieser Beziehung wollen wir aber nicht mit Worten spielen; ich möchte vor Allem aus wissen, was für ein Unterschied zwischen „Gesetz" und „Dekret" ist, und wie die Verfassung hier unterscheidet. Ich habe dieselbe oftmals durchgelesen, aber nirgends Etwas über diesen Unterschied gefunden. Hingegen habe ich gefunden, daß die Verfassung einen Unterschied zwischen einem bleibenden und einem nicht bleibenden Gesetze aufstellt. § 30 sagt nämlich: „Jeder Gesetzesentwurf soll vor seiner endlichen Berathung zu rechter Zeit dem Volke bekannt gemacht werden. Das Gesetz wird die Form dieser Bekanntmachung bestimmen. Jeder Entwurf eines bleibenden Gesetzes soll überdieß einer zweimaligen Berathung durch den Großen Rath unterworfen werden, und zwar so, daß die letzte Berathung wenigstens drei Monate nach der ersten stattfindet." Die Verfassung macht also einen Unterschied zwischen einem Gesetz, das vorübergehende Wirkung hat, und zwischen einem bleibenden Gesetze; letzteres muß einer doppelten Berathung unterworfen werden, ersteres dagegen nicht. Mit was für einem Gesetze haben wir es im vorliegenden Falle zu thun? Mit einem Gesetze, das vorübergehende Wirkung hat (weßhalb man es wahrscheinlich auch Dekret nennt), d. h. welches dazu bestimmt ist, Eisenbahnen im Jura ins Leben zu rufen. Ist dieß geschehen, und ist die Subvention ausbezahlt, dann hat das Gesetz keine weitere Bedeutung mehr. Wir haben es also hier mit einem Gesetze zu thun, welches bloß einer einmaligen Berathung unterliegt; es ist vorher dem Volke in der Form des regierungsräthlichen Vorschlages und in der Form des Kommissionalvorschlages bekannt gemacht worden, deßhalb können wir nun mit vollem Rechte sagen: § 6, Ziffer 4 der Verfassung findet Anwendung auf den Fall, der uns hier vorliegt, und der Umstand, daß das Gesetz mit Rücksicht auf seine vorübergehende Wirkung Dekret genannt wird, ändert an der Rechtsfrage nicht das geringste. Ich habe bereits mehrere Gründe dafür angeführt, daß man in gegenwärtigem Falle vor das Volk treten soll, erlauben Sie mir, noch einen weitern Grund vorzubringen. Sie wissen, daß gegenwärtig ein großes Mißtrauen in der Bevölkerung existirt, dieses Mißtrauen datirt nicht von heute, sondern hat schon seit längerer Zeit geherrscht. Sie wissen, daß auch im Großen Rathe eine bedeutende Mißstimmung ist, Sie wissen ferner, daß alle im letzten Frühling aufgestellte Programm an ihrer Spitze die Ausführung des § 6, Ziffer 4 der Verfassung getragen haben. Wenn nun gerade in der allerwichtigsten Frage, in einer Frage, welche alle Interessen des Kantons auf das Höchste beschlägt, der Anfang damit gemacht wird, daß man die citirte Verfassungsbestimmung nicht anwenden will, was wird dann das Volk dazu sagen? glauben Sie, das Mißtrauen werde nicht noch größer werden? Man wird einwenden, das Volk könne uns abberufen. Meine Herren! abberufen wird der Große Rath nicht mehr, der Versuch ist nur einmal gemacht worden, wird aber nicht wiederholt werden. Warum nicht? Weil man den Großen Rath bloß abberuft, nachdem er Etwas gemacht hat, das man nicht wollte, die Sache ist aber dann abgethan und wird durch die Abberufung nicht mehr ungeschehen gemacht; im Fernern ist die Abberufungsmaschine ein sehr schwerfälliges Ding, und es kann leicht geschehen, daß in Folge gewisser Wahlkombinationen die frühern Mitglieder doch wieder in die neue Behörde gewählt werden. Ich fürchte also die Abberufung nicht, ich fürchte aber die Fortsetzung des Mißtrauens, ich fürchte, es werde zuletzt so weit kommen, daß man gar nicht mehr regieren kann. Sie haben gehört, daß der Herr Regierungspräsident im Laufe der letzten Sitzung erklärt hat, so könne es nicht mehr fortgehen; es wurden nicht weniger als 86 Anträge erheblich erklärt, denen Mahnungen auf dem Fuße nachfolgten, wenn nicht sofort die verlangte Vorlage eingebracht wurde. Diese Thatsache entspringt eben auch aus der mißtrauischen Stimmung, welche nach allen Seiten opponirt, die zwar noch kein bestimmtes Ziel hat, die aber jedenfalls für die Regierung sehr fatal werden kann. Dieß, meine Herren, sind Konsiderationen, welche Sie werden zu würdigen wissen. Das Mißtrauen existirt, und Sie helfen ihm nicht ab, wenn Sie in den allerwichtigsten Fragen nicht an das Volk appelliren wollen. Die Frage der Gotthardbahnsubvention wird mit der Zeit wieder an die Thüre klopfen; wollen Sie dann auch da keine Volksabstimmung? Da könnte man ebenfalls sagen: die Frage berührt mit Rücksicht auf die Linie Langnau-Luzern zunächst bloß den emmenthalischen Landestheil, wir können daher unmöglich vor das Volk treten. Angenommen ferner, es tauchte vielleicht das Projekt einer Grimselbahn wieder ernsthaft auf; auch da wird man dann das Volk nicht befragen wollen, weil dabei zunächst das Oberland betheiligt ist und man fürchten müßte, die andern Landestheile würden dagegen stimmen. Aber wann denn, meine Herren? in welchen Fällen wollen Sie vor das Volk treten? Ich begreife gar wohl, daß Diejenigen, welche die Volksab-

stimmung überhaupt nicht wollen, auch heute dagegen stimmen werden, aber ich begreife nicht, daß Solche, die im Uebrigen Anhänger der Volksabstimmung sind, für die große Frage, die uns gegenwärtig beschäftigt, eine Ausnahme machen wollen. Dieß würde die Konsequenz haben, daß auch später für alle großen Fragen eine Ausnahme gemacht werden müßte und damit faktisch die Volksabstimmung für alle Zukunft beseitigt wäre. Sollen wir aber einfach den Kommissionalantrag beschließen, und dann das Volk sich selbst überlassen? Nein! sondern der Große Rath soll, wie bereits angedeutet, mit einer empfehlenden Proklamation vor das Volk treten, in welcher kurz und bündig die wesentlichsten Gründe auseinander gesetzt sind, welche ihn geleitet haben. Dann, meine Herren, noch Eins! Jedes Mitglied des Großen Rathes soll, wenn es heimkommt, seine Pflicht thun; es soll vor seine Wähler treten und den Muth haben, ihnen, die vielleicht bis jetzt noch ungünstig gestimmt waren, die Sache auseinander zu setzen. Man hat vielfach von Mangel an Muth gesprochen; Mangel an Muth kann aber Denjenigen nicht zugeschrieben werden, welche vor ihren Wählern die ganze Verantwortung übernehmen wollen. Solche kann daher der Vorwurf der Feigheit nicht treffen, im Gegentheil zeigen Diejenigen politischen Muth, welche vor das Volk hintreten und in contradiktorischem Verfahren (um mich so auszudrücken), d. h. angesichts von Widersprüchen, angesichts von Unannehmlichkeiten, die einem entgegen treten werden, die Sache durchzusetzen suchen, und wenn sie sie nicht durchsetzen können, wissen, daß sie zurücktreten sollen, um andern die Vertretung ihres Wahlkreises zu überlassen. Ich glaube übrigens, daß das Volk für die großen politischen Fragen (nicht für kleine, welche bloß eine einzelne Lokalität betreffen) ein viel größeres Verständniß hat, als man im Allgemeinen glaubt. Ich bin aber noch aus einem letzten entscheidenden Grunde für die Volksabstimmung, und ich will ihn ganz offen aussprechen. Wir haben in dem Dekretsentwurf Bedingungen aufgestellt, die uns, wenn sie durchgeführt und in wahren Treuen beobachtet werden, unzweifelhaft vor jeder Kalamität schützen werden. Was aber sagt man uns, wie räsonnirt das Mißtrauen? es sagt, daß die vom Großen Rathe aufgestellten Bedingungen wieder abgeändert werden, und daß es mit den Jurabahnen schließlich wieder so herauskommen könnte, wie mit der Ostwestbahn: man werde anfangen zu bauen, vielleicht etwas besser als dort, und dann werde man wieder vor den Großen Rath treten, und sagen: unsere Kräfte reichen nicht hin, helft uns! So räsonnirt das Mißtrauen. Gerade deßhalb möchte ich aber diese Bedingungen durch das Volk annehmen lassen; hat das Volk sie einmal angenommen, dann kann es ruhig sein; denn der Große Rath wird nicht mehr darüaer hinausgehen. Dieß ist in meinen Augen gleichzeitig einer der Hauptempfehlungsgründe zur Annahme des Dekretes durch das Volk; denn Mancher, der im Sinne hatte, Alles „den Bach hinab zu schicken," wird dann doch dazu stimmen und sich sagen: wenn das Volk die Bedingungen sanktionirt hat, wird man nicht mehr davon abgehen. Ich glaube deßhalb, die Kommissionalanträge sollen angenommen werden, aber mit dem Abänderungsantrag, welchen die Minorität der Kommission stellt. Ich erkläre von vornherein, daß ich für den Fall, daß die Volksabstimmung gegen meine Erwartung ungünstig ausfallen und das Dekret vom Volke verworfen werden sollte, dem Jura dann seine bereits conzessionirten Tronçons erstellen helfen will. Dazu könnte ich aber nicht Hand bieten, das Dekret einfach vom Großen Rathe definitiv beschließen zu lassen. Will man daher den Antrag der Kommissionsminderheit betreffend die Volksabstimmung nicht annehmen, so bin ich genöthigt, mich — wenn auch ungern — auf die Unterstützung der beiden Tronçons St. Immer-Convers und Pruntrut-Delle zu beschränken.

König, Gustav, Fürsprecher, Mitglied der Kommission. Ich bin mir gar wohl bewußt, daß uns gegenwärtig eine Frage vorliegt, die seit Jahren in diesem Saal behandelt worden ist und nicht immer und ewig aufgeschoben werden darf, sondern ihre Lösung finden muß; ich bin mir auch gar wohl bewußt, daß auf beiden Seiten starke Animosität nicht bloß gegen das Gesetz, sondern auch gegen Personen herrscht, so daß man sichgar nicht entblödete, Personen, die gegen eine Subventionirung der Jurabahnen sind, in den Zeitungen als an Frankreich verkauft zu betrachten, Andere als Handlanger der Centralbahn zu bezeichnen, und daß man Dritten vorwirft, sie seien französische Banquiers. Lassen wir derartige Insinuationen vor der Thüre des Rathsaales; denn der Ort hier ist heilig. Wenn ich die Jurabahnfrage hier behandeln soll, so glaube ich mir das Zeugniß geben zu dürfen, daß ich nicht andere Interessen als diejenigen des ganzen Kantons im Auge habe; um aber diese Interessen beurtheilen zu können, erlaube ich mir einen Blick auf die Bedeutung des jurassischen Eisenbahnnetzes im Allgemeinen zu werfen. Vorher erlauben Sie mir jedoch eine Berichtigung gegenüber dem Herrn Regierungsrath Jolissaint, welcher äußerte, es sei im Jahre 1852 von Seite der Regierung und des Großen Rathes ein großer Fehler begangen worden, indem man der Centralbahn nicht zugemuthet habe, ihre Linien durch den Jura, statt durch den Oberaargau zu ziehen. Ich glaube, Herr Jolissaint befindet sich in einem großen Irrthum, wenn er diese Thatsache einer allzugeringen Vorsicht zuschreiben zu müssen glaubt. Ich hätte den Großen Rath sehen wollen, welcher einer Eisenbahngesellschaft, die von Murgenthal über Langenthal und Burgdorf nach Bern bauen wollte, die Zumuthung gemacht hätte, durch den Jura zu bauen. Man hätte einen solchen Großen Rath abberufen und ich begreife nicht, wie ein ernsthafter Mensch es wagt, dem Großen Rathe einen Vorwurf daraus zu machen, daß er damals nicht ein solches Trace verlangt hat. Wenn ich einen Blick auf das ganze Netz als solches werfe, so frage ich: was hat es für einen Nutzen, wozu soll es dienen? Da habe ich 2 Momente ins Auge zu fassen, nämlich 1) das Moment des Transits, wo zu untersuchen ist, welcher Bevölkerung ein derartiges Netz dienen kann, und 2) das Moment des Ertrages, wobei zum Voraus ungefähr zu berechnen ist, was für Bedürfnissen ein derartiges Eisenbahnnetz dienen wird. Was den Transit anbelangt, so habe ich mir einige Längenmaaße zusammengesucht und Folgendes gefunden: die Linie Paris-Basel-Bern beträgt 630, diejenige von Paris über Delle nach Bern 601 Kilometer. Die Linie durch den Jura ist also kürzer, als diejenige über Basel; allein noch kürzer ist die Linie über Verrières, welche blos eine Länge von 570 Kilometer hat. Fragen wir aber, ob die Linie durch den Jura Paris mit dem Osten der Schweiz in einer kürzern Distanz verbinde, so finden wir, daß auch dieß nicht der Fall ist, indem die Linie Paris-Basel-Zürich 627, die Linie Paris-Verrières-Zürich 666, die Linie Paris-Delle-Zürich 697 Kilometer beträgt; letztere ist mithin weitaus die längste Linie. Endlich frage ich mich, ob vielleicht die Verbindung durch den Jura der Mittelschweiz dienen könnte, aber auch hier sprechen Zahlen unerbittlich deutlich; denn die Länge der Linie Paris-Basel-Luzern beträgt 620, diejenige der Linie Paris-Verrières-Olten-Luzern 652, diejenige der Linie Paris-Verrières-Bern-Luzern (über Langnau) 660 und die Länge der Linie Paris-Delle-Bern-Langnau-Luzern 691 Kilometer, somit sind auch hier die bestehenden Linien bei weitem die kürzesten, und es kann durch eine Linie durch den Jura keine Transitlinie erstellt werden. Dagegen will ich nicht verhehlen, daß die Linie von Basel über Dachsfelden und Biel nach Lausanne und Genf um einige Kilometer kürzer ist, als die Linie Basel-Olten-Biel-Lausanne-Genf; dafür ist aber die Linie Basel-Dachsfelden-Biel-Bern wieder bedeutend länger, als die Linie von Basel über Olten nach Bern, so daß auch bei dem Ver-

kehr mit der Westschweiz unsere bernische Staatsbahn jedenfalls nicht das Mindeste gewinnen würde. Sie sehen hieraus, daß das jurassische Eisenbahnnetz nie eine Transitlinie sein kann und nie eine sein wird. Ich frage mich nun ferner: wie verhält es sich mit der Befriedigung der Bedürfnisse? Dieß richtet sich natürlicherweise nach der Rentabilität; denn je mehr eine Eisenbahn einträgt, je mehr sie rentirt, desto mehr Bedürfnissen muß sie gedient haben; es ist daher möglich, aus dem muthmaßlichen Ertrage der Bahn ungefähr zu schließen, was für Bedürfnisse sie befriedigen wird. Wenn es richtig ist, daß der Baudevis vollständig Maß hält, und daß es moglich ist, das ganze jurassische Eisenbahnnetz mit einem Kostenaufwande von Fr. 42,300,000 auszuführen, wie der Herr Berichterstatter der Kommission, Herr v. Gonzenbach, nach der Versicherung eines ganz unparteiischen Technikers glaubt, so muß ich dagegen der Berechnung des Herrn Eisenbahndirektor Jolissaint, insoweit sie den Personen- und Gütertransport anbelangt, den Vorwurf machen, daß sie nicht von einem Techniker untersucht und überhaupt nicht von Jemanden behandelt worden ist, der mit dem Wesen der Eisenbahnstatistik einigermaßen vertraut ist. Ein paar Vergleichungen werden Ihnen diese Behauptung vollständig deutlich machen. Ich will zuerst das ganze Netz ins Auge fassen, welches eine Länge von 160 Kilometer besitzt. Herr Jolissaint sagt uns, daß laut der Posttabellen 118,000 Reisende die jurassischen Posten benutzt haben und zwar mit einem Parcours von zirka 14 Kilometer. Er berechnet nun, daß sich die Zahl der Reisenden durch die Eisenbahnen verzehnfacht, so daß man annehmen könne, es werden 1,118,000 Personen das jurassische Netz befahren. Abgesehen davon, daß man mit einer solchen Zahl nichts machen kann, wenn man nicht zu gleicher Zeit auch weiß, eine wie große Strecke ein Reisender zurücklegt, so ist überhaupt die ganze Rechnung durchaus unrichtig. Wenn also jährlich 1,118,000 Personen die jurassischen Bahnen benutzen und jede derselben durchschnittlich 14 Kilometer zurücklegt, so müssen wir die Zahl 1,118,000 mit 14 multipliziren, um zu wissen, wie viel Personen 1 Kilometer durchreisen, und um zu wissen, wie viele Reisende die vollen 160 Kilometer zurücklegen, haben wir die erhaltene Summe durch 160 zu dividiren. Auf diese Weise erhalten wir ungefähr 100,000 Reisende, welche das ganze Netz durchfahren. Wie viel macht nun das per Kilometer? Bekanntlich sind bei den Eisenbahnen drei Klassen, von denen die I. 50 Cent., die II. 35 und die III. 25 Cent. per Stunde kostet. Ebenso ist bekannt, in welchem Verhältniß die Gesammtzahl der Reisenden zu diesen drei Klassen steht. Von sämmtlichen Reisenden fallen auf Klasse III 75 %, auf Klasse II. 22 % und auf Klasse I. 3 %. Hieraus ergibt sich, daß durchschnittlich 6 Cents. auf die Person und den Kilometer kommen, was auf 100,000 Personen und 160 Kilometer eine Summe von Fr. 960,000 ausmacht. Herr Jolissaint nimmt an, der Reisende bezahle durchschnittlich Fr. 1. 30. Ich weiß nicht, ob der Herr Eisenbahndirektor sich Rechenschaft gegeben hat, woher diese Zahl komme; jedenfalls ist sie nicht richtig; denn aus obigen Zahlen ergibt sich, daß der Durchschnitt bei einem parcours von 15 Kilometer bloß 90 Cts. beträgt, und eine durchschnittliche Einnahme von Fr. 1. 30 per Person würde voraussetzen, daß jeder Reisende im Jura eine Strecke von ungefähr 26 Kilometer zurücklegen würde. Herr Jolissaint berechnet nun den kilometrischen Ertrag des Personentransportes auf Fr. 10,000, was dem Ertrag der Nordostbahn im Jahre 1864 ungefähr gleichkommen würde; es ist aber nicht wohl denkbar, daß die Jurabahnen annähernd zu einem solchen kilometrischen Ertrag kommen werden, wie ihn die Nordostbahn vor zwei Jahren hatte. In Betreff des Gütertransportes nimmt Herr Jolissaint an, daß jährlich 1,5000,000 Ztr. das ganze jurassische Netz durchlaufen werden. Diese Zahl ist sehr hoch und um einen vollen Drittel höher, als diejenige, welche die viel längern Vereinigten Schweizerbahnen transportirt haben, indem dieselben auf das ganze Netz nur 1,000,000 Ztr. berechnen. Gesetzt aber, der Jura transportire wirklich einen Drittel mehr als die vereinigten Schweizerbahnen, nämlich 1,500,000 Ztr.; so bin ich doch nicht einverstanden mit dem von Herrn Jolissaint angenommenen Ansatz von 0,6 Cts. per Ztr. und per Kilometer. Die Centralbahn bezieht für ihre Güter per Ztr. und Kilometer nicht mehr als Cts. 0,46; andere Bahnen beziehen allerdings 0,6 Cts., allein man muß dabei beachten, was für Waaren von diesen Eisenbahnen transportirt werden. Im Jura wird sich der Gütertransport nach den Angaben des Berichtes der Eisenbahndirektion fast ganz auf solche Güter beschränken, welche in die dritte Klasse gehören und meistentheils in ganzen Wagenladungen, mithin zum allergeringsten Preise von etwa 0,3 Cts. transportirt werden können; es können daher nicht mehr als 0,5 Cts. per Ztr. und Kilometer angenommen werden. Schon dieser Umstand macht einen bedeutenden Unterschied aus. Auch in einem fernern Punkt hat sich Herr Jolissaint nach meinem Dafürhalten außerordentlich getäuscht. Er nimmt nämlich an, daß die jurassischen Eisenbahnen 400,000 Ztr. Vieh transportiren werden. Nun rechnet man 3 Ztr. auf das Stück, groß oder klein, was mithin ungefähr 133,000 Stück ergibt. Hier mache ich nun vorerst darauf aufmerksam, daß der ganze Jura überhaupt nicht mehr als 76,000 Stück Vieh besitzt; im Fernern will ich mittheilen, wie viel andere Bahnen transportiren. Die Centralbahn transportirt ungefähr 88,000 Stück, die Nordostbahn 70,000, die Vereinigten Schweizerbahnen 55,000, die Westbahn 75,000, die Staatsbahn 34,000 Stück. Glauben Sie nun, daß eine Bahn wie diejenige des Jura, ohne daß irgend bestimmte Motive vorliegen, 133,000 Stück Vieh transportiren werde, d. h. beinahe das Doppelte oder Dreifache anderer Bahnen? Nach meiner Rechnung werden die Einnahmen per Kilometer betragen:

von den Personen	Fr.	6,000,
„ „ Gütern	„	7,500,
„ Diversem (Hunde, Leichen ꝛc.)	„	300,
das macht im Durchschnitt eine kilometrische Einnahme für das ganze jurassische Netz von	Fr.	13,800.

Herr Jolissaint ist dagegen zu einem ganz andern Resultate gelangt, indem er für das ganze jurassische Netz einen Bruttoertrag von Fr. 20,362 per Kilometer annimmt. Dem gegenüber will ich einen Blick auf die letztjährigen Einnahmen anderer Bahnen werfen. Die kilometrischen Einnahmen der westschweizerischen Bahnen betrugen Fr. 19,020, diejenigen der Centralbahn Fr. 28,994, der Nordostbahn Fr. 33,165, der Eisenbahn Zürich-Zug-Luzern Fr. 11,339, der Eisenbahn Bülach-Regensberg Fr. 4,609, der bernischen Staatsbahn Fr. 10,415, der Ligne d'Italie Fr. 6,246, des Jura industriel Fr. 16,277. Wenn also die jurassischen Eisenbahnen per Kilometer Fr. 20,362 abwerfen würden, wie Herr Jolissaint annimmt, so würden sie gleich nach der Centralbahn kommen und mithin die drittbeste Bahn der Schweiz sein. Das sind Behauptungen, von denen ich glaube, man hätte sich von vorn herein enthalten sollen, sie aufzustellen. Nehmen wir nun nach meiner Rechnung an, die jurassischen Eisenbahnen werden per Kilometer Fr. 13,800 abwerfen, und die Ausgaben, inbegriffen die in den Reservefond zu legende Summe, werden, wie Herr Jolissaint dieß selbst berechnet, auf „ 10,000 ansteigen, so bleiben uns noch Fr. 3,800 übrig, welche für das ganze jurassische Eisenbahnnetz (160 Kilometer) eine Reineinnahme von Fr. 608,000, d. h. den Zins für ein Kapital von Fr. 12,000,000 à 5 % ergeben. Ist es nun auch möglich, ein Obligationskapital von 12 Millionen zu beschaffen, so bleibt doch immerhin noch ein Aktienkapital im Betrage von Fr. 30,300,000 beizubringen! Ich glaube, wir seien einander die Wahrheit schuldig, damit sowohl der Jura als wir selbst wissen, auf welchem Boden wir

stehen. Von einer Rentabilität der Aktien kann unter keinen Umständen die Rede sein. Ich gehe nun über zu der Berechnung des Ertrages der Linie Biel-Dachsfelden. Die daherige im Berichte der Eisenbahndirektion enthaltene Berechnung rührt zwar von Herrn Desvoignes her, Herr Jolissaint hat sie aber auch zu der seinigen gemacht, indem er ebenfalls annimmt, die genannte Linie werde eine kilometrische Einnahme von Fr. 26,767 abwerfen. Man braucht diese Zahlen nur auszusprechen, um zur Ueberzeugung zu kommen, daß Derjenige, welcher diese Berechnung aufgestellt hat, von dem Eisenbahnwesen nicht viel versteht; denn ich gehe nicht von der Voraussetzung aus, daß man den Großen Rath habe täuschen wollen, da ich in dem ganzen Berichte oft die Entdeckung gemacht habe, daß nicht böser Wille der Grund so vieler Unrichtigkeiten ist. Den Ertrag der Linie Biel-Sonceboz-Convers berechnet Herr Jolissaint auf Fr. 18,954 per Kilometer; er glaubt von den Reisenden, welche dieses 42 Kilometer lange Stück befahren, werden auf jeden durchschnittlich 14 Kilometer fallen. Nun haben im letzten Jahr ungefähr 48,700 Reisende die Route Biel-Convers befahren, und es könne somit auf einen Personenverkehr von 487,000 Personen per Eisenbahn gerechnet werden, was à Fr. 1. 11 per Person Fr. 540,570 ausmache. Diese Rechnung ist aber falsch, 48,700 Postreisende mit einem durchschnittlichen parcours von 14 Kilometer ergibt 16,000 auf 42 Kilometer und 160,000, wenn man annimmt, durch Erstellung der Eisenbahn werde der Personenverkehr verzehnfacht, was jedoch keineswegs richtig ist. Nach meiner obigen Rechnung, wonach per Reisenden und Kilometer 6 Cts. zu rechnen sind, ergibt sich für den Personentransport eine kilometrische Einnahme von 160,000 × 6 Cts. = Fr. 9,600, oder für Biel-Convers Fr. 403,200 statt Fr. 540,570, wie Herr Jolissaint annimmt. Er berechnet ferner die Einnahme per Reisenden auf Fr. 1. 11, was voraussetzt, daß sämmtliche die Linie Biel-Sonceboz-Convers benutzende Reisende wenigstens 18,5 Kilometer, d. h. beinahe die Hälfte der ganzen Linie befahren. Dieß ist möglich, aber nicht wahrscheinlich. Was die Güter anbelangt, so nimmt Herr Jolissaint eine Tageseinnahme von Fr. 700 an. Dieselbe würde voraussetzen, daß jährlich ungefähr 3,193,750 Ztr. mit einer durchschnittlichen Transportweite von 16 Kilometer auf dieser Linie transportirt werden, was nicht wohl denkbar ist. Wie ich daher den Ertrag berechne, wird derselbe sich für die Linie Biel-Sonceboz-Convers per Kilometer ungefähr folgendermaßen herausstellen:

Personen	Fr.	9,600
Güter (1,000,000 Ztr.)	"	5,000
Diverses	"	400
Auf diese Weise erhalte ich einen kilometrischen Jahresertrag von	Fr.	15,000
was ungefähr demjenigen unserer Staatsbahn Biel-Bern entspricht. Hievon sind abzuziehen die Betriebskosten mit Fr. 9,000 und die Einlage in den Reservefond mit " 800	"	9,800
Es bleibt somit ein Reinertrag von	Fr.	5,200

was auf 42 Kilometer eine Summe von Fr. 218,000 ergibt, welche zu einer Verzinsung des Baukapitals zu 2 % hinreicht. Wenn aber, was denkbar ist, ein Obligationskapital im Betrage von Fr. 3 Millionen aufgenommen wird, so erfordert die Verzinsung desselben Fr. 150,000, so daß bloß noch Fr. 68,000 zur Verzinsung des Aktienkapitals von 8 Millionen übrig bleiben. Aus diesen Zahlen ergibt sich hinlänglich, daß das jurassische Eisenbahnnetz weder für den Transit irgend welche Bedeutung hat, noch daß die Frequenz derart sein wird, daß von einer Rentabilität die Rede sein kann, sondern wenn sich auch ein Reinertrag erzeigt, so wird er durch die Verzinsung des Obligationskapitals vollständig absorbirt werden, und wir müssen uns daher von vornhereiu auf den Boden stellen, daß die ganze verlangte Subvention ein Kapital ist, welches sich direkt niemals verzinsen wird. Daraus folgt, daß der Jura auch kein fremdes Kapital wird herbeiziehen können; denn die fremden Kapitalisten verstehen wenigstens eben so gut zu rechnen als wir. Ich will die Gründe nicht untersuchen, weßhalb unser Eisenbahnkredit so gesunken ist; einen guten Theil davon schreibe ich aber dem Umstande zu, daß die Staatsgewalt es sich herausgenommen hat, dem Privatbau Steine auf die Schienen zu legen und ihn zur Entgleisung zu bringen. Hätte man Alles seinen natürlichen Gang gehen lassen, und sich die Staatsgewalt nicht überall eingemischt, so wäre unser Eisenbahnkredit ein anderer, als er jetzt ist. Wenn wir von der Ueberzeugung ausgehen, daß kein fremdes Geld in's Land kommen wird, so müssen wir die jurassischen Bahnen selbst, d. h. durch die im Kanton sich findenden Mittel erstellen. Ich frage nun in erster Linie: ist der Jura im Stande, dieses Eisenbahnnetz zu erstellen, hat er die nöthigen Mittel dazu? Vielleicht wäre dieß möglich, wenn der Jura ein eigener selbstständiger Kanton wäre; wenn seine Vertreter die Ueberzeugung gewinnen könnten, daß die Befriedigung des Bedürfnisses der schnelleren Bewegung ein so überwiegendes sei, daß alle andern Bedürfnisse hintangesetzt und unbefriedigt gelassen werden dürfen. In diesem Falle wäre der Jura vielleicht im Stande, die nöthigen Mittel aufzubringen. Der Jura steht aber nicht allein, er bildet einen Theil des Kantons Bern, und wenn daher ein Jurabahnnetz erstellt werden soll, so versteht es sich von selbst, daß dieß nur mit Hülfe des alten Kantons geschehen kann. Ich will noch einen Schritt weiter gehen und die Ueberzeugung aussprechen, daß im Jura Eisenbahnen in irgend erheblichem Maße überhaupt nicht gebaut werden können, wenn nicht der Staat sie selbst baut. Da man sich indessen irren kann, so möchte ich nicht von diesem Standpunkte ausgehen, und dadurch jede jurassische Eisenbahnbestrebung von vornherein als zwecklos hinstellen. Es handelt sich vielmehr, wie wir in der Kommission wenigstens die Sache ansahen, vorläufig darum, einen Versuch zu machen, da der Jura sich bereit erklärt, einen bedeutenden Theil der Erstellungskosten zu übernehmen und die nöthigen Hülfsmittel herbeischaffen zu können glaubt, wenn der Staat einen Beitrag leiste. Das ganze Netz, wie es vorläufig proponirt ist, kostet (mit Ausnahme der Linie Pruntrut-Delle, auf welche ich vorläufig nicht eintrete) etwas über

	Fr.	13,700,000
davon übernimmt der Staat nach dem Antrage der Kommission	"	6,200,000
so daß der Jura immerhin noch	Fr.	7,500,000

zu tragen hat. Für die Linie Biel-Dachsfelden bezahlt der Staat per Kilometer etwas mehr, als Fr. 200,000 und für die Strecke Sonceboz-Convers ungefähr Fr. 63,000. Der Jura hat somit ebenfalls circa Fr. 180,000 per Kilometer beizuschießen. Ich dürfte unmöglich von vornherein sagen, daß dieß für den Jura im Bereiche der Möglichkeit liege, ich will aber auch nicht sagen, daß es unmöglich sei. Wenn ich daher zu dem Antrage der Kommission gestimmt habe, so liegt der Grund, wie bemerkt, darin, daß man sagte: wir wollen die Kräfte des Jura probiren, wir wollen ihm eine dreijährige Frist geben, innerhalb welcher er versuchen mag, ob er fremdes Kapital herbeiziehen könne, oder ob er in sich selbst, bei den Privaten und Gemeinden, die nöthigen Hülfsmittel finde, um diese enorme Summe, die er zu leisten hat, aufzubringen. Ist dieser Versuch gemacht, und bringt der Jura, wie ich dieß vorauszusehen glaube, das nöthige Geld nicht zusammen, so ist die Folge davon nicht die, daß man ihm sagt: „Du hast jetzt deine Kräfte erprobt, dein Versuch ist mißlungen, und du bist jetzt zum Schweigen verurtheilt." Das wird nicht geschehen, wir wissen dann aber, daß von dem ganzen Netz keine Rede mehr sein kann, und daß die Erstellung der 160 Kilo-

meter unsere und des Jura Kräfte übersteigt. Wir werden uns dann mit einem andern Systeme begnügen, sei es dasjenige der Regionalbahnen, oder dasjenige der Tronçons. Es ist aber sehr wohl möglich, daß Viele schon jetzt die nämliche Ueberzeugung haben wie ich, daß nämlich der Jura das Geld nicht zusammenbringt, um das vorgeschlagene Netz zu erstellen, und daß daher der Große Rath erklärt: „Wir wollen überhaupt uns nicht auf diesen Boden stellen, wir wollen keine Fortsetzung der bernischen Staatsbahn mit ihren Konsequenzen." Dieß ist ein Standpunkt, den ich sehr wohl begreife. Diejenigen, welche so sprechen, wollen es gar nicht darauf ankommen lassen, ob der Jura die nöthigen Mittel findet, sondern von vornherein erklären, sich in ein solches System mit Rücksicht auf die Kräfte des Kantons gar nicht einlassen zu wollen; sie werden mit Recht eine Vergleichung anstellen, wie viele Eisenbahnen die Schweiz, wie viele der alte Kanton Bern besitzt und wie viele der Jura verlangt, und zwar werden sie diese Vergleichung sowohl mit Rücksicht auf die Kilometerzahl als mit Rücksicht auf die Kosten vornehmen. In der ganzen Schweiz kommt 1 Kilometer Eisenbahnen auf ungefähr 1900 Seelen, im Kanton Bern auf 1860 Seelen, wird aber das jurassische Eisenbahnnetz, das 160 Kilometer umfaßt, erstellt, so kommt 1 Kilometer auf 525 Seelen, mithin würden im Jura 3½ Mal so viel Eisenbahnen erstellt, als im alten Kanton und ungefähr 4 Mal so viel, als in der ganzen Schweiz. Man kann von vornherein sagen: „Auf einen solchen Boden wollen wir uns nicht stellen, auch wenn der Jura die nöthigen Mittel zusammenbriugen würde, um vereint mit dem Staate das Jurabahnnetz auszuführen; denn es ist ein Boden des Luxus und die eigentlichen Bedürfnisse werden weit überschritten." Ich stelle mich gegenwärtig nicht ganz auf diesen Standpunkt, obschon ich ihn vollständig billige; sondern ich sage: „Wenn der Jura die nöthigen Hülfsmittel zusammenbringt, so leistet er damit den Beweis einer solchen Summe von Intelligenz, von materiellen und geistigen Kräften, daß wir froh sein können, ein derartiges energisches und reiches Land mit allen Mitteln an uns zu knüpfen. Ich will daher den Versuch machen. Für Diejenigen aber, welche dieß nicht wollen oder von vornherein überzeugt sind, daß die Sache mißlingen wird, glaube ich, sollen wir uns auch auf einen andern Standpunkt stellen können. Wenn wir das ganze Netz in's Auge fassen, so dürfen wir uns nicht verhehlen, daß, wie sich dieß bei allen bezüglichen Verhandlungen des Großen Rathes gezeigt hat, zwei Interessen in Frage kommen, nämlich auf der einen Seite die politischen Interessen des Kantons und auf der andern Seite die rein kommerziellen und lokalen Interessen des Jura. Wenn wir nun überzeugt sind, daß die vollständige Befriedigung der politischen Interessen des Kantons unsere Kräfte und diejenigen des Jura übersteigt, warum sollten wir dann unsern Blick nicht auch auf die bloß lokalen und kommerziellen Interessen des Jura richten? warum sollten wir nicht wenigstens das Mögliche thun? warum sollten wir dem Jura von vornherein sagen, weil wir das Ganze nicht ausführen können, so sollst du gar Nichts bekommen? Der Jura selbst hat diese Sprache geredet, als er die Linie Biel-St. Immer-Convers ohne große Opfer von seiner Seite hätte bekommen können, sie aber nach dem Grundsatze „Alles oder Nichts" verwarf. Diesen Grundsatz wollen wir aber nicht mehr zur Anwendung bringen, wenigstens nicht dem Jura gegenüber, sondern wir wollen ihm sagen, daß wenn es nicht möglich sei, das ganze Netz zu erstellen, wir ihm wenigstens nach unsern Kräften behülflich sein wollen. Welches sind nun die rein lokalen Interessen? Das Tronçon Pruntrut-Delle hat offenbar für den Jura als solchen und den Kanton Bern als solchen wenig Interesse; ob dieses Stück da sei oder nicht, kann dem Kanton Bern vollständig gleichgültig sein. Dagegen hat diese Eisenbahn eine große Bedeutung für den Amtsbezirk Pruntrut, der sein Débouché hauptsächlich nach Frankreich hat. Wenn wir daher dieses Tronçon erstellen, so befriedigen wir ein lokales Bedürfniß einer Bevölkerung von 22,000 Seelen. Der Jura hat aber auch noch andere Débouchés, so namentlich Delsberg das seinige nach Basel. Es war früher lange die Rede von einer Linie Delsberg-Basel, die Verhandlungen haben sich aber zerschlagen und sind bis zur Stunde nicht wieder aufgenommen worden. Wenn wir nun mit Rücksicht darauf, daß ein großer Theil des Jura seine Bedürfnisse von Basel bezieht und seine Ausfuhr und Einfuhr den Weg über Basel nimmt, dieses Débouché durch eine Eisenbahn erleichtern, so dienen wir auch hiedurch einem großen Theile des Jura. Endlich hat das St. Immerthal ein Débouché; man kann sagen, es sei Biel, wenn es eine direkte Linie dorthin hätte, gegenwärtig aber ist seine Verbindung eher mit dem Jura industriel und dem Kanton Neuenburg. Wenn wir nur das lokale Interesse im Auge haben, so dürfen wir auch das St. Immerthal an die ihm zunächst gelegene Bahn knüpfen und haben dann auch in dieser Beziehung die Bedürfnisse einer ziemlich starken Bevölkerung befriedigt, so weit es in unsern Kräften liegt. Der Jura hat im Ganzen 83,000 Einwohner und nicht 90,000 und noch weniger 100,000, wie es im Berichte der Eisenbahndirektion heißt; selbstverständlich rechne ich Biel und Neuenstadt nicht dazu. Von diesen 83,000 Einwohnern fallen 22—23,000 auf den Amtsbezirk Pruntrut, und auf den Amtsbezirk Courtelary ebenfalls ungefähr 22,000, von denen ich annehme, daß ungefähr 14,000 Seelen durch das Tronçon St. Immer-Convers wenigstens annähernd befriedigt wären. Dieses Tronçon würde übrigens nicht bloß dem St. Immerthale von Nutzen sein, sondern auch einem Theile der Freiberge; ich will nicht sagen, der ganzen dortigen Bevölkerung, aber doch ungefähr 4000 Seelen derselben. Durch die beiden Tronçons Pruntrut-Delle und St. Immer-Convers wäre daher einer Bevölkerung von circa 40,000 Seelen gedient, mit andern Worten der vollen Hälfte des ganzen Jura. Ich nehme von vornherein als selbstverständlich an, daß das System der Tronçons dem System des ganzen Netzes entgegengesetzt werde, in dem Sinne, daß man sich gegen eine Fortsetzung der Staatsbahn erklärt, sich dagegen bereit zeigt, den Jura in seinen einzelnen Theilen mit bereits bestehenden Eisenbahnen zu zu verbinden. Wir verbinden daher Delsberg in Basel mit der Centralbahn, Pruntrut in Delle mit der Eisenbahn Paris-Lyon-Méditerranée und St. Immer in Convers mit dem Jura industriel; wir betrachten die Bahnen rings um den Jura als Stammlinien und die Tronçons im Jura als Embranchements. Für die beiden Linien Pruntrut-Delle und St. Immer-Convers haben Sie auch bereits Konzessionen ertheilt, und da Sie dieselben nicht verweigert haben, so sehe ich auch nicht ein, was für politische Bedenken man haben wollte, diesen Linien eine Staatsbetheiligung zuzuwenden. Für den Staat würde daraus der große Vortheil erwachsen, daß er sich um den Betrieb nicht zu bekümmern hätte und nie in die Lage kommen könnte, allfällige Betriebsdefizite zu decken. Für die Linie Delsberg-Basel hat sich noch keine Gesellschaft gemeldet, kein Comité gebildet und ist keine Subvention verlangt worden. Für die beiden andern Tronçons sind aber, wie gesagt, bereits Konzessionen ertheilt worden, und wir sind daher da im Stande, mit Jemanden zu verhandeln. Uebrigens ist vor gar nicht langer Zeit von Seite des St. Immerthales eine eigene Broschüre erschienen, worin dasselbe namentlich eine Subvention dieses Tronçons als im Interesse des Thales liegend und dem allgemeinen Interesse des Jura nicht widersprechend, für sich in Anspruch nimmt. Man sagt uns: „Alle diese Tronçons führen zum Lande hinaus." Das kann man von jeder Bahn sagen; Eisenbahnen haben nicht den Charakter eines Dorfes, nicht den Charakter eines Amts, sie haben nicht einen kantonalen Charakter, ja nicht einmal denjenigen eines Landes. Eisenbahnen sind internationale Verbindungen, und am besten wäre es offenbar, wenn eine einzige Eisenbahn durch ganz Europa sich hindurch ziehen und alle

andern Bahnen sich als Embranchements an dieselbe anschließen würden. Wenn der Ingenieur Robert Stephenson geglaubt hat, für die ganze Schweiz wäre eine einzige durchgehende Linie, zu welcher sich alle andern Linien wie bloße Abzweigungen verhalten würden, am zweckmäßigsten, so glaube ich, dürfen wir es auch bei diesem Grundsatz gegenüber dem Jura bewenden lassen. Wir dürfen ihm sagen: es ist nationalökonomisch nicht richtig, eine selbstständige Linie zu erstellen, wo Embranchements, die in andere Bahnen hineinführen, vollständig genügen würden. Ich will über die Frage der Tronçons nicht weitläufiger sein, man mag darüber denken wie man will, und wenn ich heute den Antrag stelle, daß der Staat die Tronçons St. Immer-Convers und Pruntrut-Delle unterstützen solle, so geschieht es deßwegen, daß man nicht den Beschluß fasse, man wolle überhaupt in gar nichts eintreten. Denn es scheint mir mit Rücksicht darauf, daß der Staat die Studien für die jurassischen Eisenbahnen hat machen lassen, und daß man dem Jura beständig die Möglichkeit einer Subventionirung seiner Eisenbahnen in Aussicht gestellt hat, nicht möglich zu sein, daß man heute Alles zurückweise. Es sind Viele, welche den Billigkeitsrücksichten Rechnung tragen und eine Summe auf den Jura verwenden wollen, die ungefähr im Verhältnisse zu dem im alten Kantone für Eisenbahnen Verwendeten steht. In diesem Falle würde der Jura nur auf vier Millionen Anspruch machen können, und circa 50 Kilometer Eisenbahnen im Jura ständen im Verhältniß zu der Länge der Eisenbahnen des alten Kantonstheils. — Ich erlaube mir zum Schlusse noch ein Wort über das Veto. Vorerst muß ich die Erklärung abgeben, daß Keiner von uns das Veto aus dem Grunde vorschlägt, um allerdings hier „Ja" zu sagen, mit dem bestimmten Hintergedanken aber, das Volk werde „Nein" sagen. Nach den wiederholten Versuchen, welche der Große Rath gemacht hat, ein Vetogesetz zu erlassen, nach den Erfahrungen, welche man in der ganzen Ostwestbahngeschichte gemacht hat, wo man offenbar auf einen Boden gerathen ist, welchen das Volk nicht nur von Anfang an nicht wollte, sondern den es auch jetzt nicht will, dürften wir uns unmöglich eines Rechtsmittels begeben, welches die Verfassung mit so deutlichen Worten uns gewährt. Wenn je in einer Frage große Interessen im Spiele sind, so ist es doch wahrhaftig gegenwärtig, wo nach dem von der Kommission vorgelegten Dekret nicht bloß sieben Millionen ausbezahlt werden sollen, sondern überdieß noch ungefähr 11 Millionen, welche der Staat für die Staatsbahn ausgegeben hat; wo also einem einzelnen Landestheil im Ganzen 18 Millionen verabreicht werden sollen. Wenn wir daher das Veto verlangten, so geschah dieß nicht, weil es sich um den Jura, sondern obschon es sich um den Jura handelt. Wir würden es auch gegenüber einem andern Landestheil thun, auch wenn er nur die Hälfte von Demjenigen, das der Jura verlangt, in Anspruch nehmen sollte; denn wir glauben, wir haben nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht, das Volk anzufragen, ob es ein solches Opfer für einen einzigen Landestheil bringen wolle. Es ist ein eigenthümliches Begehren von Seite des Jura, wenn er sagt: „Für uns macht von diesem Rechte keinen Gebrauch, handelt es sich dann um einen andern Landestheil, so werden wir mit beiden Händen dazu stimmen, daß das Veto in Anwendung gebracht werde." Die vorliegende Frage ist so groß, so wichtig, daß vielleicht während mehreren Jahren keine solche mehr vor den Großen Rath kommen wird, und wenn daher je einmal diese Verfassungsbestimmung zur Anwendung gebracht und nicht blos auf dem Papier stehen soll, so ist es in gegenwärtigem Augenblicke. Daß die Vetofrage erst jetzt ernsthaft an die Hand genommen wird, dafür können wir nichts. Die Frage ist schon wiederholt zur Behandlung gelangt. Als es sich um das Tracé der Staatsbahn handelte, haben Petitionen aus dem ganzen Lande das Veto verlangt, sie wurden aber abgewiesen. Wir haben es jedoch mit der Vetofrage ganz gleich, wie der Jura mit seinen Eisenbahnen. Der Jura kommt in jeder Sitzung mit der Eisenbahnfrage und denkt: am Ende geht sie doch durch. Ebenso das Veto; dasselbe kann zehnmal abgewiesen werden und zum eilftenmale wird doch der Große Rath finden, daß dem Volk das Recht zustehe, in derartigen Fragen zu entscheiden, und wird die Verfassungsbestimmung in Anwendung bringen. Wird das Volk die vorliegende Angelegenheit annehmen oder verwerfen? Ich glaube, wenn die Kommission einstimmig für das Veto eingestanden wäre, wenn sie es dem Gr. Rathe einstimmig vorgeschlagen hätte, so würde der Gr. Rath diesen Antrag auch acceptiren. Wären dann die Kommission, die Regierung und der Große Rath einig gewesen, so würde das Volk von seinem Rechte des Veto keinen Gebrauch gemacht und das Dekret ebenfalls angenommen haben. Ich habe jedoch auch noch politische Gründe. Man sagt uns, die Jurabahnen seien ein Bindeglied zwischen dem Jura und dem alten Kantonstheil. Ich frage aber: soll es bloß ein Bindeglied zwischen dem Jura und dem Großen Rathe sein? Herrscht nicht vielmehr diese Mißstimmung zwischen der Bevölkerung des alten und des neuen Kantons? Wenn daher die Eisenbahnen ein Bindeglied sind, so sollen sie es zwischen der Bevölkerung und nicht zwischen dem Landestheile und den Behörden sein. Indem der Jura das Veto selbst zugibt, wendet er sich an die Bevölkerung des alten Kantonstheils, und gibt ihr damit einen Beweis seines Zutrauens, wenn er ihr sagt: wir nehmen an, ihr werdet das Interesse des ganzen Kantons im Auge behalten und dem Beschluß des Großen Raths nicht ein „Nein" entgegen stellen. Wenn der Jura dem alten Kanton einen solchen Beweis des Zutrauens gibt, so kann natürlich der Kanton auch mit Zutrauen antworten; erklärt aber der Jura: „für uns wollen wir das Veto nicht, wohl aber für euch," so soll man sich nicht wundern, wenn der alte Kanton ein eben so großes Mißtrauen gegenüber dem Jura hat, als dieser gegenüber dem alten Kantonstheil. Ich habe endlich noch einen weitern Grund für die Volksabstimmung. Die im Dekret der Kommission enthaltenen Bedingungen sind allerdings sehr stringent, so daß es mir beinahe unmöglich vorkommt, daß eine Gesellschaft sich bilden kann. Werden daher die Bedingungen fest gehalten, so werden wir vielleicht in 3 Jahren auf dem gleichen Punkte stehen wie jetzt, werden aber die Bedingungen nicht gehalten, sondern wird ein Pfeiler nach dem andern entfernt, auf ein Recht nach dem andern verzichtet, so gerathen wir vollständig wieder in die gleiche Lage, wie gegenüber der Ostwestbahn. Das wollen wir vermeiden, und es liegt daher für den Großen Rath selbst eine Garantie darin, daß wenn das Volk diesen Beschluß angenommen hat, dann keine Abänderung desselben mehr möglich und die Bedingnngen des Dekrets gehalten werden müssen. Wenn von Seite des Jura oder von anderer Seite das Veto fortwährend bekämpft wird, dessen ungeachtet aber im Großen Rathe durchgeht, so ist dieß für den Jura viel schlimmer, als wenn keine Opposition gegen das Veto gemacht worden wäre. Wäre der Große Rath darüber einverstanden und zwar ohne wesentliche Opposition, so würde er damit dem Volke einen Beweis seines Zutrauens leisten und das Volk würde dieß auch zu würdigen wissen; geschieht dieß aber nicht, wird gegen das Veto Opposition erhoben und geht es dessen ungeachtet durch, so wird das Volk auf dieses Mißtrauen mit Mißtrauen antworten. Das möchte ich vermeiden und deßhalb, wie ich schon in der Kommission gethan habe, diejenigen Mitglieder, die prinzipiell für die Volksabstimmung sind nnd nur im vorliegenden Falle nicht davon Gebrauch machen wollen, dringend ermahnen, zu bedenken, daß sie ihre eigene Sache mehr fördern, als wenn sie von vornherein erklären: wir appelliren nicht an das Volk. — Ich will nicht weitläufiger sein und erlaube mir nur noch beizufügen, daß ich zu dem Dekret der Kommission, wie es vorliegt, nicht vollständig stimmen kann. Ich habe nämlich schon in der Kommission erklärt, daß ich mit der Bestimmung nicht einverstanden sei, wonach für den Fall, daß das ganze juras-

fische Eisenbahnnetz erstellt werde, dem Jura auch die Staatsbahn in Aussicht gestellt werden soll. Zu diesem Punkte konnte ich in der Kommission nicht stimmen und habe mir auch das Recht vorbehalten, im Großen Rathe dagegen zu stimmen und dagegen zu sprechen. Ich schließe mit dem Antrage, daß wenn auf die im Dekretsentwurf vorgeschlagenen Grundlagen nicht eingetreten werden sollte, man doch wenigstens die Tronçons subventioniren möchte; deßhalb bin ich so frei, eventuell folgendes Projektdekret Ihnen zur Annahme zu empfehlen:

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Ausführung des Beschlusses vom 19. April 1866

beschließt:

Art. 1.

Der Staat betheiligt sich bei den jurassischen Eisenbahnlinien, für welche bis jetzt Konzessionen verlangt worden sind, nämlich:

a. Pruntrut-Delle, mit Fr. 750,000.
b. St. Imier-Convers, mit Fr. 850,000.

Art. 2.

Diese Betheiligung geschieht durch Uebernahme von Aktien.

Art. 3.

Die wirkliche Einzahlung der Aktien erfolgt auf speziellen Beschluß des Großen Rathes erst nach gehöriger Vollendung und Betriebseröffnung der betreffenden Linie. Von der konstatirten Vollendung des Unterbaues an wird jedoch der Unternehmungsgesellschaft von zwei Drittheilen der Aktiensumme ein Zins von 5% per Jahr gutgeschrieben und nach Eröffnung der Bahn ebenfalls ausbezahlt,

Art. 4.

Kommt binnen zwei Jahren von der Erlassnng dieses Dekrets an gerechnet keine mit den nöthigen Mitteln ausgestattete Ausführungsgesellschaft zu Stande, so fällt für die betreffende Bahnstrecke die Betheiligungszusage dahin.

Art. 5.

Den Gesellschaften werden die von der Eisenbahndirektion auf Kosten des Staates bis jetzt gemachten Studien, Pläne ꝛc. zu unentgeldlicher Benutzung überlassen.

Art. 6.

Der Reg.-Rath ist mit der Vollziehung dieses Dekrets beauftragt.

Der Herr Präsident schlägt nun vor, die Sitzung auf etwa zwei Stunden zu unterbrechen und dann in der Verhandlung fortzufahren. Aus der Mitte des Großen Rathes wird dagegen völliges Abbrechen für heute und Verschiebung auf morgen beantragt.

Abstimmung.

Für eine Nachmittagssitzung	72 Stimmen.
„ Verschiebung auf morgen	Gr. Mehrheit.

Schluß der Sitzung um 1¾ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Dritte Sitzung.

Mittwoch, den 30. Januar 1867.
Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Bracher, Bütigkofer, Henzelin, Räz, Vogel; ohne Entschuldigung die Herren Hofstetter, Landry, Müller, Karl; Rösti, Thönen.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

Das Präsidium schlägt vor, heute die Sitzung um 1 Uhr zu unterbrechen, um 3 Uhr wieder aufzunehmen und die Verhandlung so lange fortdauern zu lassen, bis die allgemeine Umfrage geschlossen werden könne, um dann morgen auf die artikelweise Berathung einzutreten.

Friedli. Ich bin alt und habe schon einmal eine Nacht durchmachen helfen; ich möchte aber dieß nicht nochmals thun. Da ich aber gerne an der Abstimmung theilnehmen möchte, so stelle ich den Antrag, von einer Abendsitzung zu abstrahiren, die Sitzung aber bis 2 oder 3 Uhr fortzusetzen. Sollte man jedoch bis spät in die Nacht hinein verhandeln wollen, so erkläre ich, daß ich nicht ausharren werde.

Herr Präsident. Sobald Jemand ernstlich dagegen reklamirt, so will ich auf meinem Antrage nicht beharren, sondern lasse meine Anregung fallen.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Jurabahnverhandlung.

Weber, Regierungspräsident. Herr Präsident, meine Herren! Erlauben Sie mir auch einige Worte in dieser hochwichtigen Angelegenheit. Der Kanton Bern steht nach meiner Ansicht heute auf einem Wendepunkt. Die Ueberzeugung, daß wir an einem solchen Wendepunkt angelangt sind, und das Bewußtsein meiner Pflicht sind die einzigen Gründe, warum ich auf meinem Posten ausgeharrt habe. Die Frage, um welche es sich handelt, ist die: will der Kanton Bern die nöthigen Opfer bringen, um die Erstellung der Eisenbahnen im Jura möglich zu machen, oder will er es nicht? Faßt der Große Rath einen Beschluß, welcher die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen ermöglicht, so glaube ich, dadurch sei die Integrität des Kantons gesichert; ich glaube ferner, es sei dadurch der Weg zu einer einheitlichen Gesetzgebung geebnet, ich glaube, es werde dadurch zwischen den Bernern des alten und neuen Kantonstheils ein freundliches Verhältniß für alle Zeiten entstehen, und auch den Behörden, sowohl der gesetzgebenden als der Verwaltungsbehörde, möglich werden, in Zukunft eine Periode des gedeihlichen Schaffens wieder anzutreten, an Platz der durch die gegenwärtigen Zwistigkeiten gelähmten Thätigkeit; ich glaube endlich auch, es werde möglich werden, durch Vereinfachung der Administration und durch größere Betheiligung des Volkes an der Gesetzgebung eine

neue Periode einzuschlagen. Werden dagegen die Begehren des Jura, welche ich als gerechte betrachte, abgewiesen, so sehe ich von allen diesen Dingen eher das Gegentheil: ich fürchte, wir werden bitteren Stürmen entgegengehen in unserem Lande, ich fürchte, die einheitliche Gesetzgebung werde nicht durchgeführt werden können, ich glaube, das Verhältniß zwischen den Bernern des deutschen und französischen Kantonstheiles, welches schon jetzt an Entfremdung streift, werde sich umwandeln in ein Verhältniß von Feindschaft und sogar von Haß; ich fürchte dieser Rathssaal werde wiederhallen von Streitigkeiten, von Zwistigkeiten der gehässigsten Natur, und die Verwaltungs- und die gesetzgebende Behörde werden für die ganze Verwaltungsperiode und vielleicht noch für längere Zeit gelähmt sein. Das ist die Art und Weise, wie ich die Sache ansehe; ich fasse sie mehr als eine kantonal-politische, als als eine finanzielle Frage auf, und ich glaube, der Kanton Bern werde gut thun, ein größeres finanzielles Opfer nicht zu scheuen, um diesen Eventualitäten auszuweichen. Mein erster Wunsch geht dahin, der Große Rath möchte durch einen hochherzigen Beschluß dem Begehren des Jura gerecht werden, um dadurch die innere, freie und gedeihliche Entwicklung des Kantons zu sichern. Der Nutzen der Eisenbahnen für Handel, Industrie und Landwirthschaft ist so allgemein anerkannt, daß ich glaube, die wenigen Stimmen, die sich dagegen erhoben haben, kommen hier nicht in Betracht. Die Theorie, als ob die Eisenbahnen der Landwirthschaft, dem Handel und der Industrie sogar schädlich sein könnten, gleicht gar zu sehr der Theorie des Grundwassers als schädlich für die Landwirthschaft, als daß ich hier noch weitere Worte zur Begründung dieses anerkannten volkswirthschaftlichen Grundsatzes aussprechen möchte. Die Eisenbahnen im Jura werden daher dem Handel, der Industrie und der Landwirthschaft zu gute kommen, und ich halte deßhalb den Nutzen der Eisenbahnen für den Jura für unbestritten, obgleich er auch in Zweifel gezogen worden ist. Ich beschränke mich darauf, die Unbegründtheit nur Einer Seite dieser Behauptung nachzuweisen und zu zeigen, einen wie großen Nutzen die Erstellung von Eisenbahnen im Jura mit Rücksicht auf den durch dieselben hervorgebrachten Mehrwerth der Waldungen haben wird. Es ist durch eine sehr gewissenhafte Arbeit des Forstpersonals, gestützt einerseits auf statistische Angaben, anderseits auf genaue, an Ort und Stelle eingezogene Erkundigungen die Berechnung gemacht worden, welchen Mehrwerth nach der Erstellung von Eisenbahnen im Jura die dortigen Staats-, Gemeinde- und Privatwaldungen haben werden. Das Ergebniß dieser gewissenhaften und sehr nüchtern Berechnung geht dahin, daß die Staatswaldungen einen Mehrwerth erlangen werden von Fr. 1,750,000
die Gemeinde- u. Korporationswaldungen von „ 9,200,000
die Privatwaldungen von „ 1,450,000

es ergibt sich somit ein Gesammtmehrwerth der jurassischen Waldungen von Fr. 12,400,000

Ich will und mit kurzen Worten noch anführen, wie diese Berechnung gemacht worden ist, damit Sie sehen, daß dieselbe ganz nüchtern und gewissenhaft und durchaus nicht übertrieben ist, soweit es irgendwie mit zum Theil unbestimmten Faktoren möglich war. Für das Brennholz ist durchaus keine Werthvermehrung angenommen worden, sondern dieselbe wurde nur darin gesucht, daß man die Differenz des Transportes des Bauholzes von dem Orte, wo der betreffende Wald steht, bis zum nächsten größern Handelsplatz berechnete. Also einzig bei dem Bauholze beträgt die Differenz des Transportes die enorme Summe von mehr als 12 Millionen. Auf die weitern Nachweise, daß Eisenbahnen für den Jura ein großer Nutzen sein werden, will ich nicht eintreten, nur erlaube ich mir, mit ganz kurzen Worten den Nachweis zu leisten, daß Eisenbahnen für den Jura nothwendig sind. Durch die Erstellung von Eisenbahnen rings um den Jura herum, durch die Erstellung der Linie Basel-Olten-Bern, ferner der Linien auf französischem und neuenburgischem Gebiete ist der Jura gleichsam zu einer Insel zwischen einem Eisenbahnnetze geworden, ohne selbst Schienenwege zu besitzen. Dadurch hat der Jura seinen großen Transit verloren, der seiner Zeit auf der Linie Basel-Delsberg-Münster-Biel ganz bedeutend war; denn der Waarenverkehr daselbst hatte seinesgleichen höchstens auf der Zürich-Bernstraße. Dieser Transit ist der ganzen Gegend verloren gegangen, wodurch das Grundeigenthum und die Immobilien eine nicht unbeträchtliche Entwerthung erfuhren. Aber auch die Industrie ist ungünstiger gestellt als früher. Alle Ortschaften, welche z. B. in der Uhrenindustrie mit dem St. Immerthale konkurriren, sind durch Eisenbahnen mit dem äußern Verkehr direkt verbunden. Fremde Reisende, welche hinkommen, um Geschäfte zu machen, werden daher schon Anstand nehmen, die Eisenbahn zu verlassen und 3—4 Stunden weit per Post oder Fuhrwerk in das St. Immerthal hinabzufahren, während sie ihre Geschäfte viel bequemer in Chaux-de-Fonds, Locle und Biel abmachen können. Aus diesem Grunde hat denn auch aus dem St. Immerthale bereits eine Auswanderung nach Chaux-de-Fonds, Locle und theilweise nach Biel stattgefunden. Man hat gesagt, und ich habe dieses Argument auch schon gehört, das sei ja gar nicht so wichtig, auch sei die Industrie nicht einmal so nützlich für diese Gegend. Das brauche ich wirklich nicht zu widerlegen; denn das ist ein Argument, das in sich selbst seine Widerlegung findet. Aber auf Eines erlaube ich mir aufmerksam zu machen, nämlich auf die durch die Auswanderung stattfindende Entwerthung des Grundeigenthums, der in den Gebäuden und großen industriellen Etablissements liegenden Kapitalien. Deßhalb muß nach meiner Ansicht der Jura vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus absolut seiner Isolirtheit entzogen werden, wenn er in volkswirthschaftlicher Beziehung nicht Rückschritte machen, wenn er nicht gegenüber andern Landestheilen zurückbleiben und in wirthschaftlicher Beziehung das Stiefkind des Kantons sein soll. Die Erstellung von Eisenbahnen wird aber auch von der großen Mehrheit der Bevölkerung dringend gewünscht; daran darf man nach meiner Ansicht wirklich nicht zweifeln. Ich will zwar nicht sagen, daß die eingelangten Petitionen dafür ein frappantes Beispiel bilden, welches unter allen Umständen maßgebend sei. Solche Petitionen können hervorgerufen werden durch die Mühe, welche man sich gibt, Etwas anzustreben oder auch im Gegentheil dagegen zu wirken. Aber die Gesammtheit der Vertreter des Jura ist (mit ganz wenigen Ausnahmen) für die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen, und diese Vertreter kennen sicher auch die Stimmung im Jura und wissen, für was sie einstehen; sie wissen, daß wenn sie keine Eisenbahnen erhalten werden, wenn der Große Rath ihrem Begehren nicht Recht widerfahren lassen will, die Bevölkerung darüber erbittert wird. Das Verlangen des jurassischen Volkes nach Eisenbahnen geht im Ferneren auch daraus hervor, daß einzelne Theile desselben bereits erhebliche Opfer zu bringen beschlossen haben; die im obern St. Immerthale gelegenen Gemeinden Sonvillier, Renan u. a., haben Summen votirt, welche fast über ihre Kräfte gehen. Da kann man mit Rücksicht auf diese Opferbereitwillikeit gewiß nicht sagen, daß das Bedürfniß nach Eisenbahnen nicht vorhanden sei. Ferner sind auch im Amtsbezirk Pruntrut bedeutende Summen votirt und auch da ist der Beweis geleistet worden, daß die dortige Bevölkerung dringend eine Eisenbahn verlangt. Auch bin ich überzeugt, daß wenn der Große Rath von Bern die von der Kommission beantragte Subvention in Aussicht stellt, auch in andern Landestheilen des Jura die Opferbereitwilligkeit sich zeigen und sich heben wird, so daß wir vielleicht in Zeit von 10—12 Jahren das ganze jurassische Eisenbahnnetz haben. — Ich gehe über auf die Frage: „hat der Jura wirklich das Recht auf eine Subvention für seine Eisenbahnen und hat der Staat die Pflicht, eine solche Subvention auszusprechen?“

Alle die häufig aufgestellten Berechnungen, bei denen man bis auf das Jahr 1815 zurückgegangen ist und wo hie und da Mitglieder aus dem Jura ein gewisses Recht der Kompensation herausgerechnet haben, indem der Jura nicht gleich behandelt worden sei, wie die übrigen Kantonstheile, habe ich nie anerkannt und erkenne sie auch heute nicht an. Ich gehe sogar so weit, daß ich sage: die Betheiligung des Staates an Eisenbahnen im alten Kantonstheil gibt dem Jura noch kein eigentliches Recht auf eine Subvention für seine Bahnen; denn die Staatsbetheiligung im alten Kantonstheil hatte ihre historische Entwicklung. Man war ursprünglich auch nicht der Ansicht, sich an der Centralbahn zu betheiligen, und erst als diese Gesellschaft in eine gewaltige Krisis gerieth, wo man sah, daß es eine Lebensfrage für den Kanton sei, daß die Eisenbahn zu Stande komme, erst dann trat der Kanton ein und zeigte sich bereit, sich an dem Unternehmen zu betheiligen, wenn dieß auch von Seite der betreffenden Gemeinden geschehe. Auch die vom Staate für die Ostwestbahn gebrachten Opfer haben ihre historische Entwicklung; auch da wurde der Staat mehr und mehr hineingezogen — nicht wie er wollte, sondern wie die Verhältnisse es mit sich brachten. Von diesem Standpunkt aus anerkenne ich kein Recht des Jura auf eine Subvention für seine Eisenbahnen. Dagegen hat der Jura von anderer Seite her ein Recht auf Kompensation. Im Jahre 1846, als die gegenwärtige Verfassung ausgearbeitet wurde, wußte jeder Landestheil des alten Kantons sich irgend einen materiellen Vortheil in der Verfassung zu sichern; einzig der Jura verzichtete auf jeden materiellen Vortheil, sobald man ihm seine Sonderstellung in der Gesetzgebung garantire — ein Beweis, daß der Jura großen Werth auf diese Sonderstellung setzte, welche seinen Sitten, Gebräuchen und Gewohnheiten vollständig angepaßt war. Sie wissen nun, was in der letzten Verwaltungsperiode gegangen ist, Sie wissen, daß der Regierungsrath wiederholt den Wunsch ausgesprochen hat, man möchte die Steuergesetzgebung nicht auf den Jura in Anwendung bringen, indem es gleichwohl möglich sei, den Jura zu den Steuern durch eine Abänderung des Gesetzes über die Steuerquote des Jura herbeizuziehen, ohne daß man in der Form des Steuerbezuges eine Aenderung treffe. Der Große Rath war anderer Ansicht und ging über den Antrag des Regierungsrathes hinweg. Daher ist das Aequivelant, welches der Jura im Jahre 1846 für die materiellen Vortheile, welche andere Landestheile sich zu sichern wußten, geschwächt worden, was sich nicht läugnen läßt. Ich bin auch einverstanden damit, daß wir Einheit in der Gesetzgebung anstreben sollen, ich bin auch einverstanden, daß man endlich suchen möge, Eine Familie von Brüdern im ganzen Kanton zu sein, auf der andern Seite muß ich aber auch erklären, daß nach meinem Dafürhalten der Große Rath diese Verbindung nicht in der Weise anstreben solle, daß er den Jura in solchen Fragen einfach majorisirt. Ich weiß aber (und ich glaube, der Sache sicher zu sein), daß wenn man dem Jura in der vorliegenden Frage, die für ihn eine Lebensfrage, eine Existenzfrage ist, gerecht wird, er der auf eine einheitliche Gesetzgebung hingehenden Strömung folgen und ihr nicht länger Widerstand leisten wird. Ich glaube daher, die Subventionirung der jurassischen Eisenbahnen sei ein Akt der Gerechtigkeit, ein Akt der Klugheit, ein Akt der Voraussicht für eine künftige ruhige Gestaltung in der Gesetzgebung. Wie man zum Beschluß vom 19. April 1866 gelangt ist, in welchem der Große Rath erklärt hat, die Erstellung von Eisenbahnen im Jura liege im Interesse des Kantons und es sei Pflicht des Staats, sich an diesem Unternehmen zu betheiligen, das hat Ihnen der Herr Berichterstatter der Kommission, Herr v. Gonzenbach, so überzeugend auseinandergesetzt, daß ich nicht weiter darauf eintreten will. Mein zweiter Wunsch geht also dahin, der Große Rath möchte durch einen Akt der Gerechtigkeit den Weg zu einer einheitlichen Gesetzgebung des Kantons Bern bahnen. — Ueber den technischen Theil der Frage will ich nicht näher eintreten, indem ich darüber kein zuverlässiges Urtheil abgeben kann; doch habe ich durch gewissenhafte Prüfung der Expertenberichte gefunden, daß alle Fachmänner, welche die Devise untersucht haben, mit der größten Gewissenhaftigkeit zu Werke gegangen sind, und da sie in ihrem Urtheile übereinstimmen, so glaube ich, man dürfe in Betreff der Kostensumme für die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen nicht wohl eine Aenderung vornehmen. Auch das Tracé ist nach meiner Ansicht zweckmäßig und ich glaube, die Erstellung der Jurabahnen sei unter normalen Verhältnissen möglich. Diejenigen Herren, welche die Akten, betreffend den technischen Theil der Frage studirt, werden sich überzeugt haben, daß die Gefällsverhältnisse nicht so ungünstig sind. Das ganze Netz zeigt 100 Kilometer unter $10^0/_{00}$, 10 Kilometer von $10—20^0{}_{00}$ und 49 Kilometer von $20—25^0{}_{00}$, eine Steigung, die in Hügelgegenden häufig vorkommt, Steigungen über $25^0/_{00}$ werden größtentheils nur bei Alpenbahnen angewendet. Auf die Frage der Rentabilität will ich nicht näher eintreten; denn man kann hierin, da man mit unbestimmten Faktoren rechnen muß, keine Zahlen aufstellen, welche nicht von anderer Seite wieder bestritten werden können. Ich glaube übrigens, es sei an der Hand der Anträge der Kommission und der Regierung auch gar nicht nöthig, eine Rentabilitätsberechnung zu machen. Ich glaube, die zu bildende Unternehmungsgesellschaft werde schon eine Rentabilitätsberechnung aufstellen, immerhin aber bin ich der Ansicht, daß die Aktien des Staats nach einigen Jahren einen bescheidenen Zins abwerfen werden. Dessen ungeachtet stelle ich mich vorläufig auf den Boden, daß ich annehme, die Zinse des Aktienkapitals seien verloren, und der Staat bringe ein finanzielles Opfer. Ich will noch auf einen andern Punkt übergehen. Es ist nicht zu läugnen, daß seit der Ostwestbahngeschichte und den damit verbundenen Mißerfolgen in den Eisenbahnbestrebungen des Kantons ein Mißtrauen im bernischen Volke gegen alle Eisenbahnbestrebungen herrscht. Ich finde das natürlich und brauche da nicht weit nach andern Gründen zu suchen. Das Volk hat auch die Befürchtung, daß aus der Jurabahnfrage eine zweite Ostwestbahngeschichte entstehen werde, diese Befürchtung halte ich jedoch für unbegründet; denn, meine Herren, sowohl der Große Rath, als ganz besonders auch die Regierung hat seiner Zeit nie sich so tief einlassen wollen, man wurde aber Schritt für Schritt in die Sache hineingezogen, und die Regierung hat den Wermuthsbecher des Mißerfolges bis auf den letzten Tropfen austrinken müssen. Wir sind daher durchaus nicht lüstern nach einer zweiten Ostwestbahngeschichte und sind ganz einverstanden, daß in dieser Beziehung Garantien aufgestellt werden. Die Vorschläge des Regierungsrathes sind derart, daß er glaubt, diese Garantien seien darin enthalten; die Regierung war einstimmig der Ansicht, daß man vom Staatsbau abstrahiren wolle, obgleich einzelne Mitglieder, zu denen auch ich gehöre, dem Staatsbau im Prinzipe huldigen. Im fernern war die Regierung einstimmig, daß für den Staatsbeitrag an die Jurabahnen ein Maximum festgestellt werden solle, damit der Große Rath wisse, wie weit die finanziellen Opfer reichen. Es ist wiederholt im Großen Rathe bei Behandlung von speziellen Fragen über die jurassischen Eisenbahnen der Wunsch ausgesprochen worden, daß man doch einmal sagen möchte, wie viel man dem Jura zu geben gedenke, und man solle nicht nur mit stückweisen Vorlagen vor den Großen Rath treten, sondern solche über das ganze Netz bringen. Die Regierung glaubte, diesem Wunsche Rechnung tragen zu sollen und hat eine Vorlage über das ganze Netz ausgearbeitet, worin ein Maximum vorgeschlagen wird, das der Staat leisten soll. Die Regierung glaubt auch, daß in dem von ihr vorgelegten Dekret genügende Garantien enthalten sind; sie hat mit großer Mehrheit den Passus aufgenommen, daß der Große Rath jeweilen, wenn ein Theil des jurassischen Eisenbahnnetzes zur Ausführung gelangt, durch ein besonderes Dekret erkennen soll, ob die nöthigen Garantien gegeben seien oder nicht, und

ebenso durch ein besonderes Dekret beschließen, daß die Ausbezahlung des Staatsbeitrages stattzufinden habe. Man glaubte durch diesen Artikel dem Großen Rathe alle Garantie gegeben zu haben, daß es nicht auf eine Ueberrumplung, nicht auf eine Wiederholung der frühern Eisenbahnerlebnisse abgesehen sei. Die Kommission hat in ihren Vorschlägen eine andere Form gewählt — ich anerkenne, eine bessere Form. Ihr Dekret ist einfacher, kürzer und übersichtlicher, und jedenfalls kann bei demselben die ganze Tragweite der Sache viel leichter erfaßt werden, als bei der weitläufigen Vorlage des Regierungsrathes, welcher alle Fälle vorsehen wollte. Die Kommission suchte noch strengere Garantie als der Regierungsrath sie aufstellte, und sie hat sie auch gefunden; denn eine größere Garantie wüßte ich nicht zu finden, als diejenige, daß der Staatsbeitrag erst nach Erbauung und Betriebseröffnung der Bahn ausbezahlt werden solle. Die Regierung hat nach reiflicher Ueberlegung gefunden, daß zwischen den von ihr vorgelegten Anträgen und denjenigen der Kommission in der Sache selbst kein großer Unterschied sei, daß dagegen der Kommissionalantrag in formeller Beziehung, in Beziehung auf die Garantie, noch mehr und präziseres enthalte, als der regierungsräthliche Vorschlag. Die Regierung war daher auch einstimmig der Ansicht, sie solle sich den Anträgen der Kommission anschließen. Ich glaube Ihnen den Nachweis geleistet zu haben, daß die Regierung durchaus nicht lüstern ist, dem Lande in dieser Frage eine zweite Ostwestbahngeschichte aufzubürden. — Was nun die allgemeine finanzielle Lage des Kantons anbetrifft, so glaube ich nach gewissenhafter Vergleichung des Büdgets der Staatsrechnung des Berichtes des Herrn Kantonsbuchhalter Henzi und des Berichtes Ihrer Kommission behaupten zu dürfen, daß die finanzielle Lage des Kantons durchaus nicht so düster ist, wie sie dargestellt worden ist. Allerdings werden große Opfer von den Steuerpflichtigen verlangt werden, ich bin aber der Ansicht, diese Opfer werden nicht so hoch steigen, wie Viele glauben dürften. Ich habe die Ueberzeugung, daß das Gleichgewicht in den Finanzen hergestellt werden wird, wenn wir für das ordentliche Büdget die Steuerquote beibehalten, wie sie jetzt ist und die Verzinsung und Amortisation der Staatsschulden auf das außerordentliche Büdget nehmen. Ich glaube, mit einer außerordentlichen Steuer von $^2/_{10}$ ‰ sei es knapp möglich, das außerordentliche Büdget verschwinden zu machen; mit $^4/_{10}$ ‰ aber werden wir, wenn nicht Kriegszeiten kommen, allen Bedürfnissen, welche in den nächsten Jahren an den Staat treten werden, Genüge leisten können. — Eine wichtige Differenz ist im Schooße der Kommission bei einer einzigen Frage entstanden, nämlich bei der Frage der Volksabstimmung. Herr Präsident, meine Herren! ich habe mich schon wiederholt darüber ausgesprochen, daß ich Freund der Volksabstimmung, dieses Volksrechtes der Gesetzgebung für das Volk und durch das Volk, bin, im vorliegenden Falle aber bin ich ganz entschieden gegen die Volksabstimmung, weil alle größern materiellen Fragen, die den alten Kantonstheil betroffen haben, stets vom Großen Rathe entschieden worden sind. Warum sollten wir nun da mit dem Jura eine Ausnahme machen und ihn nicht in gleicher Weise bedenken, wie den alten Kantonstheil? Wenn einmal die Ausgleichung, die Kompensation stattgefunden hat, wenn die Kluft zwischen dem alten und neuen Kantonstheil geschlossen ist, dann will ich offen und ehrlich mein Möglichstes thun, daß das Recht der Volksabstimmung in unsere Gesetzgebung eingeführt werde. Vor Allem aus bin ich aber der Ansicht: Gerechtigkeit und gleichmäßige Behandlung aller Brüder. Dieß ist der Grund, warum ich entschieden gegen die Volksabstimmung in der vorliegenden Frage bin.

Hofer, Fürsprecher. Ich erlaube mir damit zu beginnen, Ihnen, Herr Präsident, meine Herren, meinen Antrag der von demjenigen der Kommission abweicht, mitzutheilen. Ich schlage nämlich folgenden Dekretsentwurf vor:

Der Große Rath des Kantons Bern,

in Vollziehung des Großrathsbeschlusses vom 19. April 1866 rücksichtlich der Betheiligung des Staates nach Maßgabe seiner finanziellen Kräfte bei Erstellung der Eisenbahnen im Jura,

nach Anhörung der Berichte und Anträge des Regierungsrathes und der dafür niedergesetzten Spezialkommission,

beschließt:

Art. 1.

Die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen wird dem Privatbau überlassen.

Art. 2.

Der Staat betheiligt sich daran durch Aktienübernahme im Ganzen bis auf eine Summe von 5 Millionen.

Hinsichtlich dieser Betheiligung sind die nachfolgenden Grundsätze maßgebend.

Art. 3.

Der Beitrag des Staats darf in jedem einzelnen Falle einen Drittheil der veranschlagten Baukosten nicht übersteigen.

Art. 4.

Die wirkliche Einzahlung der Aktien des Staates erfolgt auf speziellen Beschluß des Großen Rathes erst nach gehöriger Vollendung und Betriebseröffnung der betreffenden Bahnlinien.

Art. 5.

Die Konzessionen und Statuten der Unternehmungsgesellschaften werden alle nähern Bedingungen aufstellen, welche die Organisation des Unternehmens uud den Bau, Betrieb und einstigen Rückkauf der Bahnen betreffen. Diese Akten sind der Genehmigung der kompetenten Behörden zu unterstellen, die dafür zu sorgen haben, daß bestimmte Vorschriften darin aufgenommen werden, damit der Ausbau der Linien und ihr Betrieb gesichert sei, ohne daß der Staat genöthigt wird, an diese Unternehmungen höhere Summen beizutragen als diejenigen, welche in den Subventionsbeschlüssen vorgesehen sind.

Der Staat darf in keinem Falle an einen Ueberschuß der Baukosten oder an Betriebskosten etwas beitragen; sein Beitrag wird unabänderlich festgestellt und ist ein für alle Mal auszubezahlen. Sowie für eine Bahnunternehmung alle Akten vollständig vorliegen, werden sie der definitiven Genehmigung des Großen Rathes unterstellt. Der Bau darf nicht begonnen werden, bevor diese Genehmigung stattgefunden hat.

Art. 6.

Im Verhältniß seiner Betheiligung steht der Staat für diese in den gleichen Rechten wie die übrigen Aktionäre.

Dem Staate wird das Recht eingeräumt, sich während des Baues und Betriebs der Bahnen im Verwaltungsrath durch wenigstens ein Mitglied vertreten zu lassen, welches von jeder Verpflichtung zur eigenen Aktienübernahme befreit ist. Die Wahl dieses Mitgliedes erfolgt durch den Regierungsrath.

Art. 7.

Den Gesellschaften werden die von der Eisenbahndirektion auf Kosten des Staats bis jetzt gemachten Studien, Pläne u. s. w. zur unentgeltlichen Benutzung überlassen.

Art. 8.

In theilweiser Ausführung dieser allgemeinen Grundsätze wird:

a. der Gesellschaft für die Erbauung einer Eisenbahn von

St. Immer Convers eine Subvention von zirka einem Dritttheil der Baukosten mit Fr. 850,000,

b. der Gesellschaft für die Erbauung der Eisenbahn von Pruntrut-Delle eine Subvention von zirka einem Drittheil der Baukosten mit Fr. 750,000,

beides mittelst Uebernahme von Aktien in diesem Betrage bewilligt, vorbehältlich der in Art. 5 geforderten Ausweise.

Der Staat behält sich das Recht vor, diese Zusage später zurückzuziehen, wenn innert angemessener Frist das Unternehmen nicht zu Stande kommen sollte.

Art. 9.

Der Regierungsrath ist mit der Vollziehung dieses Dekrets beauftragt, das von heute an in Kraft tritt.

Herr Präsident, meine Herren! Es ist eine etwas schwierige Sache für ein unerfahrenes Mitglied dieser Versammlung, in einer so wichtigen Frage und gegenüber solchen Staatsmännern, wie sie in der Kommission vertreten sind, zum ersten Male aufzutreten. Es ist aber auch eine unangenehme Sache, da man vielleicht seitens der Freunde des Kommissionalantrages sagen wird, wenn mein Antrag nicht gekommen wäre, so wäre der Kommissionalantrag durchgegangen, und weil man von meinem Antrage vielleicht sagt, er bezwecke nur etwas Halbes. Indessen will ich mich darüber nicht weiter vertheidigen; ich darf erklären, daß der Antrag aus reiflichem Nachdenken über die vorliegende Frage und aus meiner innigsten Ueberzeugung hervorgegangen ist. Ich bekenne von vornherein, daß der Antrag, den ich stelle, etwas demjenigen des Herrn König gleicht; er führt nämlich zu dem sogenannten Tronçonssystem. Es ist möglich, daß man sagt, ich rede im Interesse der Centralbahn; wenn dieß aber der Fall sein sollte, so glaube man ja nicht etwa, daß ich diesen Antrag aus Sympathie für die Centralbahn bringe. Auch wenn ich vom Standpunkt eines Vertreters der Gemeinde, die mich hieher gesandt hat, rede, kann mich dieser Vorwurf nicht treffen, denn diese Gesellschaft hat ihre gegen die Gemeinde Thun eingegangenen Verbindlichkeiten auf den heutigen Tag noch nicht erfüllt. Glauben Sie auch nicht, daß mein Antrag eine Allianz sei in Bezug auf politische Ansichten. Diejenigen, welche mir nachredeten, daß ich die Wahl des Herrn König als Ständerath durchgesetzt, haben sich geirrt; nebenbei bemerkt, habe ich Herrn König als Ständerath gar nicht gestimmt. — Ich beantrage also, dem Jura eine Summe für das ganze juraſſische Eisenbahnnetz zu bewilligen, welche ich vorläufig auf 5 Millionen festsetzen möchte. Ich will nicht weiter gehen, als die finanziellen Kräfte des Kantons dieß erlauben, will aber einmal mit dem Jura eine offene Sprache reden. Ich glaube, man solle die Sache etwas objektiv betrachten, und bin der Ansicht, daß Dasjenige, was heute vorgeschlagen wird, nichts Anderes ist als die Fortsetzung, die Entwicklung des Prinzips, das im Jahre 1854 angenommen worden ist. Da hat bei der Betheiligung an der Centralbahn der Staat zum ersten Male die Ueberzeugung ausgesprochen, daß eine Betheiligung des Staates bei Eisenbahnbauten in seinem Interesse liege, und daß in dieser Beziehung ein öffentliches Opfer nothwendig sei. Man wendet mir ein, der Staat habe damals, als er zum ersten Male seinen Geldbeutel öffnete, um sich bei einem Eisenbahnunternehmen zu betheiligen, nicht ein Opfer gebracht, sondern einfach ein gutes Geschäft abgeschlossen, indem Jedermann wußte, daß die Centralbahnaktien gut rentiren, so daß der Staat da nichts Anderes als eine Kapitalanlage gebracht habe. Dieß ist aber nicht richtig; wenn man die Verhandlungen nachliest, so wird man finden, daß von Seite unseres jetzigen Präsidenten, als Berichterstatter des Regierungsrathes, und von Seite des verstorbenen Herrn Blösch ausdrücklich erklärt worden ist, der Staat und die Gemeinden, die sich bei der Centralbahn betheiligen, werden Opfer bringen, und man beschloß, sich zu betheiligen, trotzdem es Opfer kosten werde. So hat die Regierung räsonnirt und der Große Rath ist dieser Ansicht mit großer Ueberzeugung beigetreten. Eine weitere Folge dieser Schlußnahme war die Betheiligung bei der Ostwestbahn. Da faßte man den frühern Vorgang ins Auge und sagte: „wenn ihr euch bei der Centralbahn betheiligt habt, so werdet ihr dieß auch gegenüber einer andern Gesellschaft thun.“ Der Große Rath hat dieser Ansicht ebenfalls mit großer Mehrheit beigepflichtet. Wir haben also zwei Fakta zu berücksichtigen. Ich begreife es, wenn Diejenigen, welche seiner Zeit gegen eine Betheiligung bei der Centralbahn gestimmt haben (es waren elf) heute nicht für eine Subvention stimmen wollen. Ich glaube jedoch, man dürfe vom Standpunkt des allgemeinen Interesses des Kantons und vom Standpunkt der Billigkeit gegenüber dem Jura nicht so räsonniren, daß man sagt: „der Große Rath hat zweimal einen Fehler begangen, wir wollen ihn jetzt nicht mehr begehen.“ Es ist nach meiner Ansicht zu spät eine solche Sprache zu führen; denn wir sollen bei der Frage, ob wir dem Jura Etwas schuldig seien oder nicht, von dem Gesichtspunkt ausgehen, daß wir sagen: „die beiden Fakta sind da und wir können sie nicht hinweg wischen.“ Ich will mich also bei den Jurabahnen betheiligen, allein ich will mich betheiligen nach Maßgabe der Billigkeit gegenüber Dem, was bis jetzt im alten Kanton in Eisenbahnsachen geleistet worden ist, und nach Maßgabe der finanziellen Kräfte des Staates. Man hat uns gestern gesagt (und das ist an sich sehr erfreulich), daß der Kanton Bern noch lange nicht am meisten Steuern bezahlt, indem Solothurn, Freiburg und sogar Waadt mehr bezahlen. Ich gebe dieß zu, allein wahrscheinlich ist bei diesen statistischen Angaben bloß von der Staatssteuer und nicht von der Gemeindesteuer die Rede, welch letztere jedoch auch berücksichtigt werden sollte. So viel ich mich erinnere, hat der Kanton Solothurn keine oder doch nicht erhebliche Gemeindesteuern, weil die Gemeindeausgaben meistens aus den Gemeindegütern bestritten werden. Auch in Freiburg ist die Gemeindesteuer nicht bedeutend. In unserem Kantone aber ist die Gemeindesteuer in den meisten Gemeinden sehr erheblich, so müssen wir z. B. in Thun 2‰ bezahlen, und wenn man sagt, die Steuerkraft des Volkes könne wohl noch mehr angespannt werden, so mache ich darauf aufmerksam, daß mit dem Anwachsen der Staatssteuer auch die Gemeindesteuer Schritt hält. Herr v. Gonzenbach hat freilich gesagt, wenn man weniger Tabak rauchen und weniger Wein trinken würde u. s. w., so würde sich die Sache schon machen. Dieß wäre allerdings richtig, wenn die Steuern nur auf Solchen lasten würden, welche diese Genüsse haben, gar viele Bürger aber entbehren derselben und müssen doch die Staats- und Gemeindesteuer mittragen helfen. Obschon der gegenwärtige Stand unserer Finanzen mir nicht gerade in dem düstern Lichte erscheint, wie er in der letzten Zeit geschildert worden ist, und obschon der Kanton Bern nach meiner Ansicht noch nicht dem Verlottern nahe ist, soll man sich auf der andern Seite doch über die gegenwärtige Situation und über das, was kommen wird, klar zu machen suchen. Man darf nicht vergessen, daß die Ausgabe für die juraſſischen Eisenbahnen nicht die einzige Ausgabe ist; denn wenn wir den Bericht des Herrn Kantonsbuchhalter Henzi, eines Beamten, den wir Alle achten, von dessen Wahrhaftigkeit wir überzeugt sind, und der sogar der Betheiligung an den juraſſischen Eisenbahnen Freund zu sein scheint, nachlesen, so werden wir finden, was für Ausgaben uns noch bevorstehen, und zwar nicht Ausgaben, deren Verschiebung von unserm Ermessen abhängt, sondern Ausgaben, die meist dringlicher Natur sind. Von einer uns bevorstehenden Ausgabe ist gar nicht einmal die Rede in dem Berichte, ich glaube nämlich, wir werden in nicht ferner Zeit auch an eine Aufbesserung der Besoldungen der Beamten denken müssen. Auch die Verbesserung der Staatsgebäude ist in dem Gutachten nicht erwähnt. Ich erlaubte mir auf diese Umstände aufmerksam zu machen, um den juraſſischen Deputirten zu sagen, daß wenn vielleicht nicht in dem Maße eine

Unterstützung gewährt werden kann, wie man es wünschen möchte, zwingende Gründe dafür da sind. Herr v. Gonzenbach hat gestern darauf hingewiesen, daß Mißtrauen in der Versammlung und im Volke herrsche, welches davon herrühre, daß man seiner Zeit in der Ostwestbahnangelegenheit nicht offen zu Werke gegangen sei. Ich glaube nicht, daß durch den Antrag der Kommission dieses Mißtrauen beseitigt wird, sondern es scheint mir, man führe auch heute nicht die offene Sprache, welche man seiner Zeit in der Ostwestbahnfrage vermißt hat. Ich erlaube mir sogar die Ansicht auszusprechen, daß man durch den Kommissionalantrag einerseits und durch die Erklärung des Jura, er sei durch denselben befriedigt, anderseits, einander zu dupiren sucht. Ich finde nämlich, es sei, aufrichtigt gesagt, nach dem Antrage der Kommission gar nicht möglich, das Netz auszuführen, und wenn wir auch bis auf Dachsfelden bauen, so befinden wir uns dort gerade in der nämlichen Lage, wie gegenwärtig mit der Langnauerlinie. Ich bin zwar kein Statistiker, das Eisenbahnwesen ist mir theilweise neu, und ich kann wohl sagen, daß ich unerfahren in dieser Versammlung rede. Indessen hat es vielleicht den Vortheil, daß ich, wenn auch unerfahren, auf der andern Seite auch unbefangen bin. Man spricht von Rentabilität; ich glaube aber, in dieser Beziehung solle man sich gar keinen Illusionen hingeben; denn die ganze Angelegenheit macht mir, frei und offen gesagt, nach Vergleichung der Lage der jurassischen Eisenbahnen mit derjenigen des Jura industriel, der Franco Suisse und des ganzen schweizerischen Eisenbahnnetzes, den Eindruck, daß wenn die im Antrage der Kommission vorgeschlagenen Linien ausgeführt und in Betrieb gesetzt werden, von einer Rentabilität, von einer Verzinsung des Obligations- und Aktienkapitals keine Rede sein wird, sondern daß man froh sein kann, die Betriebskosten herauszuschlagen. Ich will von vornherein den Standpunkt annehmen, die jurassischen Linien rentiren nichts, und ich glaube; man solle sich da nicht vormalen, sie werden 1—3 % rentiren. Wenn wir uns nun fragen, ob es unter solchen Auspizien möglich sei, die Linien, wie die Kommission es vorschlägt, auszuführen, so müssen wir diese Frage verneinen. Die Linie

Biel-Sonceboz ist veranschlagt auf	Fr.	5,523,000
Sonceboz-Convers	„	5,500,000
Sonceboz-Dachsfelden	„	2,765,000
Zusammen	Fr.	13,788,000
Die Kommission beantragt eine Staatsbetheiligung von	„	6,200,000
es bleiben also, allfällige Mehrkosten ungerechnet, noch zu decken	Fr.	7,588,000

Wie soll dieß geschehen? Man wird sagen, es müssen vor Allem aus Obligationen emittirt werden. Herr Präsident, meine Herren! nach den Erfahrungen, die man in den letzten Jahrzehnten im schweizerischen Eisenbahnwesen gemacht, wo nur wenige der gegenwärtigen Gesellschaften eine Rentabilität ausweisen, nach den Katastrophen, welche den Jura industriel getroffen haben und denen auch die Franco Suisse ausgesetzt war, glaube ich nicht, daß die Kapitalisten ihr Geld in solche Linien stecken werden. Man wird mir von der Betheiligung der Gemeinden, Korporationen und Privaten sprechen. Ich frage aber: wer wird Obligationen für solche Linien zeichnen? Ich setze voraus, daß dieß von einer Anzahl patriotischer Bürger, die bei diesen Linien vielleicht mehr oder weniger betheiligt sind, geschehen wird; diese freiwilligen Zeichnungen werden aber jedenfalls nicht höher als auf eine Million ansteigen, und dann bleiben immerhin noch Fr. 6,600,000 zu decken. Es betrifft dieß wohlverstanden die Linien Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Convers. Die Linie Pruntrut-Delle lasse ich vorläufig auf der Seite. Wer wird sich bei den genannten Linien betheiligen? Vielleicht drei Amtsbezirke. Ich nehme an, der Amtsbezirk und hauptsächlich die Stadt Biel, die ein wesentliches Interesse an dem Zustandekommen der Jurabahnen hat, der Amtsbezirk Courtelary und ein Theil des Amtsbezirkes Münster werden sich an dem Unternehmen betheiligen. Delsberg lasse ich einstweilen auf der Seite, da die vorgeschlagenen Linien an sich selbst noch nicht ein so direktes Interesse für Delsberg bieten, daß es sich in größerem Maßstabe betheiligen wird. Ohnehin ist es eine bekannte Thatsache, daß es schwer hält, die Gemeinden und Gemeindebürger zu veranlassen, Opfer zu bringen; diese Erfahrung hat man seiner Zeit auch gemacht, als es sich um die Betheiligung bei der Centralbahn handelte. Ich frage nun: ist es möglich, daß die Stadt Biel, der Amtsbezirk Courtelary und ein Theil des Amtsbezirkes Münster 7 Millionen zusammenbringen können? Das glaube ich nie und nimmermehr. Ich habe mir diesen Morgen einen Auszug aus dem Steuerkapitalregister geben lassen; ich habe denselben noch nicht erhalten, so viel ich aber von der Sache kenne und wie man mir auf dem Steuerbüreau sagte, dürfen wir nicht daran denken, daß die betreffenden Gemeinden diese Summe aufbringen werden. Man ist in dieser Beziehung also nicht offen: man will dem Jura Etwas bieten mit dem Hintergedanken, es führe doch zu nichts, und der Jura nimmt es an mit dem Hintergedanken, wenn wir einmal den Finger gegeben, so werden wir nach und nach auch wohl die Hand reichen. Ich halte dieß für einen Fehler, den man auch früher begangen hat und in den wir nicht mehr zurückfallen sollen; sondern wir sollen mit dem Jura eine offene Sprache führen. Mit Rücksicht auf die Betheiligung des Staates bei frühern Eisenbahnbauten und mit Rücksicht auf unsere finanziellen Kräfte wünsche ich, daß man dem Jura sagen möchte: wir wollen dich gleich halten, wie den alten Kantonstheil, wir wollen aber nur so weit gehen, als es unsere Kräfte erlauben. Doch möchte ich in dieser Beziehung gegenüber dem Jura large sein und nicht rechnen: die Linie Bern-Biel liegt im Interesse des Jura. Auch die Linie Biel-Neuenstadt will ich, obschon sie im Jura liegt, doch zu dem alten Kantonstheile rechnen und annehmen, der Staat habe auf Eisenbahnen im alten Kantonstheil 20 Millionen verwendet. Wenn ich so rechne, so finde ich, daß wir dem Jura 5—6 Millionen geben können. Man wird nun sagen, das genüge nicht, damit könne das jurassische Eisenbahnnetz nicht erstellt werden und man sei genöthigt, auf das System der Tronçons zu verfallen. Darin möchte ich nicht mißverstanden werden. Ich anerkenne, daß die seit Jahren von Staatsmännern getragene Idee, ein Eisenbahnnetz im Jura auszuführen, und denselben mit dem alten Kantone zu verbinden, eine schöne Idee ist, und wenn ich glaubte, sie wäre ausführbar, so würde ich gewiß der erste dazu stimmen. Ich halte aber diese Idee nicht für durchführbar. Der Jura ist nun einmal seiner geographischen Lage wegen nicht dazu geschaffen, durch ein Eisenbahnnetz mit dem alten Kantonstheil verbunden zu werden; das können wir nicht ändern. Auch halte ich dafür, die Eisenbahnen müssen ihre natürliche Entwicklung suchen, man kann den Verkehr nicht zwingen und ihm gewisse Gassen, gewisse Richtungen geben, sondern er nimmt, auch wenn man ihm Hindernisse in den Weg legt, seine natürliche Entwicklung. Da hat nach meinem Dafürhalten das St. Immerthal seine natürliche Verbindung mit Chaux-de-Fonds, Pruntrut mit Frankreich und Delsberg mit Basel, und trotzdem daß wir eine Eisenbahn von Biel aufwärts machen, wird der Verkehr von Delsberg nach wie vor auf Basel, derjenige des St. Immerthales auf Chaux-de-Fonds und derjenige von Pruntrut nach Frankreich gehen. Ich gebe zu, daß man einwenden kann, diese Idee sei eine Halbheit und vermöge sich nicht auf einen höhern Standpunkt zu stellen. Ich habe schon vorhin erklärt, daß wenn die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes möglich wäre, ich der erste dazu stimmen würde, ich glaube aber, diesem Unternehmen liegen Hindernisse im Wege, die nun einmal nicht beseitigt werden können. Ich frage nun: sind denn die Tronçons, die wahrscheinlich mit

der Zeit kommen müssen, ein so großes Unglück? Ich glaube es nicht; denn es ist nicht das erste Mal, daß wir, zwar nicht bei Eisenbahnen, sondern bei Straßenbauten, zu solchen Tronçons unsere Zuflucht nahmen. Ich will ein Beispiel anführen. Vor Jahren hat der Staat einen großen Beitrag dekretirt, um eine Straße von Meiringen über den Brünig in den Kanton Unterwalden, auf Lungern, zu erstellen. Es ist nun kein Zweifel, daß der Verkehr von Meiringen mit dem Kanton Unterwalden zugenommen hat und größer ist, als derjenige mit Interlaken. Deßwegen würde es aber keinem Menschen eingefallen sein, einen Beitrag an diese Straße, mit Rücksicht darauf, daß sie aus dem Kanton hinausführt, zu verweigern. Ich glaube, wir sollen uns heute, wo wir anerkennen müssen, daß die Zeit die einzelnen Gegenden nivellirt, und daß vielleicht die Scheidewände, welche die einzelnen Kantone noch trennen, auseinanderfallen werden, nicht auf den Standpunkt stellen, daß wir sagen, wir wollen nicht zum Kanton hinaus, wir wollen keinen Theil unseres Kantons in einen andern Kanton hinüberführen. Ich halte einen solchen Grundsatz nicht für richtig. Lasse man dem Verkehr seinen natürlichen Ausgang und seine natürlichen Verbindungen und suche man nicht, ihn in andere Richtungen einzuzwängen. Wenn die schöne politische Idee einer nähern Verbindung beider Kantonstheile nicht durchgeführt werden kann, so liegt es doch im Interesse der betheiligten Bezirke, daß wir diese hier auch im Auge behalten. Wenn wir auch mit der Zeit dazu kommen, daß die Tronçons St. Immer-Convers, Pruntrut-Delle und Delsberg-Basel ausgeführt werden, erschrecke ich davor nicht zurück. Diejenigen Bezirke, welche überhaupt nicht eisenbahnentwicklungsfähig sind, liegen sie nun im Jura oder im alten Kantonstheile, können nicht Eisenbahnen erhalten, und so wenig der Amtsbezirk Schwarzenburg eine Eisenbahn auf Guggisberg verlangen wird, eben so wenig können einzelne Theile des Jura auf eine solche Anspruch machen. Ich stelle mich nicht auf den Standpunkt, daß ich als Vertreter des Oberlandes dem Jura Nichts geben will. Nein! dieß wäre ein engherziger Standpunkt, den ich nicht einnehmen will, sondern ich sage vielmehr: trotzdem vielleicht das Simmenthal nicht entwicklungsfähig ist für Eisenbahnen, trotzdem Frutigen nicht an eine Eisenbahn denken darf, will ich dem Jura eine Subvention bewilligen, aber nur für diejenigen Linien, für welche die natürlichen Bedingungen ihrer Entwicklung vorhanden sind. — Dieß sind in Kürze die Grundsätze, die mich leiten; ich habe eigentlich mehr darauf hingedeutet, als sie näher ausgeführt. Ich gebe gerne zu, daß man vielleicht am Schlusse, den ich ziehe, Dieß oder Jenes ändern kann, ich glaube aber, die Prämissen seien richtig. Wir sollen uns fragen, was die Kräfte des Kantons für den Jura zu thun erlauben, und sollen auf die ohnehin schon stark angespannten Steuerkräfte unserer Bevölkerung Rücksicht nehmen. Ich schließe demnach dahin, daß der Große Rath den vom abgetretenen Großen Rathe ausgesprochenen Grundsatz bestätigen und sagen möge: eine Betheiligung an den jurassischen Eisenbahnen ist allerdings gerecht, soll sich aber nach Mitgabe der bisherigen Betheiligung an Eisenbahnen im alten Kantonstheil und nach Mitgabe der Steuerkräfte des Kantons bemessen; deßhalb geben wir euch ein für alle Mal eine Summe von 5 oder meinetwegen von 6 Millionen. Ferner möchte ich damit verbinden, daß der Große Rath innert Jahresfrist über die bis dahin eingelangten Subventionsbegehren entscheiden solle. Wenn der Jura diese Zusicherung hat, wenn er weiß, wie viel der Kanton geben will (es ist dieß das erste Mal, daß er es bestimmt weiß), so kann er sich danach richten, und wir werden namentlich zu entscheiden haben, ob wir die Tronçons subventioniren wollen. Vielleicht muß der Jura auch auf das System der Regionalbahnen zurückkommen; ich habe in dieser Beziehung eine Darlegung der Gründe, warum dieses System aufgegeben worden ist, vermißt; denn der Bericht des Herrn Eisenbahndirektor Joliffaint sagt bloß, darauf könne nicht zurückgekommen werden, weil dieses System von einer Versammlung in Dachsfelden verworfen worden sei. Ich begreife wohl, daß diese Versammlung nicht darauf eintreten wollte; man gab sich vielleicht der Hoffnung hin, es sei möglich, eine internationale Linie zu erhalten. Ich glaube jedoch, der Jura könne gegenwärtig nicht daran denken, eine solche Linie zu bekommen, die den Verkehr und die Rentabilität sichert; denn der Jura ist nach meiner Ansicht nicht dazu geschaffen, um in das große europäische Eisenbahnnetz eingetheilt zu werden. Ich anerkenne, ich wiederhole es, daß mein Antrag Viele nicht befriedigen wird. Man wird sagen, der Kommissionalantrag sei ungefährlich, man könne ihn daher schon annehmen. Ich anerkenne vollständig, daß wenn ich eine ängstliche Betheiligung des Staates bei dem ganzen Netze im Auge hätte, ich zu dem Antrage der Kommission stimmen würde; wenn derselbe aber redlich und aufrichtig vollzogen wird, so wird der Staat in den nächsten 20—30 Jahren kein Opfer bringen müssen; denn es ist nicht möglich, daß der Jura das ihm noch fehlende Kapital aufbringen kann. In dieser Beziehung scheint mir der Kommissionalantrag ganz ungefährlich. Wenn ich aber nicht dazu stimmen will, so geschieht es deßhalb, weil ich mit dem Jura eine offene Sprache führen und ihm sagen will, daß es uns nicht möglich ist, das ganze jurassische Eisenbahnnetz zu subventioniren, daß wir aber geben wollen, so viel in unsern Kräften liegt. Ich glaube, wenn man diesen Beschluß ausspricht, so dürfen wir ihn auch verantworten, und er hat auch etwas Hochherziges, so daß die Jurassier, wenn sie heimkommen, sagen können: „Nous sommes de Berne!“ — Was schließlich das Veto anbetrifft, so bin ich unter andern Verhältnissen dafür und habe auch seiner Zeit einen Antrag auf Einführung der Volksabstimmung gestellt. Auf den vorliegenden Fall möchte ich jedoch das Veto nicht anwenden, aus dem einfachen Grunde, weil ich dafür halte, daß Dasjenige, was wir dem Jura geben sollen, nur eine Ausgleichung gegenüber Demjenigen ist, was der alte Kantonstheil für sich verwendet hat, und wenn man sagt, wir sollen uns nicht der gleichen Unklugheit hingeben, die im Jahre 1854 begangen worden ist, so sage ich: für mich, der damals nicht dabei war, gilt dieß nur als Faktum, das wir hinzunehmen haben. Es wäre daher unpassend, das Veto im vorliegenden Falle anzuwenden, wo vier Fünftheile des Kantons einem einzelnen Landestheile gegenüberstehen.

Steiner, Müller. Wenn aus der bisherigen Berathung Etwas klar geworden, so ist es der Umstand, daß die Frage, welche wir berathen, keine politische Parteifrage ist. Für dieselbe stehen die Vertreter eines ganzen Landestheils, abgesehen von ihren politischen Meinungen, wie Ein Mann ein, und vielfach stehen sich heute politisch gleichgesinnte Männer in gegnerischer Stellung gegenüber. Ich muß mich heute gegen bewährte Männer kehren, denen ich sonst gewohnt war, meinen schwachen Speer weit in den hintern Reihen stehend, zum Gefechte nachzutragen. Die Eigenthümlichkeit dieser Stellung erhöht in meinen Augen die Bedeutung und die Schwierigkeit der Tagesfrage. Wenn man aber Jahre lang eine bestimmte Ansicht und Meinung festgehalten und auch wohl hie und da geäußert hat, so wird es zur Pflicht, dieselbe hier öffentlich auszusprechen am ernsten Tage der Entscheidung, was jedoch immerhin mit Schonung der Ansichten Andersdenkender geschehen mag. Meine Bemerkungen werden sich beziehen auf die drei Fragen: 1) Was heißt das, eine Jurabahn bauen? 2) Welche Berechtigung hat der Jura, diesen Bau zu verlangen, und welche Pflichten hat der alte Kanton? 3) Ist der Entscheid des Volkes einzuholen? — Was heißt das, eine Jurabahn bauen, zunächst in Beziehung auf die Ausdehnung des Baues? Jeder andere Landestheil, der in den Fall käme, eine Bahnverbindung zu verlangen, würde sich mit einer einzigen Linie begnügen. Nicht so der Jura. Dieser verlangt auf einmal mehrere Linien, ja sogar ein Netz von Eisen-

bahnen mit einer Gesammtlänge von 160 Kilometern, gleich 33½ Schweizerstunden. Die bernische Staatsbahn hält bloß 71½ Kilometer oder 15 Stunden. Würde das Oberland auftreten und sagen: „Baut mir eine Bahn von Thun nach Meiringen von circa 12 Stunden, eine solche von Thun nach Saanen von ebenfalls 12 Stunden, eine Bahn durchs Amt Frutigen nach Kandersteg von 6, also zusammen ungefähr 30 Stunden Eisenbahnen, und wenn ihr nicht wollt, so haben wir alte Beziehungen zum Wallis oder zu den Urkantonen, mit deren Volk ein Theil des unsern nach alten Sagen und Liedern Eines Stammes und Herkommens sein soll, und wir werden uns von euch trennen und uns einem jener Kantone anschließen, wenn ihr nicht nachgebt", — so wäre ein solches Vorgehen nicht unbescheidener als die Zumuthung, die der jurassische Landestheil heute an uns stellt. Dieser Landestheil zählt ungefähr den fünften Theil der Bevölkerung des Kantons. Da nun für den fünften Theil 33½ Stunden Eisenbahnen gefordert werden, so bezöge es für die vier Fünftheile des alten Kantons 134 Stunden. Ungefähr 34 Stunden Eisenbahnen sind, von der Centralbahngesellschaft und vom Staate erbaut, im alten Kanton vorhanden. In diesem alten Kantonstheil müßten daher noch 100 Stunden gebaut werden, damit derselbe dem Jura gleichgestellt sei. Ist solches möglich oder nur denkbar? Gibt diese einfache Betrachtung nicht den sichersten Maßstab für die ungemessene Begehrlichkeit der Jurassier? Anbelangend die Schwierigkeiten und die Kosten des Baues fällt es in die Augen, daß die einen und die andern in einem Berglande, wie der Jura eines ist, sehr beträchtlich sein müssen. In den amtlichen Berichten der Eisenbahndirektion hat man aber diese Schwierigkeiten geflissentlich verheimlicht. Daß dieß geschehen ist, ist ganz natürlich. Die wichtige Stelle der Eisenbahndirektion ist seit Jahren durch drei aufeinander folgende Jurassier bekleidet worden, denen es darum zu thun war, das Zustandekommen der großen Unternehmung auf alle Weise zu fördern. Deßhalb lauter günstige Berichte und Gutachten, lauter niedrige Kostensberechnungen! Dem Ingenieur, der zu niedrig devisirt hat, ist noch nie ein Haar gekrümmt worden. Wer arbeitet, wie man es gerade haben will, der wird begünstigt, von dem heißt es: das ist ein brauchbarer Mann! Wie von den Rechtsgutachten kann man auch von den technischen Befunden sagen, sie lauten dem zu Gunsten, der sie bezahlt. In allen diesen dickleibigen Berichten ist mit keinem Worte gesagt, wie viele Brücken und Tunnels zu bauen sind. Die letztern anbelangend, habe ich deren auf dem Plane mühsam 15 zusammengezählt; heute vernehme ich, es seien 17. Wie viele Brücken nothwendig seien, das weiß mir diesen Augenblick Niemand in dieser Versammlung zu sagen, dessen bin ich gewiß, aber ich weiß es auch selber nicht. Alle Auskunft ist in dem kilometrischen Kostensansatz zusammengefaßt, und damit soll man sich begnügen. Während der Kilometer (circa ⅕ Wegstunde) der Staatsbahn Fr. 253,000 kostete, wird das gesammte Jurabahnnetz zu Fr. 264,000 per Kilometer veranschlagt, also bloß Fr. 11,000 höher bei ungleich größern Schwierigkeiten. Die Staatsbahn bot so zu sagen keine Bauschwierigkeiten dar; sie liegt auf ebenem Boden, die Bußwylerbrücke ist das einzige bedeutendere Bauwerk. Dagegen weist die Juralinie alle möglichen Schwierigkeiten auf, lange Strecken, wo Fuß um Fuß Felsen gesprengt oder durchbohrt werden müssen. Um jedoch nicht etwas Unvollständiges zu sagen, füge ich bei, daß die jurassischen Eisenbahnen bloß einspurig erbaut werden sollen. Jedenfalls aber muß diese Behörde mit mir den Mangel jedes kritischen Berichtes empfinden, und Jeder wird die Ueberzeugung oder wenigstens die Befürchtung theilen, es werde dieses Bahnnetz auf 60 Millionen Franken zu stehen kommen, statt bloß auf die devisirten 40 oder 42 Millionen. Ich erlaube mir hier, die gewichtige Aussage eines erfahrnen, praktischen Sachverständigen anzuführen, der Mitglied der Großrathskommission und dem Bau der Jurabahnen sehr günstig gestimmt ist. Am 19. April 1866 sagte dieses Kommissionsmitglied hier im Großen Rathe in öffentlichem Vortrage wörtlich, was folgt: „Wenn wir aber die in der Vorlage der Eisenbahndirektion verlangte Summe haben, so ist das noch nicht genug; denn ich habe die Ueberzeugung, daß der Voranschlag allzutief gegriffen ist, und warum? Um eine billige Summe herauszubekommen, um sagen zu können, die jurassischen Eisenbahnen kosten nicht mehr als ungefähr 42 Millionen. Wenn aber 60 Millionen verlangt werden, wer soll dann das Fehlende übernehmen?" Warum hat dieses Mitglied nicht auch in der Kommission also geredet? Wie konnte die Kommission einstimmig sein, um den niedrigen Voranschlag als richtig anzunehmen? Ich erkläre mir das so. Die Kommission hat diesen Punkt gar nicht geprüft. Sie faßte mehr die politische Seite der Angelegenheit in's Auge; sie sagte sich, der Jura muß einmal befriedigt werden, koste es was es wolle. Der große Versöhnungsakt muß nun einmal zu Stande kommen. Die Mitglieder der Kommission haben bereits eine Vorfeier des großen Versöhnungsfestes abgehalten und sind einander in holdester Eintracht gegenseitig in die Arme gefallen. Das tausendjährige Reich des Friedens ist angebrochen, Wölfe und Lämmer lagern in der Kommission bereits friedlich neben einander. — Ich komme zum Punkte des Ertrags der zu bauenden Bahn. Auf Seite 82 seines Berichts berechnet Herr Jolissaint diesen Ertrag auf die durchschnittliche Summe von Fr. 20,362 per Jahr und per Kilometer. Wie! es sollte möglich sein, daß diese Juralinie die drittbeste aller schweizerischen Bahnunternehmungen würde in Beziehung auf den Ertrag? Ueber ihr stünden bloß Nordost- und Centralbahn; sie überträfe die Linien der begüterten und verkehrsreichen Kantone der Westschweiz, des Kantons Waadt u. s. w. Wer darf das glauben? Solche künstliche Ertragsberechnungen werden gewöhnlich rückwärts gemacht. Man setzt das Resultat hin, welches herauskommen soll, und sucht dann die Voraussetzungen, die Ansätze, welche bekannt sein sollten. So hat man auch hier gekünstelt. Viel sicherere Anhaltspunkte gewähren die Ergebnisse bereits in ähnlichen Verhältnissen betriebener Bahnen. Bekanntlich rentiren bloß zwei schweizerische Bahnen, eigentlich glänzend die Nordostbahn, genügend die Centralbahn; letztere jedoch immerhin nicht in dem Maße, daß ihre Aktien je einen bleibenden Parikurs erlangt hätten. Wer für eine Aktie bei Gründung des Unternehmens Fr. 500 bezahlte, hatte nur einmal während einer kurzen Frist Gelegenheit, sein Geld wieder zu erhalten, seither aber steht der Kurs der Centralbahnaktien immer unter dem Nennwerth. Was sehen wir aber bei allen andern schweizerischen Bahnen? Sie sind längst bekannt unter der Benennung kranker Bahnen und haben s. Z. sogar einen Arzt gefunden, der aber nicht zur Heilung gelangt ist. Von den beiden neuenburgischen Unternehmungen vermag die eine kaum das Obligationskapital zu verzinsen, oder nicht einmal, während das ganze Aktienkapital rein verloren ist, und die andere entrichtet einem Theil der Obligationsgläubiger, die im Geldstag Anweisung erhalten konnten, Zinse von 4 Prozent und 1¼ Prozent. Oft sucht man sich dann mit einer Erhöhung der Tarife und Einschränkung des Verkehrs u. dgl. zu behelfen, wobei häufig die Sicherheit des Publikums im höchsten Grade gefährdet ist, wenn man sieht, wie eine Frau an den Weichen zieht, und der Einnehmer in den „Stößligen" auf den Schienen herumspringt, um ähnliche Verrichtungen zu machen. Wenn nun die schweizerischen Eisenbahnen solch' klägliche Ergebnisse erzeigen, so wird gewiß auch die Jurabahn keine glänzenden Geschäfte machen können. Die Industrie dieses Landestheils ist nicht bedeutend genug. Die Uhrmacherei liegt darnieder und die Bahn ist unvermögend, sie wieder zur Blüthe zu bringen; die Erzlager sind soviel als erschöpft, und als weitern Industriezweig nennt man einzig die Glasfabrikation, die von keinem bedeutenden Belang ist und bereits der Vergünstigung des Schutzzolles genießt. Die Juralinie bleibt eine

bloße Lokalbahn ohne wesentlichen Transitverkehr. Wie sollte eine vorzugsweise landwirthschaftliche Bevölkerung von 80,000 Seelen einer Bahnanlage von 33½ Stunden und 40 bis 60 Millionen Baukostensbelauf zum nothwendigen Ertrag genügen können? — Ich gehe über zur Vergleichung der Anträge der Kommission mit denjenigen der Regierung. Letztere will 15 Millionen auf das ganze Bahnnetz verwenden, während die erstere bloß 7 Millionen auf eine Bahnstrecke von circa 12 Stunden aus Staatsmitteln verausgaben möchte. Der Kommissionsantrag wäre unstreitig vorzuziehen, wenn die Kommission nicht auch, so gut wie die Regierung, die Ausführung des gesammten Netzes in Aussicht nähme. Nach Art. 7 ihres Dekretsentwurfs beantragt die Kommission, einer künftigen Gesellschaft, die das ganze Netz ausführen würde, die Linien Zollikofen-Biel-Neuenstadt zu überlassen und für den Kostenswerth Aktien des neuen Unternehmens zu übernehmen, welche nichts abwerfen würden, während diese Linien doch Fr. 300,000 bis Fr. 340,000 an die Verzinsung unserer Eisenbahnschuld von 20 Millionen beitragen. Die nicht rentirende Linie Bern-Langnau bliebe somit dem Staate zur Last. Diesem Gedanken kann ich unmöglich Beifall geben; er schließt ein großes Opfer in sich und verpflichtet den Staat moralisch zur Ausführung des Gesammtnetzes. Die Kommission legt den Klauseln, welche sie beantragt, ein bedeutendes Gewicht bei. Das Unternehmen soll im Privatbau ausgeführt werden und soll uns nie zum Staatsbau führen. So lautete es ebenfalls zur Zeit der Gründung der Ostwestbahnunternehmung, und gleichwohl wurde man zu Staatsbau und Staatsbetrieb gezwungen. In gleicher Weise haben sich die sichernden Bestimmungen über die Auszahlung der Staatsbetheiligung schon einmal als unwirksam herausgestellt. Wenn der Große Rath sich später die Nachweise der Gesellschaft vorlegen läßt, wird die Verweigerung der Genehmigung ihm viel schwerer fallen, als ein heute zu fassender ablehnender Entscheid. Jeder gethane Schritt leistet dem nachfolgenden Vorschub, und der Kanton Bern läuft große Gefahr, in eine zweite Ostwestbahngeschichte verflochten zu werden. Wenn die Kommission hervorhebt, daß die Strenge der vorgeschlagenen Bedingungen das Zustandekommen des Bahnbaues fast unmöglich mache, wie ist es möglich, daß der Jura und seine Vertreter sich mit diesem Vorschlage zufrieden geben können? Hofft nicht jede Partei, die andere überlistet zu haben oder noch überlisten zu können? Und wer wird schließlich der Betrogene sein: der intelligente, begehrliche, nimmer rastende Jurassier, oder der gutmüthige, ehrliche Berner des deutschen Kantonstheils? Wie die Kommission mit Einstimmigkeit die Ausführung des Gesammtnetzes in Aussicht nehmen konnte und den Staat dazu verpflichten will, ist mir fast unerklärlich. Das Unternehmen der Gotthardtbahn ist veranschlagt auf 109 Millionen, oder mit den Verbindungslinien auf 179 Millionen. Eine große Anzahl von Kantonen, mächtige auswärtige Staaten und große Eisenbahngesellschaften sind geneigt, sich zu betheiligen, dennoch schrecken sie zurück vor dem gewaltigen Unternehmen und verschieben die Ausführung auf spätere Zeiten; aber der einzig stehende Kanton Bern mit seinen unendlich geringeren Hülfsmitteln soll sofort und unbedenklich Hand anlegen an das vergleichungsweise viel riesenhaftere Unternehmen des Jurabahnnetzes! So wollen es die Jurassier, die Regierung und Ihre Großrathskommission. — Ich komme zur zweiten Hauptfrage: welche Berechtigung hat der Jura, eine Bahn verlangen zu können, und welche Pflichten hat der alte Kantonstheil? Sehen wir uns um, ob Gesetze oder Beschlüsse des Großen Rathes, oder ob Bestimmungen der Verfassung für eine solche Berechtigung vorhanden seien. An Erlassen des Großen Raths findet sich nichts, als der Beschluß vom 19. April 1866. Diesem wird aber das allergrößte Gewicht beigelegt. In den vorliegenden Dekretsentwürfen der Eisenbahndirektion und des Regierungsrathes wird in Art. 1 ausdrücklich gesagt: „In Bestätigung des Dekrets des Großen Raths vom 19. April 1866 u. s. w.;" auch Ihre Großrathskommission knüpft ihren Dekretsentwurf an jenen Beschluß an, indem sie im Eingang ausspricht: „Der Große Rath, in Vollziehung des Großrathsbeschlusses vom 19. April 1866 u. s. w." Was ist das nun für ein Beschluß, derjenige vom 19. April 1866? Er lautet: „Der Große Rath des Kantons Bern, in Erwägung: daß die Erstellung von Eisenbahnen im Jura im Interesse des Kantons liegt." Meine Herren! erlauben Sie mir eine Vergleichung. Ein Hausvater bewohnt mit seiner Familie ein kleines, enges Haus. Er hat oft mit den Seinigen in Erwägung gezogen, wie sehr es in deren Annehmlichkeit und Interesse läge, ein neues, schönes, geräumiges Haus bewohnen zu können. Folgt nun aus dieser bloßen Berathung und Erwägung für den Hausvater die unausweichliche Verpflichtung, seiner Familie das gewünschte, neue Haus zu erbauen? O gewiß nicht! Der Beschluß fährt fort: „in Erwägung, daß es Pflicht des Staates ist, an diesem Unternehmen nach Maßgabe seiner Kräfte sich zu betheiligen;" Meine Herren! wir sind soeben beschäftigt, den Umfang dieser Kräfte, dieser finanziellen Kräfte, in Erwägung zu ziehen, aber unserm Urtheil ist nicht vorgegriffen, es steht uns allein zu, sie als genügend oder ungenügend für eine Betheiligung zu bezeichnen. Der Beschluß lautet ferner: „in Erwägung, daß, um die Ausführung zu ermöglichen, vor Allem auch die zunächst betheiligten Gemeinden sich anzustrengen haben:" Meine Herren, die Gemeinden im Jura haben vor Allem aus sich anzustrengen. Wo ist das Resultat dieser Anstrengungen? Petitionen, statt Geld! deßhalb will man heute vor Allem aus den Staat hernehmen. Die letzte Erwägung lautet: „daß es jedoch im gegenwärtigen Zeitpunkt" (19. April 1866) „angemessen erscheint, der nächsten gesetzgebenden Behörde in Betreff der Art und Weise der Ausführung nicht vorzugreifen." Meine Herren! die Regierung, die Großrathskommission, alle Jurabahnfreunde mühen sich heute ab, uns weiß zu machen, es sei schon vorgegriffen. Wenn wir nicht mehr frei sind, wozu berathen wir denn noch? Welcher Widerspruch! Nun, nach diesen bloßen Erwägungen oder Betrachtungen, kommt erst der eigentliche Beschluß. Der Große Rath beschließt (am 19. April 1866): „die Behandlung des Gegenstandes wird auf die nächste Verwaltungsperiode verschoben." Punkt und nichts weiter! Also ein bloßer Verschiebungsbeschluß, der soll uns vorgreifen, der soll uns zum Voraus binden für das, was wir heute nach der einläßlichen Berathung zu beschließen haben. Will man uns so bethören! Ja, meine Herren, ein Beschluß des Großen Rathes hat auch für diese Behörde bindende Kraft, wenn er zur Vollziehung gelangt ist, wenn aus dieser Vollziehung bereits neue Rechte und Verbindlichkeiten entstanden sind, die man nicht mehr umstoßen und niedertreten darf. Aber ein bloßer Verschiebungsbeschluß sollte uns binden für die heute einläßliche Berathung? nie und nimmer! Ich komme nun auf die Theorie der Rechtskontinuität, auf deutsch, des Rechtszusammenhanges, zu sprechen, welche Theorie Herr v. Gonzenbach gestern mit großem Nachdruck auf die vorliegende Frage angewendet hat. Der Versuch einer Widerlegung ist ein gewagtes Unterfangen für einen unstudirten Mann, aber ich will es dennoch unternehmen mit Hülfe meines bloßen Hausverstandes. Man sagte gestern, dieser Beschluß vom 19. April, sowie alle frühern Beschlüsse des Großen Rathes in Sachen der Ostwest- und der Staatsbahn, selbst die Warnungen der Opposition, begründen diese Rechtskontinuität und lassen dem Großen Rath nicht mehr freie Hand, in anderer als nur in einer einzigen Richtung zu entscheiden. Ich will meine Ansicht an ein paar Beispielen klar machen. Wenn wir heute die große Ausgabe der Jurabahn beschließen, so ist der Finanzdirektor genöthigt, sich nach neuen Einnahmsquellen umzusehen. An einem schönen Morgen heißt es vielleicht: „alle Wirthschaftskonzessionen sind aufgehoben und die Besitzer zahlen Patentsteuer, je mehr, je lieber!" Es kann zwar noch lange gehen, bis es dazu kömmt; denn es sitzen

im Großen Rathe zu viel Wirthe und zu viel Vettern von Wirthen, aber wenn es einmal dazu kömmt, so wird man hier den Wirthen sagen: „was wollt ihr mit eurer Jahrhunderte langen Rechtskontinuität, leider hat sie schon zu lange gedauert, zahlt, und laßt euch den Schlaf nicht stören!“ Die Seelandsentsumpfung ist beschlossen; aber wenn die große Unternehmung gleichwohl in die Brüche ginge, aus Mangel an der nöthigen Mitwirkung der übrigen Kantone, was würde den Seeländern der Grundsatz der Rechtskontinuität helfen? Der Große Rath hat seiner Zeit die Eisenbahnlinie über Aarberg beschlossen, und der gleiche Große Rath stieß nach kurzer Zeit seinen eigenen Beschluß um, dem Jura zu lieb, dem Seeland zu leid, und was sagte man den petitionirenden Seeländern? „Schweigt, wir haben uns anders besonnen!“ Ein letztes Beispiel. Die Ausführung des Straßennetzes ist vom Großen Rathe ebenfalls beschlossen. Wenn wir nun für die Jurabahnen viele Millionen Anleihen aufnehmen müssen, wird unser Kredit so erschöpft sein, daß man für das Straßennetz kein Geld mehr vorstrecken wird. Was hilft dann den auf die Ausführung harrenden Gegenden dieser Alles überwältigende Grundsatz der Rechtskontinuität? Steht über ihm nicht noch ein höheres Prinzip, das zwar in die Verfassung aufzunehmen vergessen wurde? es lautet: „Wo Nichts ist, wo kein Geld mehr ist, hat selbst der Kaiser das Recht verloren!“ (Heiterkeit). Nach dem gleichen Redner sollen sogar die Warnungen vor der Betheiligung am Ostwestbahnunternehmen, vor der freiwilligen Uebernahme der Linie durch den Staat, vor dem Staatsbau u. s. w. uns heute verpflichten, dem Jura zu entsprechen. Wenn ich seiner Zeit davor warnte, immer weiter zu gehen auf dem abschüssigen Wege, weil am Ende desselben ein Abgrund lauere, bin ich nun, mit meinen Gefährten am Rande des Abgrundes angelangt, verpflichtet, hinabzuspringen? O, durchaus nicht! meine Pflicht besteht darin, in diesem letzten Augenblick zu verhüten, daß wir Alle hinunterstürzen. — Wenn ich umsonst nach Gesetzen oder Großrathsbeschlüssen mich umgesehen habe, die heute diese Versammlung zum Vorgehen verpflichten, so ergeht es mir ganz gleich, wenn ich nach einschlagenden Bestimmungen der Verfassung forsche. Der § 85 ist ja der Artikel der materiellen Versprechungen gegenüber den einzelnen Landesgegenden. Und was hat sich damals der Jura ausbedungen? Antwort: ein Stück Trennung! Heute, da wir den Jura mit Schienenwegen beschenken sollen, wird eine andere Politik von diesem Landestheil herausgehängt, Jahrzehnte hindurch vertheidigt er jede Sonderstellung mit der größten Hartnäckigkeit, jede Besonderheit der Gesetzgebung, selbst dann, wenn im Jura deßhalb die gräulichste Unsicherheit und Verwirrung herrscht, wie im Hypothekarwesen, aber jetzt auf einmal, weil es auf die größten Opfer des alten Kantons für den Jura abgesehen ist, heuchelt man plötzlich Bruderliebe, und ist es um nichts, als um Umarmungen zu thun. Wenn ich also weder in Gesetz, noch Verfassung Anhaltspunkte für die Begehren des Jura finde, muß ich nicht vielleicht eine moralische Verpflichtung anerkennen, ihm zu geben, wonach ihn so sehr gelüstet? Meine Herren! es kann nicht genug wiederholt werden, daß die Mitwirkung der jurassischen Vertreter wesentlich dazu geführt hat, uns in die schlimmen Finanzverhältnisse zu bringen, welche wir beklagen. Ohne diese Mitwirkung hätten wir heute alle unsere Bahnlinien, etwa mit Burgdorf-Langnau, statt Bern-Langnau, und dagegen die verwendeten und verlorenen 20 Millionen noch zur Verfügung. Wir könnten heute dem Jura entsprechen, ohne den ganzen Kanton zu ruiniren. Die eindringlichsten Warnungen an die jurassischen Vertreter blieben unbeachtet, und wenn von Versprechungen die Rede ist, so wurden hier im Saale vom Großen Rathe keine ertheilt, vielleicht draußen von einzelnen Persönlichkeiten, die nichts zu versprechen hatten. Deßhalb sage ich, auch bloß moralische Verpflichtungen bestehen keine zu Gunsten des Jura. Wenn man dieß hart findet, so bin ich weit entfernt, für den Jura gar Nichts thun zu wollen, ich habe dieß sogar in Münsingen vor dem versammelten Volk erklärt. Ich ging dorthin auf an mich ergangene Einladung, zum Theil mit Freuden, zum Theil mit Widerstreben. Mit Widerstreben darum, weil ich nicht gerne den Schein auf mich lud, zuerst das Volk aufreizen zu wollen, um dann hernach mit der Volksabstimmung hier drohen zu können, deßhalb machte ich mir dort die größte Mäßigung zur Pflicht. Ich deutete schon an jener Versammlung auf ein gewisses Maß der Betheiligung hin, für das auch ich aus Billigkeitsrücksichten stimmen würde, aber ich erklärte gleichzeitig, daß ich mich jeder daherigen Antragstellung enthalten werde. Zuerst muß der Jura abgewiesen werden, die Illusion der Ausführung eines Netzes von 33½ Stunden, einer wahren Luxusbahn, muß aus den Köpfen heraus, dann erst wird man vernünftigen und ausführbaren Vorschlägen Gehör zu geben vermögen. Von dieser Ansicht bringen mich auch die Trennungsdrohungen nicht ab. Der Kaiser der Franzosen ladet, um des kleinen Jura willen, das Gehässige des Vorwurfs nicht auf sich, ein friedliches Land angetastet zu haben. Wenn früher oder später die Adler ringsum auf Beute ausgehen, so ist die ganze französisch sprechende Schweiz mit Genf, jener reichen Perle am lemanischen See, schwerer gefährdet, als jetzt das kleine Bergland, der Jura, den ich übrigens weit entfernt bin, gering zu achten. Die Trennungsdrohung ist nicht neu, sie ist vielmehr alt und abgenutzt; denn seit der Zeit, da ich als Knabe die Zeitungen zu lesen begann, ist sie immer von Zeit zu Zeit aufgetaucht. Einmal auf einem Schützenfeste in Delsberg schoß man ja sogar gegen das auf die Scheibe gemalte Bernerwappen. Durch Hinsenden von Truppen wurde jeweilen die Ordnung hergestellt. Hat die Trennungsdrohung die mindeste Bedeutung, so ist es doppelt rathsam, unser Geld nicht im Jura zu verbauen; denn im Fall der Trennung hätte der alte Kanton vier Fünftheile der Staatsschuld auf sich zu laden, während der Jura für seinen Fünftheil den ganzen Gegenwerth, die erstellte Bahn, mit sich fortnähme. — Ich gehe über zu den Pflichten des alten Kantonstheils. Die Verpflichtungen desselben gegen den Jura ergeben sich aus dem Gesagten, aber ich habe noch ein ernstes Wort von den Pflichten des alten Kantonstheils gegen sich selbst zu reden. Das oberste Gebot, das wir in dieser Beziehung zu befolgen haben, ist das der Selbsterhaltung. Nach den Berichten der Großrathskommission, so wie des abgetretenen Kantonsbuchhalters, die gedruckt vorliegen und die ich bestens verdanke, ergibt es sich, daß von jetzt an unsere normale, gewöhnliche Staatssteuer 2 vom Tausend betragen wird. Die Kommission nimmt an, $^3/_{10}$ vom Tausend mehr; also zusammen 2 und $^3/_{10}$ vom Tausend werden hinreichen, den gesammten Staatshaushalt und den Aufwand für die Jurabahnen zu bestreiten. Ueberläßt sich die Kommission hierbei nicht einer Täuschung? welche Gewißheit hat sie, daß das Opfer für die Jurabahnen die von ihr gesetzten Schranken nicht um ein Großes übersteigen werde? Dieses Opfer kann jetzt noch gar nicht bemessen werden, es ist seinem Belauf noch eine völlig unbekannte Größe. Die Gewalt der Verhältnisse wird uns unwiderstehlich zu dem fortreißen, was wir nicht gewollt haben. Darum auch keine Sicherheit für ein beschränktes Maß der direkten Steuern. Ich gebe nun zu, daß der Kapitalist, der Banquier, der große Industrielle oder Unternehmer, der vielbeschäftigte Anwalt, der in den Behörden oder namentlich in der Großrathskommission sitzt, sich sagen kann: ich will gern ein Erkleckliches mehr steuern, nur um einmal diese brennende Frage gelöst zu sehen; ich lege etwas weniger bei Seite und das ist Alles, ich thue das gern. Nicht so unsere landwirthschaftliche Bevölkerung; diese wird von jeder Steuerhöhung schwer betroffen. Der Berichterstatter der Kommission hat gestern den Steuerbetrag verschiedener Kantone mit demjenigen unseres Kantons verglichen, und ist zum Schluß gelangt, namentlich dem Kanton Freiburg gegenüber dürfen wir uns noch viel mehr belasten,

als bisher. Ich habe die gleichen Tabellen von Rennward Meyer, gegründet auf das Jahr 1862, hier zur Hand, aber ich gelange zu ganz andern Schlüssen. Der Kanton Bern zahlte per Kopf seiner Bevölkerung Fr. 3. —
direkte, und „ 6. 44
indirekte Steuer an den Staat, zusammen also Fr. 9. 44
Seither ist aber durch die Erhöhung der Grundsteuerschatzungen, sowie durch das neue Einkommenssteuergesetz der Ansatz um „ 1. —
erhöht worden, wir stehen also auf Fr. 10. 44
die vielen Erhöhungen der indirekten Steuern seit 1862 gar nicht zu rechnen. Der St. Galler bezahlt dagegen blos Fr. 6. 20 per Kopf Alles in Allem, bei den prächtigsten Eisenbahnverbindungen. Es beweist mir dieses, daß die Landsleute des Herrn Berichterstatters nicht nur schön zu reden, sondern auch gut zu rechnen wissen. Der Aargauer zahlt gar nur Fr. 4. 78 Gesammtsteuer auf den Kopf. Ist das möglich, daß man den Aargau vorzugsweise den Kulturkanton nennen kann (selbst der „Postheiri" nennt ihn so), der bis jetzt nicht einmal die direkte Steuer kannte, und seine Bürger so wenig bedrückt. Ich glaubte bis jetzt, Schulden und harte Steuern gehören zum Fortschritt. Auch der Zürcher zahlt mit Fr. 7. 45 weit weniger als der Berner und doch wachsen in diesem industriellen Kantone die Millionäre dreißigfach. Freilich der Waadtländer zahlt Fr. 2. 95 direkte, Fr. 9. 61 indirekte Steuern, zusammen Fr. 12. 56. Dafür ist er aber auch Waadtländer und pflegt mit Stolz zu sagen: „il n'y a qu'un seul canton de Vaud!" Für seinen flotteingerichteten Staatshaushalt muß Etwas draufgehen, der selbstbewußte Waadtländer thäte das gar nicht anders. Nun kommt der uns vornehmlich zum Muster hingestellte Freiburger; der entrichtet Fr. 4. 44 direkte, Fr. 7. 23 indirekte Steuer, zusammen Fr. 11. 67, also etwas mehr als der Berner. Dafür hat Freiburg auch seine Eisenbahn, die der Anstrengung eher werth war, als die 60 Millionenbahn im Jura für eine Bevölkerung von 80,000 Seelen. Schlimmer als der Freiburger wird aber der Berner in Zukunft mit seiner Steuerlast gestellt sein, und wenn der Herr Berichterstatter glaubt, der Berner lasse sich dies bieten, kärglicher als der Freiburger zu leben, so hat er den ehemaligen Bernerstolz nie gekannt. Die Staatskasse von Freiburg ist zuweilen so bedrängt, daß sie nicht einmal das Geld hat, um ein Marchzinslein zu bezahlen. (Der Redner führt ein Beispiel an, wo die Gemeinde der Stadt Bern aus der freiburgischen Zehntliquidation herrührende Titel gegen Hypothekarkassatitel umwandeln wollte, welche Operation aber daran gescheitert sei, daß die freiburgische Staatskasse nicht im Stande war, den Marchzins zu bezahlen. Der Redner fährt hierauf fort:) Aber höre ich nicht schon unsern eigenen Staatswagen knarren und pfeifen, weil auch uns das Fett ausgegangen ist. Im Bericht des Herrn Kantonsbuchhalters finde ich eine bedenkliche Stelle, welche mittheilt, daß der Betriebsfond unserer Staatsverwaltung aufgezehrt ist und derselbe durch eine besondere Steuer wieder hergestellt werden muß. Bei aller Achtung für den Kanton Freiburg wünschte ich den Berner nicht schlimmer als den Freiburger gestellt zu sehen. Unheilvoller, als selbst die Steuererhöhungen, wirken aber die neuen Anleihen, welche aufzunehmen sein werden. Schon jetzt kauft man bernische Staatsschuldscheine zu 4% um Fr. 82½ für 100, und solche zu 4½% um Fr. 92½ für 100, wie wird es erst werden, wenn der Staat noch mehr Anleihen aufnehmen muß, und zwar nicht unter 5% Zins. Die Rückwirkung auf die grundpfändlichen Titel und auf deren Zinsfuß wird eine höchst unglückliche sein. Ja, ich sage, schon in dieser Beziehung ist jedes neue Staatanleihen ein Landesunglück. Ein hochgestelltes Mitglied der Großrathskommission soll letzthin mit Beziehung auf die Jurabahnfrage geäußert haben, es komme nicht darauf an, ob das Volk *wolle*, sondern ob es *könne*. So hat man seit den Zeiten der östreichischen Vögte nicht mehr zu unserm Schweizervolk gesprochen. Damals hieß es: „ist's auch erlaubt, daß der Bauer so schön baue?" Aehnlich sagt man heute: „baut erst die Jurabahn und dann erst baut eure schönen Bauernhäuser!" Wie damals der Landmann sprach, als diese Vögte in das alt gefreite Land der Waldstätte drangen, geht heute durch das gesammte Bernervolk die Ahnung:

„Sie werden kommen, unsere Pferd' und Rinder
„Zu zählen, unsere Alpen abzumessen,
„Den Hochflug und das Hochgewilde bannen
„In unsern freien Wäldern, ihren Schlagbaum
„An unsre Straßen, unsre Brücken setzen!"

Auf dem Gedeihen unseres ehrenhaften Bauernstandes beruht das Ansehen und die Wohlfahrt unseres Kantons. Hier ist der Grundstock unseres Wohlstandes zu suchen. Wenn dieser Stand bedrückt wird, leidet und verkümmert, dann ist es auch um das Gedeihen jedes andern Berufes und Erwerbes auf dem Lande und in den Städten geschehen. Mächtig regt sich der Trieb der Selbsterhaltung in unserm Volke; auf jedem Schritt und Tritt wird man von bekannten und unbekannten Landleuten dringend angegangen, diesem Aeußersten zu wehren und dahin zu wirken, daß das Projekt dieses Luxusbaues eines jurassischen Bahnnetzes beseitigt werde. — Schließlich noch ein Wort über die Frage, ob das Volk angefragt werden solle. Es wird den Freunden der Volksabstimmung vielfach der Vorwurf gemacht, sie scheuen sich, die Verantwortlichkeit eines Großrathsbeschlusses auf sich zu nehmen, sie wollen sich durch die Volksabstimmung den Rücken decken; das sei Mangel an Muth oder Feigheit. Ich beantrage die Volksabstimmung nur für den Fall der Annahme der auf den Bahnbau zielenden Anträge. Will Jemand diese Abstimmung auch vorgenommen wissen auf den umgekehrten Fall der Verwerfung dieser Anträge durch den Großen Rath, so habe ich nichts dagegen; ich bin der Letzte, der dem Volk irgend ein Recht vorenthalten möchte. Aber für diesen Fall der Verwerfung will ich die Verantwortlichkeit schon auf uns nehmen helfen. Das ist nicht Muthlosigkeit. Werden hingegen die Anträge angenommen, so ergreife ich das letzte Rechtsmittel, um meine Ansicht durchzusetzen, die Appellation an die oberste Instanz, an das souveräne Volk, und dieß ist wieder nicht Feigheit, sondern der Beweis des Gegentheils. Der Volksentscheid wird heute nicht zum ersten Mal angerufen; er wurde hier wiederholt beantragt bei den Verhandlungen in der Ostwest- und Staatsbahnfrage, aber von der Mehrheit des Großen Rathes immer hartnäckig verweigert. Ich höre noch das Hohngelächter der Mehrheit, das hier bei einem solchen Anlaß erscholl. Im Jahre 1862 verlangten 13,823 Unterschriften aus einem Landestheil, den man als den freisinnigsten unsers Kantons bezeichnet, aus dem Seeland, diese Volksabstimmung, aber vergeblich. Die einzige Folge war die Ausarbeitung eines bezüglichen Gesetzesentwurfs, der am 5. Hornung 1864 hier zur Behandlung kam, aber verworfen wurde. Die Großrathswahlen im letzten Frühjahr gingen vor sich unter dem allgemeinen und lebhaften Rufe des Volkes nach dieser Erweiterung seiner Rechte, und heute liegen die Petitionen von über 200 Gemeinden des Kantons vor uns mit dem oft wiederholten Begehren, dem doch einmal Gehör gegeben werden muß. Wer verlangt die Volksabstimmung? Das *Volk* und ein gut Theil seiner Vertreter! Wer hintertreibt sie? Die *Gewalthaber*! Und warum? weil man gegen den Willen des Volkes entscheiden will, im Interesse der Beibehaltung der Regierungssessel. Wird gegen den Willen des Volkes im alten Kanton entschieden, so hofft die Regierung — wie Napoleon I. von seiner alten Garde, als er zu ihr sagte: „grognez, mais marchez tout de même!" — auch von dem ruhigen Charakter des Volkes, es werde zwar brummen, aber gleichwohl gehorchen und bezahlen. Wird hingegen der Jura abgewiesen, so befürchtet die Regierung viel Sorge und Unruhe zu erleben infolge der lebhaften, reizbaren Gemüthsart der

französisch sprechenden Bevölkerung. Das gute deutsche Bernervolk hat schon so Vieles über sich ergehen lassen, daß man mit Bestimmtheit erwartet, seine Gutmüthigkeit könne kein Ende nehmen. Als in der letzten Session die Mahnung des Herrn Zahler bezüglich dieser Frage hier behandelt wurde, wirkte Herr Regierungspräsident Weber mit aller Macht auf Verwerfung hin, mit der Bemerkung, die Regierung habe nicht Zeit zur Vorberathung. Lag nicht der Entwurf von 1864 fix und fertig da? Man hätte denselben benutzen können, aber das wollte man nicht, man wollte, daß der Jura mit seiner Bahnangelegenheit dem Volke des alten Kantons und seinem Begehren nach der Volksabstimmung zuvorkomme und ihm den Rang ablaufe. Schon längst ist von gegnerischer Seite zugegeben worden, daß das Volk mit Sachkenntniß große Finanzfragen zu entscheiden vermöge, aber man hält das Volk so lange hin, bis keine Finanzen mehr da sind. Seit zwanzig Jahren steht in § 6 Ziff. 4. der Verfassung geschrieben: „Die politischen Versammlungen stimmen ab über diejenigen Gegenstände, welche ihnen durch Gesetze zur Entscheidung übertragen werden." Wie bestimmt das lautet: die politischen Versammlungen stimmen ab! Sollte es nicht heißen: „Das Volk stimmt nicht ab. Es wird bestens dafür gesorgt werden, daß ihm keine Gegenstände zur Entscheidung übertragen werden!" Dürfen Sie, meine Herren, dem Volke noch länger ein Recht vorenthalten, dessen Ausübung es immer lauter und dringender verlangt? — Ich schließe, indem ich Ihnen beantrage:

1) Verwerfung der Dekretsentwürfe der Regierung und der Kommission.
2) Sollte der eine oder der andere dieser Entwürfe angenommen, oder in anderer Weise eine finanzielle Betheiligung am Bau der Jurabahnen beschlossen werden, so ist das daherige Dekret oder Gesetz dem Volk zur Annahme oder Verwerfung vorzulegen.
3) Die bevorstehenden Hauptabstimmungen sind mit Namensaufruf vorzunehmen.

Egger, Hektor, Mitglied der Kommission. Ich hätte das Wort in dieser Angelegenheit nicht ergriffen, wenn Herr Steiner mich nicht sozusagen dazu aufgefordert hätte. Er hat aus einem frühern Votum eine Stelle zitirt von einem Techniker, welcher Mitglied der Kommission sei; dieß kann natürlich Niemand anders angehen als mich. Deßhalb fühle ich mich verpflichtet, Herrn Steiner Auskunft zu ertheilen. Der Vorredner hätte auch sagen sollen, bei welcher Gelegenheit dieses Votum abgegeben wurde, er hätte sagen sollen, um was es sich damals handelte. Damals lag das Projekt des Herrn Desvoignes zur Berathung vor, worin hauptsächlich der Staatsbau in Frage stand. Als Mitglied der Kommission hatte ich, wie ich glaube, das Recht, die Voranschläge auch zu untersuchen. Herr Steiner sagt, ich habe Zweifel geäußert, ob die Voranschläge hoch genug seien, und ich habe gesagt, der Bau könnte von 40 auf 60 Millionen zu stehen kommen. Das ist ganz richtig, deßhalb habe ich auch vor dem Staatsbau gewarnt. Heute stehen wir aber auf einem ganz andern Boden, heute ist es mir gleichgültig, koste die Ausführung des Netzes 40, 60 oder 100 Millionen; wir haben einfach zu erkennen, ob wir dem Jura Etwas geben wollen oder nicht. Beschließen wir, ihm eine Subvention zu geben, so geben wir ihm eine bestimmte Summe, im Uebrigen ist es der Baugesellschaft überlassen zu untersuchen, ob die Voranschläge richtig seien oder nicht. Seither hatte ich nun Gelegenheit, mich mit den Voranschlägen noch näher zu befassen, und ich bin in Folge dessen zu einer ganz andern Ueberzeugung gelangt. Ich glaube, daß die Voranschläge nicht zu niedrig gegriffen seien; ich weiß ganz bestimmt, daß die Tunnelarbeiten, welche doch immerhin eine Hauptarbeit sind, ziemlich hoch angeschlagen sind; die Kunstbauten sind alle in der Weise berechnet, wie sie bis dahin bei allen Bahnen ausgeführt worden; bei den neuern Kunstbauten, wie man dieß namentlich bei der Brennerbahn sieht, werden aber die bisher gebräuchlichen Quadermauern durch ein geringeres Mauerwerk ersetzt, wodurch eine bedeutende Kostenersparniß eintritt. Im Fernern ist auch nicht zu vergessen, daß die projektirte Bahn im Jura nur einspurig gebaut werden soll, was wieder einen bedeutenden Unterschied in den Kosten zur Folge hat. Es ist daher begründete Hoffnung vorhanden, daß der Voranschlag nicht zu niedrig ist. Ich muß übrigens nochmals erklären, daß nach meiner Ansicht der Große Rath den Kostenvoranschlag nicht zu prüfen hat. Deßhalb sagt auch der von der Kommission vorgelegte Dekretsentwurf, daß die Subvention sich nach dem Voranschlag der HH. Gränicher, Weiß und Froté und nicht nach der Ausführungssumme richten solle, damit in dem Falle, daß der Bau auf 60 Millionen ansteigen sollte, der Staat nicht gezwungen werde, seine Subvention im Verhältniß zu erhöhen. Herr Steiner hat die Kantone Waadt und Aargau angeführt und gesagt, was für schöne blühende Kantone dieß seien. Ich möchte Herrn Steiner nur in Erinnerung rufen, daß Waadt und Aargau dem Kanton Bern angehört hatten und daß, wenn diese Kantone seiner Zeit von Bern recht behandelt worden wären, sie vielleicht noch jetzt zu uns gehörten. Deßhalb glaube ich, es sei sehr wichtig, daß wir heute bedenken, was wir dem Jura gegenüber thun wollen, damit dieser nicht einmal dem Beispiele der Kantone Waadt und Aargau folge. Ich hatte mir vorgenommen, keinen Antrag zu stellen, da ich nun aber einmal das Wort habe, so will ich es doch thun, und werde dazu namentlich veranlaßt durch den Antrag des Herrn König. Herr König hat sich allerdings in der Kommission vorbehalten, seine von der Mehrheit der Kommission abweichende Ansicht später in dem Großen Rathe noch näher zu begründen. Das konnte Niemand verwehren, hingegen ist mir sehr aufgefallen, daß Herr König in der Kommission auch nicht ein einziges Wort von den Anträgen sagte, die er jetzt gestellt hat und welche die Subvention der Tronçons bezwecken, im Gegentheil wollte damals Herr König 10 Millionen für das ganze Netz bewilligen. Hätte Herr König seinen Antrag bereits in der Kommission gebracht, so hätte man vielleicht noch mit einander darüber sich verständigen können. Herr König ist also von seiner frühern Ansicht vollständig abgegangen. Wenn er das ganze Netz in Aussicht nehmen und hiefür 10 Millionen bewilligen wollte, so wäre dieß nach meiner Ansicht gerade so viel gewesen als Nichts, und man hätte dem Jura damit auf einem Umwege erklärt: „wir wollen, da wir deine gedrückte Lage fühlen, dir mit einer Subvention beistehen, wir wissen aber zum voraus, daß du damit Nichts anfangen kannst." Man würde auf diese Weise dem Jura, um ihn einstweilen befriedigen zu können, einen Brocken hinwerfen, womit ihm durchaus nicht gedient wäre. Ich will dieß aber nicht; sondern wenn ich einmal eine Aufgabe übernehme, wo ich zum Wohl des ganzen Landes meine Stimme abgeben soll, so will ich dieß nach meiner innigsten Ueberzeugung thun. Ich will dem Jura helfen, ich will offen und klar mit diesem Landestheil reden und ihm sagen: „wir wollen dir Dasjenige geben, das nach unserm Dafürhalten zum Wohl und Heil des ganzen Landes ist." Doch glaube ich, daß auch der Kommissionalantrag nicht ganz richtig ist. Es scheint mir, man sehe den Jura, wenn die von der Kommission in Aussicht genommenen Bahnen erstellt werden sollen, als zu klein an. Allerdings wird dadurch der industriellste Theil des Jura mit einer Eisenbahn versehen, doch glaube ich, man sollte mit der Subvention so viele Ortschaften als immer möglich zu befriedigen suchen. Deßhalb komme ich zurück auf meine ursprüngliche Ansicht, daß man vor Allem aus eine Stammlinie bauen sollte, welche von allen Seitenthälern benutzt werden könnte. Wenn wir bloß von Biel bis Dachsfelden bauen, so kann man allerdings nicht sagen, daß man gleichsam in eine Sackgasse gerathe; denn Dachsfelden ist der Knotenpunkt der jurassischen Thäler. Wenn wir aber berechnen, was die

Linie Sonceboz-Dachsfelden kostet, so müssen wir finden, daß dieses kleine Stück durchaus in keinem Verhältniß zu Demjenigen steht, was man eigentlich möchte, und ich glaube, wir thun da Etwas, das wir später bereuen dürften. Wenn wir auch in Dachsfelden stehen bleiben, so wird doch der Jura nicht stehen bleiben; der hintere Theil desselben, der keine Eisenbahnen erhalten wird, wird vielleicht Sitzung für Sitzung, Jahr für Jahr vor den Großen Rath treten und verlangen, daß der Staat auch ihm helfe. Dieß sollte man jedoch vermeiden, und man sollte auf eine rationelle Weise helfen, so daß man nachher nicht immer wieder darauf zurückkommen muß, sondern dabei bleiben kann. Wenn ich nun nicht ganz mit dem Antrage der Kommission einverstanden bin, so werde ich dessen ungeachtet dazu stimmen und stelle nur eventuell, für den Fall, daß die Mehrheit des Großen Rathes sich für das Tronçonsystem erklären sollte, einen Antrag. Die Kosten der Linie Biel-Sonceboz sind veranschlagt auf Fr. 5,523,000
nach dem regierungsräthlichen Dekret soll der Staat an dieselbe beitragen Fr. 3,751,000
Die Linie Sonceboz-Delsberg ist veranschlagt auf „ 10,485,000
an diese Linie schlägt die Regierung eine Staatsbetheiligung vor von „ 3,495,000
Für die Linie Delsberg-Angenstein beträgt der Devis „ 6,630,000
und die Staatsbetheiligung darf nicht übersteigen „ 2,000,000
Die Stammlinie Biel-Angenstein wird demnach kosten Fr. 22,638,000
An diese Summe hat nach dem Antrage der Regierung der Staat also beizutragen „ 9,246,000
Der Jura hat somit noch beizubringen Fr. 13,392,000

Ich glaube nun, wir sollten das Herz in beide Hände nehmen und dem Jura diese Stammlinie bauen helfen, indem wir ihm einen Beitrag geben, welcher ihm die Ausführung der genannten Linie möglich macht. Eine solche Linie würde eher rentiren, als ein Stumpen, wie er jetzt auf Dachsfelden vorgeschlagen wird. Im Weitern möchte ich aber auch die exzeptionelle Lage des Amtsbezirkes Pruntrut berücksichtigen; denn es geht jedenfalls noch Jahre lang, bis wir von Delsberg durch den Repetsch nach Pruntrut kommen. Von der St. Immerthallinie dagegen möchte ich abstrahiren, damit wir in den Stand gesetzt werden, eine durchgehende Linie nach Basel zu erhalten. Zwar wird das St. Immerthal damit nicht zufrieden sein, das gebe ich zu, es ist aber nicht möglich, es allen Leuten recht zu machen. Doch kenne ich die Herren aus dem St Immerthale als so vernünftig, daß ich denke, sie werden es wohl einsehen, daß, sobald einmal eine Linie nach Sonceboz kommt, die St. Immerthallinie, insofern sie lebensfähig ist, auch zu Stande kommen wird, sei es von sich aus oder vielleicht mit Unterstützung von anderer Seite. Ich schlage nun vor, man möchte für die Linien Biel-Angenstein und Pruntrut-Delle zusammen eine Summe von 9 Millionen bewilligen, d. h. Fr. 996,000 weniger als die Regierung beanträgt. — Es ist in der Kommission noch ein anderer Punk berührt worden — die Vetofrage. Ich bin einer der fünf, welche gegen die Anwendung des Veto auf die vorliegende Frage gestimmt haben. Ich könnte mich zuletzt noch mit dem Veto befreunden, wenn es sich heute um eine Verfassungsrevision handelte, wo für eine neue Periode die Volksabstimmung eingeführt werden sollte. Dieß ist aber nicht der Fall. Dem Veto ziehe ich indessen die Abberufung weit vor, zwar nicht in der Weise, wie sie die gegenwärtige Verfassung vorsieht, wo eine Abstimmung über die Abberufung nur veranstaltet werden darf, wenn 8000 Bürger es verlangen. Dieß ist nach meiner Ansicht nicht der rechte Modus; denn da kann der Oberländer den Jurassier abberufen, wenn er nicht nach seiner Geige tanzt; ich möchte Abberufung ihrer Vertreter durch die betreffenden Wahlkreise. Ich erkläre, daß wenn das Veto in Anwendung kommt und die Mehrheit meiner Wähler gegen eine Subventionirung der Jurabahnen ist, dieß mir ein Fingerzeig sein wird, daß ich die Ansicht meiner Wähler nicht vertrete. Von diesem Momente an werde ich nicht mehr in der Behörde sitzen, sondern ich werde zurücktreten und mein Mandat niederlegen. — Ich stelle also den Antrag, die §§ 2 und 7 des Dekretes der Kommission folgendermaßen zu modifiziren:

§ 2.

Der Staat betheiligt sich daran durch Uebernahme von Aktien in folgendem Verhältnisse und unter den nachfolgend aufgestellten Bedingungen:
Für die Stammlinie Biel-Angenstein mit einer Aktiensumme von Fr. 8,250,000
Für die Linie Pruntrut-Delle mit einer Aktiensumme von „ 750,000
Fr. 9,000,000

§ 7.

Außer der in § 2 festgesetzten Subvention von Franken 9,000,000 ꝛc.
„Für den Fall jedoch" u. s. w. fällt weg.

König, Gustav. Die Bemerkung des Herrn Großrath Egger, daß ich des von mir hier gestellten Antrages in der Kommission keine Erwähnung gethan habe, ist durchaus irrig. Ich habe in der Kommission in erster Linie beantragt, eine Summe von 10 Millionen für das ganze Netz zu bewilligen. In zweiter Linie habe ich beantragt, die 10 Millionen auf die einzelnen Linien zu vertheilen, wenn sich keine Gesellschaft für das ganze Netz bilden sollte; eventuell schlug ich vor, sofort für die Tronçons Pruntrut-Delle und St. Immer-Convers die Staatsunterstützung in Aussicht zu stellen. Ich habe auch einen Entwurf in der Kommission vorgelegt, in dessen Art. 12 bereits dieser Tronçons erwähnt war. Im Fernern will ich noch bemerken, daß ich meinen Antrag nicht direkt demjenigen der Kommission gegenüber, sondern nur eventuell, für den Fall, daß der Kommissionalantrag verworfen werden sollte, gestellt habe.

Marti, Fürsprecher. Nach der vortrefflichen Rede, welche Herr v. Gonzenbach gestern zu Gunsten einer Subventionirung der jurassischen Eisenbahnen gehalten hat, habe ich geglaubt, die Frage sei grundsätzlich gelöst. Herr v. Gonzenbach hat mit überzeugender Schärfe dargethan, daß die jurassischen Eisenbahnen ein Bedürfniß und daß es ein Gebot der Gerechtigkeit, ein Gebot der Klugheit sei, sie zu ermöglichen; andererseits hat er auch den Hauptpunkt im gleichen Sinne erledigt, nämlich dargethan, daß es die finanziellen Kräfte des Kantons wirklich gestatten, dasjenige Opfer zu bringen, welches uns die Kommission vorschlägt. Herr v. Gonzenbach hat diesen Vortrag gehalten als Berichterstatter einer Kommission, die einstimmig hinter ihm steht. Sie haben diese Kommission in der frühern Großrathssitzung niedergesetzt und in dieselbe die Summe aller Intelligenz gethan, welche hier im Großen Rathe vorhanden ist; Sie haben in dieselbe die größten Gegner der jurassischen Eisenbahnen, Sie haben solche Mitglieder, welche das Veto wollen, in die Kommission gewählt; in derselben sind daher alle Nüancen, alle möglichen Ansichten vertreten. Es war bei mir eine zum Voraus angenommene Thatsache, daß die Mehrheit des Großen Rathes auch unbedingt den Anträgen der Kommissionsmehrheit beistimmen werde, indem ja diese Kommission der direkte Ausfluß des Großen Rathes ist. Die frühere Großrathskommission wollte man nicht mehr bestehen lassen, man wollte eine

solche, welche die Ansichten des Großen Rathes vertrete. Wenn man mir gesagt hätte, daß eine solche aus heterogenen Elementen zusammengesetzte Kommission einstimmig vor den Großen Rath treten und nichtsdestoweniger solche Anfechtungen erleiden würde, so hätte ich dieß nicht geglaubt. Ich habe zwar immer gewußt, daß wenn man nachweist, eine Eisenbahn sei für den Jura ein Bedürfniß, Herr Steiner sie eine Luxusbahn nennen wird; ich habe zwar immer gewußt, daß wenn hier im Saale darauf hingewiesen wird, daß Handel und Industrie im Jura ohne Eisenbahn verkümmern werden, Herr Steiner sagen wird, im Jura sei kein Handel, keine Industrie, der Jura sei ein armes Land, — ich habe zwar immer gewußt, daß wenn man sagt, der Jura habe früher einen großen Transitverkehr besässen nnd ihn jetzt verloren, dieß in Abrede gestellt wird, — ich habe zwar immer gewußt, daß wenn dargethan wird, die Unterstützung der Jurabahnen sei in finanzieller Beziehung eine Möglichkeit, dieß von jener Seite verneint und daß man sagen wird, der alte Bernerbauer müsse zuerst für sich sorgen, — ich habe zwar immer gewußt, daß wenn man darauf hinweist, wie aus der Verweigerung jeder Staatsbetheiligung an den jurassischen Eisenbahnen in politischer Beziehung schwere Folgen entstehen dürften, man sagen wird, der Jura möge nur gehen. Gerade in Betreff der Trennungsgedanken möchte ich eine Thatsache konstatiren. Von Seite des Jura ist in diesem Saale das Wort „Trennung" noch nie ausgesprochen worden, wohl aber öfters schon von Seite des alten Kantons, der sagte: „wenn der Jura nicht zufrieden ist, so mag er gehen!" Wenn man solche Konsequenzen heraufbeschwört, so verlange ich, daß wenn sie eintreten, nicht der Jura dafür verantwortlich gemacht wird. Es wäre Wasser in's Meer getragen, wenn ich Ihnen die Nützlichkeit und Nothwendigkeit der jurassischen Eisenbahnen noch einmal vorführen würde, nachdem dieß so überzeugend nicht nur gestern von Herrn v. Gonzenbach, sondern auch heute vom Herrn Regierungspräsidenten Weber geschehen ist. Ich will daher hierauf nicht mehr eintreten, sondern gleich zu einem andern Punkte übergehen. Ich frage: was ist das für eine Erscheinung, daß von sämmtlichen neun Kommissionsmitgliedern bis jetzt nur ein einziges für den Kommissionalantrag eingestanden ist? Diese Erscheinung läßt Einem Allerlei glauben und allerlei Verdacht muß da in Einem aufsteigen. Ich ehre zwar alle Ansichten, ich muß sie aber als aufrichtig und ehrlich ansehen können. Meine Herren! Sie können Niemanden in's Herz sehen und wissen daher auch von Niemanden, ob er es ehrlich und aufrichtig meint, Solches fühlt sich aber manchmal. Ich frage: was steckt hinter diesem Zwiespalt der Kommission, warum kommt nun Herr König, welchen anzugreifen ich mir zur Aufgabe mache, mit einem solchen Antrage? Derselbe ist zwar sehr klug verschleiert und Herr König sagt uns, er werde in erster Linie zu dem Kommissionalantrag stimmen. Hat er aber ein einziges gutes Wort für den Kommissionalantrag vorgebracht? Nein, meine Herren, sondern er hat es sich eigentlich zur Aufgabe gemacht (ich will nicht sagen tendenziös, im Effekt kommt es aber auf das Gleiche heraus), den Kommissionalantrag zu diskreditiren. Was hat es vor Allem aus für einen Zweck gehabt, daß er die Rentabilitätsberechnung des Herrn Eisenbahndirektors auf eine so herbe Weise kritisirte, daß er sich gegenüber dem Eisenbahndirektor als ein Rechenmeister par excellence hinstellte und sagte: „Du kannst nicht rechnen, aber ich kann es" —? Ich erkläre, daß ich nicht rechnen kann, deßhalb will ich auch die Rentabilitätsberechnungen dieser beiden Herren nicht untersuchen und will annehmen, das Richtige liege in der Mitte. Ich will annehmen, daß der Herr Eisenbahndirektor, der noch Hoffnung hat, sich die Sache einigermaßen rosiger dargestellt, als sie in Wirklichkeit sein mag, ich darf aber auch annehmen, daß Herr König sie in einem allzu düstern Lichte hingestellt hat, und daß auch er nicht im Falle ist, eine Rentabilitätsberechnung zu machen. Ich gebe überhaupt nicht viel auf solche Berechnungen, die zwar immer gemacht werden, wenn eine Eisenbahn ausgeführt werden soll; werden sie aber im Großrathssaale oder im Volke gemacht, so kann man zum Voraus denken, daß sie nicht Anspruch haben auf unbedingte Richtigkeit. Rentabilitätsberechnungen werden gemacht von den Gesellschaften, welche bauen und das meiste Risiko übernehmen, und auch diese irren sich sehr häufig. Ist dieß aber der Standpunkt, von dem aus wir die jurassische Eisenbahnfrage beurtheilen sollen? sollen wir fragen, ob die Jurabahnen so und so viel $^1/_{10}$ % rentiren werden? liegt das im Sinn und Geist des Beschlusses vom 19. April 1866, wo der Große Rath erkennt hat, die jurassischen Eisenbahnen seien ein Werk des allgemeinen öffentlichen Nutzens, und es sei Pflicht des Staates, nach Maßgabe seiner Kräfte sich an diesem Unternehmen zu betheiligen? sehen Sie in dem uns als Grundlage vorgelegten Dekrete ein Wort von Rentabilität? Nein, meine Herren! Ja, wenn die Eisenbahnen im Jura gut rentiren würden, dann wäre wahrhaftig die Generosität des Kantons nicht groß, wenn er für den Jura einige Millionen aufbrechen und ihn damit unterstützen würde, gerade wie er die Kantonalbank und die Hypothekarkasse mit Millionen unterstützt, welche 4—5 % rentiren. Es handelt sich aber darum, ein pekuniäres Opfer zu bringen und auf der andern Seite große Vortheile zu erlangen. Es fragt sich nun, ob Sie Wort halten und diese Opfer bringen, oder ob Sie dieß nicht thun und die Vortheile wahrscheinlich auf ewig verloren geben wollen. Wenn Sie dem eventuellen (ich will ihn so nennen) Antrage des Herrn König beistimmen, so sprechen Sie sich dadurch für das Tronçonsystem mit allen seinen Konsequenzen aus. Kann dieß als ein glückliches, als ein weises System bezeichnet werden, wenn der bernische Große Rath es annimmt? Nein, meine Herren! Das Tronçonsystem ist ein unglückliches System, das Sie nicht annehmen können; ich will mit einigen Worten nachweisen, warum. Ich frage vor Allem aus: was bezwecken Sie, wenn Sie die jurassischen Eisenbahnen ermöglichen? Sie bezwecken den Jura mit eisernen Klammern mit dem alten Kantonstheile zu verbinden, wie es im Berichte der Eisenbahndirektion heißt; Sie bezwecken der Sonderstelluug des Jura ein Ende zu machen, in welcher er sich durch die Verfassung befindet, und die er sich also nicht selbst gemacht hat, sondern die Sie ihm haben machen helfen; Sie bezwecken ferner, unsere gegenwärtige Staatsbahn, über welche man so viel klagt, durch den Verkehr vom Jura her zu alimentiren; Sie bezwecken, durch die Eisenbahnen im Jura dessen Handel, Industrie und Ackerbau und dadurch den Volksreichthum zu heben. Ob diese drei Faktoren durch die Eisenbahnen gehoben werden können, darüber will ich weiter kein Wort verlieren; die Nidauerpetition verneint es, ich denke aber, Sie werden in Ihrer Mehrheit diese Ansicht nicht theilen. Eisenbahnen erleichtern den Verkehr, so daß es möglich wird, in kurzer Zeit seine Geschäfte abzuthun, Zeit aber ist für die Handel und Industrie sowie auch für die Ackerbau treibende Bevölkerung Geld. Herr König schlägt die Subventionirung der Linie Pruntrut-Delle vor. Das wollen wir auch, zu der Subventionirung der Tronçons St. Immer-Convers und Delsberg-Basel könnte ich aber nicht Hand bieten. Die Regierung hat in ihrem Antrage das Tronçonsystem in Aussicht genommen. Sie schlägt vor Allem aus die Erstellung eines Stammstückes vor; eventuell aber, wenn sich nach 6 Monaten keine Gesellschaft gebildet hat, um dieses Stammstück zu bauen, beantragt sie die Subventionirung der Linie St. Immer-Convers. Was thut nun die Kommission einstimmig? Sie verwirft das Tronçonsystem. Die Regierung hat die gleichzeitige Erbauung der Linie bis auf Dachsfelden nicht zur absoluten Bedingung für die Subventionirung der St. Immerthallinie gemacht, Ihre Kommission aber stellte sich auf den richtigen Standpunkt und verwarf das Tronçonsystem. Wenn wir die Linie Biel-Sonceboz-Convers bauen, so ist das St. Immerthal befrie-

digt; denn es besitzt dann eine Bahn, welche, ich glaube dieß behaupten zu dürfen, nicht unrentabel sein wird. Ist aber auch das St. Immerthal befriedigt, so ist doch der ganze große Rest des Jura hintangesetzt und bekommt keine Eisenbahn mehr. Darum hat sich die Kommission auf den richtigen Standpunkt gestellt und gesagt: „wir hängen der Linie Biel-Sonceboz-Convers ein Bleigewicht, die Linie Sonceboz-Dachsfelden, an, damit der Pierre-Pertuis durchstochen werde; dann wird die St. Immerthallinie nicht mehr so rentabel sein und der Jura wird dafür sorgen, daß die Stammlinie weitergebaut wird." Ich behaupte, es wäre ein Unglück, wenn nicht auf Dachsfelden gebaut würde; denn da ist das Herz des Jura, indem daselbst die Straßen von Pruntrut, Delsberg und den Freibergen zusammenstoßen. Jeder Fuß, der von Sonceboz in dieser Richtung gebaut wird, kommt dem ganzen Jura zu gut, dieß ist aber nicht der Fall mit dem Tronçons. Herr König motivirt seinen Antrag damit, daß er sagt, Hauptsache sei die Befriedigung der lokalen Interessen. Da kommen wir aber von dem großen allgemeinen Grundsatz ab auf Sonderinteressen. Wenn man sagt: wir werfen dem obern St. Immerthale und dem Amtsbezirk Pruntrut, welche am meisten schreien und am kränkesten sind, einen Brocken hin, und einen fernern Brocken geben wir dem Delsbergerthale, damit es die Linie Delsberg-Basel erstellen kann, wobei die Centralbahn auch behülflich sein wird, — wenn man so verfährt, was wird die Folge davon sein? Der ganze Verkehr aus dem Herzen des Jura wird auf die Centralbahn übergehen, die Staatsbahn wird abgefahren und es wird ihr zur Unmöglichkeit gemacht, sich zu erholen und eine Rendite zu finden. Sollen wir ein solches Opfer bringen? Sollen wir Millionen ausgeben, um einer fremden Eisenbahngesellschaft zu dienen, um von der Staatsbahn einen schönen Verkehr abzuziehen und der Centralbahn zuzuwenden? Auch durch die Linie St. Immer-Convers wird die Staatsbahn im höchsten Grade geschädigt, indem der dortige Verkehr, statt großentheils der Staatsbahn zuzufließen, auf die neuenburgischen Bahnen übergehen wird. Ich mache ferner noch darauf aufmerksam, daß durch die Erstellung dieses Tronçons das ganze Seeland und die blühende Stadt Biel benachtheiligt wird. Hierüber wird wohl Niemand im Zweifel sein, denn ich denke, es werde Jeder von Ihnen das Votum gelesen haben, welches Herr Stämpfli in der Aprilsession des vorigen Jahres zu Gunsten der jurassischen Eisenbahnen gehalten hat, und welches eigentlich den Ausgangspunkt für das Verständniß der Tragweite der jurassischen Eisenbahnfrage im Großen Rathe bildet. Da hat Herr Stämpfli namentlich das Tronçonsystem gegeißelt, es als verwerflich dargestellt und darauf hingewiesen, daß Biel, welches gegenwärtig für den Verkehr aus dem Seelande nach dem bernischen und auch neuenburgischen Jura den Stappelplatz bildet und der natürliche Verkehrsweg zu dem Jura ist, preisgegeben wird. Aus diesen Gründen bin ich entschieden gegen das Tronçonsystem, und ich werde dagegen stimmen, selbst auf die Gefahr hin, daß für den Jura gar Nichts gethan wird. Man hat gesagt, wenn jetzt für den Jura Nichts gethan werde, so werde er immer wieder kommen, die Frage werde Fortschritte machen und der Große Rath, sei es der gegenwärtige oder ein späterer, werde die Tragweite der Frage und seine Verpflichtungen und Interessen früher oder später begreifen; lieber will ich aber heute gar Nichts und später etwas Rationelles thun, als heute das Irrationelle beschließen, um später das Rationelle unmöglich zu machen; denn glauben Sie mir, daß es später nicht mehr möglich sein wird, das Rationelle auszuführen. Wenn einmal die Linie St. Immer-Convers gebaut ist, wird nicht mehr nach Biel hinab gebaut werden; denn die untern Gemeinden des St. Immerthales sind nicht so wohlhabend, und die obern reichern Gemeinden werden keinen Batzen mehr geben, um die Linie durch das Thal hinab fortzusetzen. Sind einmal die Tronçons St. Immer-Convers, Pruntrut-Delle und Delsberg-Basel gebaut, so sind alle extremen Glieder befriedigt, das Herz des Jura aber und damit auch Ihr eigenes Herz ist nicht befriedigt. — Herr Hofer stellt nun auch einen Antrag und sagt: „es ist unsere Pflicht Etwas zu thun, wir würden aber unsere Kräfte allzusehr anspannen, wenn wir nach dem Antrage der Kommission Fr. 6,950,000 bewilligen würden, darum wollen wir bloß sechs Millionen bewilligen." Was ist nun da für ein Unterschied in der Summe? Herr Hofer will 6 und die Kommission nicht einmal 7 Millionen bewilligen. Vermag aber der Kanton Bern 6 Millionen zu geben, so kann er auch noch Fr. 950,000 geben, wenn dadurch etwas Rationelles erreicht werden kann. Herr Hofer verlangt aber, daß der Jura mit diesen 6 Millionen auf immer und ewig sich zufrieden geben soll. Glauben Sie, der Jura werde sich mit dieser Summe zufrieden geben, mit welcher er sich nicht einmal mit dem alten Kanton verbinden kann, sondern sich an andere Kantone anschließen muß? Auf solche Weise ist eben die Frage nicht gelöst; Sie bieten dem Jura, was Herr Hofer nicht will, Steine statt Brod, und säen Zwietrach dadurch im Jura, daß dieser die 6 Millionen nicht unter sich theilen kann, indem Niemand weiß, wie viel er davon in Anspruch nehmen darf. Viel lieber würde ich noch zu dem eventuellen Antrag des Herrn König, als zu demjenigen des Hrn. Hofer stimmen, welcher im Wesen ein Verschiebungsantrag, aber in sehr verwerflicher Form, ist. Will man verschieben und glaubt man, die Frage sei noch nicht reif, so soll man dieß offen und ehrlich beantragen, nicht aber eine Form wählen, wodurch dem Großen Rathe bereits jetzt die Hände gebunden werden. Herr Hofer will, daß nach Jahresfrist der Jura wieder vor den Großen Rath treten und sagen soll, ob er die 6 Millionen brüderlich habe theilen und sich verständigen können, welche Linien er damit bauen wolle. Da wird aber die Frage in einem Jahre viel weniger reif und viel komplizirter sein als heute, und man wird, wenn der Jura sich nicht verständigen konnte, von der gleichen Seite sagen, der alte Kanton habe jetzt seine Pflicht gethan, der Jura möge die Verantwortlichkeit übernehmen. Nein! wenn man es mit dem Jura gut meint, so muß man ihm auch so unter die Arme greifen, daß er etwas damit machen kann. Was die Kommission vorschlägt, ist nach meinem Dafürhalten das Minimum von dem, was gethan werden kann. Herr Hofer, sowie auch Herr König hat behauptet, daß der Jura die 7½ Millionen, welche er zu beschaffen hat, nicht zusammenbringen und auch keine Gesellschaft finden werde. Ich muß mich gegenüber dieser Pessimisten auflehnen und zwar von zwei Gesichtspunkten aus. In erster Linie bin ich auch nicht so sehr mit Leib und Seele Jurassier oder gar verblendeter Jurassier, der dem alten Kanton Alles zumuthen möchte. Die Frage scheint mir aber so reif zu sein, daß der Große Rath sagen muß: ohne Initiative des Staats kommt der Jura zu keinem Zweck. Die Interessen des Jura sind zu sehr verschieden, er tappt im Dunkeln, indem nicht eine Gemeinde einzig ihre Subvention beschließen kann, bevor sie weiß, was die andere gibt und bevor überhaupt in die ganze Sache eine Organisation gekommen ist. Der Jura kann nicht anfangen, bevor der Staat die Initiative ergriffen hat. Der andere Gesichtspunkt, welcher mich hier dominirt, ist der, daß die Kräfte des Jura noch gar nicht auf die Probe gestellt worden sind. Eine Ausnahme davon macht das St. Immerthal, welches bereits Fr. 1,200,000 gezeichnet hat, aber noch weiter, auf 2 Millionen, zu gehen bereit ist. Da möchte ich nun fragen, ob mit der Staatssubvention von Fr. 1,700,000 diese Linie nicht erstellt werden könne. Diese Opferbereitwilligkeit wird auch in den andern Theilen des Jura zu Tage treten, wenn sie einmal wissen, daß der Staat einen Beitrag leisten, und daß das Zustandekommen der Linien von ihnen abhängen wird. Die vom Jura ausgegangene Petition wurde von 13,000 Bürgern unterzeichnet, eine Thatsache, die man im alten Kantonstheil nicht hätte zu Stande bringen können; denn da hätte eine

Petition für Eisenbahnen vielleicht kaum 5000, geschweige denn 13,000 Unterschriften erhalten. Man möge daher billig sein und dem Jura zuerst Gelegenheit geben, seine Kräfte zu messen und auf die Probe zu stellen. Ich mache mir nun durchaus keine Illusionen, ich weiß wohl, daß wenn auch der Antrag der Kommission angenommen wird, die jurassischen Eisenbahnen noch lange nicht erstellt sind, ich hege aber die feste Zuversicht, daß wenn der Jura jetzt damit nichts anfangen kann, dieß ihm vielleicht in 2—3—4 Jahren, wenn die Zeiten und Verhältnisse sich gebessert haben werden, möglich ist; ich habe auch die Hoffnung, daß wenn für den Staat durch die Rentabilität der Staatsbahn und durch die vermehrten Einnahmen verschiedener Staatszweige bessere Zeiten eintreten, der Große Rath, wenn der Jura in 3—4 Jahren wiederkommt und sagt, das Geschenk der 7 Millionen hänge ihm zu hoch, er könne es nicht erreichen, es noch tiefer herabhängen und, nachdem er sich überzeugt, daß der Jura seine Kräfte angestrengt aber noch nicht zum Ziele gelangt sei, sich bereit zeigen wird, noch etwas mehr zu thun. Meine Herren! das ist nicht der Schwindel, den Herr Steiner gepredigt hat! Die Herren dort hinten lachen und schütteln die Köpfe, ich wiederhole aber: es ist nicht Schwindel; denn der Staat gibt keinen Rappen, bevor die strengsten Bedingungen erfüllt sind; er rückt mit seinem Gelde erst aus, wenn die Bahn gebaut und in Betrieb gesetzt ist, erst da hat der Große Rath sich darüber auszusprechen, ob die Bedingungen erfüllt sind. Wenn wir nun heute 7 Millionen bewilligen, so hat sich jedenfalls in den nächsten 3—4 Jahren der Große Rath nicht mehr mit dieser Frage zu beschäftigen; wenn wir aber gar nichts bewilligen, so wird der Jura schon in der nächsten Sitzung die Sache wieder zur Sprache bringen. Wollen Sie denn diese Frage nachschleppen wie eine Eisenkugel? soll sie wie ein Alp auf uns lasten und unsere Thätigkeit während der ganzen Periode, die wir vor uns haben, paralysiren? Das liegt nicht in unserem Interesse; das ist nicht Staatsweisheit, sondern wir wollen uns die Frage vom Halse schaffen und zwar auf eine ehrenhafte, offene Weise, so daß der ganze Landestheil sagen muß, wir sehen die Frage als eine Frage des öffentlichen Nutzens für den alten und neuen Kantonstheil an. Herr Hofer hat uns merkwürdige Beispiele vorgeführt; er glaubt, es sei kein Unglück, wenn das Tronçonsystem angenommen werde und man St. Immer nach Neuenburg, Pruntrut nach Frankreich und Delsberg nach Basel führe; den besten Beweis hiefür bilde die Brünigstraße, welche ja das Haslethal nach dem Kanton Unterwalden hinüber führe. Ich glaube, dieses Beispiel passe nicht auf den vorliegenden Fall; Straßenbauten sind nicht mit Eisenbahnbauten zu vergleichen. Die Brünigstraße vermittelt den internationalen Touristenverkehr zwischen dem Oberlande und den Gestaden des Vierwaldstättersee's und wurde nicht zu dem Zwecke gebaut, um den eigenen Verkehr des Haslethals mit dem Kanton Unterwalden zu erleichtern; hiefür diese Straße zu bauen wäre dem Staat nie in den Sinn gekommen. Herr Hofer geht auch sehr cavalièrement über die Finanzverhältnisse hinweg und sagt, er glaube nicht, daß die Jurabahnen rentiren werden, führt aber keine einzige Zahl an, um zu beweisen, daß der Kanton Bern in dieser Anlage auch später nicht eine einigermaßen fruchtbare Anlage finden werde. Herr Hofer sagt ferner ebenso unmotivirt, der Kanton Bern sei nicht im Stande, so viel zu thun, Gründe aber gibt er hiefür keine an. Wir haben jedoch Autoritäten gehört, die anders urtheilen. Wenn Herr v. Gonzenbach, wenn der Herr Finanzdirektor (den Sie noch hören werden) und wenn der Herr Kantonsbuchhalter Henzi uns sagt, der Kanton Bern sei im Stande, die von der Kommission beantragten Opfer zu bringen, dann wird wohl Herr Hofer uns nicht das Gegentheil sagen wollen. Ich habe keinen andern Maßstab für unsere Kräfte, als die Vergleichung mit andern Kantonen, diese Beispiele liegen uns aber sehr nahe. Herr Steiner hat die umliegenden Kantone gemustert und Dasjenige, was in seinen Kram diente, hervorgehoben und mit den nämlichen Kantonen wieder für das Gegentheil argumentirt; ich will nur anführen, wie er mit dem Kanton Freiburg umgesprungen ist. Der Kanton Freiburg bietet uns ein Beispiel, mit welchem wir allerdings exemplifiziren können. Was hat der Kanton Freiburg für Opfer gebracht und von welcher Partei gingen sie aus? glauben Sie etwa von der Fortschrittspartei? Nein, sondern die ultramontane Partei mußte die Sache an die Hand nehmen, um das Opfer möglich zu machen, weil dasselbe so ungeheuer groß war, daß man fast nicht denken konnte, es sei möglich, dasselbe zu bewältigen. Der Kanton Freiburg, der gegenwärtig eine Eisenbahnschuld von 40 Millionen hat, ist nicht viel größer, als der Jura. Herr Steiner sagt nun, der Freiburger bezahle für seine sämmtlichen Steuern bloß Fr. 1 mehr als der Berner, d. h. etwas über 11 Fr. per Kopf, während der Berner etwas mehr als Fr. 10 bezahlt. Herr Steiner fügt bei, der Kanton Freiburg könne dessen ungeachtet seine Eisenbahnschuld bewältigen, und fragt, wie es dem Kanton Bern möglich sein werde, seine Schulden zu bemeistern, wenn er dieselben noch um ein paar Millionen vergrößert. Herr Präsident, meine Herren! Ich denke, Herr Steiner habe die Berichte des Kantonsbuchhalters und der Kommission nicht nur gelesen, sondern auch studirt, und in diesen Berichten ist nachgewiesen, daß die Unterstützung der jurassischen Eisenbahnen bloß eine Steuervermehrung von 75 Cts., wahrscheinlich aber bloß von 50 Cts. per Kopf zur Folge haben werde. Da haben wir also noch immer nicht die Differenz von Fr. 1 zu bezahlen, welche zwischen der Steuer des Freiburgers und der unsrigen besteht. Herr Steiner hat daher ganz übel exemplifizirt. Man werfe aber auch einen Blick auf andere Kantone, man sehe, was für Opfer Neuenburg für seine Eisenbahnen bringt! Wenn man nun diese Opfer alle mit Demjenigen, was jetzt vom Kanton Bern verlangt wird, vergleicht, so wird man finden, daß dieser noch unter Demjenigen bleibt, was andere Kantone für ihre Wohlfahrt thun. Ich bin nun der Ansicht, man solle in der vorliegenden Frage keine Politik treiben. Glauben Sie, der Jura würde so einstimmig da stehen und um seine Eisenbahnen bitten, wenn er irgend politische Hintergedanken, wenn die Frage irgend politische Bedeutung für ihn hätte? Nein, gewiß nicht! wenn aber die Frage für den betheiligten Landestheil keine politische Bedeutung hat, warum wollen *wir* sie denn zu einer politischen machen? Allerdings soll sie auch eine politische Frage sein, aber im guten Sinne des Wortes. Wir sollen uns da auf das Feld vereinigen, wo wir uns die Hände reichen können, indem es sich um das Volkswohl handelt und wir uns fragen müssen, ob eine Vereinigung des alten mit dem neuen Kantonstheil zweckmäßig und nothwendig sei. Ist es nicht eine traurige Eventualität, wenn das den Anstoß geben sollte, daß sich der Jura früher oder später vom Kanton trennen würde? Dieß ist die politische Bedeutung der Frage, die Parteipolitik sollen wir aber bei Seite lassen. So gut wir dieß können, wenn es sich darum handelt, für Kriegseventualitäten einen unbedingten Kredit zu bewilligen, so gut können wir einstimmig aufstehen, um den Jura zu unterstützen. Wir haben Alle die gleichen Interessen; denn die Radikalen suchen dabei keine Vortheile und auch ihr, die ihr nicht radikal seid, sollt keine darin suchen. Ich sage, wenn man es offen mit dem Jura meint, so muß man offen mit einander reden und handeln, dann wird man, wie ich glaube, zu einem gedeihlichen Ziele kommen. — Herr Präsident, meine Herren! Es bleibt mir nun auch noch die leidige Vetofrage zu berühren übrig. Ich habe zwar geglaubt, es werde nicht der Fall sein, bei der Eintretensfrage hierüber zu reden, indem es sich erst, wenn eingetreten wird, darum handeln kann, ob das Gesetz, welches man eventuell beschließt, dem Volke unterbreitet werden soll oder nicht. Es scheint aber, nur Herr v. Gonzenbach, der

die Vetofrage nicht berührte, sondern sich vorbehalten hat, später darüber zu sprechen, habe die Sache so aufgefaßt, während die Herren Brunner und König sich sofort in die Vetofrage gestürzt und behauptet haben, diese Frage müsse vor Allem aus erledigt werden. Das ist eine Formsache, es kommt mir auch nicht darauf an, ob die Vetofrage jetzt behandelt werde oder später; ich will es daher auch jetzt thun, damit man später nicht noch einmal über die nämliche Sache das Wort ergreifen und sich Wiederholungen zu schulden kommen lassen muß. Zur Zeit, da die Verfassung aufgestellt wurde, ist die Vetofrage sehr einläßlich diskutirt worden und zwar, wie Sie wissen, sowohl im Verfassungsrathe, als in der Vorberathungskommission. Es wurden damals Anträge gestellt, die das Veto in allen möglichen Formen einführen wollten. Diese Anträge wurden aber, obschon sie mit äußerster Schärfe, sowohl von konservativer, als von radikaler Seite, befürwortet wurden, mit großer Mehrheit verworfen. In der 27er Kommission, welche die Verfassung ausgearbeitet und vorberathen hat, fielen nur 4 Stimmen für das Veto; im Verfassungsrathe fielen für das Veto, über dessen Form noch gar nicht entschieden war, 39, dagegen 84 Stimmen. Ich muß mir erlauben, Ihnen die Hauptgründe vorzulegen, warum der Verfassungsrath gegen das Veto war. Man mußte sich bei der Berathung der Verfassung zuerst klar machen, was man für eine Staatsform wolle, da war man einig, daß die Republik ein Freistaat sei. Es gibt aber sehr verschiedene Republiken, nicht nur aristokratische und demokratische, sondern eine Hauptverschiedenheit in der Form liegt darin, ob eine Republik eine repräsentative Republik sei, oder eine reine Demokratie. In der letztern befiehlt das Volk, es kommt in Landsgemeinden zusammen und macht den Gesetzgeber, in der repräsentativen Republik ist der Große Rath souverän und Gesetzgeber. Nun war man allgemein einverstanden, daß unser Staat eine repräsentative Demokratie sein und bleiben müsse. Herr Brunner ist zwar nicht dieser Ansicht, sondern er sagt, das sei ein faules System, ein überwundener Standpunkt, und wir sollen uns der reinen Demokratie zuwenden. Damit bin ich nicht einverstanden, und zwar aus politischen Gründen. In politischen Fragen würde ich mich sehr gerne auf den freiesten Boden begeben und so sehr als möglich der reinen Demokratie zuwenden, es sind aber zwingende Gründe, die dieß nicht zugeben. Unsere Landesverhältnisse, die Ausdehnung unseres Kantons gestattet es nicht, daß das Volk in einer Anzahl zusammentreten kann, wo es auch nur annähernd seinen Willen kund geben, Gesetze berathen, diskutiren und annehmen oder verwerfen könnte. Da war man also der Ansicht, das Veto passe nicht in eine repräsentative Demokratie, man hat aber andere Mittel gefunden, um das Veto wieder reichlich aufzuwiegen und hat das Volk mit einer solchen Hülle von Rechten umgeben, daß es zu keiner Zeit in Verlegenheit sein kann, wenn es mit seiner Repräsentation nicht zufrieden ist. Welches ist in erster Linie die Konsequenz der repräsentativen Demokratie, wenn dabei das Volk souverän bleiben soll? es ist das Abberufungsrecht. Dieses Recht hat man dem Volke gegeben, so daß es, wenn der Große Rath Etwas thut, das gegen das Interesse des Volkes ist, ihn abberufen kann. Das Volk ist noch mit vielen andern Rechten umgeben: man stellte die zweimalige Berathung der Gesetze von drei zu drei Monaten in der Verfassung auf, damit ein Gesetz nicht überstürzt und dem Volke die Möglichkeit verschafft werde, das Gesetz zu debattiren und seinen Repräsentanten zu sagen, wie es die Sache ansehe. Die Rechte des Volks haben ferner eine sehr bedeutende Garantie erhalten durch die Ausschließung der Beamten aus dem Großen Rathe; ferner wurde dem Volk das Petitionsrecht gewährleistet, welches nicht eine Bettelei, sondern eine Antragstellung ist; das Volk kann also mit Anträgen vor den Großen Rath treten und seine Wünsche da geltend machen. Die Volksrechte wurden ferner dadurch gewahrt, daß eine kurze Amtsdauer von 4 Jahren aufgestellt wurde. In dieser Beziehung würde ich noch weiter, auf 2 oder 3 Jahre, hinabgehen; denn in einer kurzen Amtsdauer hat das Volk eine wesentliche Garantie für seine Rechte. Nach der gegenwärtigen Verfassung findet alle 4 Jahre eine Integralerneuerung statt, was ein wesentlicher Fortschritt der 46er Verfassung gegenüber derjenigen von 1831 war. Nun kamen aber andere Zeiten, man rief nach Eweiterung der Volksrechte, man sagte, Alles das sei ungenügend, das Volk müsse eine direkte Einwirkung auf die Gesetzgebung haben; denn es habe einen gesunden Sinn, welcher sich im Veto oder Referendum manifestiren werde. Man kann hierüber verschiedener Ansicht sein; was mich betrifft, so erkläre ich, daß ich das Veto zu einem gesunden Fortschritt nicht für nöthig hatte, sondern im Gegentheil glaube, das Veto könne einen gesunden Fortschritt verhindern. Ich bin aber kein so eifriger Gegner des Veto, daß ich viele Worte verlieren möchte, um mich seiner Einführung, wenn man es einmal will, zu widersetzen. Wenn das Volk und seine Repräsentanten glauben, es sei dadurch eine Erweiterung der Volksrechte möglich, so mag man es probiren, es wird auch ein Experiment sein; vielleicht wird man dann, wenn man die gemachten Erfahrungen zu Rathe zieht, wieder darauf zurückkommen. Das Veto, resp. Referendum, existirt in vielen andern Kantonen der Schweiz, wir sehen aber nicht nur, daß dasselbe sich in wenigen Kontonen erprobt hat, sondern wir sehen auch, daß namentlich Graubünden seit frühern Jahrhunderten immer und immer darauf losgegangen ist, dieses Volksrecht zu schmälern, weil man sich überzeugen mußte, daß dieß keine förderliche Initiative für das Volk ist, und daß dasselbe seine Souveränetät dabei doch nicht geltend machen kann. Die wenigen Gründe, welche ich grundsätzlich gegen das Veto anführen möchte, bestehen darin, daß das Volk nicht im Falle ist, die Gesetze zu berathen. Ich bin nicht Einer von denjenigen, der dem Volke Reife und Intelligenz abspricht; wir würden uns ein schlechtes Kompliment machen, wenn wir sagen würden, das Volk sei nicht intelligent und reif; denn auch wir sind, was die Herren Volksfreunde nicht glauben zu wollen scheinen, ein Theil des Volkes und zwar derjenige, den es bezeichnet hat, um die Gesetze zu berathen. Wenn wir also Gesetze berathen, berathet sie das Volk; wir sind der Ausfluß, die Repräsentanten des Volkes und müssen die Befugnisse haben, welche uns die Verfassung vorzeichnet, und welche nicht nur darin bestehen, daß wir bloß vorberathende Behörde sind. Wenn aber das Veto eingeführt wird, wird dann da das Volk die Gesetze, welche ihm zur Abstimmung vorgelegt werden sollen, diskutiren, wird es sie überhaupt lesen? Bereits im Verfassungsrathe wurde darauf aufmerksam gemacht, daß wenn man das Volk in die Gesetzgebung hineinziehen wolle, man die Gesetze in solcher Menge drucken und verbreiten lassen müsse, daß dieß ein paar Hunderttausend Franken nach sich ziehen dürfte. Würden jedoch die Volksrechte erweitert, so würden diese Druckkosten und Makulatur nicht in Betracht fallen. Wenn aber auch die Gesetze gedruckt vertheilt werden, glauben Sie dann, das Volk werde dieselben lesen? Fragen Sie sich selbst, ob Jeder von Ihnen alle Gesetze studiere, die ihm zugeschickt werden. Wie wollen Sie nun dem großen Haufen, um mich dieses Ausdrucks zu bedienen, wie wollen Sie dem Volke zumuthen, daß es die Gesetze studiere, wenn es den ganzen Tag vom Morgen bis am Abend seinem Broderwerb im Schweiße seines Angesichts nachgehen muß? Angenommen aber auch, das Volk würde die Gesetze studiren, so ist es doch nicht im Falle, sie zu debattiren; Sie wissen aber, daß das vernünftigste Resultat nur aus einer gesunden, offenen und freien Diskussion entspringen kann. Wie Mancher hat seine Meinung erst im Laufe der Diskussion gebildet oder abgeändert. Ich erlaube mir hiefür nur das Beispiel des Hrn. General Ochsenbein anzuführen, welcher gesagt hat, er sei früher für das Veto gewesen, durch die Diskussion aber gegen das Veto bekehrt worden. Nun sagen uns aber die Herren

Brunner und König, die Wortführer für das Veto, wir seien dafür da, das Volk aufzuklären und zu belehren. Ich will annehmen, es sei so, aber wie wird es da herauskommen? Dann haben wir Volksversammlungen und an einem Ende wird Herr Steiner, am andern Herr Brunner eine Tribüne haben, der Eine wird rechts und der andere links ziehen, und am Ende kommt nichts Ersprießliches dabei heraus. Auf solche Belehrung gebe ich nichts, denn sie ist nicht eine ruhige Belehrung, indem das Volk in einer Agitation, im Fieber zusammentreten wird. Glauben Sie aber, Sie werden durch das Veto je den eigentlichen Volkswillen, und dieß ist doch die Hauptsache, vernehmen? In der repräsentativen Demokratie haben Sie den Grundsatz: „Alles für das Volk, aber nicht Alles durch das Volk!" während bei der reinen Demokratie der Grundsatz herrscht: „Alles für das Volk und Alles durch das Volk!" Man sagt nach diesem Grundsatz, der Wille des Volkes soll Meister sein, und wenn es sich selbst Böses anthun will, so sollen wir ihm seinen Willen lassen. Diese Ansicht kann ich entschieden nicht theilen, sondern ich halte dafür, das Volswohl sei vor Allem aus in's Auge zu fassen und die höchste verfassungsmäßige Behörde sei dafür eingesetzt, das Volkswohl zu erwägen; ist dann das Volk nicht zufrieden, so soll es nicht im Einzelnen das Recht haben, alle Bestimmungen, welche der Große Rath aufgestellt hat, wieder umzustürzen, sondern es soll erst, wenn es fühlt, daß seine Repräsentanten wirklich gegen die Volkssouveränetät vorgehen, eingreifen, und dazu hat es schon jetzt Mittel und Wege an der Hand. Hr. Ochsenbein war im Verfassungsrathe Berichterstatter, und auf eine von ihm gegen das Veto gehaltene glänzende Rede wurde dasselbe mit großer Mehrheit verworfen. Er hat u. A. auch folgendes Beispiel aufgestellt: Angenommen, der Große Rath lege dem Volke einen aus sechs Artikeln bestehenden Gesetzesentwurf vor. Mit dem ersten Artikel ist das Oberland nicht einverstanden, wohl aber sind dieß die übrigen fünf Landestheile: das Emmenthal, Mittelland, Seeland, der Oberaargau und der Jura. Der zweite Artikel ist dem Emmenthal nicht genehm, während die übrigen fünf Landestheile damit einverstanden sind. Der dritte Artikel beliebt einzig dem Mittellande, der vierte bloß dem Seeland, der fünfte bloß dem Oberaargau und der sechste bloß dem Jura. Was wird nun das Resultat der Abstimmung sein? Daß das Gesetz mit $^5/_6$ gegen $^1/_6$ verworfen wird, während jeder einzelne Artikel von $^5/_6$ des Volkes angenommen würde. Kennt man dann da die Volksmeinung? Nein, gewiß nicht! Sie sehen daher, daß das Veto sehr gefährlich werden kann, indem man dabei die Erscheinung hat, daß die Minorität zur Majorität wird. Meine Herren! glauben Sie wirklich aufrichtig, daß das Volk des alten Kantons den Forderungen des Jura werde gerecht werden? Sie können das nicht glauben, sonst kennen Sie das Volk nicht. Daher möchte ich Diejenigen, welche für den Jura Etwas thun wollen, bitten, das Gute, welches sie hier gethan, nicht durch das Volk wieder aufheben zu lassen. Entweder ist die Staatsbetheiligung an den jurassischen Eisenbahnen zweckmäßig und gut, und dann sind wir kompetent sie zu beschließen, oder sie ist nicht gut, dann sollen wir davon abstrahiren, und wir brauchen auch das Volk nicht, um sie zu verwerfen. So wie aber auf der einen Seite die Majorität die Minorität terrorisiren kann, so kann auf der andern Seite auch die Minorität die Majorität terrorisiren. Wie wird es kommen im Großen Rathe? Wenn die Minderheit aus politischen oder aus andern Gründen nicht einverstanden ist, so wird sie vielleicht im Volke Lärm schlagen und einen Vetosturm heraufbeschwören; da haben wir also die unglückliche Erscheinung, daß die wahre Mehrheit nie zu Tage tritt, weil nicht Ruhe ist. Ich habe bis jetzt immer vom Veto gesprochen, die Verfassung kennt dasselbe aber nicht, sondern bloß das Referendum, welches entweder darin besteht, daß der Große Rath dem Volke fakultativ gewisse Gesetze vorlegt, oder darin, daß wenn es ein bindendes Referendum ist, das Volk am Ende eines jeden Jahres über alle oder über die wichtigsten Gesetze seine Stimme mit „Ja" oder „Nein" abgibt. Beim Veto aber ergreift das Volk die Initiative; es müssen zuerst eine bestimmte Anzahl Bürger verlangen, daß ein Gesetz dem Volke unterbreitet werde. Man kann nun vor Allem aus fragen, welche von beiden Einrichtungen besser sei, und da bin ich wirklich begierig, die Meinung des Herrn von Gonzenbach zu vernehmen. Er hat uns in der letzten Sitzung gesagt, er sei für die Erweiterung der Volksrechte, aber nicht für das Referendum, sondern für das Veto. Ich müßte mich sehr irren, wenn Herr von Gonzenbach sich nicht so ausgesprochen hat. Ich erinnere mich noch hauptsächlich deßwegen daran, weil er sich bei diesem Anlaß an mich gewendet und mir gesagt hat, er sei liberaler als ich, weil er das Veto wolle. Ich frage nun Herrn von Gonzenbach, der mit den drei übrigen Minderheitsmitgliedern der Kommission vollständig einig gegangen ist, in welcher Form das vorliegende Dekret dem Volke vorgelegt werden soll, und ob man, wenn man das Veto will, zuerst die Verfassung ändern wolle. Denn, meine Herren, wenn Sie die Verfassung halten wollen, so dürfen Sie das Veto nicht in Anwendung bringen. Der Antrag der Kommissionsminderheit will also nicht das Veto (denn das Volk hat dasselbe nicht verlangt), sondern er will das Referendum, und das gleiche Referendum, welches Herr von Gonzenbach nicht will, befürwortet er nun mit der Minderheit und will das Gesetz dem Volke unterbreiten. Da ich kein besonderer Freund weder der einen noch der andern Institution bin, so habe ich mir die Sache noch nicht bis in die äußersten Konsequenzen hinaus klar gemacht, um zu untersuchen, welches die bessere Einrichtung sei, doch glaube ich mich dahin aussprechen zu können, daß ich, wie Herr v. Gonzenbach, das Veto dem Referendum vorziehen würde, weil ich im Veto doch wenigstens das Gute sehe, daß in das Volk hie und da eine frische Lebendigkeit gebracht wird, welcher Vortheil manchen Nachtheil überwiegt. Mit dem Referendum aber kann ich mich nicht vertraut machen, da tritt also das Volk alle Jahre oder alle zwei Jahre in der Kirche zusammen, und wenn Jemand nicht geht, so muß er einen Franken Buße bezahlen. Wenn man die Volksrechte erweitern will, so sollte man mit der Abschaffung dieser Buße beginnen. Da muß der Anfang mit der Erweiterung der Volksrechte gemacht werden, und so lange man das Volk büßt, wenn es nicht bei der Abstimmung erscheint, soll man nicht solche Ideen proklamiren, durch welche das Volk allein soll selig werden, — so lange diese aristokratische engherzige Einrichtung der Buße besteht, werde ich nicht zu einer Erweiterung der Volksrechte stimmen, sei es im Sinne des Veto oder des Referendum. Dieß sind die allgemeinen Grundsätze. Wenn man sie nun auf die vorliegende Angelegenheit anwendet, so frage ich, ob nicht jeder Unparteiische sagen muß, es sei nicht der Fall, im gegenwärtigen Augenblicke die Volksabstimmung hervorzurufen. Stellen Sie sich einmal vor, Sie gehören nicht zum Kanton Bern, leben im Auslande und sehen das ganze Treiben im Großen Rathe mit an. Wenn man Ihnen nun sagen würde, während 20 Jahren sei die fragliche Verfassungsbestimmung nie angerufen worden, im 21. Jahre aber wolle die Mehrheit des Großen Rathes, um ein Eisenbahngesetz zu verwerfen, dasselbe dem Volke unterbreiten, so würde gewiß Jeder dieß ungerechtfertigt finden. Zur Zeit, da die Ostwestbahnbetheiligung und später, als der Staatsbau beschlossen wurde, hat allerdings das Volk petitionirt, es möchte ihm die Frage zur Entscheidung vorgelegt werden. War es aber ein ruhiges Volk, das petitionirt hat? Nein, meine Herren! Das Seeland, die Amtsbezirke Aarberg und Nidau, haben petitionirt, aber aus welchem Grunde? wegen des unglückseligen Aarbergerkrummes, wodurch ihre materiellen Interessen geschädigt wurden. Wäre die Eisenbahn über Aarberg gekommen, hätten wir keine Petitionen hier gesehen, obschon dann die Linie, wegen der größern Länge um 22,000', vielleicht eine Million mehr gekostet haben würde. Da der

Große Rath aber anders beschlossen, hat sich das Volk gerührt und das letzte Mittel ergriffen, welches es ergreifen konnte. Mit solchen Vorgängen lasse ich mir für den gegenwärtigen Fall nicht exemplifiziren, und es würde mich eher abhalten, die Volksabstimmung anzurufen, wenn ich sehe, auf welche Art dieselbe bei jener Frage verlangt worden ist. Die materiellen Interessen dominiren gegenwärtig Alles, darin sehe ich aber durchaus nicht etwas so Bedenkliches; denn die materiellen Interessen sind eben eine Folge des Fortschrittes, und ob wir nun auf geistigem oder materiellem Gebiete fortschreiten, ist das Nämliche: die materiellen und geistigen Interessen müssen mit einander Hand in Hand gehen. Wenn wir aber im Kanton Bern fünf verschiedene Landestheile haben, welche eine verschiedene Geschichte, verschiedene Grundlagen für ihre materiellen Interessen haben, dann werden Sie zugeben, daß dieselben ausgeglichen werden müssen. Im Jahre 1846 hat eine theilweise Ausgleichung stattgefunden, das Oberland und das Emmenthal sind bedacht worden, namentlich aber in einem großartigen Maße das Seeland. Darum erkläre ich auch, daß es mich am meisten bemüht, daß die Opposition jetzt aus dem Seelande kommt, aus demjenigen Landestheil, der an den Jura anstößt und mit dessen Interessen er verknüpft ist. Das Seeland schlägt sich, entgegen seinem eigenen Interesse, in das Gesicht, wenn es den Bestrebungen des Jura nicht entgegengehen und darauf Rücksicht nehmen will, was es im Jahre 1846 zum Voraus erhalten hat. Sie werden zugeben, daß damals bei der Ausgleichung der materiellen Interessen der Jura Nichts erhalten hat, als seine Sonderstellung, welche abgeschafft werden muß. Die Regierung soll einen Vorschlag bringen, um, meinetwegen durch eine Verfassungsrevision, diese Sonderstellung aufzuheben. Bei der Ausgleichung der übrigen Interessen hat der Jura aber keinen Rappen erhalten; was er erhalten, beruht nicht in materiellen Interessen, sondern auf Sitten; es ist also nicht eine Frage, die in Geld bemessen werden kann. Wenn nun der Jura im Jahre 1846 nicht bedacht worden ist, so mag man bedenken, daß es nur eine Frage der Zeit ist, auch ihm gerecht zu werden. Der Jura wartet bis zum äußersten Augenblicke, bis er sagt, es sei ihm nicht mehr möglich zu prosperiren und auf dem materiellen Gebiete fortzuschreiten, wenn man ihm nicht Eisenbahnen erstellen helfe. Der Jura *will* auch Eisenbahnen, aber selbst wenn eine große Partei im Jura wäre, welche keine Eisenbahnen wollte, sollte dieß nicht ein leitendes Motiv bilden. Wenn man seiner Zeit das Emmenthal und das Seeland darüber hätte abstimmen lassen, ob sie Eisenbahnen wollen oder nicht, so würden sie es mit großer Mehrheit abgelehnt haben, während sie jetzt ihre Eisenbahnen als ein Glück betrachten. Meine Herren! die schwache Seite des Veto ist die, daß das Volk ein Gesetz verwirft, bevor es angewendet worden ist, wo also noch nicht beurtheilt werden kann, was für Wirkungen das Gesetz haben würde. Wenn nun aber das Volk ein Gesetz verworfen hat, so muß der Große Rath wieder ein anderes machen, welches, besonders wenn es materielle Interessen beschlägt, wieder verworfen werden wird. Auf diese Weise kommt man zu keinem Zwecke. Erläßt aber der Große Rath von sich aus ein Gesetz, so kann es, wenn es sich bei der Anwendung zeigen sollte, daß es nicht zweckmäßig ist, jeden Augenblick aufgehoben werden. Wäre dem Volke die Frage der Staatsbetheiligung bei der Central- und Ostwestbahn zur Entscheidung vorgelegt worden, so würde es unzweifelhaft in großer Mehrheit dagegen gestimmt haben, während es jetzt diese Bahnen nicht wieder aufgeben würde. Die Frage des Staatsbaues, den Ostwestbahnschwindel, berühre ich nicht; denn die vorliegende Frage kann ohne denselben gelöst werden; auch haben wir Sicherheitsventile genug und brauchen das Veto nicht, um uns heute vor solchen Vorgängen zu schützen. Ich würde es aber für eine politische Immoralität halten, wenn man jetzt, im 21. Jahre, vor das Volk hintreten wollte in einer Frage, die nicht neu, sondern im Grundsatze bereits erledigt ist. Der Große Rath hat beschlossen, die Jurabahnen müssen ausgeführt werden und der Staat solle sie unterstützen. Warum haben Sie damals, als Sie den Grundsatz beschlossen haben, die Frage nicht dem Volke unterbreitet? das wäre der richtige Moment hiezu gewesen und nicht jetzt, da es sich um die Ausführung des bereits beschlossenen Grundsatzes handelt. — Ich will in dieser Frage nicht weitläufiger sein, ich habe es in meiner Pflicht erachtet, sowohl das Interesse des ganzen Kantons, als dasjenige des Jura und auch dasjenige meines Landestheiles, des Seelandes und Biels, zu beleuchten und nachzuweisen, daß die Interessen Aller in diesem Punkte zusammenfallen, und daß der Große Rath unbedenklich zur Ausführung des bereits aufgestellten Grundsatzes schreiten kann. Meine Herren! ich hoffe auch, Sie werden diese Betheiligung nicht an die Volksabstimmung knüpfen; denn ich glaube nachgewiesen zu haben, daß man durch eine solche den Volkswillen nicht sicher erfahren kann. Dieß ist in meinen Augen auch der Hauptgrund. Es ist zwar gar leicht zu sagen: „ich nehme die Verantwortlichkeit nicht über mich und will durch meine Wähler für allfällige Eventualitäten gedeckt sein.“ Dieses Räsonnement bezeichne ich, ich will nicht sagen, als Feigheit, wie es vorhin ausgesprochen worden ist, aber als Schwachheit, und was mich anbetrifft, so werde ich mich auf keinen Fall dieser Schwachheit schuldig machen. Dann kann freilich oft der Fall eintreten, daß ich nicht gerade nach dem Willen meiner Wähler meine Stimme abgebe, ich habe aber nicht den Eid geleistet, den Willen meiner speziellen Wähler zu befürworten, sondern den Willen und die Interessen des ganzen Kantons zu vertheidigen und hiefür meine Stimme abzugeben. Wenn ich also finde, daß die Interessen des ganzen Kantons im Spiele sind, so habe ich den Muth, dazu zu stehen; sind meine Wähler dann nicht mit mir zufrieden, so weiß ich, was ich zu thun habe. Es soll gestern einer der Herren, der eine glänzende Rede gehalten, sich geäußert haben, mit der Vetofrage sei es gewonnen, die Freunde der jurassischen Eisenbahnen seien demoralisirt. Ich glaube, das sei eine irrige Meinung, und wenn auch der Jura unterliegt, so werde ich jedenfalls mit ruhigerem Gewissen heimgehen, als vielleicht Diejenigen, welche durch ein solches Mittel die Sache, sei es wissentlich oder unwissentlich, verhindern wollen. Ich stimme gegen das Veto.

Es wird im Saale Beifall bezeugt.

v. Goumoëns. — — — Man hat in der letzten Zeit in diesem Saale oft von Muth oder Feigheit sprechen hören; man hat gesagt, der Große Rath solle seine Meinung so oder anders aussprechen, ohne das Volk im Rücken zu haben. Herr Präsident, meine Herren! Wenn ich heute das Wort ergreife, so braucht es auch ein wenig Muth; denn ich erfülle eine unangenehme Pflicht. Es ist viel dankbarer, heute in den Saal zu treten und zu sagen: „ihr lieben Kollegen aus dem Jura, wir wollen unsere Hände öffnen. Es ist wirklich eine Befriedigung, einem solchen Verlangen zu entsprechen, ich kann dieß aber, so herzlich leid es mir thut, nicht, obschon ich mit meinen verehrten Herren Kollegen aus dem Jura seit sechs Jahren immer in den angenehmsten Beziehungen gestanden bin. Ich thue aber meine Pflicht. Ich habe mich aus dem Kommissionalbericht zu belehren gesucht, ob und wie man dem Verlangen des Jura entsprechen könne. Ich erkläre zwar offen, daß ich, ehe der Bericht erschienen war, schon eine Meinung über die Frage hatte, ich hatte meine Ansicht sogar schon vor dem Erscheinen der vielbesprochenen Nidauerpetition gebildet; meine Meinung ist mir nicht einmal durch den General Ochsenbein oktroyirt worden. Ich muß die Erklärung abgeben, daß der Bericht der Kommission mich in meiner Ansicht nicht irre gemacht hat. Man muß auch zugeben, daß die Kommission ihre Aufgabe begriffen und mit

allem Ernste, welchen die Angelegenheit verlangt, erfaßt hat, und es scheint Einem wahrhaftig, sie habe alles Mögliche gethan, um die Millionen, welche verausgabt werden sollen, gehörig zu verklausuliren. Ich bin ebenfalls überzeugt, daß der Herr Regierungspräsident Weber und seine Kollegen nicht nach einer Wiederholung der Ostwestbahngeschichte lüstern sind. Wir haben aber Alle die Erfahrung gemacht, daß die Verhältnisse stärker sind, als die Menschen, und ich muß befürchten, daß der Große Rath im gegebenen Moment doch vielleicht wieder eine schwache Stunde haben werde. Wenn wir 7 Millionen bewilligen, so könnte es vielleicht nach einigen Jahren heißen: „wir haben nicht genug", und es könnte möglicherweise der Fall eintreten, daß wir, wie dieß schon einmal geschehen ist, weiter gezogen würden. In dem Kommissionalberichte heißt es unter Abschnitt II „Maß und Umfang der Staatsbetheiligung", dieselbe sei durch den Beschluß des Großen Rathes vom 19. April 1866 bedingt und festgestellt worden. Der Herr Berichterstatter der Kommission hat sogar behauptet, alle Mitglieder des Großen Rathes, welche damals anwesend gewesen, seien durch diesen Beschluß gebunden; er hat großen Nachdruck darauf gelegt, und es ist mir gerade so vorgekommen, als habe er uns ein wenig den Marsch machen wollen. Unter Abschnitt II des Kommissionalberichtes heißt es: „Ihre Kommission kann jedoch nicht annehmen, daß der Wille des Großen Rathes dahin ging, als er am 19. April die Pflicht des Staates anerkennt hat, sich bei der Erstellung von Eisenbahnen im Jura zu betheiligen. Sie ist vielmehr der Ansicht, daß der Staat dießfalls vollkommen freie Hand behalten hat und daß daher, abgesehen von den Leistungen des zunächst betheiligten Landestheiles, vor Allem zu untersuchen ist, ob die beabsichtigten Eisenbahnbauten wirklich im Interesse des Kantons liegen, und ob die beanspruchte Betheiligung die finanziellen Kräfte des Kantons nicht übersteige. Daß auch die Finanzdirektion, der Regierungsrath und die im Jahre 1866 mit Begutachtung der Eisenbahnfragen im Jura beauftragte Großrathskommission denselben Standpunkt festgehalten und nicht eine Pflicht des Staates zur Betheiligung an dem gesammten jurassischen Netz angenommen haben, erhellt aus dem Berichte der Finanzdirektion vom 24. März 1866, aus demjenigen des Regierungsrathes vom 4. April und aus demjenigen der Großrathskommission vom 14. April gleichen Jahres." Mich dünkt nach meinem schwachen Auffassungsvermögen, der Herr Berichterstatter der Kommission sei da mit seinem Votum etwas in Widerspruch gerathen. Ich wenigstens habe mich optima fide durch den Beschluß vom 19. April 1866 zu Nichts verbindlich gemacht und glaube, ich habe heute noch freie Hand, zu stimmen wie ich wolle. Am 19. April 1866 konnte ich jedoch nicht stimmen, wie ich wollte, weil durch die Wendung, welche die Abstimmung genommen hat, Diejenigen, welche verschieben wollten, gezwungen wurden, zu dem Antrage des Herrn v. Graffenried zu stimmen, welcher Antrag jetzt in Kraft erwachsen sein soll. Diejenigen Mitglieder des Großen Rathes, welche damals nicht sofort eintreten wollten und nicht einverstanden waren, daß der sterbende Große Rath die immense Unternehmung an die Hand nehme, wurden gezwungen, zu dem motivirten Antrag des Herrn v. Graffenried zu stimmen; zu denen habe auch ich gehört. Abschnitt III behandelt die „Leistungen des zunächst betheiligten Landestheiles". Da werden die Interessen der verschiedenen Theile des Jura an den einzelnen Tronçons besprochen, über das Maß der Betheiligung des Jura habe ich aber Nichts gefunden. Es ist bekannt, daß wenn der von der Kommission beantragte Staatsbeitrag genügen soll, die jurassischen Gemeinden enorme Anstrengungen machen müssen. Wenn dieß aber auch in drei Jahren geschehen sein wird, so wird man sich fragen müssen, ob nicht in späterer Zukunft die heute schon berührten Verhältnisse eintreten dürften, daß nämlich wegen allzu großer Auflagen in den Gemeinden Auswanderung aus dem Jura stattfinden könnte. Man hat zum Beispiel in der letzten Zeit gelesen, daß die Gemeinde Chaux-de-Fonds eine Schuldenlast von drei Millionen hat. Am interessantesten ist der IV. Abschnitt des Kommissionalberichtes, welcher von den „finanziellen Kräften des Kantons" handelt. Der Bericht sagt, dieser Ausdruck sei sehr unbestimmt, und frägt sich, ob darunter das verfügbare aktive Staatsvermögen verstanden sein soll. In dieser Beziehung verdient der Bericht die vollste Anerkennung; die Kommission bringt uns in diesem Abschnitt eine Darstellung der gegenwärtigen Finanzlage des Kantons vom klarsten, reinsten Brunnwasser, so daß wir der Kommission nur dankbar dafür sein können. Ich will auf die Zahlen nicht näher eintreten, Sie werden den Bericht gelesen haben, doch erlaube ich mir, Ihnen in Erinnerung zu rufen, daß das Aktivvermögen des Staates unter Null steht, indem die Gesammteinnahmen aus demselben für das Jahr 1867 um Fr. 167,983 geringer angeschlagen sind, als die Verzinsung und Amortisation der gegenwärtigen Staatsschuld. Die Kommission begleitet uns in ihrem Berichte durch alle möglichen Fluktuationen der Steuerquote hindurch bis fast zum 20. Jahrhundert. Bei der gegenwärtigen Staatsschuld von 25 Millionen sollen wir uns wohl hüten, noch weitere Schulden zu kontrahiren. Ueber die Finanzlage des Kantons sagt die Kommission auf Seite 21 ihres Berichtes Folgendes: „Es ist diese finanzielle Lage keineswegs eine glänzende und gibt namentlich zu ernsten Bedenken Anlaß, wenn in Betracht gezogen wird, wie sehr sich dieselbe innerhalb der letzten 20 Jahre verschlimmert hat." Ich will hierauf jetzt nicht näher eintreten, es sind dieß widerwärtige Thatsachen, welche schon so oft in diesem Saale wiederholt worden sind, daß ich schwacher Redner mir nicht erlauben will, dieselbe nochmals hervorzuheben. Ich frage aber: erwachsen uns aus den Vorgängen, die uns in die gegenwärtige Finanzlage gebracht haben, Verpflichtungen gegenüber dem Jura? Der Jura behauptet: „Ja". Nach meinem schwachen Auffassungsvermögen glaube ich, die gemachten Erfahrungen sollen uns aufmerksam machen, sie sollen uns warnen, weiter zu gehen. Man mußte sich daher verwundern, daß in dem folgenden Abschnitt V die Kommission sich zu einer Staatsbetheiligung an den jurassischen Eisenbahnen im Betrage von 7 Millionen, oder mit andern Worten zu einer Belastung des Budgets mit einem Zinse von Fr. 350,000 entschließen konnte. Ich habe schon im Eingange meines Vortrages gesagt, daß es mir herzlich leid thut, wenn ich „Nein" sagen muß; ich könnte es aber nicht verantworten, nach der Darstellung einer so trübseligen Finanzlage unsere Schuldenlast noch um weitere 7 Millionen zu vergrößern. Sieben Millionen! Herr Präsident, meine Herren! es ist uns gestern gesagt worden, das solle uns nicht erschrecken, wir sollen zeigen, daß wir trotz dieser Lasten geneigt seien, unsern Mitbrüdern im Jura zu helfen. Ich unterschreibe diesen Grundsatz auch, den der Herr Berichterstatter der Kommission aufstellte, es geht aber nicht an, in einem solchen Finanzzustande, in dem wir uns jetzt befinden, weitere Opfer zu bringen; denn wir könnten sie nicht anders bringen, als dadurch, daß wir unsern Mittelstand, unser Landvolk schwer belasten würden, indem die finanziellen Kräfte des Kantons nicht nur in dem verfügbaren Staatsvermögen bestehen, sondern, wie die Kommission in ihrem Berichte sagt, auch in der Steuerkraft des Volkes, sowie in dem Kredit, welchen der Kanton genießt. Dieß führt mich zu der zweiten wichtigen Frage, zu der Frage des Veto. Ich frage mich, ob wir die Steuerkraft des Volkes und den Kredit, welchen der Kanton genießt, so ohne weiters noch mehr in Anspruch nehmen dürfen. Es scheint mir, es verhalte sich mit der Steuerkraft eines Volkes ungefähr so, wie mit dem Sicherheitsfonds eines Geschäftes. Erschöpfen wir die Steuerkraft bis auf's Aeußerste, so liegen wir auf dem Rücken nnd können unsern Nachkommen nichts mehr übrig lassen. Ich frage übrigens: ist etwa bis dahin die Steuerkraft des Volkes nicht gehörig angestrengt worden, ganz besonders in Folge der Revision der Grund-

steuerschatzungen im letzten Jahre? Man möge doch ein wenig auf das Land kommen und die Leute um ihre Meinung anfragen! Hand in Hand mit der vermehrten Inanspruchnahme der Steuerkraft des Volkes geht die Erhöhung des Zinsfußes. Da scheint es mir denn doch, wir seien Angesichts der verfassungsmäßigen Bestimmung es dem Volke in der That schuldig, ihm die Angelegenheit vorzulegen und es um seine Meinung zu befragen. Ich glaube nicht (wenigstens maße ich es mir nicht an), daß so viel Intelligenz, so viel geistiges Licht in dieser Versammlung verbreitet sei, daß wir so ohne weiters so weit tragende Beschlüsse fassen können, ohne dem Volke Gelegenheit zu geben, sich darüber auszusprechen. Es ist gestern gesagt worden, unsere Lage sei noch nicht so schlimm, so lange für so und so viel Wein, Zucker u. dgl. im Kanton genossen werde. Ich ziehe aber eine andere Konsequenz. Wenn die Steuerkraft des Volkes noch mehr in Anspruch genommen wird, so gibt es theures Geld, und Folge davon wird sein, daß die auf Grundpfand angelegten Kapitalien wenigstens mit 5 % verzinset werden müssen. Ich glaube, das seien keine pessimistischen Anschauungen, sonst soll man auf das Land hinauskommen und den Mittelstand anfragen, wie es sich damit verhalte. Ich will Sie nicht länger aufhalten und schließe, indem ich dem Antrage des Herrn Steiner beitrete.

Migy, Justizdirektor. Erlauben Sie mir als Mitglied der Regierung und als Angehöriger des Jura auch einige kurze Bemerkungen. Ich weiß wohl, daß es für einen Jurassier eine undankbare Aufgabe ist, über den vorliegenden Gegenstand das Wort zu ergreifen, weil man wahrscheinlich in der Versammlung sofort sagen wird, er rede für seine eigene Sache. Dessen ungeachtet will ich mir einige Bemerkungen erlauben. Die Hauptschwierigkeit, welche die Versammlung in der Lösung der vorliegenden Frage findet, liegt darin, daß man befürchtet, mit dem Dekret der Kommission sei nicht das letzte Wort gesagt, sondern man werde später noch weiter geführt werden. Dieß hat auch der Herr Vorredner hervorgehoben, indem er gesagt hat, wir seien nicht sicher, daß wir nicht vielleicht noch weiter gehen müssen. Wenn man die Begehren des Jura, der eine gewisse Summe wünscht, mit diesem Näsonnement abspeisen will, da muß der Jura darauf verzichten, irgend ein derartiges Begehren zu stellen. Ihre Kommission, die alle Garantie darbietet, legt Ihnen einstimmig ein Dekret vor, in welchem die nach meiner Ansicht sehr strenge Bestimmung enthalten ist, daß außer der von ihr beantragten Subvention von Fr. 6,950,000 der Staat keine weitern Leistungen an Geld für die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes geben, und auch an Baugesellschaften oder Aktionärs, als solchen, keine Vorschüsse machen und keine Zinsengarantie für dieselben übernehmen soll. Im Weitern soll nach dem Antrag der Kommission die wirkliche Einzahlung der Aktien des Staates erst nach gehöriger Vollendung und Betriebseröffnung der betreffenden Bahn erfolgen. Obschon man also weiß, daß der Jura einen Beitrag verlangt, um eine Eisenbahn zu bauen, wird ihm dieser Beitrag erst, wenn die Bahn nicht nur gebaut, sondern auch in Betrieb gesetzt ist, ausbezahlt werden. Das sind so außerordentlich strenge Bedingungen, daß sie nach meiner Ansicht für den Großen Rath als genügend erscheinen dürften. Wenn man z. B. dem Besitzer des Bernerhofes in Bern, der seiner Zeit Geld gesucht hat, um denselben erstellen zu können, gesagt hätte; „man wird dir zum Zwecke des Baues des Bernerhofes nur dann Geld geben, wenn dieser aufgebaut und eröffnet ist, wenn wir einmal darin an der Table d'hôte gespiesen haben", was hätte er da wohl geantwortet? Ganz gleich spricht man heute zum Jura. Dessen ungeachtet will ich nicht eine Abänderung des Dekretes vorschlagen, indem ich das Gefühl habe, daß ein solcher Antrag wegen des in Folge der in letzter Zeit stattgefundenen Agitation entstandenen Mißtrauens, wo man glaubt, der Jura habe bei der Sache einen Hintergedanken, vergeblich sein würde. Ich frage aber: können Sie nach Annahme eines solchen Dekretes mit so ausnahmsweise strengen Bedingungen, noch die Befürchtung hegen, daß später der Große Rath noch weiter gehen werde? soll man, wenn es sich um die Annahme eines solchen Dekretes handelt, sagen: „wir treten im Hinblick darauf, daß vielleicht der Große Rath später eine schwache Stunde haben könnte, gar nicht ein"? Auf solche Weise machen Sie kurzen Prozeß mit allen derartigen Begehren. Man verlangt, daß das Dekret im Falle seiner Annahme durch den Großen Rath dem Volke vorgelegt werde. Herr Präsident, meine Herren! Sie wissen, daß wenn bis dahin Eisenbahnen im Kanton Bern gebaut worden sind, das Volk nie befragt worden ist. Hätte man das Veto zur Zeit, da es sich um die Ertheilung einer Konzession an die Centralbahngesellschaft handelte, angewendet, so hätte das Volk die Gesellschaft abgewiesen. Was geschah aber? Die Männer von Geist und weiterer Einsicht in die Zukunft (ich erinnere nur an den verehrten Herrn alt-Landammann Simon) haben sich vorangestellt und haben darauf hingewiesen, daß Eisenbahnen für die Zukunft des Landes, für das Wohl der Ackerbau, Handel und Industrie treibenden Bevölkerung nothwendig seien. Deßhalb wurde im Jahr 1852 der Centralbahngesellschaft eine Konzession ertheilt, wobei der Jura mitgeholfen hat. Zwei Jahre später, im Jahre 1854, wurde dieser Gesellschaft eine Unterstützung von Seite des Staates bewilligt, welche durch das Veto ebenfalls abgewiesen worden wäre. Seither haben sich nun die Eisenbahnen in der Schweiz entwickelt, und es ist natürlich, daß auch der Jura, der einen bedeutenden Handel und Industrie besitzt, und eine ansehnliche Ackerbau treibende Bevölkerung hat, Eisenbahnen zu erhalten wünscht. Sie wissen, welche Stadien die Jurabahnfrage durchgemacht hat, bis endlich am 19. April 1866 der Große Rath erklärte, die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen liege im öffentlichen Interesse und es sei Pflicht des Staates, sich daran zu betheiligen. Anfänglich hat man von dem ganzen Netze gesprochen, man sagte aber dem Jura, er möge vorläufig nur einzelne Strecken desselben in Aussicht nehmen. Als jedoch der Jura mit dem Begehren um Subventionirung zweier Tronçons vor den Großen Rath trat, erklärte man ihm, daß die Erstellung der Tronçons nicht im Interesse des Staates liege. Wollte man also das Ganze, so sagte man dem Jura: „wir wollen Tronçons"; wollte man Tronçons, so war man wieder nicht einverstanden. Jetzt ist die Frage an eine Kommission gewiesen worden, welche durch ihre Zusammensetzung alle Garantien darbietet, und es frägt sich nun, ob wir das von ihr einstimmig vorgelegte Dekret annehmen wollen. Ich halte dafür, wir sollen dieß thun. Die dagegen geltend gemachten Gründe sind nicht stichhaltig. In der Nidauerpetition kommt folgende Stelle vor: „Schon die geographische und die topographische Beschaffenheit des bernischen Jura weisen augenfällig darauf hin, daß dieses Gebiet sich zur Erstellung von Eisenbahnen nicht eignet." Diejenigen, welche solches behaupten, haben den Jura wahrscheinlich noch nie besucht; denn ein großer Theil desselben ist ebenes Land. Wenn der Jura z. B. einen eigenen Kanton bilden würde, so würde er einfach die Linie Pruntrut-Delle, auf ganz ebenem Gebiete, Delsberg-Basel ebenso, und St. Immer-Convers, auch wieder auf ebenem Lande, erstellen; er würde Pruntrut, das durch Gebirge von der übrigen Schweiz getrennt ist, seine natürliche Verbindung mit Frankreich durch eine Eisenbahn erleichtern, er würde Delsberg nach Basel, wo sein Markt ist, und St. Immer nach Chaux-de-Fonds, dem Hauptsitz der Uhrenindustrie, führen. Die Kommission ist mit Rücksicht auf die ausnahmsweise Lage von Pruntrut mit der Subventionirung der Linie Pruntrut-Delle einverstanden, indem vielleicht noch 20—25 oder mehr Jahre verstreichen werden, bis man durch den Repetsch nach

Pruntrut kommt. Es ist Thatsache, daß im Laufe des Jahres die Eisenbahn auf französischem Gebiet bis Delle eröffnet werden wird, dieß wird, wenn Pruntrut keine Eisenbahnverbindung mit dieser Ortschaft erhält, zur Folge haben, daß der ganze Verkehr des Amtsbezirks Pruntrut in dieses kleine Städtchen in Frankreich übergehen wird. Das ist unbestreitbar und wird von Niemanden in Zweifel gezogen werden, der das Land kennt. Die Kommission will nun nicht bloß das Tramçon St. Immer-Convers unterstützen, sondern eine Linie von Biel durch das ganze St. Immerthal hinauf bauen und im Fernern auch den Pierre-Pertuis durchstechen, um in's Herz des Jura zu gelangen. Dagegen läßt sich gar nichts einwenden, gehöre man einer Partei an, welcher man wolle. Die Nidauerpetition behauptet im Fernern, die Eisenbahnen wirken nachtheilig auf Handel, Industrie und Landwirthschaft; Jedermann aber weiß, daß Eisenbahnen Handel, Industrie und Landwirthschaft heben, und ich halte es für etwas stark, solche Behauptungen aufzustellen. Herr v. Goumoens glaubt, 7 Millionen werden nicht genügen; auch Herr Hofer hegt die Befürchtung, daß der Jura damit nichts anfangen könne. Man nimmt also auf einmal Partei für den Jura, man besorgt, der Jura könne die Last, welche er zu übernehmen hat, nicht tragen. Ich glaube, man sollte dem Jura dieß überlassen, um so mehr, als solche Befürchtungen ganz unbegründet sind. Was z. B. die Linie Pruntrut-Delle anbelangt, so wird Niemand bezweifeln, daß dieselbe durch die Subvention. wie sie beantragt wird, zu Stande gebracht werden kann. In Betreff der Linie Biel-Dachsfelden muß man berücksichtigen, daß die Kommission, im Hinblick auf die großen Kosten und auf die geringe Zahl anliegender Gemeinden, eine Subvention von 4½ Millionen zu bewilligen beantragt. Für die St. Immerthallinie sind bereits jetzt große Beiträge gezeichnet, und es ist nicht zu bezweifeln, daß das aufzubringende Kapital die Kräfte des Jura nicht übersteigt. Man spricht nun die Befürchtung aus, daß die Steuerkraft des Landes allzusehr werde angespannt werden. Ueber diese Frage will ich nicht näher eintreten, weil durch die Berichte der Kommission und des Herrn Kantonsbuchhalters zur Genüge dargethan worden ist, daß in Folge einer solchen Subvention unter keinen Umständen irgendwie eine empfindliche Steuervermehrung stattfinden wird. Dieß ist namentlich im Berichte des Herrn Kantonsbuchhalters, dessen Einsicht und Gewissenhaftigkeit wir nicht bezweifeln, klar und deutlich auseinandergesetzt. In Betreff der Rentabilitätsberechnungen muß ich bemerken, daß dieß Berechnungen sind, über die man keine Ausweise leisten, sondern über die man nur streiten kann. Thatsache aber ist es, daß zur Zeit, da die große Linie zwischen Basel und Biel durch den Jura mit derjenigen über den Hauenstein Konkurrenz machte, der Verkehr im Jura sehr bedeutend war, und es ist kein Zweifel, daß er nach Erstellung der Eisenbahn in hohem Maße zunehmen wird. Der ganze Verkehr von St. Immer, Locle und Chaux-de-Fonds in der Richtung nach Biel wird nicht mehr über Neuenburg, sondern durch das St. Immerthal hinabgehen. Dadurch wird, wie schon oft bemerkt worden ist, namentlich auch dem Seelande ein großer Dienst geleistet; denn ein Jeder, der in dieser Gegend gelebt hat, weiß, daß das Seeland seine Produkte hauptsächlich im St. Immerthal, in Chaux-de-Fonds und Locle absetzt. Es ist aber auch bekannt, welcher Verkehr zwischen den letztgenannten Ortschaften und Deutschland besteht. Derselbe wird in Zukunft den Jura industriel verlassen und auf die St. Immerthalbahn übergehen. Aus diesen Gründen kann von dieser Linie gewiß nicht gesagt werden, daß sie gar nichts rentiren werde. Durch die Erstellung der Linie Sonceboz-Dachsfelden öffnen wir das Thor des Jura, was vom politischen Standpunkte aus betrachtet, wohl einige Millionen werth ist. In Dachsfelden kommen Sie an die Quelle der Birs und von da weg bis Basel haben Sie kein Gebirge mehr zu überschreiten. Deßwegen halte ich dafür, die Kommission habe vom staatsmännischen Standpunkt aus ganz recht, die Ausgabe einiger Millionen nicht zu scheuen, um diesen Zweck zu erreichen und die Scheidewand, welche den Jura in topographischer Hinsicht vom alten Kanton trennt, zu entfernen. In Dachsfelden münden eine Anzahl jurassische Thäler aus, und dort stoßen die Straßen nach den Freibergen, nach Pruntrut und Delsberg zusammen. Deßhalb wird der Zufluß in Dachsfelden, wenn einmal dort eine Eisenbahn ist, groß sein, so daß auch da von einer Rentabilität die Rede sein dürfte. In Betreff der Linie Pruntrut-Delle ist zu bemerken, daß dieselbe nur Fr. 2,390,000 kostet; auch diese Linie wird einen solchen Verkehr aufweisen, daß eine mäßige Rentabilität jedenfalls nicht ausbleiben wird. Ich bin überzeugt, daß wenn die Mitglieder des Großen Raths die topographischen Verhältnisse des Jura kennen würden, viele Vorurtheile verschwinden würden. Unglücklicher Weise ist aber der Jura den meisten Mitgliedern dieser Versammlung nicht bekannt; ich mache daraus natürlich Niemanden einen Vorwurf, weil man eben bloß dahin geht, wo Geschäfte Einem rufen. — Nun noch ein Wort über die Verpflichtung des Staates, die jurassischen Eisenbahnen zu subventioniren, welche von mehreren Rednern bestritten worden ist. Wenn man mit Anträgen, betreffend die Seelandsentsumpfung, vor den Großen Rath treten wird, könnte man dann da nicht auch fragen: „hat der Staat gegenüber diesem Unternehmen eine Verpflichtung, gut unterschrieben und legalisirt? wenn nicht, so können wir nicht eintreten?“ Wollen Sie, meine Herren, auf solche Weise die Bedürfnisse des Landes, das Wohl des Kantons ins Auge fassen? sollen wir vor einen Notar gehen? liegt nicht vielmehr die Verpflichtung des Staats in der Ueberzeugung der Nothwendigkeit und Billigkeit eines Unternehmens? kann der Jura, der alle Staatslasten tragen hilft, nicht Anspruch machen an eine Subvention von Seite des Staats, nachdem der alte Kantonstheil so schöne Eisenbahnlinien besitzt? Man soll den Jura nicht so stiefmütterlich behandeln, wenn man überzeugt ist, daß die Erstellung von Eisenbahnen daselbst für den Ackerbau, Handel und Industrie, welche darnieder liegen, ein unumgängliches Bedürfniß ist. Dieß ist die Verpflichtung des Staats, und jede andere Verpflichtung soll nicht gelten. Ich erwarte von Ihnen, daß sie dem Antrage der Kommission beitreten werden, ohne allzuviel Gewicht auf die Erinnerungen an die unglückseligen Vorgänge der Ostwestbahn zu legen, welche jetzt stets als ein großes Gespenst betrachtet wird. Sie dürfen aber nicht vergessen, daß die Anträge der Kommission so formulirt sind, daß dem Großen Rathe alle Garantie geboten ist, daß die Ostwestbahnvorgänge sich nicht wiederholen können. — Noch einige Worte über das Veto. Da ist zu unterscheiden zwischen der allgemeinen und speziellen Frage; erstere ist von Herrn Marti vollständig behandelt worden. Ich will nicht sagen, ob ich, wenn ein daheriges Gesetz kommt, für oder gegen das Veto stimmen werde, ich will nur bemerken, daß ich grundsätzlich gegen das Veto in einer repräsentativen Republik bin, und zwar aus folgenden Gründen. Entweder veranstalten Sie Landsgemeinden, wo das Volk nicht nur verwerfen, sondern auch etwas Positives beschließen kann; in unserm Kanton ist dieß aber mit Rücksicht auf seine Größe nicht thunlich. Wenn dieß aber auch möglich wäre, so leistet uns doch gerade die letzte Zeit den Beweis, daß es ein Unglück wäre, wenn das Volk die Anstrengungen von Männern, die einen etwas tiefern Einblick in die Verhältnisse haben, mit einem einfachen „Nein“ zu nichte machen würde. Seiner Zeit, da das Volk den Nutzen der Eisenbahnen noch nicht kannte, hätte es gewiß auch die Konzession der Centralbahn und zwei Jahre später die Staatsbetheiligung von 2 Millionen für dieselbe verworfen. Nehmen Sie an, die Frage der Seelandsentsumpfung werde dem Volke zur Entscheidung vorgelegt; würde es sie mit Rücksicht darauf, daß es nicht mehr Steuern bezahlen will, nicht auch verwerfen? Das Volk soll dafür

sorgen, daß es die tüchtigsten Männer in diesen Saal sendet. Uebergehend zur speziellen Frage kann ich nicht begreifen, wie man um das Veto in der vorliegenden Angelegenheit in Anwendung bringen will, während seit 20 Jahren von der betreffenden Verfassungsbestimmung nie Gebrauch gemacht worden ist, während im Jahre 1852 die Konzession für die Centralbahn ohne Veto ertheilt und zwei Jahre später eine Staatsbetheiligung ohne Veto bewilligt wurde, während die Staatsbahn ohne Veto zu Stande gekommen ist, während die Entsumpfung des Seelandes vor kurzer Zeit ohne Veto grundsätzlich beschlossen worden, und der Staat für die Haslethalentsumpfung ohne Veto eine bedeutende Summe garantirt hat. Ich will Ihnen nicht von einem Aequivalent sprechen, welches der Jura in Folge der durch die Verfassung von 1846 stattgefundenen materiellen Ausgleichung zwischen verschiedenen Landestheilen in Anspruch nehmen darf. Wollen Sie jetzt, meine Herren, in der vorliegenden Frage, die gelöst werden muß, ausnahmsweise die fragliche Verfassungsbestimmung in Anwendung bringen und zwar durch ein Gelegenheitsdekret, ohne daß also die Sache durch ein Gesetz reglirt wäre? Wenn Sie in allen großen materiellen Fragen das Veto nicht angewendet haben, wollen Sie jetzt bei der Jurabahnfrage davon Gebrauch machen, ohne daß, wie dieß z. B. in den Kantonen St. Gallen und Waadt der Fall ist, durch ein Gesetz bestimmt wird, was für Gegenstände dem Volke zur Entscheidung vorgelegt werden sollen? Wäre ein solches Gesetz da, das für den ganzen Kanton Geltung hätte, so würde sich natürlicher Weise auch der Jura fügen. Haben Sie aber etwa bei der Erlassung des Einkommensteuergesetzes das Volk angefragt? Nein, das ist nicht geschehen, und Sie sollen es daher auch im vorliegenden Falle ausnahmsweise nicht thun. Ich gehöre nicht zu Denjenigen, welche die Verhältnisse zwischen dem alten und neuen Kantonstheil immer spannender zu machen suchen, sondern ich habe stets getrachtet, diese Verhältnisse auf friedlichem Fuße zu regliren. Deßhalb hat man mir auch in mehrern Blättern im Lande den Vorwurf gemacht, ich sei kein Jurassier mehr, sondern ein Deutscher. Was aber den Frieden im Lande stören kann, ist nicht ein Gesetz, das jeden in gleicher Weise drückt, sondern der Mißbrauch auf dem Gebiete der Ungleichheit. Welches ist der Hauptgrundsatz unserer Republik? Vor allem aus Freiheit und Gleichheit! wenn Sie aber das Veto auf die gegenwärtige Frage anwenden, so wird der Jura nicht gleich behandelt, wie der alte Kanton, der alle seine materiellen Fragen ohne Volksabstimmung gelöst hat. Ich schließe mit der Hoffnung, die Mehrheit der Versammlung werde nicht für das Veto stimmen; denn: L'injustice n'est pas plus permise aux peuples qu'aux individus.

Blösch, Mitglied der Kommission. Ich hätte das Wort nicht ergriffen, wenn man der Kommission heute nicht den Vorwurf gemacht hätte, sie habe unlautere Absichten und unredliche Gedanken. Diesen Vorwurf kann ich nicht annehmen, sondern schiebe ihn dahin zurück, wo er hergekommen ist. Ich erlaube mir in wenigen Worten zu sagen, wie die Kommission zu dem einstimmigen Antrage gekommen ist. Nicht alle Mitglieder derselben hatten die gleichen Ansichten, während der zweitägigen Verhandlungen der Kommission hat man sich aber gegenseitig Konzessionen gemacht. Die Einen wollten das ganze Netz, die andern nur die Stammlinie Biel-Basel, die Dritten nur einzelne Tronçons in Aussicht nehmen. Man suchte sich aber durch gegenseitiges Entgegenkommen zu vereinigen, daß man sich aber gegenseitig umarmt habe u. s. w., wie heute ein Redner geäußert hat, ist nicht der Fall. Die Kommission legt in bester Ueberzeugung ihre Anträge dem Großen Rathe vor. Ich will kurz die Gründe berühren, warum ich dem Kommissionalantrage beigestimmt habe. Die Bevölkerung von Pruntrut wird durch die Erstellung der Eisenbahn Pruntrut-Delle dem alten Kanton näher gebracht, indem sie eine direkte Eisenbahnverbindung, zwar auf einem Umwege durch Frankreich, mit der Hauptstadt Bern erhält. Die durchgehende Linie von Biel durch das St. Immerthal nach Convers geht mitten durch den industriellsten Theil des Jura und wird auch den Verkehr der Staatsbahn vermehren. Auch das Tronçons Sonceboz-Dachsfelden kann ich über mich nehmen; ich habe dasselbe befürwortet, indem man, einmal in Dachsfelden angelangt, mitten im Herz des Jura sich befindet. Wir befriedigen zwar dadurch nicht den ganzen Jura, aber doch wenigstens die Freibergen und das Thal von Dachsfelden, ist dann einmal der Pierre Pertuis durchbrochen, so ist auch die Möglichkeit gegeben, früher oder später die Eisenbahn n der Richtung nach Delsberg und Basel fortzusetzen. Ich theile in dieser Beziehung die Ansicht der Herren König und Hofer nicht, sondern ich glaube, die Linie Biel-Delsberg-Basel könne einmal eine internationale Linie werden. Es fehlt dazu gegenwärtig nur ein einziger Punkt; es ist nämlich nothwendig, daß in Basel ein Rheinübergang ausgeführt werde, um die Verbindung mit der badischen Bahn herzustellen. Sobald dieß geschehen ist, wird die Linie Biel-Delsberg-Basel zu einer internationalen Linie werden. Zwar wird ihr die Centralbahn Konkurrenz zu machen suchen; die Linie durch den Jura ist nämlich etwas kürzer, aber auch etwas höher als die Linie der Centralbahn, ich nehme daher an, diese beiden Punkte kompensiren sich gegenseitig. Ob man nun den Jura der Centralbahn zu lieb opfern will, das weiß ich nicht. Da also, wie gesagt, die Linie Biel-Delsberg-Basel nach Erstellung der Brücke über den Rhein bei Basel eine internationale Linie bilden wird, so dürfen wir auch nicht auf das System der Regionalbahnen verfallen, sondern wir sollen eine Bahn erstellen, die transitfähig ist. Wenn ich mich jetzt auf den Standpunkt des alten Kantons stelle, so muß ich mir sagen, daß man dem Jura Etwas schuldig sei, indem man ihm seit Jahren Versprechungen (ich will nicht sagen positive) gemacht und zu ihm gesagt hat: „stimme mit uns, die Reihe wird dann auch an dich kommen." Der Jura zeigte sich auch nie engherzig. Ich sage also, daß wir dem Jura Etwas schuldig seien, es frägt sich nun aber: was und wieviel? Ueber das „Was" war die Kommission, da der Jura mit einem Subventionsbegehren für seine Eisenbahnen vor den Großen Rath getreten ist, bald einig und es kam nur noch das „Wieviel" in Betracht, in Bezug auf welche Frage in der Kommission anfänglich sehr verschiedene Ansichten zu Tage traten. Endlich verständigte man sich auf die Summe von 7 Millionen. Es existirt nun ein großes Mißtrauen gegen alle Eisenbahngesellschaften, man hat auch behauptet, die Devise seien nicht richtig. Ich bin nicht kompetent, hierüber ein Urtheil abzugeben, es haben aber mehrere bewährte Ingenieure dieselben nicht zu niedrig gefunden. Wenn vorläufig die von der Kommission vorgeschlagenen Linien ausgeführt werden, so werden wir dann sehen, ob der Devis zu niedrig berechnet ist, und ruinirt werden wir dann noch nicht sein. Erzeigt es sich, daß das jurassische Eisenbahnnetz vielleicht auf 60 Millionen zu stehen kommen wird, so wird der Große Rath in Dachsfelden bleiben und dem Jura sagen können: „bis hieher und nicht weiter!" Die für die Linie Biel-Convers ausgegebenen Millionen sind dann immerhin nicht verloren, denn diese Linie ist für sich allein schon lebensfähig. Ich will zwar nicht sagen, es werde eine gute Linie werden, und wir sind daher in der Kommission auch von der Voraussetzung ausgegangen, daß die Staatssubvention als verlornes Kapital betrachtet werden müsse; doch habe ich die Ueberzeugung, daß diese Linie sich mit der Zeit einigermaßen rentiren wird. Es bleibt uns dann noch die Linie Sonceboz-Dachsfelden, die etwas über eine Stunde lang und für welche eine dreifache Alternative möglich ist. Diese Linie kann wie jede andere Eisenbahn, oder wie dieß in Amerika vorkömmt, mit Pferden exploitirt werden, oder endlich als gewöhnliche Straße, ohne Schienen, benutzt werden. Im letztern Falle haben Sie einfach eine Straße korrigirt,

die schon längst hätte korrigirt werden sollen, indem seit 50 Jahren da gar nichts gemacht worden ist. Was nun die Finanzfrage anbetrifft, so glaube ich, Herr v. Gonzenbach habe dieselbe in seinem Berichte zu düster dargestellt, indessen wollte ich den Bericht doch unterschreiben, damit man nicht den Vorwurf auf uns laden kann, wir haben dem Großen Rathe und dem Volke etwas vorgemalt. Lieber zu schwarz als zu roth! Doch erschrecke ich vor unsrer Finanzlage nicht so sehr. Ich habe die Ueberzeugung, daß im Kanton noch sehr Viele keine oder verhältnißmäßig zu wenig Steuern bezahlen; es ist aber für Einen, der die Steuern in gehöriger Weise entrichtet, nichts bemühender, als wenn er sehen muß, wie sein Nachbar nicht im gleichen Verhältnisse taxirt ist. Ich will durchaus nicht das Gesetz tadeln, sondern nur bemerken, daß wir noch fahren können, wenn Jedermann bezahlt, was er soll und wenn auch Derjenige, der bis dahin der Steuer zu entgehen wußte, seinen Beitrag leistet. Wenn wir aber nicht mehr fahren können und $^1/_{10}$—$^2/_{10}$ ‰ mehr bezahlen müssen, dann bin ich konservativ, sehr konservativ; denn ich sehe meine Kreuzer an so gut als Einer; doch glaube ich, es werde im ganzen Großen Rathe, im ganzen Kanton Niemand sein, der nicht in den Sack greifen und mit Freuden ein Opfer bringen wird, um dem Kanton Bern Frieden und Eintracht zu bewahren. Auch in dieser Hinsicht muß ich die Anträge der Kommission bestens empfehlen, zu denen ich nach meiner besten Ueberzeugung und in Treue und Gewissen gestanden bin. Was das Veto anbetrifft, so bin ich nicht gerade grundsätzlich dagegen, doch sehe ich es auch nicht als etwas Gutes an. Schon hier, wo man einander sieht und mit einander sprechen kann, hat man oft die größte Mühe, Etwas, auch wenn es gut ist, durchzubringen, wie viel schwieriger wird es im ganzen Kanton sein, wo so verschiedenartige Interessen ins Spiel kommen. Ich habe im vorigen Jahre nicht dazu und werde heute und auch in Zukunft nicht dazu stimmen, es sei denn, daß ganz andere Verhältnisse eintreten würden, die ich zwar noch nicht voraussehe. Ich möchte Sie davor warnen, ein Gelegenheitsgesetz zu machen; denn Gelegenheitsgesetze haben noch nie gute Früchte getragen. Ich stimme nicht zu dem Veto; ein Jeder soll die Sache recht prüfen und überlegen. was er macht. Ich empfehle Ihnen den Antrag der Kommissionsmehrheit auf das Wärmste.

Da noch mehrere Mitglieder zum Sprechen eingeschrieben sind, bricht der Herr Präsident die Verhandlung für heute ab.

Schluß der Sitzung um 2¾ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Vierte Sitzung.

Donnerstag, den 31. Januar 1867.
Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Bracher, Henzelin, Räz; ohne Entschuldigung die Herren Hofstetter, Müller, Karl; Rösti, Thönen.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Jurabahnverhandlung.

v. Büren. Bereits zwei Tage ist über die vorliegende Angelegenheit debatirt worden und wir stehen am Anfange des dritten Tages; wie lange die Verhandlungen noch dauern werden, wissen wir nicht; denn es sind noch mehrere Redner eingeschrieben. Doch nehme ich an, ein Jeder werde nicht weitläufiger sein, als es nöthig ist, und auch ich werde mich um so leichter kurz fassen können, weil ein großer Theil der Frage bereits behandelt ist und ich daher nur darauf hinzuweisen brauche. Doch sind im Laufe der Verhandlungen auch wieder Anträge gestellt worden, die mich veranlassen, etwas näher darauf einzutreten. Ich will damit beginnen, mit wenigen Worten meinen Standpunkt in der vorliegenden wichtigen und tief eingreifenden Frage zu bezeichnen, die um so delikater ist, weil dabei das Gefühl rege werden kann, ob Einem nicht Unrecht geschehe. Da ist es geboten, seine Ansicht offen und frei auszusprechen und es nicht bei der Stimmgebung bewenden zu lassen, sondern man soll auch seine Gründe darlegen, damit dann nicht die Abstimmung einen andern Charakter habe, als man dieß nach der Diskussion hätte erwarten sollen. Ist es richtig, daß Diejenigen, welche Denen, die die Erstellung von Eisenbahnen im Jura verlangen, in ihren Wünschen, Gedanken und Begehren nicht so folgen können, ihre Gegner, oder doch wenigstens Egoisten sind, die sich gar nicht um das Wohl und Wehe des andern Landestheiles bekümmern? Wenn das so wäre, so wäre dieß eine unglückliche Erscheinung und die Versammlung thäte am Besten sofort aus einander zu gehen. Gottlob ist es nicht so! ich darf wohl voraussetzen und erwarten, daß namentlich die Mitglieder aus dem Jura solche Gedanken gegenüber den Mitgliedern aus dem alten Kantonstheile nicht aufkommen lassen werden. Es handelt sich um etwas ganz Anders, und ich glaube, wir können und sollen Alle die Frage sehr nüchtern und unbefangen prüfen und uns Rechenschaft geben, was wir thun können und thun sollen. Die wichtigste Frage ist das „Können," auf die es hauptsächlich ankömmt. Wenn ich mich frage: warum liegt uns diese Angelegenheit gerade jetzt vor, warum haben wir dieser Tage über die Anträge

betreffend die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes, Anträge, welche größtentheils eine bestimmte Betheiligung des Staates aussprechen, zu entscheiden, und ist der Augenblick wirklich glücklich, oder ist er unglücklich gewählt? — so muß ich sagen, daß ich den gegenwärtigen Augenblick hiezu so ungünstig als nur möglich gewählt halte. Ich begreife gar wohl, daß uns die Sache jetzt vorliegt; es ist dieß durch den Gang der Verhältnisse so gekommen, ich glaube aber, es sei besser, in einem so ungünstigen Augenblicke nicht Beschlüsse zu fassen, die gerade deßhalb auch den Stempel solcher Verhältnisse an der Stirne tragen und nach meiner Ueberzeugung zu nichts Gutem führen können. Wenn man diesem Gedanken gegenüber den Grundsatz der Rechtskontinuität aufstellt und sagt, wir sollen einen Beschluß fassen, der Demjenigen entspreche, was für die jurassischen Eisenbahnen nothwendig ist, so nehme ich diesen Grundsatz in gewisser Beziehung vollständig an, glaube aber, daß er in anderer Beziehung durchaus unrichtig ist. Wenn es sich darum handelt, Etwas, das zu Recht besteht, anzuerkennen, so wird wohl Niemand darüber im Zweifel sein, daß dieß geschehen soll. Ich will noch weiter gehen und auch der Frage der Billigkeit vollständig Rechnung tragen und sagen, was billig ist, bleibt billig, auch wenn andere Persönlichkeiten, andere Umstände da sind. Damit kommt aber in Konflikt das „Können" und die Frage, ob der eingeschlagene Weg zum Ziele führt. Von dem Zeitpunkte an, da die Jurabahnfrage zum ersten Male hier zur Sprache kam, bis zur Stunde haben wir gesehen, daß von derjenigen Seite aus, welche Gewicht auf das Zustandekommen der jurassischen Eisenbahnen legt, auf einen Beschluß des Großen Rathes gedrängt wird, in der Erwartung, daß die Konsequenzen dieses Beschlusses zur Erstellung der Eisenbahnen im Jura führen werden. Ich glaube aber, die Herren haben ein anderes und zwar sehr wichtiges Moment übersehen, dasjenige der erforderlichen Mittel, um die Sache auszuführen. Mit einem Beschlusse ist Nichts gethan, wenn die erforderlichen Mittel nicht vorhanden sind, um ihm Nachachtung zu verschaffen und ihn in Ausführung zu bringen; ich glaube daher, es sei viel besser, einen solchen Beschluß zu fassen, der sich auch ausführen läßt, als einen andern, von dem man das Gefühl haben muß, er bringe die Frage nicht zur Reife und provozire nur Unruhe und Besorgniß. Aus diesem Grunde bin ich auch mit den uns vorliegenden Anträgen nicht einverstanden, und ich glaube, ich stehe nicht allein mit Denjenigen, welche meinen Ansichten am nächsten kommen, sondern auch mit Andern, die auf einem ganz andern Boden stehen. Fassen wir die Sache etwas näher in's Auge! Was liegen uns für Anträge vor? zunächst derjenige der Kommission, welcher gewisse Punkte enthält, mit denen ich ganz einverstanden bin. Ich gehe mit der Kommission einig in dem Punkte, daß ein Unterschied zwischen dem einen und dem andern Theil des Netzes gemacht werden soll in der Weise, daß diejenigen Mittel, von denen man glaubt, sie können verfügbar gemacht werden, zunächst auf den beschränktern Theil des Netzes verwendet werden sollen. Bei diesem Vorgehen wird nichts präjudizirt. Ich halte ferner dafür, die Kommission habe darin ganz den richtigen Weg eingeschlagen, daß sie den Anfangspunkt der jurassischen Eisenbahnen in Biel sucht, und ich bin auch einverstanden, daß von Biel aufwärts beide Richtungen in's Auge gefaßt werden sollen, sowohl diejenige durch das St. Immerthal, als diejenige nach Dachsfelden, wo der Schlüssel zum Jura ist. Nicht einverstanden aber bin ich, daß wir im Stande seien, Dasjenige zu leisten, was die Kommission vorschlägt. Um noch einmal auf die Frage der Rechtskontinuität zurückzukommen, will ich gleich bemerken, daß ich mich in der heutigen Frage ganz auf den Boden des Beschlusses vom 19. April 1866 stelle, indem er die ganze Frage genau präzisirt und Dasjenige hervorhebt und bezeichnet, worauf wir zu sehen haben. Er macht die Betheiligung des Staates abhängig von drei Punkten, nämlich erstens von den Gesammtkosten des ganzen jurassischen Netzes. Das versteht sich von selbst; denn man wird nicht mehr geben wollen, als dasselbe kostet, man wird auch jedenfalls nicht sämmtliche Kosten tragen wollen, sondern es kann sich nur um einen bestimmten Beitrag handeln. Dieser Satz ist also selbstverständlich. Der zweite Faktor betrifft die Leistungen des zunächst betheiligten Landestheils. Auch diese Bestimmung muß sich Einem von selbst aufdrängen. Es frägt sich nun, ob diese Leistungen bestimmte Thatsachen sind, wo man im Stande ist zu sagen: „diese Gemeinde leistet soviel, jene soviel u. s. w." und wo man nicht die Besorgniß zu haben braucht, daß hintendrein aus Millionen effektiv Hunderttausende werden, sondern wo man sicher ist, daß wenn der Staat einen gewissen Beitrag leistet, die betreffende Linie erstellt wird. Von allem Diesem habe ich bis jetzt gar nichts gesehen, sondern Dasjenige, was der zunächst betheiligte Landestheil beitragen will oder kann, steht erst noch in Aussicht. In den Anträgen der Kommission finde ich im Fernern eine ganze Reihe von Bestimmungen, welche den Zweck haben, dafür zu sorgen, daß später, wenn die Sache an die Hand genommen wird, die Staatsbetheiligung die einmal bewilligte Summe nicht überschreite, sondern daß es bei Demjenigen, was der Große Rath beschlossen hat, sein Verbleiben habe, damit man nicht auf irgend eine Art veranlaßt werde, dem Jura noch mehr zu geben, und dadurch die ganze Lage des Kantons zu gefährden. Ich bin weit entfernt, die betreffenden Anträge der Kommission bekämpfen zu wollen, und sehe es durchaus nicht etwa als unnöthig an, solche Bestimmungen aufzustellen, wenn man auf den Boden eintreten will, eine Subvention auszusprechen. Ich bin aber der Ansicht, diese Bestimmungen genügen durchaus nicht. Ich frage: haben wir irgend welche Garantie, daß nicht Umstände zwingender Natur eintreten, haben wir irgend welche Garantie, daß wir nicht der Alternative gegenüber gestellt werden, entweder angefangene Bahnstücke im Jura zu haben, in denen bereits ein ansehnliches Kapital liegt, und für welche der Staatsbeitrag vollständig aufgebraucht ist, zu deren Vollendung jedoch die noch nöthigen Mittel fehlen, oder aber noch weitere Millionen beizutragen, um den Bau zu vollenden, damit das darin liegende Kapital doch wenigstens nutzbar gemacht werden kann — der Alternative also, entweder ein großes Kapital zu verlieren oder ihm noch ein anderes großes nachzuwerfen? Solche Alternativen sind am Ende stärker als Beschlüsse, die wir vorher fassen. Hat nicht gestern ein warmer Vertheidiger des Kommissionalantrages ausdrücklich anerkannt, daß die Frage wiederkehren könnte? hat der betreffende Redner nicht gesagt, man solle dem Jura die 7 Millionen vorläufig zeigen, wenn er sie dann nicht erreichen könne, so werde man sie wohl noch weiter herabhängen und das Fehlende noch beilegen? Es muß so kommen und wird so kommen; denn die zur Ausführung der fraglichen Linien nothwendigen Mittel sind im Jura nicht vorhanden. Ich habe deßhalb die Ueberzeugung, daß wenn die Anträge der Kommission zum Beschluß erhoben und strikt gehandhabt werden, die Ausführung nicht nachfolgen wird, und daß damit in Wirklichkeit für den Jura nichts gethan ist. Es möchte dieß eine Beruhigung sein, wenn man vom Standpunkte ausgehen würde, daß man nur einen Beschluß fassen wollte, um den Jura auf drei Jahre zur Ruhe zu bringen und auf sich selbst anzuweisen. Wenn mir das genügen würde, so ginge ich getrost heim und würde denken, der Jura möge sich jetzt ein wenig „verthören". Ich sehe aber die Frage ernster an, und zwar in zwei Beziehungen. Erstens will ich mit Rücksicht auf den ganzen Kanton nicht zu Etwas Hand bieten, von dem ich die Besorgniß haben muß, wir gerathen viel tiefer hinein, als wir beabsichtigen, und das große, nach meiner Ansicht zu große Opfer, von dem heute die Rede ist, genüge nicht. Im Weitern will ich aber auch nicht einen Beschluß fassen, von dem ich die Ueberzeugung habe, er nütze doch nichts. Man sagt mir vielleicht,

der Antrag der Regierung reglire die Sache so, daß Etwas dabei herauskomme; deßhalb komme ich heute auch auf diesen Antrag zu sprechen, obschon er nicht zur Behandlung vorliegt, sondern von der Regierung zurückgezogen worden ist. Ich will nicht davon reden, daß die Regierung beantragt hat, das ganze Netz in's Auge zu fassen und die Betheiligung dafür sofort auszusprechen, ich will auch nicht von den 15 Millionen sprechen, welche die Regierung bewilligen wollte, sondern ich will die Art und Weise berühren, wie die Sache hätte zur Ausführung kommen sollen. Ich habe mit Spannung die betreffenden Anträge gelesen und gesehen, daß die Regierung nicht Staatsbau, sondern Privatbau in Aussicht nimmt, und daß das Baukapital zu einem Drittel durch Aktien vom Staat, zu einem Drittel durch Aktien von den betheiligten Gemeinden und zu einem Drittel mittelst Obligationen beschafft werden solle. Im Dekret der Regierung ist auch noch von Nachgangsaktien die Rede, wenn aber $^1/_3$ der Baukosten vom Staat, $^1/_3$ von den Gemeinden beigebracht und $^1/_3$ durch Obligationen gedeckt werden soll, wo bleibt dann da der Platz für die Nachgangsaktien, wo bleibt da der Platz für die Privatbetheiligung? Eine Lösung dieser Frage habe ich im Dekret allerdings gefunden; wenn nämlich die 42 Millionen, auf welche das ganze Netz veranschlagt ist, nicht genügen sollten, dann soll das noch Fehlende durch Nachgangsaktien gedeckt werden, welche die Baugesellschaft zu übernehmen hat. Ich konnte nicht begreifen, wie man es sich möglich denkt, auf solchen Grundlagen eine Gesellschaft bilden zu können. Es ist indessen möglich, daß ich die ganze Sache unrichtig aufgefaßt habe. Die Vorschläge des Regierungsrathes stellen auch einige schützende Bestimmungen gegen ein Ueberschreiten der Staatsbetheiligung auf; es ist wiederholt und mit sehr scharfen Worten gesagt, daß der Staat unter keinen Umständen für mehr als für 15 Millionen in Anspruch genommen werden dürfe. Ich habe in dieser Beziehung schon vorhin bemerkt, was die Umstände vermögen, ich mache aber noch darauf aufmerksam, daß im Anfang des regierungsräthlichen Dekrets die Bestimmung aufgestellt ist, daß die jurassischen Eisenbahnen *in der Regel* durch eine oder mehrere Privatgesellschaften erbaut werden sollen, daß jedoch dem Staate und den Gemeinden das Recht vorbehalten bleibe, sich als Baugesellschaft zu konstituiren. Eine solche Bestimmung kann uns aber offenbar nicht vor dem Staatsbau schützen. Ich frage nun ferner, ob die im Schoße des Großen Rathes im Laufe der Verhandlungen gestellten Anträge uns die Zusicherung geben, daß mit dem vom Staate möglicherweise in Aussicht gestellten Beitrage Etwas gemacht werden wird. Es sind nach zwei Richtungen hin Anträge gestellt worden. Die eine Richtung betrifft die Anträge der Herren Hofer und Egger, welche die Stammlinie Biel-Delsberg-Basel in's Auge fassen und für diese Linie eine Staatsbetheiligung aussprechen wollen, und zwar will der Eine 6, der Andere 9 Millionen in Aussicht stellen. Es ist nicht näher gesagt, was für schützende Bestimmungen festgestellt werden sollen, ich nehme aber an, die betreffenden Antragsteller werden im Uebrigen der Kommission beitreten und die von derselben vorgeschlagenen oder doch ähnliche Bestimmungen in ihren Anträgen annehmen. Ich glaube, diese Anträge leiden an dem Nachtheil, daß Sie zu viel auf einmal in's Auge fassen und wer zu viel in's Auge faßt, erhält eben nichts. Wenn diese Anträge aber den Sinn haben sollten, daß man mit Rücksicht auf die Stammlinie doch einen Anfang machen und hierauf die Mittel, die zusammengebracht werden könnten, verwenden würde, so möchte ich die Anträge auf solchem Boden nicht bekämpfen; ich gehe aber immerhin noch von dem Satze aus, daß die vorgeschlagene Betheiligung für den jetzigen Augenblick ganz entschieden zu groß ist. Ich glaube, es wäre nicht gut, wenn der Große Rath und nachher das Volk sich schon jetzt für eine Betheiligung aussprechen würde, sollte dieß aber dennoch geschehen, so möchte ich die betreffenden Anträge dahin amendiren, daß die Staatsbetheiligung an den jurassischen Eisenbahnen auf höchstens 3 Millionen festgesetzt werde, welche Summe auf die Linie Pruntrut-Delle und das übrige auf die Stammlinie, von Biel aufwärts, entweder nach Dachsfelden oder in der Richtung nach St. Immer, so weit als die vorhandenen Mittel ausreichten, verwendet werden sollten. Dieß der Unterantrag, den ich stelle, im Falle der Große Rath Etwas bewilligen will. Ich glaube aber, es wäre besser, zur jetzigen Stunde nichts zu bestimmen und keine Zusicherung zu geben, weil der Augenblick zu ungünstig und zu nachtheilig ist. Es scheint mir sehr zweifelhaft, daß mit einer solchen in Aussicht gestellten Staatsbetheiligung irgend etwas Erkleckliches ausgeführt werden kann. Die Verhältnisse im Anfange der Bahn (von Biel aus), den man jedenfalls in's Auge fassen muß, wenn man Etwas thun will, sind sehr ungünstig; es kommen sofort von Biel an 6 Kilometer mit 25 ‰ Steigung, ferner auf der Linie Sonceboz-Dachsfelden 3 Kilometer mit 25 ‰ und im obern St. Immerthale wieder auf eine bedeutende Länge Steigungen von 20 ‰. Das Stück oberhalb Biel gehört zu den am schwierigsten ausführbaren Theilen, ist aber gerade dasjenige, welches zuerst gemacht werden muß. Das führt mich noch zu einem andern Antrage, der gestellt worden ist und die Tronçons betrifft. Was die Linie Pruntrut-Delle anbelangt, so begreife ich es, wenn wir dort schon frühzeitig eine Staatsbetheiligung in Aussicht stellen; denn das Stück ist isolirt, und es ist für eine Reihe von Jahren keine Aussicht vorhanden, daß die Linie Delsberg-Pruntrut erstellt werden kann. Wenn nun, wie es scheint, bereits eine Gesellschaft existirt, welche die Linie ausführt, so möchte ich nicht dagegen sein, obschon ich kein besonderes Vergnügen an den Tronçons habe. Zu einer Betheiligung für das andere Tronçon, für St. Immer-Convers, könnte ich dagegen nie und nimmer stimmen; lieber will ich eine größere Summe, wie ich sie vorhin genannt, bewilligen helfen, damit von Biel aufwärts angefangen werden kann. Ich glaube, es sei für den Jura der einzig mögliche Weg, um Etwas zu erhalten, daß man am rechten Orte anfängt und sich mit Demjenigen begnügt, was möglich ist; daß ferner auch ein solcher Beschluß nicht zu früh und nicht unter ungünstigen Verhältnissen gefaßt werde, indem dieß Beunruhigung hervorrufen würde. Den einen Grund, warum ich auf den jetzigen Zeitpunkt nicht eintreten möchte, habe ich bereits angeführt, ein anderer Grund aber, der wenigstens eben so entscheidend, ja noch entscheidender ist, liegt in den finanziellen Verhältnissen des Kantons, von welchem Faktor im Beschluß vom 19. April 1866 das Maß der Staatsbetheiligung ebenfalls abhängig gemacht wird. Ich will nicht in die Berechnungen eintreten, welche aufgestellt worden sind; der Eine behauptet, die Finanzen befinden sich in einem sehr schlimmen Zustande, der Andere, diese Verhältnisse seien viel günstiger, ich finde aber, dieser Streit sei ein etwas müßiger Streit, und viel richtiger ist es, zu untersuchen, wie es herauskomme. So lange man noch nicht dahin gekommen ist, daß das Defizit nicht erst in der Zukunft, auf welche man hinweist, sondern effektiv ausgeglichen ist, so lange man noch sagen muß: „die Einkommen- und die Grundsteuer *werden* nach den neuen Schatzungen so und so viel eintragen", und nicht sagen kann: „es *ist* so viel eingegangen", so lange man sich auf einem so unsichern Boden bewegen muß, können wir nicht mit Erfolg vorwärts gehen, und es ist besser, wir thun gar keinen Schritt. Die Bedingungen von Seite des betreffenden Landestheiles sind noch nicht erfüllt, und unsere Finanzlage ist derart, daß wir nicht mit Grund sagen können, eine neue Ausgabe über diejenigen hinaus, welche bereits in Aussicht stehen, sei zweckmäßig. Ich wiederhole deßhalb, daß wir den aller ungünstigsten Zeitpunkt gewählt haben, um einen Beschluß zu fassen, und daß es viel besser und im Interesse des Baues der jurassischen Eisenbahnen ist, von einem solchen Beschlusse im jetzigen Augenblicke abzusehen. Sind vielleicht andere zwin-

gende Umstände, die eine Schlußnahme im gegenwärtigen Augenblicke nothwendig machen? ist etwa eine Gesellschaft da, welche sagt: „so und so viel will ich geben, wenn ihr euch aber nicht in Zeit eines halben Jahres aussprecht, so trete ich zurück"? liegen anderweitige Verhältnisse vor, die einen Beschluß erfordern würden? Keineswegs! die äußern Verhältnisse sind noch viel schlimmer als die unsrigen, und man hat keine Aussicht, daß Gelder vom Auslande her in unsere Berge hinein kommen. Dieser Punkt ist gestern so schlagend geschildert worden, daß es nicht nöthig ist, weitere Worte hierüber zu verlieren. Ich wiederhole: der Augenblick ist ungünstig gewählt. — Erlauben Sie mir noch ein Wort über das Veto. Man sagt, es sei fatal, daß man gerade jetzt die Vetofrage bringe. Ich will mich darüber nicht verbreiten, ich halte aber dafür, wichtige Fragen sollen dem Volke zur Entscheidung vorgelegt werden. Die dagegen erhobenen Einwendungen machen mir den Eindruck, als ob man sich scheue, vor das Volk zu treten. Dieß ist aber wieder ein Beweis, daß es besser ist, jetzt in der Frage keinen Beschluß zu fassen. Es ist für den Jura, für das Zustandekommen des Netzes besser, wenn die Sache dem Volke vorgelegt wird und wenn dieses selbst sich zu Opfern bereit erklärt, man soll dann aber nicht in einem so ungünstigen Augenblick vor das Volk treten. Ich komme zum Schlusse und werde Ihnen noch meinen Antrag mittheilen. Derselbe fällt in seinem Schlusse eigentlich mit demjenigen des Herrn Steiner zusammen, doch glaube ich, es sei zweckmäßiger, sich nicht damit zu begnügen einfach zu sagen: „wir treten nicht ein", sondern wir sollen auch die Motive aussprechen, die uns zu einem solchen Schlusse führen, damit der für den gegenwärtigen Augenblick ablehnende Entscheid nicht den Charakter an sich trage, als ob man unter keinen Umständen Etwas für die jurassischen Eisenbahnen thun wolle; der Entscheid soll bloß den Charakter einer Verschiebung haben. Da man aber nicht sagen kann: ich trage auf Verschiebung bis zum Neujahr 1868 oder bis zu irgend welchem andern gegebenen Zeitpunkte an, so ziehe ich es vor, in den Motiven die Gründe auszusprechen, warum ich dafür halte, daß heute kein Beschluß gefaßt werden soll, und dann zu gewärtigen, ob bessere Zustände eintreten werden, welche es gestatten, wieder auf die Frage zurückzukommen. Wir riskiren nicht, daß die Leute schlafen und die Sache vergessen werden, sondern sie wird schon wieder auftauchen, und Diejenigen, welche sie hieher bringen, mögen nur den nöthigen Takt haben, um zu erkennen, wann der geeignete Augenblick gekommen ist. Ich stelle nun

eventuell zu den Anträgen der Herren Egger und Hofer auf Fixirung einer Summe als Staatsbetheiligung für die Stammlinie Biel-Basel den Antrag:

für die Linie Biel-Sonceboz-Dachsfelden oder
" " " Biel-Sonceboz-Convers und
" " " Pruntrut-Delle

zusammen eine Staatsbetheiligung von höchstens 3 Millionen auszusetzen, wovon höchstens Fr. 750,000 für Pruntrut-Delle zu verwenden sind; Alles unter den Bedingungen des Kommissionalantrages;

eventuell zu dem Antrage auf Betheiligung bei den Tronçons nur für die Linie Pruntrut-Delle einen Staatsbeitrag zu bewilligen, für die Linie St. Immer-Convers dagegen keinen.

Der Hauptantrag, den ich stelle, lautet folgendermaßen:

Der Große Rath des Kantons Bern,

nach Anhörung der Berichte und Anträge seiner Kommission und des Regierungsrathes,

in Verdankung der gemachten Arbeiten und Untersuchungen,

in Betrachtung aber, daß die gegebenen Verhältnisse sowohl in Beziehung auf die Leistungen des zunächst betheiligten Landestheiles als auf die finanziellen Kräfte des Kantons weitergehende Beschlüsse als den vom 19. April 1866 in Sachen der Jurabahnfrage dermal nicht zulassen,

beschließt:

Die vorgelegten Anträge für eine bestimmt in Aussicht gestellte Staatsbetheiligung werden abgelehnt, bis sich die genannten Umstände besser gestaltet haben werden.

Herr Präsident. Ich betrachte diesen Antrag nicht als einen Verschiebungs-, sondern als einen Ablehnungsantrag und will ihn deßhalb nicht als Ordnungsmotion besonders in Umfrage setzen.

v. Büren ist damit einverstanden.

Herr Vizepräsident Brunner übernimmt den Vorsitz.

Jolissaint, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Art und Weise, wie einige Redner die Rentabilitätsberechnungen und den Voranschlag der Baukosten der Jurabahnen kritisirt haben, veranlaßt mich, zum zweiten Male das Wort zu ergreifen. Vorerst habe ich den Herren König und Steiner zu bemerken, daß ich gar wohl weiß, daß die Berechnungen oder Voraussetzungen der Rentabilität im Allgemeinen oft nur sehr ungewisse Muthmaßungen sind; ich lege denselben nicht mehr Wichtigkeit bei als es sein muß und als sie verdienen, weil für mich der sofortige finanzielle Ertrag der zu subventionirenden Linien nicht die Hauptsache ist; ich wiederhole, daß ich die moralische Wirkung, d. h. die Wiederherstellung des Zutrauens zwischen beiden Kantonstheilen, weit über den materillen Ertrag setze; aus diesem Grunde bin ich in meinem Berichte über diesen Punkt schnell hinweggegangen. Da sich jedoch Herr König ausführlich darüber verbreitet hat, so bin ich ihm eine Antwort schuldig. Er fing damit an, zu bestreiten, daß die Jurabahnen Aussicht auf die Erlangung des Transits haben. Wahrscheinlich werden noch viele Jahre vergehen, bis von Paris nach Bern über Delle ein bedeutender Transit sich ergeben wird; Paris ist jedoch nicht Frankreich, und auf dem Platz Delle werden der vom Rheine nach der Rhone führende Kanal und die französischen Eisenbahnen den Transit der obern Franche Comté, von Lothringen und des obern Elsaßes auf die Linie Delle-Pruntrut-Biel werfen. Herr König hat den Transit weder von Basel über Biel nach dem Welschland, noch von den Neuenburgerbergen nach Biel und der Ostschweiz bestritten; er gab zu verstehen, daß die Eisenbahndirektion über die Rentabilitätsberechnungen nicht recht Bescheid wisse. Die Direktion hat darauf zu bemerken, daß sie für die Aufstellung der Rentabilitätsberechnungen nicht die Zuflucht zu einem Statistiker nahm, welcher ein Interesse hatte, den wahrscheinlichen Ertrag zu übertreiben oder zu vermindern. Die Berechnungen wurden auf unparteiische Weise und ohne Rücksicht auf die Konkurrenz gemacht, welche die jurassischen Linien der Centralbahn oder dem Jura industriel machen könnten. Ich will gerne glauben, daß die Berechnungen von Seite des Herrn König mit der gleichen Unpartheilichkeit gemacht wurden. Die Angaben unseres Berichtes sind aus den Rechenschaftsberichten der schweizerischen Eisenbahnverwaltungen geschöpft. Nach diesen Aktenstücken (aus denen der Redner die detaillirten Berechnungen anführt) ergibt sich, daß der durchschnittliche Ertrag von jedem Reisenden, das Gepäck inbegriffen, im Jahr 1864 Fr. 1. 25 und im Jahr 1865 Fr. 1. 31 betrug. Im Jahr 1865 wurden auf den schweizerischen Bahnen 9,128,422 Reisende befördert; dieselben bezahlten mit ihrem Gepäck Fr. 12,820,598, oder ein Jeder im Durchschnitt Fr. 1. 40. Wenn wir nun in unserer Rentabilitätsberech-

nung Fr. 1. 30 als durchschnittlichen Ertrag annehmen, so können wir darin keine Uebertreibung finden. Wenn wir aber selbst so rechnen, wie Herr König es thut, so erhalten wir ungefähr das gleiche Resultat. Er scheint, die von den Herren Ingenieur Kohler, Centralbahndirektor Schmidlin und Nordostbahndirektor Stoll in ihrem kommerziellen Bericht über die Gotthardbahn angewendete Methode befolgt zu haben. Auf Seite 103 dieses Berichts nehmen diese Herren als Basis der Vergleichung die durchschnittliche Einnahme der schweizerischen Centralbahn von 1863 an, welche 6 Rp. per Kilometer von jedem Reisenden, das Gepäck inbegriffen, betrug. Die Entfernung, welche ein jeder Reisender auf der Centralbahn, der Nordostbahn und den Vereinigten Schweizerbahnen zurücklegte, betrug im Jahr 1865 durchschnittlich 25 Kilometer. Vorausgesetzt, daß diese Distanz auf dem Jurabahnnetz nur 22 Kilometer zu 6 Rp. per Reisenden betragen werde, so erhalten wir als Durchschnittsertrag 132 Rp., oder 2 Rp. mehr als wir in unserm Berichte angenommen haben. Bei den Rentabilitätsberechnungen für den Waarentransport nehmen die Herren Kohler, Schmidlin und Stoll (auf Seite 106 ihres Berichts) die durchschnittliche Taxe der schweizerischen Bahnen an, welche 12 Rp. per Tonne und per Kilometer beträgt. Dieß ist genau die Zahl, welche wir auf Seite 82 unseres gedruckten Berichts angenommen haben. Für die Rentabilitätsberechnungen der Linie Biel-Sonceboz-Convers vergleichen wir das Ergebniß einer analogen Linie, nämlich des Jura industriel. Die Herren König und Steiner haben nach meiner Ansicht Unrecht, unsere Muthmaßungen über die Rentabilität so streng zu bekritteln, wie sie es thun. Ich wiederhole, daß wenn meine Voraussetzungen über den Ertrag, was in den ersten Jahren des Betriebs wahrscheinlich ist, sich nicht erwahren, so rührt es nicht daher, daß ich die muthmaßlichen Einnahmen wissentlich übertrieben habe, sondern weil man in solchen Dingen nur mehr oder weniger unsichere Vermuthungen haben kann. — Hinsichtlich der von Herrn Steiner und andern Rednern ausgeübten Kritik des Baukostenvoranschlags der Jurabahnen habe ich zu bemerken, daß die Ingenieurs und Experten denselben mit der größten Genauigkeit, gewissenhaft und unparteiisch, wie sie in ihren Befunden erklären, aufgestellt und verifizirt haben. Derjenige Theil der Ausgaben, welcher sich für alle Linien gleich bleibt und dessen Betrag man heute mit einer beinahe sichern Genauigkeit berechnen kann, wie die Ausgaben für den Oberbau (Schwellen und Schienen), das Rollmaterial u. s. w., ist für Unvorhergesehenes um 10 bis 15 % höher veranschlagt. Beim Unterbau, wo das Unvorhergesehene am häufigsten eintritt, wurde eine Erhöhung von 20 % gemacht. Für die Tunnel des Netzes, und namentlich der von Pierre Pertuis, sind ähnliche Verhältnisse wie beim Jura industriel vorhanden. Man hätte im Voranschlag die Kosten der Tunnel der letztern Bahn annehmen können und dennoch hat man sie aus übergroßer Vorsicht auf Fr. 200 per Meter höher geschätzt als diejenigen von Loges und dem Sagneberge. Im Ganzen hat man die ordentlichen kilometrischen Kosten per Kilometer um ungefähr 35,000 Fr. erhöht. Ferner wurde im Devis für die Verzinsung des Baukapitals während des Baues eine Summe von Fr. 3,170,000 aufgenommen. Alle diese Angaben beweisen, daß die Ingenieurs und Experten die Wiederholung der Ausgabenüberschreitungen, welche sich bei andern oberflächlich studirten Linien gezeigt haben, zu vermeiden suchten. Mit dem größten Erstaunen hörte ich nun den Herrn Steiner behaupten, daß die von der Eisenbahndirektion publizirten Berichte die Zahl der Tunnel, der Brücken, der Kunstbauten u. s. w. nicht enthalten. Es scheint, Herr Steiner habe den ersten im Jahr 1864 veröffentlichten Bericht, als er bereits Mitglied des Großen Rathes war, nicht hinlänglich geprüft. Hätte er sich die Mühe genommen, das Schriftstück zu durchblättern, so hätte er auf Seite 31, 73 u. f. die Einzelnheiten und die Beschreibung der Tunnel, Brücken u. s. w. gefunden. Es ist begreiflich, daß wenn man die Studien des Vorprojektes und die Expertisen, denen sie unterworfen worden sind, nicht geprüft hat, man sich einen eingebildeten fantastischen Voranschlag vorstellen kann, an welchen man sich um so eher gewöhnt, als er mit dem, was man zu wünschen scheint, nämlich einer ungeheuern, das Volk erschreckenden Ausgabensumme, übereinstimmt. Die von den Herren Steiner und Andern gemachte geographische Beschreibung des Jura beweist zur Genüge ihre Unkenntniß dieser interessanten Gegend; sie haben dieselbe wahrscheinlich nie bereist. — Ich will mich beim Antrage des Herrn Hofer nicht aufhalten; Herr Marti hat die Unhaltbarkeit und Unmöglichkeit der Ausführung desselben mit großer Gewandtheit dargethan. Ich bemerke dem Herrn Hofer nur, daß seine Hoffnungen in Bezug auf das Regionalsystem Illusionen sind. Ich berufe mich in dieser Beziehung auf den im Jahre 1864 veröffentlichen Expertenbericht, aus welchem hervorgeht, daß die Ersparniß der fünf Millionen, welche durch dieses System gemacht werden sollen, große Uebelstände nach sich ziehen würde, die den Jura um wenigstens die Hälfte der Vortheile brächte, welche ihm die Erstellung der ordentlichen Bahnen verschaffen würde. — In Betreff des Antrags des Herrn Hektor Egger muß ich erklären, daß ich bei Ausarbeitung des von mir der Regierung vorgelegten Entwurfs ernstlich daran dachte, die sofortige Subventionirung der Hauptlinie des jurassischen Netzes bis Pruntrut oder bis Basel zu beantragen; mit Rücksicht jedoch einerseits auf den großen Beitrag, den der Staat bei den gegenwärtigen ungünstigen Umständen hätte leisten müssen, und da andererseits die betheiligten Gemeinden für diese Linie beinahe noch keine Beiträge votirt haben, habe ich, um die Erstellung irgend eines Theiles des Netzes nicht um viele Jahre hinausgeschoben zu sehen, auf diese Idee verzichten und mich auf den Antrag beschränken müssen, die Subventionirung derjenigen Sektionen zu beantragen, welche mir bestimmtere Aussicht auf baldige Ausführung zu haben scheinen. — Ich will die Einwendungen der Mitglieder, welche das Eintreten bekämpfen und dem Jura nichts Erkleckliches gewähren wollen, nicht diskutiren. Diese Einwendungen wurden bereits durch andere Redner erfolgreich widerlegt. Ich kann mich jedoch nicht enthalten zu erklären, daß die nicht sehr großmüthige Opposition und Sprache gewisser Vertreter der auf Staatskosten mit Eisenbahnen dotirten Gegenden einen peinlichen Eindruck auf mich gemacht haben. Man muß in der That erstaunen, wenn man die bittern Klagen dieser Herren über die Ausgaben hört, von denen sie und ihre Committirten so reichlichen Nutzen ziehen. Herr von Gonzenbach hat es Ihnen mit beredten Worten gesagt, daß es nicht die eigennützige und kleinliche Krämerpolitik, sondern die wohlverstandene Politik momentaner Opfer ist, durch welche Bern groß geworden ist. Mit Bedauern sehe ich, daß eine große Zahl Derjenigen, welche natürlicher Weise berufen wären, die geschichtlichen Ueberlieferungen Berns zu befolgen, nicht begreifen, daß die Jurabahnfrage von großer politischer und ökonomischer Wichtigkeit für den Kanton im Allgemeinen ist. Sollte man sich nicht darüber verwundern, daß Vertreter der Bundesstadt in Sachen politischer Oekonomie hinter monarchischen und despotischen Regierungen Europa's zurückblieben? Oesterreich und Spanien, welche bis jetzt die Politik des Stillstandes vertreten haben, sehen jetzt ein, daß die Eisenbahnen die große Angelegenheit der civilisirten Nationen sind und ein Land ohne Eisenbahnen ein Körper ohne Seele ist, denn es ist des ökonomischen Lebens beraubt; auch schrecken sie jetzt, ungeachtet des bedauernswerthen Zustandes ihrer Finanzen, vor keinem Opfer zurück, um ihre verschiedenen Provinzen mit Bahnen zu dotiren. (Der Redner verliest hier mehrere aus Berichten der Ministerien der öffentlichen Bauten von Spanien und Oesterreich betreffend den Bau von Eisenbahnen in diesen Staaten gezogene Stellen). In Frankreich sehen wir einen Staatsmann, Herrn von Persigny, welcher in

den letzten Jahren eine große Rolle spielte und weder ein Radikaler noch ein Ideolog ist, folgende merkwürdige Worte schreiben, welche die gegenwärtige Bedeutung der Eisenbahnen vortrefflich darstellen: „Heute", sagt er, „haben die Eisenbahnen den europäischen Gesellschaften einen bedeutenden und unwiderstehlichen Impuls gegeben; um uns mit Ehren in der Mitte der allgemeinen Thätigkeit zu halten, haben wir keine Zeit zu verlieren; unser ganzes Verkehrssystem, Eisenbahnen, Straßen, Kanäle, unser ganzes landwirthschaftliches, industrielles und kommerzielles Werkzeug muß hinsichtlich der Schnelligkeit und des wohlfeilern Transports verbessert, vervollkommnet und vollendet werden, koste es was es wolle; dieses Werk muß rasch zu Ende geführt werden, und weder wir noch unsere Kinder werden für die Bezahlung des Preises verlegen sein." Wenn ich diese großen Worte eines französischen Staatsmannes, dessen Land mit Schulden und drückenden Steuern aller Art überladen ist, mit den jämmerlichen Klagen über den Stand unserer Geldmittel und unser Unvermögen, welche sich in dieser Versammlung erheben, vergleiche, so fühle ich mich für mein schönes Land, den reichen und mächtigen Kanton Bern, beinahe erniedrigt. Die monarchischen Staaten entlehnen und verausgaben viele Millionen, um sich gegenseitig zu ruiniren, und in der Schweiz, im Vaterland des Friedens, sollte der Kanton Bern, welcher in zinstragenden Domänen und Kapitalien ein Vermögen von mehr als 35 Millionen besitzt, sich nicht mit 7 Millionen an der Erstellung der Eisenbahnen, welche Werkzeuge der Produktion sind, die hinwieder andere Kapitalien schaffen, betheiligen können! Ich kann wahrhaftig nicht glauben, daß diese Lamentationen ernst gemeint sind! — Es bleibt mir nur noch übrig, einige Worte über das Veto oder vielmehr das Referendum zu sagen. Vor Allem aus muß ich bemerken, daß ich mich mit der grundsätzlichen Frage, d. h. der Würdigung der Vortheile und der Zweckmäßigkeit des Veto oder des in Ausführung des Art. 6, Ziffer 4, der Staatsverfassung zu erlassenden Gesetzes im Allgemeinen nicht befassen werde. Diese prinzipielle Frage muß der heutigen Berathung fremd bleiben, um bei Anlaß der Anträge der Regierung in Bezug auf die Anzüge der Herren Brunner, Zahler u. A., welche die Ausführung des soeben erwähnten Verfassungsartikels verlangen, behandelt zu werden. Für jetzt handelt es sich nach meiner Ansicht einzig und allein um die Frage, ob im vorliegenden Falle der Art. 6, Ziffer 4, der Verfassung angewendet werden solle oder könne. Diese Frage scheint mir nun damals, als der Große Rath beschloß, das Dekret, betreffend den Ankauf der Ostwestbahnlinien, dem Volke zur Annahme nicht vorzulegen, entschieden worden zu sein. In der Sitzung vom 27. Juni 1861, als dieser Gegenstand behandelt wurde, verlangten die Herren Großräthe Ganguillet, v. Gonzenbach, Steiner und Andere die Berufung an's Volk; der Antrag wurde jedoch mit großer Mehrheit verworfen. Dieser Beschluß begreift nun auch in sich, daß das Dekret, betreffend die Jurabahnen, gleich wie dasjenige hinsichtlich der Linien Biel-Neuenstadt und Bern-Langnau zu behandeln sei. Herr v. Gonzenbach und die andern Redner, welche im Jahr 1861 den Ankauf der Ostwestbahnlinien dem Volke unterstellen wollten, sahen sehr wohl ein, daß der zu fassende Beschluß für die Subventionirung der Jurabahnen die gleichen Folgen, wie für die Bahnen des alten Kantons hätte; dieß geht deutlich daraus hervor, daß sie ihr Votum für die Berufung an's Volk gerade mit den daherigen Konsequenzen begründeten. Herr v. Gonzenbach, welcher hauptsächlich im Jahre 1861 die Anwendung des Referendums befürwortete, äußerte sich unter Anderm dahin: eine Berufung an das Volk sei im Spezialfalle gewiß nicht am unrechten Orte, da man sich über eine Ausgabe von 7 Millionen auszusprechen habe, welche auf 20 und sogar 40 oder 50 Millionen ansteigen könne, wenn es sich einmal um die Jurabahnen handeln werde. — In der Sitzung vom 5. Hornung 1864, bei Anlaß der Behandlung des Gesetzesentwurfes, betreffend die Ausführung des Art. 6, Ziff. 4, der Verfassung, bestätigte Herr v. Gonzenbach noch auf bestimmtere Weise die von ihm im Jahre 1861 ausgesprochene Ansicht, und zwar mit folgenden im Tagblatt des Großen Rathes enthaltenen Worten: „Damals, als wir warnten vor dem Ankaufe der Staatsbahn, sagte ein Redner, die Sache sei außerordentlich wichtig, nicht wegen der Staatsbahn allein, sondern weil der Beschluß entscheidend sei für die Jurabahn; denn wenn Sie in einem Landestheile Eisenbahnen bauen mit Staatsmitteln, so sei es unbillig, einem andern Kantonstheile die gleichen Verkehrsmittel aus Staatsgeld zu verweigern, und man könne nicht für einen Landestheil ein System und für den andern ein anderes anwenden." Ist dieß nicht klar und deutlich gesprochen? Das Dekret vom 27. Juni 1861 hat also selbst nach der Ansicht der Verfechter der Berufung an das Volk definitiv entschieden, daß wenn der Ankauf der Ostwestbahnlinien dem Veto nicht unterstellt würde, der Beschluß, betreffend die Jurabahnen auf gleiche Weise zu behandeln sei. Die Frage ist somit in dieser Beziehung erledigt. Sollte der Entscheid nach dem Antrage der Minderheit der Kommission ausfallen, so würde dadurch ein ausnahmsweises oder Gelegenheitsgesetz aufgestellt. Die Geschichte lehrt uns nun, daß Gesetze solcher Art immer die traurigsten Folgen haben. War es in unserm Kanton nicht die Festhaltung an ausnahmsweisen Gesetzen, welche die Lostrennung der Waadt und des Aargaues veranlaßt hat? War es in Frankreich nicht das ausnahmsweise sogenannte Gesetz über die Verdächtigen, welches die Eroberungen von 1789 kompromittiren mußte? Die französische Republik verdankte ihre Rettung nur ihrer Energie, ihrem Glauben und ihrer unerschütterlichen Anhänglichkeit an den Grundsätzen. Mögen eher die Kolonien als das Prinzip der Rechtsgleichheit zerstört werden, war die Devise, welche Frankreich damals rettete. Montesquieu sagt, der schützende Grundsatz der Republik sei die Tugend, d. h. die loyale Anwendung der Grundsätze des Rechts und der Billigkeit, welche für die Vertheilung der moralischen und materiellen Vortheile auf allen Gegenden der Republik gelten sollen. Der Große Rath des Kantons Bern wird sich gewiß dahin aussprechen, es sei besser, die verlangten Subventionen zu bewilligen und sich im Nothfalle dee Abberufung auszusetzen, als in der Anwendung des republikanischen Grundsatzes der Billigkeit inkonsequent zu sein. Ich habe volles Zutrauen in die hohe Einsicht und den loyalen Geist, welcher den Großen Rath beseelt, und ich bin überzeugt, daß wenn er auf die Wage der Gerechtigkeit einerseits das eventuelle Opfer einiger Millionen, andererseits den Grundsatz der Billigkeit legt, er nicht anstehen wird, die Wagschale zu Gunsten der moralischen Wohlfahrt gegenüber dem Materialismus sinken zu lassen. Erlauben Sie mir schließlich, Ihnen folgende von einem Staatsmanne des alten Kantonstheils im Jahre 1858 geschriebenen Zeilen in Erinnerung zu bringen, welche mir für die gegenwärtigen Umstände ganz passend scheinen, nämlich: „Wer einen Funken Patriotismus im Herzen trägt, der kann die jetzigen Regungen des Jura für seine Einverleibung in das schweizerische Bahnnetz nur mit einem Gefühl der Anerkennung begrüßen!" Ferner: „Wem die politische Integrität der Schweiz und insbesondere des Kantons Bern und die ganze volkswirthschaftliche Zukunft des jetzt so wohlhabenden und gesegneten Berner Jura am Herzen liegt, der — wiederholen wir nochmals — verschließe also sein Auge und Ohr der Frage der Jurabahnen nicht!"

Stämpfli, Mitglied der Kommission. Es ist zwar in der vorliegenden Frage, die uns bereits seit drei Tagen beschäftigt und wahrscheinlich auch morgen noch beschäftigen wird, schon viel geredet worden, gleichwohl aber glaube ich, es solle kein Mitglied sich geniren, seine Meinung hier zu

begründen nicht nur deßwegen, weil wir hier im Saale besser belehrt werden, sondern weil es nach meiner Ueberzeugung, je gründlicher und kaltblütiger wir die Frage behandeln, desto besser im Volke aufgenommen werden wird. Den Antrag der Kommission hat Herr v. Gonzenbach bereits in ausgezeichneter Weise beleuchtet und begründet, ich erlaube mir deßhalb nur noch einige nähere Angaben zu machen. Es ist ganz richtig bemerkt worden, daß die neun Kommissionsmitglieder nicht einig, sondern mit sehr verschiedenen Ansichten zusammengetreten sind, die sich in der Berathung Luft machten und schließlich allerdings zur Einstimmigkeit in der Sache selbst geführt haben. Wie ist das zugegangen? Die eine Ansicht stellte sich auf den Boden, daß das ganze Netz in's Auge gefaßt und zu diesem Zwecke 15 Millionen in erster Linie (so ist der Ausdruck gebraucht worden) in Aussicht gestellt werden müssen; und zwar wurde diese Ansicht nicht etwa von derjenigen Seite, der ich angehöre, sondern von der andern Seite, von Herrn Dähler vorgebracht, der es für nothwendig hielt, dem Großen Rathe in erster Linie eine Vorlage über das ganze Netz zu bringen. Die zweite Ansicht, die von Herrn König ausgesprochen wurde, ging dahin, daß 15 Millionen zu viel seien und 10 Millionen für den Jura genügen. Dem gegenüber kam die dritte Meinung (und das war die meinige), dahin gehend, daß man zu weit gehe und das Volk erschrecken würde, wenn man jetzt dem Kanton 10 oder 15 Millionen an baarem Gelde auflade, und es daher, wenn man wolle, daß die Sache durchgehe, besser sei, einen geringern Anfang zu machen, indem man, wie dieß schon in der frühern Großrathssession beantragt worden ist, die Linie von Biel aufwärts durch das St. Immerthal nach Convers und das Tronçon Pruntrut-Delle in Aussicht nehme und hiefür einen Beitrag von 6 bis 7 Millionen votire. Gegen diese Ansicht sind sofort zwei Einwendungen gemacht worden: die Eine dahin gehend, daß wenn man auch durch das St. Immerthal hinauf baue, man nicht in das Herz des Jura eindringe und bloß das St. Immerthal, nicht aber den ganzen übrigen Theil des Jura befriedige. Die andere Einwendung ging dahin, daß wenn man mit einem solchen Partialantrage vor den Großen Rath trete, dieser fragen werde, wie weit es noch führen werde, wenn es sich einmal um die Linien Sonceboz-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut handle. Das Gewicht dieser beiden Einwendungen hat zu den Ideen geführt, welche nun die Kommission Ihnen vorlegt, und wonach also auch die Erstellung der Linie Sonceboz-Dachsfelden in Aussicht genommen, sowie im Weitern der Fall vorgesehen wird, daß später das ganze Netz zur Ausführung gelangen soll, wo dann die Linie Neuenstadt-Biel-Bern in das Gesammtnetz eingeworfen werden soll. Nun bin ich so frei, als einen Hauptvortheil des Kommissionalantrages anzuführen, daß nach demselben die jurassischen Eisenbahnen gleich von Anfang an an das Eisenbahnnetz im alten Kantonstheil anschließen, indem der Schienenstrang in den Jura von Biel, von einem Hauptbahnhofe der Staatsbahn, ausgeht. Das ist ein sehr wichtiger Punkt, der für mich eine große Bedeutung hat, und auf den auch der Große Rath des Kantons Bern ein großes Gewicht legen soll. Ein zweiter Vortheil des Kommissionalantrages besteht darin, daß durch Erstellung der darin vorgesehenen Linien die Staatsbahn, auf welche der Staat 18—20 Millionen verwendet hat, nicht im Mindesten in ihrem Verkehr verliert, sondern daß derselbe im Gegentheil gehoben wird, so daß wir dadurch die für die Staatsbahn ausgegebenen 20 Millionen nicht unbedeutend verbessern. Denn von dem Verkehr des St. Immerthales und der neuenburgischen Berge, der auf Biel herabkömmt, wird auch ein Theil auf die Staatsbahn übergehen. Ein weiterer Vortheil besteht darin, daß der Große Rath und der Kanton, wenn später das ganze Jurabahnnetz ausgeführt werden sollte, weiß, wie viel er noch zu leisten hat. Es wird nämlich, wie gesagt, vorgeschlagen, die beiden Tronçons der Staatsbahn, Neuenstadt-Biel und Biel-Bern, die ungefähr 11 Millionen gekostet haben und gegenwärtig 3 % rentiren, zum Kostenswerthe in das Gesammtnetz einzuwerfen. Man hat nun allerdings eingewendet, daß nach diesem Antrage dem Jura zu viel, mehr als die Regierung vorschlage, gegeben werde, nämlich 7 + 11 = 18 Millionen. Denken Sie sich aber folgende Entwicklung, welche nach meiner Ansicht die einzig mögliche ist. Wenn eine Gesellschaft sich finden soll, um später das ganze Netz zu übernehmen (indem die dennzumal gebauten Jurabahntronçons eingeworfen werden), so wird dieß nur unter zwei Voraussetzungen geschehen, die sich zuerst realisiren müssen. Die Eine ist die, daß bei Basel die badische Bahn an die schweizerische angeknüpft wird, was auf zwei Arten möglich ist. Entweder muß nämlich zwischen dem badischen und französischen Gebiet bei Hüningen eine Verbindung hergestellt werden. Ich weiß ziemlich sicher, daß Verhandlungen zwischen der französischen Ostbahn und der badischen Bahn stattfinden, um den Anschluß nicht auf schweizerischem Gebiete, sondern weiter unten zu machen. Für die vorliegende Frage hat dieß nicht eine große Bedeutung, weil die badische Bahn, wenn sie auch bei Hüningen über den Rhein geht, immerhin mit der französischen Ostbahn auf Basel hineinkommt, so daß der badische Verkehr direkt in den Centralbahnhof zu Basel gelangen kann. Die andere Möglichkeit, diese Verbindung herzustellen, besteht darin, daß, wie dieß vor etwa zwei Jahren von der bernischen Regierung angeregt worden ist, eine Brücke auf Schweizergebiet durch die Centralbahn und die Kantone Baselstadt und Baselland, sowie durch die Betheiligung Bern's erstellt werde. Auf die eine oder andere Weise kann diese Frage gelöst werden, und sie wird nach meiner Ueberzeugung ihre Lösung auch finden. Bevor aber dieß geschehen ist, wird eine Privatgesellschaft aus Spekulationsgründen ein jurassisches Netz nicht in die Hände nehmen und viele Millionen darauf verwenden. Die zweite Voraussetzung, die sich realisiren muß, wenn sich eine Gesellschaft zur Uebernahme des jurassischen Eisenbahnnetzes finden soll, ist die, daß zwischen Delle und Belfort eine Korrektion der dortigen französischen Eisenbahn stattfinden muß. Von Delle bis Montbéliard geht nämlich die Eisenbahn auf einem großen Umwege den industriellen Ortschaften, Audincourt u. a., nach und von Montbéliard gelangt sie auf der Gürtelbahn in einer Länge von etwa 6 Stunden nach Belfort, wo sie in die große Linie Paris-Mühlhausen einmündet. Die Länge der gegenwärtigen Eisenbahn von Delle nach Belfort beträgt circa 12 Stunden, während eine direkte Linie in einer Länge von 4 Stunden erstellt werden könnte. Die Ausführung letzterer Linie ist deßhalb wichtig, damit das jurassische Eisenbahnnetz einen größern Transitverkehr bekomme. Es ist möglich, daß auch diese Frage gelöst wird, indem gegenwärtig auch hierüber Verhandlungen seitens der Behörden von Belfort und der französischen Ostbahn stattfinden, und ich weiß, daß letztere unter gewissen Bedingungen, daß ihr nämlich gewisse andere Linien abgenommen werden, zu Ausführung der Linie Delle-Bellfort geneigt ist. Ich sage also, wenn diese beiden Bedingungen, Anschluß in Basel an die badische Bahn und direkter Anschluß an die französische Ostbahn bei Belfort, nicht eintreffen, so kann das jurassische Gesammtnetz nicht realisirt werden und wird keine Gesellschaft finden; ich hoffe und glaube aber, daß diese Voraussetzungen sich verwirklichen werden, in welchem Falle wir dann allerdings die genannten Linien der Staatsbahn einzuwerfen hätten. Wir können dann aber in diesem Falle dieß auch keck thun, ohne daß wir Opfer bringen; denn da spreche ich die feste Ueberzeugung aus, daß wenn in Basel ein Anschluß an zwei Bahnen, an die französische Ostbahn und die badische Bahn, stattfindet, und wenn ferner die Pruntruterlinie in direkter Verbindung mit der französischen Ostbahn und den burgundischen Bahnen steht, das jurassische Eisenbahnnetz wenigstens 3 % rentiren wird. Da nun die Linien Neuenstadt-Biel und Biel-Bern gegenwärtig auch 3 % und bei der bedeutenden künftigen Entwick-

lung auch wenigstens so viel rentiren werden, so bringen wir für den zweiten Fall, daß nämlich das jurassische Eisenbahnnetz erstellt werden sollte, keine Opfer mehr, und es bleibt bei dem Staatsbeitrag von 7 Millionen. Der Antrag der Kommission verlangt also nicht so große Opfer, wie man sich im ersten Augenblicke vorstellen dürfte. Nun wird man sofort einwenden, die Linie Bern-Langnau bleibe uns auf dem Halse. Ich gebe zu, daß diese Linie während einigen Jahren nicht rentiren wird, doch habe ich den Glauben, daß sie sich nach und nach bessern werde, indem ich, wenn im Jura die angedeutete Lösung stattgefunden, auch hier eine ähnliche Lösung sehe. Ich habe die Ueberzeugung: die Langnauerlinie muß einmal auf Luzern geführt werden, und zwar, ob nun die Gotthardbahn erstellt werde oder nicht. Wird diese ausgeführt, so wird die Verlängerung der Langnauerlinie nur um so schneller stattfinden, kommt aber die Gotthardbahn nicht zu Stande, so wird man doch nach und nach dazu gelangen, daß die Linie Langnau-Luzern ausgeführt wird. Dann schießt man die Linie Bern-Luzern, auf welche 7 Millionen verwendet wurden, auch ein und fügt noch einen Betrag bei für die Verlängerung bis an die Grenze. Jetzt rentirt die Linie Bern-Langnau nichts, wenn sie aber bis auf Luzern fortgesetzt wird, so wird sie auch 3 % abwerfen. Man wird sofort einwenden, die Linie Zürich-Zug-Luzern habe im letzten Jahre nur 1 % rentirt. Die Linie Zürich-Zug-Luzern befindet sich eben auch in einer ähnlichen Lage wie die Linie Bern-Langnau; es ist eine Sackbahn, die allerdings im Reisendenverkehr besser, im Waarenverkehr aber schlimmer steht, als die Langnauerlinie. Ist aber einmal die durchgehende Linie von Zürich über Luzern nach Bern erstellt, so wird sich der Personenverkehr theilen, der Touristenverkehr wird sich sogar mehr über die obere, als über die untere Linie (über Olten) ziehen. Nach dem System der Kommission wäre also Aussicht vorhanden, auch für die Langnauerlinie eine glückliche Lösung zu finden. Nun hat aber der Vorschlag der Kommission noch einen weitern Vortheil; er hat eine Art Sicherheitsventil in sich selbst, daß der Kanton nicht zu weit geführt werde. Die 7 Millionen, welche die Kommission in erster Linie beantragt, muß man also daran wagen; wenn dann aber die vordern Linien des Jura gar nicht oder wenig rentiren sollten, wenn auch das Tronçon Pruntrut-Delle vielleicht kaum die Betriebskosten bezahlen könnte, so wird dieß eine sehr dämpfende Wirkung auf die Vollendung des Jurabahnnetzes ausüben; umgekehrt aber, wenn diese Linien sich ordentlich rentiren (was ich glaube), werden Sie nachher Mittel und Muth haben, das auszuführen, was die Kommission angedeutet hat, und auch die Gemeinden der betheiligten Gegenden werden Mittel und Muth finden, das nöthige Kapital beizubringen. In dem Vorgehen, wie es die Kommission vorschlägt, liegt also eine Art Selbstregulirung. Dieß die Bedeutung und die finanziellen Folgen der Kommissionalanträge, wenn sie angenommen werden. — Nun bin ich so frei einige abweichende Ansichten, die sich im Schoße der Kommission geltend gemacht haben, zu berühren, und zwar zunächst das System, auf welches Herr König eventuell anträgt. Herr König will nämlich in zweiter Linie das Tronçonsystem. In der Kommission selbst hat er zwar diesen Antrag nicht gebracht; er hatte ihn freilich schriftlich ausgearbeitet, er ist aber nicht in Berathung gekommen. Ich muß nun im höchsten Grade davor warnen, auf das Tronçonsystem einzutreten. Man sagt, die Eisenbahnen haben die nämliche Bedeutung, wie die Straßen, und es sei gleich, ob der Delsberger über Basel und der St. Immerthaler über Neuenburg nach Bern komme. Es ist mir aber durchaus nicht gleichgültig, ob die Großräthe von Delsberg, wenn sie nach Bern in den Großen Rath wollen, zuerst die Hauptstadt Basel, und die Großräthe vom St. Immerthal zuerst die Hauptstadt Neuenburg berühren, und ob wir, wenn wir in amtlicher Stellung nach Delsberg oder St. Immer uns begeben, immer durch fremde, allerdings auf Schweizergebiet liegende, Hauptstädte gehen müssen. Also schon das politische Leben würde viel laxer werden, aber auch das Verkehrsleben würde einen bedeutenden Nachtheil erleiden, und damit hängt ja Alles zusammen. Führt eine Eisenbahn von Delsberg nach Basel, so wird das ganze Delsbergerthal seine Wochenmärkte in Basel haben; wird das Tronçon St. Immer-Convers erstellt, so hat das obere St. Immerthal seinen Wochen- und Tagesverkehr mit Chauxdefonds und Neuenburg. Ist das für die jurassischen Thäler und die an dieselben anstoßenden Gegenden gleichgültig? ist es namentlich für das Seeland gleichgültig? Keineswegs! wenn man deßhalb Etwas von Staatswegen thun will, so soll dieß im Interesse des Staats liegen; lieber gar Nichts thun als gegen die Staatsinteressen handeln. Wenn Delsberg und St. Immer ein Lokalinteresse haben, Eisenbahnen nach Basel, resp. nach Convers zu erstellen, so wollen wir es ihnen nicht verbieten; diese Stellung können wir einnehmen, aber Staatsgeld auszugeben für Etwas, daß die Interessen des Kantons verletzt, dazu könnte ich nicht Hand bieten. Ich führe noch an, daß bei dem Tronçonsystem viele Interessen engagirt sind. Man hat von den Centralbahnaktien gesprochen und gesagt, der Kurs derselben sei selten über pari gestanden. Das gestehe ich ein; denn die Centralbahn ist in hohem Maße bei der vorliegenden Frage betheiligt, und was auf die Centralbahnaktien seit vielen Jahren drückte, war das bei der Finanzwelt herrschende Gefühl, daß zwei Konkurrenzlinien der Centralbahn in Aussicht stehen: die eine durch den Jura, die andere durch das Entlebuch. Es ist klar, daß wenn die Linie Biel-Delsberg-Basel erstellt ist, namentlich Reisende, die von Basel nach der Westschweiz oder nach Bern gehen wollen, viel lieber die jurassische Bahn benutzen werden, und zwar erstens wegen der schönern Gegend im Jura und zweitens, um nicht den Hauensteintunnel passiren zu müssen. Es ist deßhalb notorisch, daß das reisende Publikum, trotzdem die Linie von Basel nach Bern durch den Jura länger ist, als diejenige über Olten, mehr den Weg durch den Jura nehmen werde. Aehnlich verhält es sich mit den Waaren. Vor der Erstellung der Eisenbahnen sind die Waaren von Basel nach dem St. Immerthal und den neuenburgischen Bergen stets über Delsberg gegangen; seitdem nun aber die Centralbahn erstellt ist, nehmen das Mehl und die andern Viktualien und überhaupt alle Waaren, die von Basel nach Chauxdefonds bestimmt sind, ihren Weg über Olten, Biel und Neuenburg. Ist aber einmal die durchgehende Linie Basel-Delsberg-Sonceboz-St. Immer-Convers erstellt, so wird die Centralbahn auch einen Theil ihres Waarenverkehrs verlieren, der durch den Jura gehen wird. Auch die Erstellung der Entlebucherbahn wird ähnliche Verhältnisse zur Folge haben. Es ist klar, daß wenn der Verkehr zwischen Zürich und Bern sowohl über Olten (von Aarau bis Bern also über die Centralbahn) als über Luzern und Langnau gehen kann, er sich theilen, und namentlich viele Reisende sich der obern Linie bedienen werden; besonders wird auch häufig der Fall eintreten, daß die Reisenden die eine Linie zur Hinfahrt und die andere zur Rückfahrt benutzen. Auch Waaren werden auf die obere Linie übergehen, wenn auch vielleicht in geringerem Maße. Aus diesen Gründen hat die Centralbahn ein großes Interesse, daß die Konkurrenzbahnen nicht zu Stande kommen und dieß könnte verhindert werden, wenn der Große Rath das System der Tronçons annimmt. Ich bin überzeugt, daß wenn die Centralbahn wüßte, was hier vorgeht, sie uns das Anerbieten machen würde, von Basel nach Delsberg zu bauen; denn es wäre für sie 5—6 Millionen werth, wenn sie dadurch die Konkurrenzbahn vernichten könnte, wenn daher je Jemand zu einem Tronçonbeschluß lachen wird, so sind es die Herren im Spießhof zu Basel. — Ich komme nun zu dem Antrage des Herrn Egger, der allerdings in erster Linie dem Kommissionalantrag beistimmt, eventuell aber, wenn dieser nicht belieben sollte, die Subventionirung der Stammlinie Biel-Delsberg-Angenstein vorschlägt und dafür Fr. 8,250,000 bewilligen will. Die Linie Biel-Delsberg-

Angenstein ist veranschlagt auf	Fr. 22,638,000
und die Linie Angenstein-Basel auf	„ 2,017,000
Somit werden die Kosten für die Stamm-	
linie Biel-Delsberg-Basel betragen	Fr. 24,655,000

Auch zu dem Antrag des Herrn Egger kann ich durchaus nicht stimmen, weil ich glaube, derselbe würde zu Nichts oder doch für sehr lange Zeit zu Nichts führen; auch würden dadurch diejenigen Theile des Jura, welche das größte Bedürfniß nach Eisenbahnen haben, nicht befriedigt werden können. Angenommen der Staat würde an die Kosten dieser Linie die von Herrn Egger beantragte Subvention leisten, so müßten noch 9 Millionen in Aktien gezeichnet werden, bevor der Rest in Obligationen placirt werden könnte. Wer wollte nun für diese Linie 9 Millionen votiren? Das obere St. Immerthal wird wenig Eifer für die Subventionirung der Stammlinie zeigen, welche die reichsten Gemeinden des St. Immerthales abführt. Könnte vielleicht das Münster- und Delsbergerthal die 9 Millionen zusammenbringen? Gewiß nicht! Wenn man daher will, daß wirklich Etwas zu Stande komme, kann auf den Antrag des Herrn Egger nicht eingetreten werden, um so weniger, als gerade die Anschlußbahn auf Baslergebiet noch nicht in Aussicht gestellt ist und die Lösung dieser Frage jedenfalls noch längere Zeit erheischen wird, indem sie mit Rücksicht darauf, daß die Centralbahn, wie ich vorhin angedeutet, nichts weniger als ein Interesse an dem Zustandekommen der Linie Biel-Delsberg-Basel hat, auf Schwierigkeiten stoßen wird. Ich kann also auch nicht für den Antrag des Herrn Egger stimmen. — Man hat nun auch einige weitere Einwendungen geltend gemacht und zwar hauptsächlich hervorgehoben, daß man nicht wisse, wie weit uns der Kommissionalantrag noch führen dürfte, da er zu unbestimmt sei. Das ist unbedingt nicht der Fall; denn der Kommissionalantrag ist sehr bestimmt und sagt genau, wieviel gegeben werden soll. Bestimmter kann man so etwas nicht sagen. Wen man nun sagt, man könnte später wieder darauf zurückkommen und daran ändern, so möchte ich in dieser Beziehung Bescheidenheit empfehlen. Sie finden, man habe früher viele Dummheiten begangen; die kommenden Behörden könnten wieder dumm sein und Sie einzig seien gescheidt. So fasse ich die Sache aber nicht auf. So lange wir da bleiben, werden wir ungefähr gleich gescheidt bleiben wie jetzt, und wenn Andere kommen, wenn das Volk andere Vertreter hieher schickt, so wollen wir zu denen das Vertrauen haben, daß sie ebenso gescheidt seien wie wir. Stellen wir uns also nicht auf den Standpunkt, daß wir jetzt die Sache vernageln wollen. Ich habe das Vertrauen, daß der Große Rath, der später da sein wird, das Wohl des Landes ebenso gut in die Augen zu fassen wisse, wie der gegenwärtige Große Rath, so daß wir nicht wohl glauben dürfen, wir einzig seien im Stande, das Wahre zu treffen. — Herr Hofer, dessen Antrag ganz identisch mit demjenigen des Herrn König ist, will für das ganze Netz 5 Millionen bewilligen und von dieser Summe Fr. 850,000 auf die Linie St. Immer-Convers und Fr. 750,000 auf die Linie Pruntrut-Delle verwenden; um den Rest von Fr. 3,400,000 mag sich dann der Jura beißen. Es käme natürlich so heraus, daß der Rest für Delsberg-Basel, als drittes Tronçon verwendet würde. Trotzdem also Herr Hofer mit dem ganzen Netz fertig werden will, würde sein Antrag zum ausgesprochensten Tronçonsystem führen. Herr Hofer spricht die Ueberzeugung aus, daß mit dem Kommissionalantrag nichts zu Stande gebracht werden könne, auch wisse er nicht, wo die vordern Gemeinden für die Strecken Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Convers die 7½ Millionen finden sollen. Ich bin auch nicht überzeugt, daß die Gemeinden das nöthige Kapital wirklich aufbringen werden, doch habe ich einige Hoffnung. Man muß den Gemeinden den Standpunkt ganz klar machen und ihnen sagen, daß der alte Kanton die Staatsbetheiligung nicht anders bewilligen will, als wenn bei Biel angefangen und auch die Linie Sonceboz-Dachsfelden gebaut wird, daß also, wenn diese zwei Bedingungen nicht erfüllt werden, keine Subvention für die St. Immerthallinie in Aussicht gestellt wird. Dann wissen die Gemeinden, daß sie sich zusammennehmen müssen und nicht mit verschränkten Armen auf die Zweigbahn warten können; dann habe ich aber auch die Hoffnung, daß sie, besonders da ja auch dem Münsterthal in einem gewissen Grade geholfen werden wird, das Kapital zusammen bringen werden. Freilich müssen sie auch an fremdes Kapital appelliren, in dieser Beziehung bin ich aber nicht der Ansicht des Herrn König. Allerdings wird sich fremdes Kapital für Eisenbahnbauten nicht so leicht finden, namentlich wird dieß schwer halten für das Aktienkapital, aber auch für das Obligationskapital. Es läßt sich herbeiziehen durch das Mittel eines großen fremden Unternehmers; so wollte man früher schon, bei der Ostwestbahn, Herrn Brassey herbeiziehen, und es ist wahrscheinlich ein Unglück, daß dieß nicht geschehen ist. Ich theile also die Ansicht des Herrn Hofer, daß der Antrag zu keinem Ziele führen werde, nicht. — Es wurden im Laufe der Verhandlungen Vergleichungen aufgestellt, namentlich eine solche von Seite des Herrn Steiner, die im ersten Augenblicke wirklich frappant ist. Er hat gesagt: „Was für eine Anmaßung von Seite des Jura! was würde man sagen, wenn das Oberland Eisenbahnen durch das Simmenthal, durch das Frutigen- und Haslethal verlangen würde!“ Die Vergleichung des Oberlandes mit dem Jura hinkt aber nach zwei Richtungen bedeutend. Zunächst haben die in der Schweiz und namentlich nach den Alpen zu gebauten Eisenbahnen dem Oberlande seinen Verkehr nicht entfremdet, sondern ihm vielmehr einen enormen Verkehr zugeführt. Seitdem die Eisenbahn bis nach Thun und Luzern führt, kommen zweimal soviel Touristen in's Oberland als früher. Das Oberland hat somit gewonnen, obschon es auf eigenem Boden keine Bahn hat. Anders im Jura: vor der Erstellung der Eisenbahnen führte die Hauptpostroute zwischen Basel und Bern und zwischen Basel und Genf durch den Jura, und einzig auf der Route Basel-Bern fuhren jährlich 24,000 Reisende. Eine einzige Route der Schweiz war stärker, nämlich diejenige zwischen Zürich und Bern, mit 26,000 Reisenden. Dieser ungeheure Verkehr wurde dem Jura durch die Eisenbahnen entzogen; derselbe hat somit verloren, während das Oberland gewonnen hat. Die Vergleichung des Oberlandes mit dem Jura hinkt auch in Bezug auf die Lage und Ausmündung des Eisenbahnnetzes, welches beide Landestheile umgibt. Wenn eine Bahn durch Obwalden über den Brünig nach Meiringen oder an die Kantonsgrenze, eine zweite durch das Wallis bis an die Grenze bei Kandersteg und eine dritte nach Château d'Oex in die Nähe von Saanen käme, so würde das Oberland gewiß anfangen, sich zu regen und den Mangel eigener Eisenbahnen fühlen. Namentlich könnte es Thun nicht gleichgültig bleiben, ob man daselbst stecken bliebe, und Thun würde sofort eine andere Stellung einnehmen. Nun kommen aber bekanntlich keine Bahnen weder nach Meiringen noch nach Kandersteg noch endlich nach Château d'Oex. Auf den Jura dagegen münden mehrere Bahnen aus oder berühren ihn, nämlich: die neuenburgische Bahn bei Convers, die Eisenbahn Montbélliard-Delle bei Pruntrut, die Centralbahn bei Basel und die Staats- und Centralbahn bei Biel. Alle diese Bahnen berühren die Grenzen des Jura, man kann das jurassische Netz überall an dieselben anknüpfen, und wenn man irgendwo anfängt, so ist die Möglichkeit vorhanden, eine durchgehende Linie zu erstellen. Im Oberland ist dieß nicht der Fall, so lange nicht Gemmi und Brünig durchstochen sind. Aus diesen Gründen ergibt sich, daß die Vergleichung des Herrn Steiner nicht richtig ist. Herr König hat eine Vergleichung der Distanzen zwischen Paris und den verschiedenen Theilen der Schweiz vorgenommen und gestützt darauf namentlich geltend gemacht, daß die jurassischen Eisenbahnen

nie eine Bedeutung als Transitlinie haben werden. So muß man aber in Eisenbahnsachen nicht verfahren. Wenn man das ostindische Felleisen zwischen London und Kalkutta im Auge hat, oder meinetwegen auch den Verkehr zwischen Paris und Bern, der über Verrières eine kürzere Linie findet, dann allerdings können die Jurabahnen nicht Transitlinien genannt werden. Das aber ist nicht die Bedeutung des Transitverkehrs im Gegensatz zum Lokalverkehr, sondern es frägt sich, wie viel Verkehr von den nächsten Regionen, die ein Netz umgeben, denselben zufließen wird. Der Schwarzwald und das ganze badische Oberland haben einen sehr bedeutenden Verkehr mit dem Jura in Austauschartikeln, und das Elsaß wird nach Erstellung des Jurabahnnetzes demselben ebenfalls einen ziemlichen Verkehr in Wein und andern Artileln zufließen lassen; das ganze Burgund abwärts bis nach Besançon und Belfort ist eine industrielle Gegend wie der Jura, so daß sich auch da ein Verkehr entwickeln wird, der einen durchgehenden Charakter hat. — Im Fernern ist auch eine Bemerkung wegen der gedrückten Finanzlage unseres Kantons gemacht worden; hierüber will ich nicht reden, sondern Herrn Steiner noch Einiges erwiedern, der die gegenwärtige landwirthschaftliche Krisis und das Steigen des Zinsfußes betonte und darauf hinwies, daß es noch schlimmer kommen werde, wenn wir abermals Ausgaben beschließen. Ich weiß wohl, daß es eine viel verbreitete Meinung im Kanton, hauptsächlich in der Landbevölkerung ist, der hohe Zinsfuß und die landwirthschaftliche Krisis haben wesentlich in den Eisenbahnen, speziell in den bernischen Bahnen und namentlich in der Staatsbahn ihren Grund. Meine Herren! Sie müssen sich da ein wenig an einen freieren und weiteren Blick gewöhnen, was ich jedem Landmanne empfehlen möchte. Wenn Sie die soziale Entwicklung der letzten dreißig Jahre in's Auge fassen, so werden Sie sehen, daß die Eisenbahnen da eine Hauptrolle gespielt haben. Es ist vielleicht kein Moment in der Geschichte, das so wichtige soziale und wirthschaftliche Umwandlungen hervorbrachte, als gerade die Eisenbahnen. 50 Milliarden = 50,000 Millionen sind während dieser Zeit in England und auf dem Kontinent in Eisenbahnen angelegt worden. Diese Summe war natürlich nicht in baarem Gelde vorräthig, sondern mußte in Kapitalien, die anderswo, in Staatspapieren, Gültbriefen u. s. w. angelegt waren, gefunden werden, um in diese 50 Milliarden deplacirt zu werden. Es wurden auch eine Reihe anderer Erfindungen gemacht, die auch wieder sehr viel Kapital verschlungen haben, mit einem Wort: in den letzten dreißig Jahren hat die menschliche Gesellschaft auf dem materiellen Gebiete so enorme Fortschritte gemacht, dabei aber so enorm viel Kapital verschlungen, daß auf den frühern Zweigen ein wenig gène eingetreten ist; namentlich ist dieß der Fall bei der Landwirthschaft. Wenn Eisenbahn- und Staatspapiere gegenüber den landwirthschaftlichen Gültbriefen konkurriren, so ist es klar, daß der Kapitalist dasjenige wählt, das ihm angenehmer ist. Also nicht die von uns für die Staatsbahn verwendeten 20 Millionen sind Schuld an der landwirthschaftlichen Krisis; denn hätten wir diese Ausgabe gemacht oder nicht, so wäre die Situation im Ganzen sich gleich. Dieß beweisen auch die andern Kantone, in welchen, haben sie nun eine Staatsbahn oder nicht, überall die gleichen Klagen sich kund geben. Auch im Ausland, in Frankreich, Oesterreich, Deutschland, überall sind diese Verhältnisse die nämlichen. Ich bezeichne es daher als einen Irrthum, wenn man glaubt, die Ausgabe von einigen Millionen habe einen Einfluß auf unsere landwirthschaftlichen Kreditverhältnisse. Allerdings hat in anderer Richtung die große soziale Entwicklung Einfluß auf die Landwirthschaft ausgeübt und übt ihn noch aus, und es müssen Umgestaltungen in der Landwirthschaft selbst stattfinden. Seitdem das durch die Eisenbahnen von reichen Kornländern hergeführte Getreide dem hiesigen Konkurrenz macht, mußte auf der Bewirthschaftung des Bodens eine Aenderung eintreten, um solche Produkte hervorzubringen, die anderswo nicht so gut gemacht werden können, und da leisten dann die Eisenbahnen große Vortheile als Ersatz für die Nachtheile, die sie auf der andern Seite bringen. Man hat im Weitern behauptet, der Jura habe kein Recht auf Eisenbahnen, und der im letzten Jahre vom Großen Rathe gefaßte Beschluß habe keine Geltung. Ich will nicht darauf eintreten, ob man nach juristischen Anschauungen so reden kann oder nicht. Ich stelle mir den Staat vor als einen Hausvater, der vier gesunde und einen etwas kränkelnden und von der Auszehrung bedrohten Sohn hat; ich frage, hat dieser Vater nicht die moralische Pflicht, für seinen kränkelnden Sohn den Arzt kommen zu lassen? Oder wenn ein Hausvater an seinem Hause eine morsche Ecke hat, die einzustürzen droht, hat er da nicht die Pflicht, sein Haus repariren oder umbauen zu lassen? Gewiß! er wird, wenn er verständig ist und seine Pflicht gegen sich selbst erfüllen will, dem Einsturze vorzubeugen trachten. So auch in der vorliegenden Frage: gegenüber dem Jura haben wir keine Pflicht zu erfüllen, wohl aber sind wir gegenüber uns selbst und gegenüber dem Kanton verpflichtet, Dasjenige zu thun, was der Jura billig wünscht. Wir sollen also den Jura weniger seinetwegen, als vielmehr mit Rücksicht auf das Interesse des Kantons unterstützen. Wenn wir die gesunde Entwicklung des Kantons in's Auge fassen, wenn wir ein friedliches Zusammenleben wünschen (ich weiß zwar wohl, daß man nicht zu den Bajonetten greifen wird), wenn wir ferner die Ideenr welche wir uns vorgestellt, Steuereinheit und Einheit in der Gesetzgebung, nach und nach realisiren wollen, so ist dieß nicht anders möglich als dadurch, daß wir dem Jura entgegenkommen. — Nun noch ein letztes Wort über die Votofrage. Man zeigt sich geneigt, dem Jura Etwas zu geben, will aber den definitiven Entscheid dem Volke überlassen. Ich bin bei dieser Frage nicht Theoretiker und will mich daher auf keine theoretischen Grundsätze einlassen, sondern ich bin praktischer Politiker. Jedenfalls ist der Große Rath frei, die Frage dem Volke vorzulegen oder nicht, die Verfassung zwingt ihn nicht dazu; dieß wird Niemand bestreiten. Ich sage aber weiter: wenn Sie finden und die Ueberzeugung haben, man müsse Etwas für den Jura thun, so können Sie diese Ueberzeugung auch durch einen Beschluß aussprechen und haben nicht nöthig, vor das Volk zu treten. Wenn Ihnen aber die Ueberzeugung fehlt, so verwerfen Sie die Sache lieber auch auch auf eigene Verantwortung. Ich habe hiefür einen praktischen Grund. Wenn nämlich das Volk verwirft, wo stehen wir dann? können Sie wieder von vorn anfangen? wie steht dann der Kanton in seiner Entwicklung? muß er nicht stille stehen? wird nicht Alles, was man anstrebt, die schöne Idee der Einheit, mit einem Schlage vernichtet? Dieß ist der Grund, warum ich es nicht vom Zufall abhängig machen will, ob die Anträge auf Subventionirung angenommen werden oder nicht. Man sagt freilich, das Volk werde vielleicht annehmen. Ich glaube dieß jedoch nicht; zwar nicht deßhalb, weil ich kein Vertrauen auf seine gesunde Intelligenz setze, sondern aus dem einfachen Grunde, weil es uns hier nicht debattiren hörte. Deßhalb möchte ich auch nicht dem Volke den Entscheid anheimstellen; dieß wäre gewagt; denn ich könnte es dem Volke nicht verargen, wenn es verwerfen würde, da es eben den Stand der Frage nicht kennt. — (Es wird im Saale Beifall bezeugt.)

Dr. v. Gonzenbach, Berichterstatter der Kommission. Vor einigen Tagen hat an dieser Stelle ein Professor der hiesigen Hochschule einen Vortrag über theologische Gegenstände mit den Worten begonnen, er sei ein Vermittlungstheologe und mache sich daher darauf gefaßt, von beiden Seiten Schläge zu bekommen, er wolle diese jedoch in Geduld hinnehmen in der Ueberzeugung, daß Vermittlungstheologen auch ihre Bedeutung haben. Herr Präsident, meine Herren! Ich bin ein Vermittlungspolitiker, welche Stellung viel schwieriger

ist, als diejenige eines Vermittlungstheologen. Die Kirchen kommen nämlich nicht zusammen, eine jede bleibt an ihrer Stelle; seitdem die Theologen einander gegenseitig nicht mehr mit Schwert und Scheiterhaufen verfolgen, bekämpfen sie sich im Reiche der Ideen, wo man einander, körperlich wenigstens, nicht todtschlagen kann. Ganz anders verhält es sich in der Politik: da müssen jeweilen die verschiedenen Parteien zusammenkommen, so oft es sich um etwas Großes handelt. Der Vermittlungspolitiker, der sie zu vereinigen sucht, kommt dann mit beiden Parteien in persönlichen Kontakt und riskirt natürlich weit mehr, als der Vermittlungstheologe in seinem Gebiete der Wolken. Erlauben Sie mir vorerst noch ein Wort über die Parteien beizufügen, da das Wort ausgesprochen worden ist. Die Parteien sind nothwendig in einer Republik und in jedem Staate, seien sie nun deutlich oder weniger deutlich ausgeprägt. Sie repräsentiren den Dualismus, der durch die ganze Welt geht, heiße er Süd und Nord, rechts und links, warm und kalt, Satz und Gegensatz; ja, dieser Dualismus findet sich wieder im einzelnen Individuum, ein Jeder hat seine linke und seine rechte Seite. Unbegreiflich ist nur, daß die Menschen sich so bitter verfolgen, wenn der Eine auf dieser, der Andere auf jener Seite steht, und daß sie nicht begreifen, daß dieß nicht Sache des freien Willens ist, so wenig als die äußere Gestalt. Könnten wir uns diese selbst geben, so wären wir Alle so schön wie Adonis, und könnten wir uns unsere politischen Ueberzeugungen ganz willkürlich selbst geben, so würden wir wohl stets zu der Mehrheit gehören; denn es ist viel bequemer, zur Mehrheit als zur Minderheit zu zählen! (Heiterkeit.) Welches sind denn eigentlich diese politischen Parteien? Dieselben vertreten zwei Grundideen: die aristokratische, konservative Partei oder wie man sie sonst nennen mag, ist die historische Partei, die mehr am Alten hängt und dabei denkt: „was gewesen ist, hatte seine Berechtigung, daher man nicht so schnell davon abgehen soll." Diese Partei übt Pietät, achtet Vater und Mutter, selbst wenn sie weniger gebildet sind. Die andere Partei, die man die liberale oder radikale nennt, ist die philosophische; diese geht von dem Satze aus: „es könne nicht immer so bleiben hienieden, das Alte bekümmert sie nicht so sehr, sondern sie will vor Allem den Fortschritt, und faßt die Forderungen der Wissenschaft und die Errungenschaften der Neuzeit zunächst in's Auge." Das sind die sogenannten Fortschrittsmänner. Jede Partei hat aber ihre Berechtigung; die Vergangenheit ist gewesen, die Zukunft wird werden. Da nun diese beiden Parteien jeweilen zusammenkommen müssen, wenn es sich um etwas handelt, das eine allein nicht zu bewältigen vermag, so sind Leute nothwendig, welche zwischen ihnen vermitteln. Diese Vermittlerrolle kann nicht den Chefs, den Führern der Parteien zufallen; denn diese repräsentiren die Idee ihrer Parteien gerade am allerstärksten, daher müssen die Vordersten von jeder Seite, d. h. die der andern Partei am nächsten Stehenden, diese Mission übernehmen. Wenn aber auf der einen Seite keine Mittelsperson vorhanden ist und daher dem Vermittler der andern Partei Niemand entgegenkömmt, so daß nicht inmitten der Kluft, die überbrückt werden soll, die Haken ineinander gehängt werden können, dann ist die Lage Desjenigen, der die Brücke allein bauen soll, eine sehr schwierige. Er ist denn in der Regel so lange gut, bis die Parteien die Brücke überschritten haben, dann wird diese wieder abgebrochen, und ihm wird, wenn die Sache nicht nach Wunsch ausfällt, nicht selten von seiner eigenen Partei zum Vorwurfe gemacht, daß er die andere Partei hinübergelassen habe. Das ist die Lage des Vermittlungspolitikers, er ist gleichsam, erlauben Sie mir ein anderes Bild, ein Regenmantel, den man bei recht schlechtem Wetter anzieht, bei schönem Wetter aber wieder in den Schrank hängt. (Heiterkeit.) Ich habe schon manchmal so als Regenmantel gedient; wenn es recht „strub" aussah, so holte man mich hervor. Dieß geschah zum Beispiel in dem gestern von einem Redner angeführten Fall, bei Anlaß der Neuenburger-Angelegenheit, im Jahre 1856, wo ich ungefähr eine Stellung eingenommen habe wie heute. Ein hochachtbarer Mann, der noch jetzt am Leben ist (Herr v. Effinger), stellte mir damals die große Verantwortlichkeit vor, die ich über mich nehme, wenn die Sache nicht gelinge! Damals handelte es sich um die Bewilligung eines illimitirten Kredits, heute haben wir es nur mit einem limitirten zu thun. Damals haben wir beabsichtigt, der Gefahr von Außen die Einigkeit im Innern entgegenzustellen. Ich erlaube mir, ein Mitglied, das hier gegenwärtig ist (es ist Herr v. Büren) daran zu erinnern, daß er damals nach dem Schlusse der Verhandlungen zu mir herantrat und mir für den Antrag, den ich gestellt hatte, dankte. Heute stattet mir Herr v. Büren nicht nur keinen Dank ab, sondern ruft wohl eher aus: „Mein Gott, wie ist es möglich!" Und doch ist die heutige Lage mit der damaligen sehr ähnlich. Damals handelte es sich um die Abwehrung einer Gefahr von Außen, heute um die Bekämpfung der Zerrissenheit im Innern. — Ich stimme sehr häufig mit Herrn Steiner für möglichste Sparsamkeit in unserm Staatshaushalte, und Niemand wird mir den Vorwurf machen können, daß ich das Geld des Staates verschleudere. Es gibt aber Momente, wo man nicht sparsam sein darf, und nicht sparsam sein soll, wo Derjenige sparsam ist, welcher nicht spart, wo die Weisheit der Menschen zur Thorheit wird. Es sind dieß Momente der Gefahr von Außen, der Zwietracht im Innern. Ein solcher Moment scheint mir gegenwärtig herangekommen zu sein. Ich hatte beabsichtigt, die Kommissionalanträge noch etwas näher zu begründen, aber den größten Theil von Demjenigen, was ich sagen wollte, hat soeben Herr Stämpfli viel besser ausgesprochen, als ich es gethan hätte, ich hoffe daher denn auch zuversichtlich, daß viele Mitglieder dieser Behörde, die noch gestern es nicht begreifen konnten, wie die Kommission einig geworden ist, durch das Votum des Herrn Stämpfli bereits hinlänglich belehrt worden sind. Herr Steiner hat erklärt, das tausendjährige Reich scheine herangebrochen zu sein, denn man habe sich in der Kommission umarmt. Ich nehme ihm diese Aeußerung durchaus nicht übel, ich liebe den Humor, wie er auch, es ist schon Vieles über uns Beide ergangen. Doch soll den Herrn Steiner die Wahrnehmung trösten, daß dieß tausendjährige Reich nicht von gar langer Dauer gewesen ist; bis jetzt haben nämlich nur vier Mitglieder der Kommission, die Herren Brunner, Stämpfli, Blösch und ich, den Antrag derselben vertheidigt, während zwei andere neue Vorschläge gemacht haben. Sie sehen hieraus, meine Herren, daß das tausendjährige Reich bereits zerfallen ist, und Herr Steiner ist viel zu einsichtig, als daß er nach dem Vortrage des Herrn Stämpfli nicht zugestehen würde, es seien doch Gründe vorhanden, um die größern Ausgaben, welche die Kommission vorschlägt, der geringern von einzelnen Mitgliedern beantragten Subvention vorzuziehen; die drei Millionen, welche Herr v. Büren bewilligen will, sind viel sicherer verloren, als die 7 Millionen der Kommission, und wenn Herr Hofer vollends 6 Millionen beanträgt, so begreife ich wirklich nicht, warum er nicht lieber Fr. 6,950,000 geben will, wenn mit dieser Summe etwas Sicheres erreicht werden kann; ich wenigstens will viel lieber etwas Gutes für 6,950,000 Fr., als etwas Schlechtes für 6 Millionen. — Nach diesen einleitenden Bemerkungen muß ich mir erlauben, als Berichterstatter der Kommission einige Punkte zu berühren, die theils von dieser (der rechten) und theils von jener (der linken) Seite beanstandet worden sind. Ich anerkenne von vornherein mit Vergnügen, daß die von meinen Gesinnungsgenossen gegen mich gebrauchten Waffen ehrliche und offene waren. Herr Steiner hat seinen Vortrag mit der Versicherung begonnen, es thue ihm leid, einige der von mir aufgestellten Theorien bekämpfen zu müssen. Ich habe seither über meine Thesen reiflich nachgedacht, muß aber dieselben festhalten, ich kann nicht anders, denn Herr Steiner hat mich durchaus nicht eines

andern überzeugt. Welches sind die beiden Haupteinwürfe, die gegen mich erhoben worden sind? Man bestreitet vorerst die Richtigkeit meiner Behauptung, daß auch diejenigen Redner, welche früher, mit Rücksicht auf die kommenden Forderungen des Jura, vor dem Ankauf der Ostwestbahn und dem Staatsbau warnten, heute nicht mehr ganz freie Hand haben. Darauf erwiedere ich: Unsere ganze Situation wird durch die Verfassung dominirt, welche den Grundsatz der Gleichberechtigung aufstellt, welche bestimmt, daß Lasten und Vortheile auf alle Bürger im gleichen Verhältnisse vertheilt werden sollen! Man schüttelt den Kopf, es wird aber Niemand bestreiten können, daß die Verfassung die Ausgleichung der Lasten und die Gleichheit vor dem Gesetze vorschreibt, d. h. alle Vorzüge des Orts, der Geburt ꝛc. aufhebt! Und ist es nicht immer so geübt worden? hat man, wenn es sich z. B. um einen Schulhausbau handelte, nicht überall einen Beitrag nach dem nämlichen Prozentsatze bewilliget? obschon die Befolgung dieses Grundsatzes nicht einmal klug ist; denn es ist weder zweckmäßig, noch billig, einer reichen Gemeinde, die ein Schulhaus für Fr. 60,000 zu bauen vermag, dieselben 10 % von dieser Summe zu geben, die einer armen Gemeinde, welche mit Angst und Noth einen Schulhausbau von Fr. 6000 auszuführen gedenkt, verabfolgt werden. Ich will nun aber den Fall setzen, es handle sich um einen Straßenbau dritter Klasse in einer reichen Gemeinde, den man aus irgend welchem Grunde ganz auf Staatskosten auszuführen vorschlägt. Herr Steiner und ich hätten davor gewarnt, daß man sich nicht auf diesen Boden drängen lasse und dabei daran erinnert, daß wenn der reichen Gemeinde gegenüber so verfahren werde, man auch die armen werde gleich behandeln müssen, wenn sie mit einem ähnlichen Begehren vor den Großen Rath treten. Ich will ferner annehmen, diese unsere Warnung sei unbeachtet geblieben und der Bau auf Kosten des Staates sei beschlossen worden. Da würde nun Herr Steiner, wenn im nächsten Jahre eine arme Gemeinde ein ähnliches Begehren stellte, erklären: „ich habe damals davor gewarnt, daß man „diesen Fehler nicht begehe, und ich will ihn jetzt nicht zum „zweiten Male begehen." Ich dagegen schließe umgekehrt und sage: „wenn meine Warnung voriges Jahr nicht durchdrang „und der reichen Gemeinde die Straße auf Staatskosten ge„baut worden ist, so muß der Große Rath gegenüber der „armen Gemeinde nun gleich handeln." Das ist meine Logik und ich werde sie demnächst auch dem Herrn Jolissaint gegenüber in der Vetofrage anwenden. Die zweite Frage, welche bestritten worden ist, ist diejenige der Rechtskontinuität. Herr Steiner hat in dieser Beziehung auf die Verhandlung über den Aarbergerkrumm hingewiesen und gefragt, wie man im vorliegenden Falle von Rechtskontinuität sprechen könne, während diese nicht einmal im Schoß der gleichen Behörde Geltung gefunden habe. Ich will gerade das Beispiel des Herrn Steiner festhalten und ihn fragen, ob der betreffende Beschluß, d. h. die Aufhebung des frühern Beschlusses gute Folgen gehabt habe? Daß man frühere Beschlüsse unter Umständen wieder aufheben kann, wer wollte dieß bestreiten! Napoleon I. sagte aber: „Le gouvernement est une affaire de tact." Dieß gilt auch hier. Sie können, Herr Präsident, meine Herren, nicht nur den Beschluß des frühern Großen Rathes auf die Seite schieben, sondern am Nachmittag aufheben, was Sie am Morgen beschlossen, Sie haben die Macht dazu. Es gilt vom Großen Rathe, was man auch vom englischen Parlamente sagt, nämlich: „es könne Alles, nur nicht aus einem Manne eine Frau machen." (Heiterkeit.) Ist es aber taktvoll und zweckmäßig, den frühern Großrathsbeschluß umzuwerfen? Beweist nicht gerade das von Herrn Steiner angeführte Beispiel, daß Sie es nicht thun sollen? was ist geschehen in dem Landestheil, welcher durch den von Herrn Steiner zitirten Beschluß des Gr. Raths verletzt wurde? Das Volk kam in Aufregung und tiefe Mißstimmung, diese Vorgänge beweisen daher deutlich, daß das Aufgeben des Grundsatzes der Rechtskontinuität ein Fehler ist. Allerdings ist die Erklärung, es sei Pflicht des Staates, die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen zu unterstützen, am 19. April vorigen Jahres nur in den Erwägungsgründen des fraglichen Beschlusses ausgesprochen worden, und man könnte vielleicht sagen, rechtlich binde ein Erwägungsgrund nicht, ich glaube aber, Diejenigen, welche damals nicht mit den 19 rein Ablehnenden gestimmt, vielmehr den seit Jahren hieher gebrachten Kreditbegehren für Eisenbahnstudien im Jura u. s. w., u. s. w. sich nicht widersetzt haben, diese Alle haben heute, wenn sie nicht inkonsequent sein wollen, nicht mehr ganz freie Hand. — Die Stellung, welche Herr v. Büren eingenommen hat, kann ich vollkommen begreifen, und ich bin ihm dankbar dafür, daß er wenigstens eine mildere Form für die Abweisung gefunden hat; Herr v. Büren verweist den Jura zur Geduld, indem der gegenwärtige Moment für die Bewilligung einer Subvention nicht geeignet sei. Es ist aber immer leichter, andern Geduld zu empfehlen, als sie selbst zu üben! Für Denjenigen, der in guten Stiefeln steht, ist es nicht schwierig, sich zu gedulden, Derjenige aber, den der Schuh drückt, wünscht denselben möglichst bald zu wechseln. Schließlich kommt allerdings Alles darauf an, ob unsere finanzielle Lage uns diese Subvention erlaubt; wenn man findet, die Steuerlast sei schon zu groß, so mag man allerdings anrathen, für den Augenblick vom Eisenbahnbau im Jura zu abstrahiren. Auf diesen Boden hat sich Herr Steiner gestellt, als er sagte, wir seien nicht die Waadtländer, welche sagen: „Il n'y a qu'un seul canton de Vaud!" Das ist wahr, Herr Steiner fuhr dann aber fort: „daran hätte das Bernervolk gewiß nie gedacht, daß es je auf der gleichen Linie wie die Freiburger stehen werde." Auch das gebe ich zu, ich will aber das Beispiel umkehren und fragen: hat der Kanton Bern im Hinblick auf seine ganze Geschichte je daran gedacht, daß Freiburg jemals opferwilliger sein, daß es größer handeln werde als Bern? — Freiburg, das sich mit Solothurn an Bern wandte, um in den Bund aufgenommen zu werden? Ich glaube es nicht. Freiburg besitzt eine Bevölkerung von 105,500 Seelen und eine Eisenbahnschuld von 37 Millionen. Als aber unlängst nach einer Zweigbahn von Romont nach Bülle verlangt wurde, hat der Kanton Freiburg sich trotz dieser Schuldenlast entschlossen, noch einige hunderttausend Franken für diese Zweigbahn zu bewilligen! Ich muß bekennen, daß ich hierüber höchlich erstaunt war, und daß dieß kleine Volk, das so große Anstrengungen gemacht hat, um nicht vom Verkehr abgeschnitten zu werden, mir große Achtung abgenöthigt hat. Welches ist aber die Lage Freiburgs gewesen, als es sich zu so großen Opfern willig zeigte? befand es sich etwa in so trostlosen Verhältnissen wie der Jura? Nein! man wollte ihm eine Linie über Murten und Peterlingen mit einer Zweigbahn nach der Hauptstadt Freiburg bauen, das aber genügte Freiburg nicht, — ob mit Recht will ich hier nicht erörtern; es glaubte, es habe recht, mehr zu verlangen, und mit dem Glauben versetzt man Berge und baut Eisenbahnen! (Heiterkeit.) Ich führe ein anderes Beispiel an. Der Kanton Uri hat mit einer Bevölkerung von 14,700 Seelen die Gotthardstraße gebaut und zu diesem Zwecke eine verhältnißmäßig viel größere Schuldenlast auf sich genommen. Uri hat das Geld gefunden. Wahrscheinlich ist die Schuld noch nicht ganz zurückbezahlt, denn die Bevölkerung entrichtet per Kopf eine Steuer von Fr. 11. 67 jährlich. Dafür hat der Kanton Uri aber jetzt die Gotthardstraße, von welcher er glaubte, sie sei eine Existenzfrage für ihn; nachdem er dieß einmal so erkannt, hatte er auch die Kraft, seinen Willen auszuführen. Ich führe diese Beispiele nicht deßwegen an, weil ich hohe Steuern als ein Glück betrachte. Nein! ich würde es auch vorziehen, wenn wir weniger zu steuern hätten, und wenn ich heute noch die ganze Ostwestbahngeschichte rückgängig machen könnte, so würde ich es unbedenklich thun. Den Kaufpreis von 7 Millionen habe ich freilich nicht auf meinem Gewissen, aber auch dießmal wollte ich nicht

so mit beiden Füßen zugleich hineinspringen. Darum haben wir die von der Regierung beantragte Subvention bedeutend ermäßigt. Ich wende mich nun zu den Entgegnungen — der andern (linken) Seite. Wenn man selbst mit ehrlichen Waffen kämpft, so thut es wehe, nicht mit der gleichen Loyalität behandelt zu werden. Ich bedaure, Herrn Marti nicht hier zu sehen, denn ich spreche nicht gerne gegen Abwesende. Wenn ich gegenüber Herrn Marti handeln wollte, wie er gegenüber mir gehandelt hat, so würde ich sagen: „Herr Marti hat einen glänzenden Vortrag gehalten, der mit Aufmerksamkeit angehört und applaudirt worden ist, vielleicht ist es ihm aber doch nicht ganz ernst gewesen? denn er hat ein paar Worte ausgesprochen, welche gerade die entgegengesetzte Wirkung von derjenigen, die er zu beabsichtigen schien, hervorbringen mußten." Herr Marti schien nämlich den Kommissionalantrag empfehlen zu wollen, in Wirklichkeit hat ihm aber kein Redner mehr geschadet, als gerade er selbst. Herr Marti hat nämlich geäußert: „wenn die 7 Millionen zu hoch hängen, so werde man sie später wohl noch etwas tiefer herablassen." Dieß Wort hat sehr erschreckt und ich bedaure, daß es ausgesprochen worden ist; bin aber weit entfernt daraus zu argumentiren wie es Herr Marti mir gegenüber gethan hat, und zwar nicht in Betreff eines hier öffentlich ausgesprochenen Wortes, sondern in Beziehung eines angeblichen Privatgesprächs. In dieser Beziehung bemerke ich vorerst, daß es gegen alle parlementarischen Regeln verstößt, auf Privatgespräche öffentlich zu antworten, oder mit solchen zu argumentiren, noch größer ist der Verstoß, wenn man das fragliche Privatgespräch mit dem man argumentirt, nicht selbst geführt hat, und am allerunverzeihlichsten ist es, Privatgespräche hier zu exploitiren, die gar nicht geführt worden sind. Dieß hat aber Herr Marti gethan, indem er andeutete ich hätte, nachdem ich hier einen glänzenden Vortrag gehalten, im Privatgespräch geäußert: das Veto werde zugestanden werden, „weil der Jura demoralisirt sei." Die Sache hat sich seither als ein Mißverständniß aufgeklärt, wollte das Wort festgehalten werden, so mußte ich ihm den bestimmtesten Widerspruch (le dementi le plus formel) entgegensetzen. Das Wort selbst, würde mich indessen nicht im mindesten in Verlegenheit bringen, denn ich hoffe wirklich, daß der Große Rath die Volksabstimmung zugestehen werde, nur das bestreite ich, daß ich gesagt habe „der Jura sei demoralisirt," und warum hätte er es sein sollen, nachdem der Berichterstatter der Regierung, derjenige der Kommission und noch zwei andere Kommissionsmitglieder alle seine Wünsche befürwortet hatten? Die Worte kann ich daher gar nicht ausgesprochen haben und hatte um so weniger Grund dazu, als alle Jurassier, die zu mir kamen, um mir etwas Freundliches über die Berichterstattung zu sagen, freudestrahlend zu sein schienen. Ich komme nun, nach dieser abgedrungenen Erklärung, zu der einzigen Bestimmung des Dekretsentwurfes, rücksichtlich welcher ich mit Herrn Stämpfli nicht einig gehe, zu der Volksabstimmung nämlich; auch in dieser Beziehung habe ich zunächst auf eine Interpellation des Herrn Marti zu antworten. Herr Marti hat nämlich erwähnt, „ich hätte einst als es sich um Einführung des Referendums gehandelt, gegen ihn geäußert, ich sei nicht für das Referendum, sondern ziehe das Veto vor, es sei nun auffallend, daß auch meine Unterschrift unter dem Minoritätsantrag stehe, der im vorliegenden Fall doch das Referendum verlange." Darauf habe ich Folgendes zu erwiedern: es ist allerdings wahr, daß ich mich in dem angedeuteten Sinn gegen Herrn Marti ausgesprochen habe, und ich theile heute noch dieselbe Ansicht, aber unbegreiflich ist mir, daß Herr Marti in jener Aeußerung einen Widerspruch mit meinem heutigen Antrag finden will. Damals handelte es sich de lege ferenda d. h. um ein neu zu erlassendes Gesetz, heute handelt es sich um eine lex lata d. h. um Anwendung eines Verfassungsartikels, den ich so annehmen mußte, wie er ist, ich mußte daher mit den Steinen mauern, die ich vorfand; das Referendum schlage ich aber nicht vor, sondern einfach die Anwendung des Art. 6, Ziffer 4 der Verfassung, auch die Regierung hat den Dekretsentwurf durch welchen sie im Jahr 1864 die Form der Volksabstimmung näher normiren wollte, nicht Gesetz über das Referendum genannt, sondern Gesetz über Vollziehung des Art. 6 der Verfassung! Wenn ich aber jetzt wieder wie im Jahre 1861, beim Ankauf der Ostwestbahn, die Volksabstimmung verlange, so bin ich nicht im Widerspruch mit mir selbst, was selbst im Schooß der Kommission allseitig anerkannt wurde. Ich hatte lebhaft gewünscht, daß man sich in der Kommission auch über die Volksabstimmung einigen möchte, wodurch der ganzen Sache der Stachel abgebrochen worden wäre. Das Volk würde das Vertrauen zuverlässig ehren, das man ihm angedeihen läßt, das ist meine Ueberzeugung. Ich bin in dieser Beziehung etwas anderer Ansicht als der Redner der gestern sagte: „tout pour le peuple, rien par le peuple." Jeder steht eben mehr oder weniger unter dem Eindruck seiner eigenen Lebenserfahrungen; da ich beim Volk stets mehr freundliche Gesinnung fand als im Großen Rathe, so habe ich auch mehr Vertrauen zu demselben. Als mich das bernische Volk zum Mitglied dieser Behörde wählte, erklärten hier Viele, „den wollen wir nicht, er ist Ritter von fünf Orden", und als das Volk mich mit dem bernischen Bürgerrecht beehrte, wurde mir hier obschon ich seit Jahren im Lande angesessen und Großrathsmitglied war, anfänglich die Naturalisation verweigert, die man doch jedem fremden Schneider oder Schuhmacher zu ertheilen pflegt, wenn er nur eine Police einer Lebensversicherungsanstalt vorzuweisen im Falle ist. Was mir am heutigen Tage am wehsten thut, ist daher denn auch die Gewißheit, daß meine Ansichten mit denjenigen meiner Wähler nicht übereinstimmen; dieß thut mir leid, aber ich kann es nicht ändern, ich bin meinen Wählern so wenig verschrieben, als meiner politischen Parthei, der ich von Herzen angehöre, weil ich überzeugt bin, daß sie nur das Wohl des Vaterlandes will. Wenn aber mein Verstand mir sagt, daß im speziellen Fall das Recht auf der andern Seite ist, daß meine Wähler und meine politischen Gesinnungsgenossen sich im Spezialfall irren, so ist es meine Pflicht hier offen meine Ueberzeugung auszusprechen. In der Frage der Volksabstimmung gehe ich aber glücklicherweise mit meiner Partei wieder einig, und ich erlaube mir nun die Gründe, die mich bestimmen, und zwar gleich wie Herr Stämpfli, auch von der praktischen Seite noch etwas näher auseinander zu setzen. Den rechtlichen Theil der Frage hat Herr Brunner bereits in ausgezeichneter Weise entwickelt. Zuvörderst erkläre ich noch, daß ich den Dekretsentwurf nicht innert den nächsten 14 Tagen an das Volk zur Abstimmung kommen lassen möchte, sondern ich wünsche dem Volk Zeit zu lassen zu ruhiger Ueberlegung, denn es ist langsam. Der Gründe aber, die mich wünschen lassen, daß die Frage dem Volke zur Entscheidung vorgelegt werde, sind vier, nämlich: Erstens wird, wenn wir nicht vor das Volk hintreten, der ganze politische Zweck, den wir im Auge haben, nicht erreicht und auch das materielle Objekt, dessen Ausführung wir uns vorsetzen, wird schwerlich zu Stande kommen; zweitens ist die Volksabstimmung verfassungsmäßig berechtigt und unter den thatsächlichen Verhältnissen fast geboten; drittens erscheint es als eine Kurzsichtigkeit oder als ein Mangel an Vertrauen von Seite der Regierung, daß sie nicht selbst in dieser Frage die Initiative ergriffen hat, und die Volksabstimmung verhalten will; namentlich aber muß es viertens von Seite des Jura als ein Mangel an Delikatesse und Takt gegenüber dem alten Kantonstheil angesehen werden, wenn er sich der Volksabstimmung widersetzt. Was den ersten Punkt anbetrifft, so frage ich nun: warum wird der politische Zweck, den wir erstreben wollen, verfehlt, wenn von der Volksabstimmung Umgang genommen wird? Meine Herren! Herr Stämpfli hat Ihnen schon auseinandergesetzt, daß neben den materiellen Vortheilen, welche der Jura durch Erstellung der Eisenbahnen

zu erzielen hofft, große politische Motive den Kanton bestimmen sollten, die von ihm verlangten Opfer zu bringen; man könne (und dieß bestätigt auch der Bericht der Kommission) nicht länger in diesem Zustande gegenseitiger Mißstimmung wie er dermal herrscht verbleiben, es müsse eine Ausgleichung gefunden werden. Wenn dieser Uebelstand durch eine angemessene Staatssubvention für die Jurabahnen gehoben werden könne, so soll die Gesammtheit des Kantons sich nicht scheuen dieß Opfer zu bringen; dieß ist der Standpunkt den die Kommission eingenommen hat und ich halte, durch die Diskussion belehrt, diesen Standpunkt aus Ueberzeugung fest. Wenn Sie aber, Herr Präsident, meine Herren, zwar die Mißstimmung im Jura durch materielle Opfer beschwichtigen, durch die Form aber, die Sie dabei wählen, diese Mißstimmung auf den alten Kantonstheil übertragen, indem Sie dem Jura Etwas geben, das er zu fordern nicht berechtigt ist, gleichzeitig aber dem alten Kanton Etwas verweigern, wozu er durch die Verfassung berechtigt ist, so machen Sie einen schlechten Tausch; denn das heißt mehr nicht als: „den Teufel mit dem Beelzebub austreiben." Das Mißtrauen im alten Kanton kann nicht anders geheilt werden, als durch die größte Offenheit, und wenn Sie dem Volk das Recht der Abstimmung verweigern, so wird es sich verletzt fühlen und die Verfassung, die für alle da ist, neuerdings anrufen. Es wurde mehr als einmal erklärt, man könne den betreffenden Verfassungsartikel nicht anwenden, bis ein Gesetz dießfalls erlassen sei. Als aber im Jahr 1864 ein Gesetz vorgelegt wurde, hat man dasselbe verworfen, weil ein solches unnöthig sei, zumal bei jedem Anlaß die Volksabstimmung angeordnet werden könne. Ist es nun demokratisch, zum dritten Male einer Verfassungsbestimmung, deren Anwendung durch zahlreiche Petitionen verlangt wird, den Rücken zu kehren? Glauben Sie, Sie können eine große Maßregel in einer Republik gegen den Willen des Volkes ausführen? Ich weiß wohl, daß das Volk seiner Zeit, bevor wir Eisenbahnen hatten, sich nicht für dieselben ausgesprochen hätte, heute aber stehen wir auf einem andern Standpunkte, das Volk kennt den Nutzen der Eisenbahnen und wird, wenn man ihm die Gründe, welche eine Subventionirung der Jurabahnen rechtfertigen, auseinander setzt, diese wohl zu würdigen wissen. Ich wiederhole also: die Mißstimmung im alten Kantonstheil hat darin ihre Begründung, daß das Volk dafür hält, man verweigere ihm ein ihm nach der Verfassung zukommendes Recht. Die Volksabstimmung ist aber (und dieser Punkt ist bisher noch nicht berührt worden) für Niemanden wichtiger, als gerade für den Jura selbst; in dieser Beziehung hat die Presse die öffentliche Meinung leider irre geleitet, indem sie den Glauben verbreitete, man wolle dem Jura gegenüber ein Gelegenheitsgesetz erlassen. Ich führe das Wort des Herrn Regierungspräsidenten Weber an, welcher sagte, „man könne auf die 13,000 Unterschriften aus dem Jura nicht viel Werth legen." Unterschriften erhält man allerdings, wenn dieselben zu Nichts verpflichten, leicht; werden dann aber Opfer gefordert, so gestaltet sich die Sache oft anders. Unser Dekret legt dem Jura große Opfer auf, und es braucht einen starken Willen, um dieselben zu übernehmen; ich möchte nun gerade durch die Volksabstimmung im Jura erfahren, ob dieser starke Wille dort wirklich vorhanden, ob der jurassische Hochofen hinreichend geheizt sei, daß wenn die Thüre desselben geöffnet wird, die Eisenbahnen ganz fertig daraus herauslaufen. Wenn ich Mitglied eines Comites für irgend eine jurassische Linie wäre, so würde ich vor Allem aus die Volksabstimmung verlangen. Ich zweifle durchaus nicht, daß die jurassische Bevölkerung das Dekret mit großer Mehrheit annehmen werde, wie steht dann aber das Komite da? Da braucht es sich nicht mehr auf Unterschriften zu berufen, denen man häufig vorwerfen kann, sie seien zwischen zwei Weinen, in einem Augenblick als die Betreffenden nicht recht bei sich selbst waren, gegeben worden; sondern das Komite kann dann ganz anders auftreten, es kann darauf hinweisen, daß die jurassische Bevölkerung nicht nur Eisenbahnen wünsche, sondern auch bereit sei, Opfer dafür zu bringen. Ich weiß, wie es mit den Unterschriften gehen kann und erinnere mich noch wohl, wie seiner Zeit im Jura für die Linie Biel-Neuenstadt Fr. 300,000 unterzeichnet worden sind, die aber später nicht erhältlich waren. Wäre damals eine Volksabstimmung vorausgegangen so wären auch diese Fr. 300,000 nicht wieder weggewischt worden. Glauben Sie aber nicht auch, daß durch die Abstimmung im Jura die Stellung des alten Kantons den jurassischen Eisenbahnen gegenüber eine andere würde? — Allerdings würde wahrscheinlich am nämlichen Tage im ganzen Kanton abgestimmt werden, wenn wir aber hier wüßten, daß die ganze Bevölkerung des Jura für die Eisenbahn Opfer zu bringen bereit ist, dann dürfen wir auch zuversichtlicher einschlagen. In einem andern Kanton, in meinem Heimathkanton St. Gallen zum Beispiel, der das Institut des Veto hat, war es gar nicht nöthig an das Volk zu appelliren, weil dort der Wille der Bevölkerung durch die zahlreichen Aktienzeichnungen hinlänglich bekannt war. Der Mangel an Aktienzeichnungen im Jura ist mir dagegen immer bedenklich vorgekommen; es sind bei Weitem nicht genug Unterschriften vorhanden. Ich wünsche um so mehr einen offiziellen Entscheid durch die Volksabstimmung im Jura und möchte die Bevölkerung anfragen: willst du Eisenbahnen, bist du bereit dafür Opfer zu bringen? wenn ja, so wollen wir dich dann bei deinem Worte behaften. Aus diesen Gründen will ich die Volksabstimmung vom politischen Standpunkte aus. Ich komme zum zweiten Motiv. Die Verfassungsmäßigkeit hat bereits Herr Brunner entwickelt, ich erlaube mir daher nur noch an einen Vorgang zu erinnern, der es mir zur Pflicht macht, auf Volksabstimmung zu dringen. Herr Jolissaint hat vorhin eine Stelle aus einem frühern Votum von mir citirt. Obschon ich nicht gerne meine eigenen Worte lese, kann ich doch nicht umhin, dasselbe Votum, das ich im Jahre 1861, als es sich um den Ankauf der Ostwestbahn handelte, abgab, nochmals abzulesen. Damals sagte ich: „Im vorliegenden Falle, wo es sich um eine Ausgabe von 7 Millionen handelt, die bis auf 20 Millionen und mit der Jurabahn auf 40—50 Millionen ansteigen kann, ist eine Berufung an das Volk sicher gerechtfertigt. Es gibt Leute, die sehr vielen Muth haben. Das ist zu loben. Es gibt aber andere Leute, die als Vertreter Anderer nicht zu weit gehen möchten, sondern in wichtigen Angelegenheiten zuerst den Vollmachtgeber anfragen wollen, bevor sie ihre Stimme abgeben, und zu diesen gehöre ich, indem ich der Ansicht bin, der Große Rath soll sich nicht für die Zukunft zur Uebernahme einer enormen Last engagiren, die er nicht allein auf seinen Schultern trägt, sondern die das ganze Volk mittragen muß, weil der Staat in Folge dessen manche Aufgabe nicht mehr erfüllen könnte, die er erfüllen sollte." Wenn ich aber schon damals, während die Staatsfinanzen noch viel blühender waren, als sie es heute sind, für Volksabstimmung gesprochen, so halte ich mich heute um so mehr verpflichtet, wieder dafür zu stimmen, daß dem Volke diese Garantie gegeben werde. Würde ich anders handeln, so würde ich mit mir selbst inkonsequent werden und meiner eigenen Ueberzeugung in's Gesicht schlagen. Das Argument aber, das Herr Jolissaint aus dem Umstande zog, daß damals die Volksabstimmung nicht beliebt wurde, ist wirklich zu merkwürdig! „Qui dit trop, ne dit rien!" Ich komme nun zu dem dritten Grund, warum ich die Volksabstimmung befürworte; dieser Grund ist, wie der vierte, ein negativer, während die beiden ersten positive sind. Es scheint mir nämlich ein Mangel an Muth, ein Mangel an Vertrauen von Seite des Regierungsrathes darin zu liegen, daß er nicht von sich aus die Volksabstimmung beantragt hat. Ueber den Regierungen hängt ein sonderbares Verhängniß; vor Allem, was ihre Macht beschränkt, erschrecken sie und fürchten stets, es könnte anders herauskommen, als sie es wünschen, und dann seien sie in ihrer Macht

gelähmt. Ich möchte an das Gedächtniß derjenigen Mitglieder appelliren, die schon in den 30er Jahren hier im Großen Rathe saßen; es sind zwar davon nur noch wenige hier. In jener Epoche, die in materieller Beziehung eine sehr glänzende war, habe ich wiederholt Verwunderung darüber äußern gehört, daß die alte Regierung Bern's vor 1798 nicht etwas nachgiebiger in Einräumung politischer Rechte gewesen sei, indem sie dann wahrscheinlich die Waadt und den Aargau behalten haben würde. Aehnlich urtheilte man über die Restaurationsregierung und stets hörte man den Refrain: „Ils n'ont rien oublié, ils n'ont rien appris." Dieß berühmte Wort hatte Napoleon über die Bourbonen ausgesprochen. Es scheint mir aber beinahe, es lasse sich auf alle Regenten anwenden, selbst wenn sie keine Bourbonen sind. Herr Schultheiß Neuhaus hat mich im Jahr 1841 einst gefragt, wie es in meinem Heimathkanton mit dem Veto gehe. Ich erwiederte ihm darauf: nicht so übel; anfänglich habe man große Besorgniß davor gehabt, es gehe aber besser, als man geglaubt. Herr Neuhaus war kein Freund des Veto, und als ich beim gleichen Anlasse erwähnte: der Kanton St. Gallen habe direkte Wahlen, Integralerneuerung des Großen Rathes, und räume die Wahl der Regierungsstatthalter und Gerichtspräsidenten dem Volke ein, so erwiederte der Herr Schultheiß: „Je ne veux rien de ces utopies-là!" Als ich sodann beifügte, diese demokratischen Grundsätze werden immer weitere Verbreitung finden, rief er aus: „vous vous trompez! le peuble bernois est content de ce qu'il a, il veut un gouvernement fort!" Fünf Jahre später ist die stattliche Figur des Herrn Schultheiß Neuhaus einer kleinen Volksbewegung gegenüber unterlegen, grollend ist er aus diesem Saale hinausgetreten, und bald darauf an gebrochenem Herzen gestorben. Herr Stämpfli hat seine Stelle eingenommen. Wie hat nun aber Herr Stämpfli geredet, als es sich im Verfassungsrathe um die Vetofrage handelte? Er sagte wörtlich Folgendes: „Ich begreife die Gründe, welche gegen das Veto angeführt werden, um so mehr, als, wie ich schon früher bemerkte, ich in der Kommission gegen das Veto sprach, und das Gewicht dieser Gründe ist mir, ich bekenne es frei, noch nicht ganz entgangen; allein die Rücksichten, die ich Eingangs hervorhob, geben jetzt bei mir den Ausschlag. Ich möchte nicht den Stoff zu innern Regungen und Revolutionen unbeseitigt lassen; wer vor einem Jahre noch von der Einführung des Veto's gesprochen hätte, den würde man ausgelacht haben; aber seit dem das Volk mit dem Veto bekannt und die Presse sich desselben bemächtigt hat, da ist es schon etwas anders geworden. Das Volk fängt an, es zu begreifen, und bevor zwei oder drei Jahre vergehen, dürfte es solches entschieden verlangen; dieß ist der natürliche Gang der psychologischen und politischen Entwicklung der Völker. Jeder Reaktion folgt später eine Aktion, und da nun das Volk für diese Frage nicht ganz indifferent ist, so ist es besser, jetzt freiwillig Etwas einzuführen, was man später gezwungen thun müßte. Gegenwärtig sind zwar andere Sachen, welche das Volk allerdings zunächst interessiren, namentlich die Finanz- und die Armenfrage. Dem Emmenthal, Seeland und Mittelland ist mehr gelegen an einer Finanzreform, aber wenn diese einmal beseitigt ist, so irrt man sich, wenn man glaubt, das Volk werde sich für ein Jahrhundert in Schlaf legen; es wird einen Augenblick ausruhen, aber nachher wird es dieses Recht von Neuem verlangen, und dann wird man es geben müssen. Es braucht nur einen Anlaß, nur ein schlechtes Gesetz, deren es unter jeder Regierung geben wird, und das Veto wird bald verlangt werden. Ich stimme zum Veto." Das hat Herr Stämpfli gesagt zu der Zeit, wo er noch sehr ideal in's Leben hinaus sah. Wenige Jahre vorher war er noch Student gewesen, heute ist er Regent (Heiterkeit), und nun spricht auch er ganz anders. Ich hätte schon gewünscht, daß die Regierung von sich aus die Volksabstimmung beantragt hätte. Die gegenwärtige Bewegung im Volke ist ernster, als man vielleicht glaubt; ich weiß zwar nicht, wie viel Künstliches daran ist, zumal ich namentlich das Seeland nicht kenne, die Bevölkerung des mir zunächst gelegenen Landestheils, des Amtsbezirks Konolfingen, aber kenne ich als eine sehr ruhige und besonnene. Wenn ich nun höre, daß eine Versammlung, die nicht in den Zeitungen, sondern nur per Billet ausgeschrieben worden ist, und von der man meinte, sie werde in dem Saale eines Wirthshauses Platz finden, so sehr angewachsen ist, daß man genöthigt war, in die Kirche zu gehen, so gilt mir dieß als Beweis ernster Beunruhigung im Volke, und es braucht vielleicht nur noch ein Wort, wie es gestern hier ausgesprochen worden ist, als man sagte: „gegen die Volksabstimmung sind die Gewalthaber! für dieselbe ist das Volk", um diese Beunruhigung noch viel allgemeiner zu machen. Auch der Zwingherrenstreit hat im Amte Konolfingen seinen Ursprung genommen. Wird die Regierung heute einen Vertheidiger finden, wie damals der Junker Niklaus einen im Seckelmeister Fränkli gefunden hat? Ich weiß es nicht, aber das weiß ich, daß wenn ein Vetosturm entsteht, weil das Volk nach der Anwendung desjenigen Verfassungsartikels verlangt, den man ihm seit 20 Jahren gezeigt und dabei immer gesagt hat: „da hast du ein werthvolles Kleid, damit kannst du dich gegen Gewalt und Uebermacht schützen", während man dann jedes Mal, wenn das Volk darnach verlangte, erklärte: „heute darfst du es nicht anziehen, später werden wir sehen" — ich weiß, sage ich, daß wenn dieser Sturm früher oder später kömmt, die Regenten von heute dann wahrscheinlich Aehnliches bezeugen können, wie damals Schultheiß v. Bubenberg, als er sagte: „Diese Stadt hat bishar ein adelich Regiment gehabt, ich aber bin der Letzte der Geschlechter!" Sie, m. H. können dann vielleicht sagen: „der Kanton war bisher eine repräsentative Demokratie, jetzt aber hat das Volk selbst die Zügel in die Hand genommen." Wird dagegen der fragliche Verfassungsartikel angewendet, so können wir wohl noch lange unter der gegenwärtigen Verfassung in Ruhe leben. Der Einwurf, es werde dann bei jeder Gelegenheit die Vorlage der Gesetze an das Volk verlangt werden, ist unbegründet; denn ein solcher Antrag würde in allen Fällen, wo er nicht gerechtfertigt erscheint, im Großen Rathe selbst nicht angenommen werden. Als letzten Grund habe ich denjenigen angeführt, daß es vom Jura nicht zart sei, wenn er nicht mit vollem Vertrauen dem alten Kantone entgegenkomme. Wir sind bereit, dem Jura 7 Millionen zu geben, und verlangen von ihm dagegen nur sieben Worte, nämlich diejenigen: „sous réserve de la ratification du peuple." Will der Jura dieß nicht, so macht es den Eindruck, als ob er zum alten Kantonstheil sage: „euer Geld nehmen wir an, um euer Herz bekümmern wir uns nicht!" Das wird der alte Kanton empfinden, und ich habe die innigste Ueberzeugung, daß der Jura keinen größern Fehler begehen kann, als den, sich gegen die Volksabstimmung zu sträuben. Auch habe ich getrachtet, allen einflußreichen Männern meine Ueberzeugung beizubringen, ich habe Herrn Jolissaint, Herrn Stämpfli gebeten, sich nicht zu widersetzen, ich habe an alle Thüren geklopft, aber Niemand wollte es über sich nehmen. Ich würde nun allerdings eine große Verantwortung auf mich laden, wenn auf meine Empfehlung die Volksabstimmung beschlossen werden sollte, diese dann aber ungünstig ausfiele, wie Herr Stämpfli dieß voraussetzt; ich hoffe jedoch das Gegentheil. Das Volk liebt Alles, was groß und gut ist, und es hat Sinn für Billigkeit und Gerechtigkeit; ja, ich halte das Volk für großmüthiger, als den Großen Rath. Ueberhaupt steht die Seele des Volkes für mich unendlich höher, als die des Großen Rathes. Hätte der Kaiser Napoleon zur Zeit des italienischen Krieges seine Kammern anfragen wollen, ob sie ihm Frankreichs Söhne geben wollen, so hätten diese ihm wohl allerlei Bedingungen gemacht, als er sich aber an das Volk wandte und erklärte: „la France seule combat pour une idée", da jauchzte ihm alles Volk zu. Doch lassen Sie mich noch die Chancen der Volksabstimmung erörtern. Ich nehme an,

der ganze Jura stimme zum Dekret, da hätten wir schon $^1/_5$ aller Stimmfähigen, welches Resultat wird sich aber in den andern Landestheilen erzeigen? Ich weiß es nicht, aber merkwürdig kommt es mir vor, daß gerade das Volk des Seelandes, das eine Eisenbahn auf Kosten des Staates erhalten hat, und dasjenige des Amtes Konolfingen, das in der Bern-Langnaulinie auch eine auf Staatskosten gebaute Eisenbahn besitzt (und zwar eine theure, denn die Linie Bern-Langnau kostet täglich Fr. 830), sich veranlaßt fand, zusammenzulaufen und in größern Versammlungen zu erklären: „wir, beati possidentes, freuen uns unserer Eisenbahn, dem Jura aber wollen wir keine geben." Man hegt im alten Kanton vielfach Mißtrauen darüber, daß man weiter geführt werden dürfte, als man beabsichtigt. In den Aemtern des Oberaargau, im Amt Bern und in allen andern, die von Eisenbahnen durchschnitten werden, sollte um so mehr Geneigtheit sein, dem Jura brüderlich entgegenzukommen, als sich diese Gegenden sagen müssen, daß durch ihr Glück das Unglück des Jura bedingt worden ist; indem er durch diese Eisenbahnen vom Verkehr abgeschnitten worden ist. Vom Jura werden zudem große Anstrengungen verlangt, er muß das Geld für den Bau zunächst zusammenzubringen suchen. Der Staat aber ertheilt seine Unterstützung von 7 Millionen erst, wenn die Lokomotiven über die jurassischen Schienen laufen. Man kann das Mißtrauen wahrlich auch zu weit treiben. Sie haben gestern gehört, wie der Herr Regierungspräsident ausrief: „Gott bewahre uns vor einem neuen Ostwestbahnschwindel; ihr könnt euch auf uns verlassen, daß Solches nicht wieder begegnen wird." Man ist aber in der Kommission noch weiter gegangen, um jede Wiederholung ähnlicher Erlebnisse unmöglich zu machen, — Alles dieß in der Absicht, um dem ungeheuren Mißtrauen Rechnung zu tragen. Es wurde nämlich die Bestimmung aufgenommen, daß eine jurassische Baugesellschaft keine Schaufel Erde umkehren dürfe, bis der Große Rath selbst entschieden haben wird, ob diese Gesellschaft in jeder Beziehung hinlängliche Garantie gewähre. Ebenso wird dieser Gesellschaft der Zins von $^2/_3$ der Aktiensumme nicht etwa zu gut geschrieben, wenn die Regierung sich von der gehörigen Vollendung des Unterbaues überzeugt hat, sondern Ihnen, Herr Präsident, meine Herren, steht allein diese Befugniß zu! Schließlich haben Sie wieder, und zwar Sie allein über die Ausbezahlung des Staatsbeitrages zu entscheiden. In keinem andern Lande würde man ein solches Dekret, das in allen Stadien den Großen Rath selbst interveniren läßt, begreifen. Man wollte aber dem herrschenden Mißtrauen dadurch Rechnung tragen, und Niemand in der Kommission hat gegen diese Bestimmungen Opposition gemacht. Wenn Sie nun, Herr Präsident, meine Herren, heimgehen, und Jeder in seinem Kreise dem Volke die Sache in guten Treuen auseinandersetzt, wenn Sie dann auch den richtigen Moment der Abstimmung wählen und darin nicht eine so unglückliche Hand haben, wie der Jura, der die Sache zuerst unmittelbar vor der Auflösung des frühern Großen Rathes und jetzt zwischen zwei Steuerbezügen hieher brachte, dann darf erwartet werden, daß das Volk nicht „Nein" sagen werde. Aber wenn es dennoch so entschiede? Was dann? Herr Stämpfli glaubt, dann sei Alles verloren! Ich aber erwiedere, es gibt einen Appell vom schlecht unterrichteten zum besser unterrichteten Volk. Völker sind in solchen Dingen Kindern ähnlich, sie kommen oft schnell von vorgefaßten Meinungen zurück. Das ist aber nicht mein Hauptargument, sondern ich behaupte, wenn das Volk nicht will, so können überhaupt keine Eisenbahnen im Jura gebaut werden. Ein Volk, das alle Jahre beim Steuerbezug daran erinnert wird, wofür es mehr bezahlen soll, kann leicht „unwirsch" werden, und in einem solchen Augenblicke der Mißstimmung könnte es vielleicht viel weiter gehen, als es bei ruhiger Ueberlegung gehen würde. Das sind die Motive, welche es mir zur Gewissenssache machen, zu erklären: ich stimme zum Dekret, wenn Sie bereit sind, dasselbe dem Volke vorzulegen. Ich stimme aber nicht dazu, wenn Sie die Volksabstimmung verwerfen. Vom Volke aber hoffe ich, es werde der Einigkeit im Innern zu lieb, das von ihm verlangte Opfer bringen!

Es wird im Saale Beifall bezeugt.

Scherz, Finanzdirektor. Ich gehe von folgenden Sätzen aus:

1) Die Erstellung von Eisenbahnen im Jura liegt nicht nur im Interesse des Jura, sondern überhaupt im Interesse des ganzen Kantons;
2) es ist Pflicht des Staates, sich an diesem Unternehmen zu betheiligen, jedoch
3) soll dieß nach Maßgabe seiner finanziellen Kräfte geschehen.

Ich stelle diese Sätze an die Spitze meines Vortrages, weil sie erstens meine innigste Ueberzeugung ausdrücken, und weil zweitens der Große Rath dieselben durch den Beschluß vom 19. April 1866 auch zu der seinigen gemacht hat. Man hat zwar gestern behauptet, es sei dieß für den Großen Rath kein bindender Beschluß; der Große Rath soll aber nicht den Standpunkt einnehmen, über frühere Beschlüsse einfach wegzugehen. Ueber die zwei ersten Sätze will ich mich nicht aussprechen, indem dieselben bereits von mehreren Rednern einläßlich erörtert worden sind, sondern ich will es mir zur Aufgabe machen, zu untersuchen, ob und wie weit die Opfer, welche hier dem Kanton zugemuthet werden, in seinen finanziellen Kräften liegen, und ob sie dieselben nicht übersteigen. Ich bin der Ansicht, daß die von der Kommission vorgeschlagene Staatsbetheiligung bei den jurassischen Eisenbahnen die finanziellen Kräfte des Kantons in keiner Weise übersteigt. Man hat uns ein schreckliches Bild von der Finanzlage des Kantons gemacht und sie als höchst trübselig geschildert; schon der Bericht der Kommission hat großes Aufsehen erregt; allein es sind eben in diesem Berichte bedeutende Mißrechnungen enthalten. Ich werde mir erlauben nachzuweisen, daß die Mehreinnahmen und Minderausgaben, die sich in Folge irriger Rechnungsweise des Herrn Berichterstatters, beziehungsweise der Kommission, erzeigen, ein Kapital von $11^3/_4$ Millionen repräsentiren. Diejenigen, welche finden, meine Rechnung sei falsch, sind höflichst eingeladen, mich zu berichtigen. Es wurde sowohl während der Diskussion hier im Saale, als auch schon vorher in gewissen öffentlichen Blättern geradezu die Behauptung ausgesprochen, der Zustand unserer Finanzen sei ein trübseliger, das Staatsvermögen sei verbraucht und stehe unter Null, was wirklich sehr traurig wäre; gestützt darauf hat man ferner ausgerufen: „wo nichts ist, da hat der Kaiser das Recht verloren!" Ich bin indessen zur Ueberzeugung gelangt, daß der Finanzzustand des Kantons zwar nicht gerade als glänzend bezeichnet werden darf, daß er aber auch kein trübseliger ist. Ich werde mich bestreben, die Sache ganz objektiv zu behandeln und Sie dürfen erwarten, daß ich, so viel mir über den Stand des Staatsvermögens in Erinnerung ist, keine Zahl hinzusetzen und keine wegnehmen werde. Sie werden es mir nicht für übel nehmen, wenn ich etwas einläßlich hier eintrete. Es sind zwar kaum zwei Monate verflossen, da der Große Rath die Staatsrechnung und den Staatsverwaltungsbericht pro 1865 behandelt hat, es könnte Ihnen daher der Vermögenszustand des Kantons noch in Erinnerung sein, indessen ist man damals nicht in Details eingetreten. Zum Staatsvermögen gehören alle dem Staate privateigenthümlich zuständigen Sachen. Dasselbe theilt sich ab:

a) in das Administrationsvermögen,
b) in das zinstragende Vermögen,
c) in die Rechnungs- und Kassarestanzen.

Zum Administrationsvermögen gehören alle zum unmittelbaren Gebrauche der öffentlichen Verwaltung bestimmten Sachen, nämlich:

1) öffentliche Gebäude,
2) Verwaltungsgeräthe (Mobilien, Kriegsvorräthe u. s. w.)

Zum zinstragenden Vermögen gehören alle Sachen, deren Bestimmung ein Zinsertrag ist, nämlich:

1) Forsten,
2) Domänen, worunter alle nicht zu den Forsten und nicht zum unmittelbaren Gebrauch der öffentlichen Verwaltung bestimmten Gebäude und Grundstücke verstanden sind;
3) die angelegten Kapitalien. Zu den zinstragenden Kapitalien gehören:
   a) Kapitalfond der Kantonalbank,
   b) „ „ Hypothekarkasse,
   c) „ „ Domänenkasse,
   d) „ des obrigkeitlichen Zinsrodels,
   e) die Betriebskapitalien in den Regalienverwaltungen.

Die Rechnungs- und Kassarestanzen begreifen die Einnahmsrückstände und Kassavorräthe der laufenden Verwaltung in sich. Das Administrationsvermögen beträgt auf 31. Dezember 1865 Fr. 5,292,856. 93.

Dazu kommt noch das von der Staatsverwaltung unentgeldlich benutzte Staatsgebäudekapital mit „ 5,303,460. 93.

Es versteht sich von selbst, daß mit diesem Vermögen keine Eisenbahnen gebaut werden können, indem dasselbe für die Verwaltung unumgänglich nothwendig ist. Anders verhält es sich mit dem zinstragenden Vermögen. Das dahin gehörende Forstkapital beträgt „ 15,485,182. 21.

das Domänenkapital Fr. 10,337,882. 04.

Von Letzterm sind jedoch abzuziehen die soeben erwähnten ausschließlich zu Verwaltungszwecken dienenden öffentlichen Gebäude mit obiger Summe von „ 5,303,460. 93.

Es bleiben somit zinstragend „ 5,034,421. 11.

Das Vermögen in Handlungen für den Staat (Kantonalbank, Salzhandlung, Staatsapotheke) beträgt „ 3,920,000. —.

Unter den verzinslichen Kapitalien ist vorerst der Kapitalfond der Hypothekarkasse zu erwähnen mit Fr. 6,970,573. 80.

Ferner figurirt der innere Zinsrodel mit „ 623,878. 33,

die Domänenkasse mit „ 1,318,014. 14,

und die Feudallastenliquidation mit „ 21,886. 21,

zusammen Fr. 8,934,352. 48.

Hierauf lasten nun, namentlich von der Feudallastenliquidation herrührend, Passiven im Betrage von „ 1,049,548. 69.

„ 7,884,803. 79.

Im Weitern dürfen wir unter dem Vermögen auch die Staatsbahn mit Frkn. 18,100,000 nicht vergessen; diese Summe rentirt allerdings nicht $4\frac{1}{2}$ %, sondern wirft bloß von ungefähr 8 Millionen ein Zins zu 4 % ab. Endlich betragen die Rechnungs- und Kassarestanzen (worunter namentlich zu erwähnen sind die Vorschüsse an die Brandassekuranzanstalt

Uebertrag Fr. 42,920,724. 97.

Uebertrag Fr. 42,920,724. 97

und die Vorschüsse in Entsumpfungssachen) nach Abzug der Passiven „ 2,268,596. 35.

Das Vermögen des Staats beläuft sich somit auf Fr. 45,189,321. 32.

Dieses Vermögen sollte nun seit dem letzten Dezember plötzlich verschwunden sein! Nein, meine Herren! dieß ist nicht der Fall, und es ist bei der letzthin stattgefundenen Passation der Staatsrechnung pro 1865 keinem Mitgliede des Großen Rathes eingefallen zu behaupten, das Staatsvermögen sei vollständig verbraucht. Dieses Vermögen ist nun allerdings mit Schulden behaftet, aber nicht mit 25 Millionen, wie der Bericht der Großrathskommission berechnet. Die Staatsschulden sind nämlich folgende:

1) Schuldscheine zu 4 % im Betrage von 4 Millionen infolge Kaufvertrag mit der Ostwestbahngesellschaft vom 7. Juni 1861;

2) Staatsbahnanleihen vom 23. Juli 1861 von 12 Millionen zu $4\frac{1}{2}$ %;

3) Anleihen vom 7. Juni 1864 von $3\frac{1}{2}$ Millionen zu $4\frac{1}{2}$ %. Hievon wurden jedoch bloß $1\frac{1}{2}$ Millionen auf Eisenbahnbauten verwendet, mit den übrigen 2 Millionen wurde das im Jahre 1855 für die Centralbahnbetheiligung in Basel aufgenommene Anleihen zurückbezahlt;

4) Anleihen vom 16. Mai 1865 von $3\frac{1}{2}$ Millionen zu $4\frac{1}{2}$ %. Von diesem Anleihen sind indessen Fr. 2,900,000 für die Hypothekarkasse und bloß der Rest mit Fr. 600,000 für Eisenbahnzwecke verwendet worden. Sie werden nun doch wohl diese Fr. 2,900,000 nicht dem Staatsbahnbaukonto zur Last schreiben wollen. Hätte man diese Berechnung konsequent einschlagen wollen, so hätte man die Staatsschuld noch viel höher bringen können; denn auch die Kantonalbank hat ein Anleihen von 2 Millionen aufgenommen; dieses ist aber in dem Kommissionalbericht mit Grund nicht erwähnt, weil der Gegenwerth dafür da ist, da das Geld anderwärts wieder angelegt ist. Ebenso wenig soll man die Fr. 2,900,000 hier als Staatsschuld verzeigen, sonst hätte man ganz mit dem nämlichen Rechte auch die 16 Millionen Depots der Hypothekarkasse aufnehmen müssen, die auf das Land angelegt sind, und wofür der Gegenwerth in unterpfändlich versicherten Forderungen besteht. Endlich wurde noch

5) unterm 8. Mai 1863 behufs Ausführung begonnener Straßen- und Hochbauten ein Anleihen von 2 Millionen zu $4\frac{1}{2}$ % aufgenommen, mit dessen Zurückbezahlung aber bereits in diesem Jahre begonnen wird; die letzte Annuität wird im Jahre 1874 entrichtet werden. Auch dieses Anleihen soll daher nicht in Rechnung gebracht werden, wie dieß von der Kommission geschehen ist. Ich habe vorhin gesagt, die von der Kommission gemachte Darstellung über das aktive Staatsvermögen und dessen Ertrag sei irrig und zwar erzeige sich ein Mehrertrag, der, zu 4 % kapitalisirt, die Summe von $11\frac{3}{4}$ Millionen ergebe. Ich erlaube mir nun, hievon den Nachweis zu leisten. Der Herr Berichterstatter der Kommission sagt also in seinem Berichte, die Staatsschuld betrage 25 Millionen, deren Verzinsung dermal die Summe von Fr. 1,105,000 erheische. Diese Zahlen sind aber nicht richtig; denn die Staatsschuld beläuft sich mit dem Bauanleihen von 2 Millionen auf Fr. 22,100,000 und die Verzinsung erfordert eine Summe von Fr. 977,000. Im Weitern bringt aber die Kommission die Ammortisation zu 1 % mit Fr. 250,000 in Berechnung. Diese Summe ist erstens mit Rücksicht darauf, daß auch die Staatsschuld zu hoch angegeben ist, zu hoch gegriffen. Zweitens liegt aber auch gerade in dieser Berechnung ein Hauptfehler. Diejenige Summe, welche wir alljährlich amortisationsweise von unsern Schulden abziehen, darf bei Berechnung des Ertrages des aktiven Vermögens nicht in Abrechnung gebracht werden. Das ist klar; denn wenn wir ausmitteln wollen, wie viel uns ein bestimmter

Vermögensgegenstand einträgt, so bringen wir unter die Auslagen nicht noch Dasjenige, was wir alljährlich an die Schuld abbezahlen. Ich erlaube mir dieß an einem einfachen Beispiele klar zu machen. Angenommen, ich kaufe ein Heimwesen für Fr. 100,000, ich bezahle sogleich Fr. 60,000 und bleibe die übrigen Fr. 40,000 schuldig, welche ich mit 5 %, also mit jährlich Fr. 2,000 verzinsen muß. Ich nehme weiter an, der Verkäufer gestatte mir die Vergünstigung, meine Schuld mit alljährlich 2½ % (Fr. 1,000) zu amortisiren. Nun verpachte ich das Gut für einen Pachtzins von Fr. 4,000. Wenn ich nun berechnen will, wie viel mir das Gut einträgt, so sage ich: der Pächter bezahlt mir jährlich Fr. 4,000.
Ich habe meine Schuld von Fr. 40,000 zu 5 % mit „ 2,000
zu verzinsen, es bleiben mir somit übrig Fr. 2,000.
Herr von Gonzenbach geht aber noch weiter und rechnet vom Reinertrag nicht nur die Verzinsung, sondern auch die Amortisation mit „ 1,000
ab, so daß mir bloß noch Fr. 1,000
übrig bleiben. Ist dieß nun recht gerechnet? Nein, gewiß nicht; denn was ich am Kapital alljährlich abbezahle, kommt mir auf der andern Seite wieder zu gut. Deßhalb hat denn auch die Kommission in ihrem Berichte eine irrige Berechnung aufgestellt und Fr. 250,000 zuviel in Rechnung gebracht. Ein weiterer Irrthum im Kommissionalberichte besteht darin, daß sich ein Additionsfehler eingeschlichen hat, wo er jedoch liegt, weiß ich nicht. Es ist aber auch einem fernern Faktor keine Rechnung getragen worden, nämlich den Zinsen aus den momentanen Vorschüssen, die für den Augenblick gar nicht als momentan zu betrachten sind und auf Fr. 53,096. 19 ansteigen. Die hauptsächlichsten dieser Vorschüsse sind: Vorschuß an die Brandassekuranzanstalt (Fr. 1,156,335. 17), Vorschüsse in Entsumpfungssachen (Fr. 1,464,494. 72), Vorschüsse an die emmenthalischen Gemeinden in Eisenbahnsachen (Fr. 256,500) u. a. Alle diese Vorschüsse tragen einen Zins, so daß sie bei der Berechnung des Staatsvermögens nicht übergangen werden dürfen, indem sie, wie gesagt, laut Staatsrechnung pro 1865 einen Ertrag von Fr. 53,096. 19 abwerfen. Wenn ich nun die Schuldenlast auf das richtige Maß berichtige, indem ich das in die Hypothekarkasse geflossene Kapital abrechne, wenn ich ferner Dasjenige, das die Kommission vergessen hat, hinzurechne und endlich auch die Kapitalabzahlungen nicht vom Ertrage abschreibe, so erhalte ich ein ganz anderes Resultat. Der Herr Berichterstatter der Kommission berechnet also für die Verzinsung der Staatsschuld eine Summe von Fr. 1,105,000
und für die Amortisation eine solche von „ 250,000
zusammen Fr. 1,355,000
Die Gesammteinnahme aus dem aktiven Staatsvermögen schlägt er an auf „ 1,187,017
und berechnet somit, daß uns noch fehlen Fr. 167,983
Dieß mag Veranlassung gewesen sein, daß man ausgerufen: „seht ihr, da ist ja das ganze Vermögen verbraucht, welches irgend einen Ertrag liefert!" dieß aber in Wirklichkeit ganz unrichtig. Laut dem Büdget pro 1867 beträgt der reine Ertrag der Liegenschaften Fr. 383,500
die Kapitalien (sammt den Zinsen aus momentanen Vorschüssen) werfen ab „ 583,993
und der Betriebsertrag der Staatsbahn ist angeschlagen auf „ 313,120
Die Gesammteinnahmen aus dem aktiven Staatsvermögen belaufen sich somit auf Fr. 1,280,613
Die Verzinsung des Eisenbahnkapitals erheischt eine Summe von Fr. 797,000
Der Zins des Kapitals für die Ostwestbahn beträgt „ 90,000
derjenige für das Bauanleihen ebenfalls „ 90,000
Die Verzinsung beläuft sich somit auf „ 977,000
und es ergibt sich ein Einnahmenüberschuß im Betrage von Fr. 303,613
Rechne ich nun Dasjenige, was nach der Berechnung der Kommission zur Verzinsung der Staatsschulden fehlt (siehe oben) hinzu mit „ 167,983
so erzeigt sich, daß das Resultat günstiger ist als die Kommission berechnet um Fr. 471,596
welche Summe, zu 4 % berechnet, ein Kapital von Franken 11,789,900 repräsentirt, wie ich bereits im Eingange meines Vortrages erwähnte. Ich bitte, mich zu berichtigen, wenn ich unrichtig gerechnet habe, ich glaube aber, dieses Faktum sei mathematisch richtig. Unter solchen Umständen scheint mir unsere Finanzlage nicht so trübselig zu sein, wie man hier geltend machen wollte, wobei vielleicht die Tendenz obgewaltet haben mag, den Großen Rath von der Erkennung eines Staatsbeitrages für die jurassischen Bahnen abzuschrecken. Ich erlaubte mir, auf diese Mißrechnung aufmerksam zu machen, da sich eine nicht unbedeutende Differenz zu Gunsten des Staatsvermögens herausstellt. Der stattgefundene Irrthum wird aber noch größer, wenn man, wie dieß eigentlich geschehen sollte, Alles, was aus diesem Ertrage bestritten wird, aber, streng genommen, nicht zu den Betriebskosten gehört, in Berechnung gezogen hätte. Wir nehmen auf den Ertrag der Domänen und Forsten alle diejenigen Kosten, welche mit der ganzen Forstadministration und der ganzen Domänenverwaltung verbunden sind. Glauben Sie nun, wenn der Staat Bern keine Forsten besäße, er bedürfte auch keines Forstpersonals? Wohl freilich! denn dieses beschränkt seine Thätigkeit nicht nur auf die Staatswaldungen, sondern dehnt sich auch auf Gemeinde- und selbst auf Privatwaldungen aus, indem es sich ja damit zu befassen hat, wenn Gemeinden und Privaten Ausreutungen vornehmen wollen. Wir müßten also immerhin ein Forstpersonal haben. Im Weitern wird nicht nur der Unterhalt der zinstragenden, sondern auch derjenige der nicht zinstragenden Domänen abgerechnet, die für die öffentliche Verwaltung verwendeten Gebäulichkeiten machen aber, wie ich bereits mit Zahlen nachgewiesen, mehr als die Hälfte des ganzen Domänenkapitals aus. Da nun der Unterhalt sämmtlicher Domänen laut Büdget pro 1867 Fr. 153,500 kostet, so kommen uns also hier noch ungefähr Fr. 76,700 zu gut. Würden wir daher in dieser Beziehung die Rechnung anders einrichten, so ergäbe sich wieder eine Kapitalvermehrung von ungefähr 2 Millionen, was, zu den vorhin erwähnten 12 Millionen hinzugerechnet, ungefähr 14 Millionen ausmacht. — Ich frage nun: stehen wir mit dem Büdget auf einem normalen Boden? Die Kommission glaubt, wir müssen, um ein normales Verhältniß zwischen den Einnahmen und Ausgaben herzustellen, eine Steuererhöhung von $^{4}/_{10}$ ‰ vornehmen. Ich halte diese Besorgniß für zu weit gehend; aus dem Berichte des abgetretenen Kantonsbuchhalters, des Herrn Henzi, der ungefähr während 12 Jahren auf der Finanzverwaltung, zuerst als Sekretär, gearbeitet hat, entnehmen Sie, daß er die Hoffnung ausspricht, daß das Gleichgewicht der Finanzen ohne Steuererhöhung hergestellt werden dürfte. Ich erlaube mir, auf den bezüglichen Passus aufmerksam zu machen; derselbe lautet: „Die Behauptung, das muthmaßliche Defizit pro 1867 sei nur im Büdget vorhanden und werde sich nach den Ergebnissen der Staatsrechnung auf ein Geringes reduziren, ja sogar in einen Einnahmenüberschuß verwandeln, ist eine sehr gewagte. Es ist allerdings richtig, daß, im Ganzen genommen, die Einnahmen ziemlich nach dem Minimum büdgetirt sind, wie dieses auch in einem wohlgeordneten Staatshaushalte geschehen soll, und daß nach den Erfahrungen der letzten Jahre viele dieser Einnahmsposten voraussichtlich einen größern Ertrag abwerfen werden. Auf der andern Seite ist aber nicht zu übersehen:

Uebertrag Fr. 887,000 Fr. 1,280,613

1) daß die Einnahmen auch im Büdget von Jahr zu Jahr höher gegriffen worden sind und sich daher mehr als früher der Wirklichkeit nähern;
2) daß alle Jahre bedeutende Nachkredite nöthig werden, die oft Fr. 100,000 erreichten, das ganz anormale Jahr 1866 mit seinen Nachkrediten von über ½ Million nicht einmal in Betracht gezogen;
3) daß die Revision der Grundsteuerschatzungen und die Anwendung des neuen Einkommensteuergesetzes im ganzen Kanton im Büdget pro 1867 bereits in vollem Maße Berücksichtigung gefunden hat, ja sehr wahrscheinlich zu hoch angeschlagen worden ist."

Herr Henzi schließt aber: „Trotz dieser wenig tröstlichen Betrachtungen bin ich der Ansicht: die im Büdget pro 1867 vorgesehenen Ausgaben lassen sich bewältigen mit den Einnahmsquellen des nämlichen Büdgets, und unter Beibehaltung des bisherigen Steueransatzes von 1⁴⁄₁₀ ‰, resp. 1¹⁄₁₀ ‰ ohne Defizit." Ich will nicht so weit gehen, sondern annehmen, daß, ganz besonders mit Rücksicht auf die bevorstehende Gewehranschaffung, wozu vielleicht jährlich Fr. 100,000 verwendet werden müssen, vielleicht eine Erhöhung um ²⁄₁₀ ‰ sich nothwendig erzeigen wird, trotzdem daß das durchschnittliche Betreffniß der wirklichen Mehreinnahmen gegenüber dem Büdget die Annahme des Herrn Kantonsbuchhalters rechtfertigt. Ich habe eine Zusammenstellung der seit dem Jahre 1862 stattgefundenen Mehreinnahmen gemacht, nach welcher sich in der Staatsrechnung ein besseres Resultat in den Einnahmen als im Büdget herausstellt:

im Jahre 1862 von		Fr. 431,224
„ „ 1863 „		„ 595,872
„ „ 1864 „		„ 342,834

ganz besonders günstig erzeigt sich aber in dieser Hinsicht das Jahr 1865. Das ordentliche Büdget pro 1865 schloß nämlich mit einem

Defizit von	Fr.	318,906
hiezu kommt das muthmaßliche Defizit der Staatsbahn von	„	615,000
es ergab sich somit im Büdget ein Defizit von	Fr.	933,906
Die Staatsrechnung erzeigt ein solches von	„	395,872
Das Ergebniß der Rechnung ist also besser als das Büdget um	Fr.	538,034
Hiezu kommen nun noch die pro 1865 bewilligten Nachkredite im Betrage von	„	136,700
Das Resultat der Rechnung stellt sich somit günstiger heraus als das Büdget um	„	674,734
Für die Jahre 1862—65 ergibt sich also ein besseres Resultat um	Fr.	2,044,664
was durchschnittlich für ein Jahr ausmacht 2,044,664 : 4 =	„	511,166

mit andern Worten ungefähr so viel, als das muthmaßliche Defizit pro 1867 beträgt, welches sich auf Fr. 518,374 beläuft. Wenn man eine solche Vergleichung aufstellt, so darf man sich auch der Hoffnung hingeben, welche der Herr Kantonsbuchhalter in seinem Berichte ausgesprochen hat. Ich kann bei dieser Gelegenheit auch mittheilen, daß z. B. das Ergebniß des Ohmgeldertrages im letzten Jahre wieder ein sehr günstiges ist, indem er, obschon der Monat Dezember in dieser Beziehung ungünstiger war, als in den frühern Jahren, den bezüglichen Ansatz des Büdgets um Fr. 159,000 übersteigt. Dessen ungeachtet aber wird das Rechnungsjahr 1866 kein günstiges sein, weil die bedeutende Summe von mehr als Fr. 500,000 an Nachkrediten bewilligt worden ist. Diese Nachkredite sind hauptsächlich für militärische Zwecke, für Käferprämien, für Herstellungen infolge Wasserschadens u. s. w. nothwendig geworden. Ich will daher nicht behaupten, daß das Resultat der Rechnung pro 1866 ein günstiges sein wird, doch sehen Sie aus den Ihnen vorgeführten Zahlen, daß es auch mit dem Büdget nicht so schlimm steht. Nun wendet man aber ein: „es handelt sich nicht nur um die Jurabahnen, sondern es stehen auch noch andere große Fragen vor der Thüre. Zunächst ist in dieser Beziehung das Straßennetz zu erwähnen, welches den Staat 8, vielleicht 10 Millionen kosten wird und dessen Erstellung auch ein dringendes Bedürfniß ist, indem dabei alle Landestheile interessirt sind. Wird uns hiefür noch Etwas übrig bleiben?" Das ist allerdings eine heikle Frage, die sich indessen nach meiner Ansicht auf drei Weisen lösen läßt. Entweder muß man für das Straßennetz zu einem Anleihen schreiten, das später zurückzubezahlen wäre, oder man erhebt eine Extrasteuer von etwa ⁴⁄₁₀ ‰, oder man thut endlich Beides: man erhebt eine Extrasteuer von ²⁄₁₀ ‰ und nimmt den Rest auf, um ihn später zurückzubezahlen. Soll daher das Straßennetz ausgeführt werden, so müssen Sie zu einem dieser Vorschläge Hand bieten; da ist dann die Möglichkeit allerdings vorhanden, daß dieß eine Erhöhung der direkten Steuern zur Folge haben wird. „Es müssen aber auch noch andere Fragen in's Auge gefaßt werden, namentlich wird die Gewehrumänderungsfrage in nächster Zeit an uns herantreten." Diese Frage ist so viel als erledigt, indem wir derselben im Büdget bereits Rechnung getragen haben. Zwar gebe ich zu, daß dieß nicht in genügendem Maße geschehen ist, indem für Anschaffung von Waffen bloß Fr. 50,000 aufgenommen sind und wir vielleicht Fr. 100,000 darauf zu verwenden haben werden, so daß der Große Rath um einen Nachkredit angegangen werden muß; indessen geht es mit dieser Gewehrumänderung nicht so schnell, so daß vielleicht der bewilligte Kredit vorläufig genügt. Eine weitere Frage ist die Juragewässerkorrektion, für welche der Staat ungefähr 2 Millionen zu leisten haben wird. Wird diese Frage gelöst, wie es im Interesse der betreffenden Landesgegend zu wünschen ist, so wird man das Opfer bringen müssen, indessen ist es für solche Fälle auch nicht gerade nothwendig, daß Alles auf das Büdget gebracht werde, sondern da dürfen wir ein Anleihen aufnehmen, welches später durch Amortisation wieder zurückbezahlt würde. Es steht ferner auch die Katastervermessung des alten Kantonstheils in Frage, die wirkliche Ausführung steht aber noch im weiten Felde, indem erst die Vorarbeiten dafür gemacht werden, zu welchem Zwecke im Büdget ein Kredit von Fr. 12,000 eröffnet worden ist. Befolgt man übrigens dabei das Beispiel des Jura, so werden die Kosten der Katastervermessung nur zum kleinern Theile dem Staate auffallen, der größte Theil derselben aber wird von den Gemeinden übernommen werden; den jurassischen Gemeinden wurden sie vom Staate zinsfrei vorgeschossen. Dieß sind die Fragen, die uns in der nächsten Zukunft beschäftigen werden. Wie groß sind nun die Opfer, welche der Jura verlangt? Nach dem Antrage der Kommission soll ihm eine Subvention von 7 Millionen bewilligt werden. Die Eisenbahndirektion sucht nachzuweisen, daß diese Summe nicht verloren, sondern einen Zins von 3 % abwerfen werde, so daß der Verlust bloß 2 % betragen würde, vorausgesetzt, daß wir für das aufzunehmende Geld 5 % bezahlen müssen. Die Eisenbahndirektion hat mit großer Mühe die bezüglichen Data gesammelt, und bei ihrer Berechnung auch den Ertrag der Linie Neuenstadt-Biel-Bern in's Auge gefaßt, die gegenwärtig nahezu 3 % rentirt. Ich will indessen der von der Eisenbahndirektion aufgestellten Rentabilitätsberechnung gar nicht folgen, sondern es als eine ausgemachte Sache ansehen, daß der Zins der 7 Millionen ganz verloren sei. Ich will ferner annehmen, wir müssen diese 7 Millionen mit 5 % verzinsen, was jährlich Fr. 350,000 ausmacht, die auf das Büdget gesetzt werden müssen. Welchen Einfluß würde nun dieß auf die Steuer ausüben? Im Büdget pro 1867 ist der Ertrag einer Steuer von ¹⁄₁₀ ‰ auf netto Fr. 116,600 veranschlagt; zur

Deckung von 350,000 müssen somit $^5/_{10}$ ‰ bezogen werden. Ich gebe zu, daß eine Extrasteuer von $^3/_{10}$ empfindlich ist, wie viel beträgt dieselbe aber von Fr. 1000 Vermögen und von Fr. 100 Einkommen, mit andern Worten, wie viel muß, den schlimmsten Fall angenommen, daß die Subvention für die Jurabahnen ganz verloren sein würde, von Fr. 1000 Vermögen, resp. von Fr. 100 Einkommen bezahlt werden? Auf Fr. 1000 Vermögen trifft es 30 Cts. und auf Fr. 100 Einkommen 45 Cts. Wer also ein Vermögen von Fr. 10,000 besitzt, müßte in Zukunft Fr. 3 und Derjenige, der ein Einkommen von Fr. 1000 hat, Fr. 4½ mehr bezahlen. Es scheint mir nun, eine solche Steuer sei zu erschwingen, wenn es sich um die Erreichung eines großen Zweckes handelt. Man hat ferner auch gejammert, wie wir in eine Schuldenlast gerathen, für deren Amortisation nicht gesorgt sei. Ich will Ihnen indessen nachweisen, daß man in dieser Hinsicht ruhig sein kann, indem für die Amortisation gesorgt ist. Ich will in meiner Darstellung von Kapital zu Kapital gehen und nachweisen, wie die Amortisation stattfinden soll. Natürlich geht dieß nicht so schnell, und wenn Herr v. Goumoëns sagte, der Herr Berichterstatter der Kommission habe bis zum 20. Jahrhundert gerechnet, so will ich bis an das Ende des 19. rechnen, und Sie werden sehen, daß wir, daselbst angelangt, unsere Schulden getilgt haben, ohne daß zu diesem Zwecke eine weitere Steuer erhoben wird. Was zunächst das Bauanleihen von 2 Millionen betrifft, so bestimmt das Dekret vom 8. Mai 1863, daß dasselbe in den Jahren 1867—1874 zurückbezahlt werden soll. In den 50er Jahren wurde zum Zwecke der Amortisation eines Anleihens die Erhebung einer Extrasteuerquote beschlossen; dieselbe wurde im letzten Jahre frei und wird nun im laufenden Jahre erstmals zur Amortisation des Bauanleihens verwendet. Diese Extrasteuerquote von $^2/_{10}$ ‰ wird im Büdget pro 1867 auf Fr. 233,000 berechnet und wird somit für die Amortisation genügen. Für die Deckung des Zinses mit Fr. 90,000 wurde im Büdget der Baudirektion ein Kredit bewilligt. Dieses Anleihen wird also im Jahre 1874 getilgt sein. Der Kaufpreis der Ostwestbahn von restanzlichen 4 Millionen soll in den Jahren 1871—1891 zurückbezahlt werden. Auf 20 Jahre vertheilt, wäre hiezu jährlich eine Summe von Fr. 200,000 nothwendig. In seinem Berichte sieht der Herr Kantonsbuchhalter die jährliche Verwendung von Fr. 200,000 vor, davon steht aber weder Etwas in dem Gesetze, noch in den Obligationen, sondern der Staat ist ganz frei, die Amortisationsquote festzusetzen. Ich nehme nun an, es werden in den Jahren 1871, 72, 73 und 74 (in welchem Jahre das Bauanleihen getilgt sein wird) jährlich Fr. 100,000, zusammen also Fr. 400,000 zurückbezahlt. Diese Fr. 100,000 können dadurch gefunden werden, daß im Jahre 1871 die Hälfte des Bauanleihens mit 1 Million zurückbezahlt und deßhalb hiefür Fr. 45,000 weniger Zins zu bezahlen sein wird. Ferner wird zu jener Zeit der außerordentliche Staatsbeitrag an die Haslethalentsumpfung mit Franken 50,000 wegfallen. Von 1874 hinweg würde die Amortisation des Anleihens von 4 Millionen in folgender Weise vorgenommen:

in den Jahren 1875—1884 jährlich mit Franken 200,000 =	„ 2,000,000
in den Jahren 1885—1890 jährlich mit Franken 250,000 =	„ 1,500,000
im Jahre 1891 würde sodann der Rest zurückbezahlt mit	„ 100,000
Zusammen	Fr. 4,000,000

Zur Amortisation dieser 4 Millionen ist also durchaus keine weitere Auflage nöthig, als die bis dahin stets bezogenen $^2/_{10}$ ‰. Man wird einwenden, damit seien nur noch 6 Millionen getilgt; allein auch die Amortisation der übrigen Anleihen geht damit Hand in Hand, ohne, ich wiederhole es, eine Mehrbelastung des Büdgets zur Folge zu haben. Das Anleihen vom 23. Juli 1861 von 12 Millionen ist rückzahlbar von 1875—1975. Vom Jahre 1875 fallen uns dann die Fr. 230,000 in dem außerordentlichen Büdget zum Zwecke der Amortisation vollständig anheim. Dazu kommt nun noch der bisher für das nun bezahlte Bauanleihen zu entrichtende Zins mit „ 90,000

Zusammen Fr. 320,000

Hieraus werden also die bereits berührten „ 200,000 von dem Kaufpreise der Ostwestbahn (Schuldscheine im Betrage von 4 Millionen) zurückbezahlt, sowie die Amortisation des 12 Millionen-Anleihens zu 1 % ausgerichtet mit „ 120,000

was zusammen genau obige Fr. 320,000

ausmacht. Werden nun von dem 12 Millionen-Anleihen während 17 Jahren jährlich Fr. 120,000 zurückbezahlt, so macht dieß eine Summe von Fr. 2,040,000

Da wird nun die Amortisationsquote durch Wegfallen des Zinses natürlich größer. Im Jahre 1891 würden wir bezahlen „ 150,000

und in den Jahren 1892 — 1900 jährlich Fr. 500,000, was eine Summe ergibt von „ 4,500,000

im Jahre 1900 sind dann im Ganzen zurückbezahlt Fr. 6,690,000

d. h. mehr als die Hälfte des Anleihens. Es sind aber noch zwei andere Anleihen, deren Rückzahlung vom Jahre 1880 hinweg Hand in Hand mit der Amortisation der soeben erwähnten Anleihen gebt. Von dem im Jahre 1864 für die Staatsbahn aufgenommenen Anleihen im Betrage von 3½ Millionen müssen von 1880 hinweg jährlich Fr. 35,000 zurückbezahlt werden. Im Jahre 1865 wurde ein Anleihen von ebenfalls Fr. 3,500,000

rückzahlbar von 1880 an, kontrahirt, davon sind aber, wie bereits bemerkt, „ 2,900,000

in die Hypothekarkasse geflossen, welche dieselben nicht nur zu verzinsen sondern auch zurückzubezahlen hat. Wir haben demnach hier nur noch die übrigen auf die Staatsbahn verwendeten Fr. 600,000

ins Auge zu fassen. Die Rückzahlungen für diese beiden Anleihen von 1864 und 1865 können durch die zu jenem Zeitpunkt in Folge der Abbezahlung von andern Kapitalien eintretenden Zinsersparnisse geschehen. Werden von dem Anleihen von 1864 jährlich Fr. 35,000 zurückbezahlt, so macht dieß bis zum Jahre 1900 Fr. 735,000

und in jenem Zeitpunkt werden von dem Anleihen von 1865 Fr. 6000 × 20 = „ 120,000

getilgt sein, was zusammen eine Summe ergibt von Fr. 5 85,000

Rechnen wir hiezu die bereits im Jahre 1891 zurückbezahlten „ 4,000,000

(Ostwestbahnkaufpreis) und ferner die von dem 12 Millionen-Anleihen bis zum Jahre 1900 getilgten „ 6,690,000

so ergibt sich eine Summe von Fr. 11,545,000

welche, von den für den Bau der Staatsbahn und für Ostwestbahnbetheiligung verwendeten Fr. 20,100,000

abgezogen „ 11,545,000

unsere Eisenbahnanleihen auf „ 8,555,000

reduziren. Ich weiß, daß es bis dahin noch lange geht, ich habe aber diese Darstellung nur zu dem Zwecke gemacht, um

Ihnen den Beweis zu leisten, daß für die Amortisation gesorgt ist, ohne daß das Büdget mehr belastet wird als dermal. Die bereits seit Jahren zum Zwecke der Amortisation bezogenen $^2/_{10}$ ‰ werden genügen. Ich denke, Sie seien mit mir einverstanden, daß wenn einmal das Baukapital der Staatsbahn soweit getilgt ist, die noch zurückzubezahlende Summe nicht mehr aus der Steuer amortisirt werden soll, so wenig als das Hypothekarkasseanleihen von Fr. 2,900,000. Man wird vielmehr trachten, die Amortisation aus dem Ertrage des Kapitals vorzunehmen. Wie wird sich dann die Sache da gestalten? Dermal erträgt die Staatsbahn einen Zins von 8 Millionen zu 4 %, nämlich ungefähr Fr. 320,000. Bereits die Herren v. Gonzenbach und Stämpfli haben aber darauf hingewiesen, daß die Einnahmen der Staatsbahn von Jahr zu Jahr zunehmen, und ich will nur annehmen, daß der Ertrag sich bloß in dem Verhältniß vermehrt, wie letztes Jahr, das bekanntlich fast für alle schweizerischen Bahnen (mit Ausnahme von zweien) ein sehr ungünstiges war. Dessen ungeachtet erzeigte sich eine Mehreinnahme von Fr. 17,000 gegenüber dem Vorjahre, und wir dürfen uns daher der Hoffnung hingeben, daß der Ertrag in bessern Jahren noch bedeutend größer sein wird. Wenn wir nun annehmen, daß die Vermehrung der Einnahmen bis zum 20. Jahrhundert jährlich bloß Fr. 17,000 ausmache, so beläuft sie sich im Jahre 1900 auf Fr. 578,000
Rechnen wir den gegenwärtigen Betriebsertrag mit „ 313,000

hinzu, so erhalten wir eine Summe von Fr. 891,000

welche den Zins eines Kapitals von Fr. 20,000,000 zu 4½ % repräsentirt. Herr Präsident, meine Herren! Sie sehen hieraus, daß die Aussichten gerade so trübselig nicht sind. Die 7 Millionen, welche nun für die Jurabahnen verlangt werden, werden, ich gebe dieß zu, das Büdget empfindlich belasten, die Finanzdirektion und der Regierungsrath sind jedoch der Ansicht, daß wenn es sich darum handelt, die Wohlfahrt eines Landestheil zu fördern und den Frieden im Kanton zu erhalten, ein solches Opfer nicht zu scheuen sei. — Es ist im Laufe der Verhandlungen eine Bemerkung über den Stand der Kantonskasse gemacht worden, der allerdings gegenwärtig nicht brillant ist. Es ist dieß aber auch natürlich und die Herren, die sich darüber aufgehalten haben, wissen auch, daß wenn man viel aus dem Sacke nimmt, dessen Inhalt sich mindert und der Sack am Ende ganz leer wird. Die Einnahmenüberschüsse, welche während mehrerer Jahre sich ergaben, suchte man möglichst nutzbar anzuwenden, und zwar wurden sie zunächst zu Vorschüssen in Entsumpfungssachen verwendet. Statt hiefür Geld zu entlehnen, hat die Kantonskasse also solches vorgeschossen. Im Fernern hat sie die lombardischen Renten von der Kantonalbank zurückgekauft, welche im gegenwärtigen Augenblick nicht verwerthet werden können; ebenso wenig können die Obligationen, welche die Kantonskasse auf die Entsumpfungsgesellschaften besitzt, anders verwerthet werden, als daß sie das fällige pro rata mit 10 % einfordern kann. Im Fernern haben auch die den emmenthalischen Gemeinden in Ostwestbahnsachen gemachten Vorschüsse ihre bestimmte Verfallzeit. Zu Allem dem kommt nun noch das Defizit des letzten Jahres; dasjenige vom Jahr 1865 hat keinen bedeutenden Einfluß auf den Stand der Kantonskasse ausgeübt, weil der Vorschuß der Kasse bloß Fr. 152,640 betrug, und das Uebrige durch die Einnahmenüberschüsse der vorigen Jahre gedeckt werden konnte. Es ergibt sich aus dem Gesagten, daß der Verwaltung kein Vorwurf gemacht werden kann, wenn der Stand der Kasse nicht ein glänzender ist. Es muß Bedacht darauf genommen werden, daß der Kassenbestand wieder auf diejenige Höhe gestellt wird, daß es der Verwaltung möglich gemacht ist zu marschiren. Nun noch einige weitere Bemerkungen. Es ist eine Darstellung der Steuerverhältnisse verschiedener Kantone gemacht worden, wobei man sich aber auf eine Arbeit vom Jahr 1862 berufen hat. Dieß hatte zur Folge, daß die Beurtheilung für einzelne Kantone zu günstig ausgefallen ist. Dieß ist insbesondere beim Kanton Freiburg der Fall, indem im Jahre 1862, d. h. zur Zeit des Baues der Freiburgerbahn, die Zinse des Baukapitals nicht aus der Staatskasse vergütet, sondern, wie dieß bei allen Bahnbauten bis zur Betriebseröffnung der Bahn geschieht, aus dem Baukapital bestritten wurden. Freiburg war erst seit dieser Zeit genöthigt, seine Steuern zu erhöhen, und wenn Herr Steiner sich Mühe gegeben hätte nachzurechnen, in welchem Verhältniß Freiburg jetzt steht, so würde er gefunden haben, daß dasselbe bedeutend ungünstiger ist, als im Jahre 1862. Uebrigens beweisen mir solche Vergleichungen nichts; denn wenn man solche Zahlen mittheilt, sollte man auch die Prämissen mittheilen und sagen, was jeder einzelne Kanton in diesem oder jenem Zweige thut. Ich frage nun: thut ein anderer Kanton soviel für die Schulen wie der Kanton Bern, unterhält er die Straßen I., II. und III., subventionirt er selbst solche IV. Klasse? wie steht es im Weitern mit dem Armenwesen? Wir wissen, daß in andern Kantonen viele Gemeinden 6—10 ‰ nur für Armentellen erheben. Wollen wir daher einen richtigen Maßstab haben, in welchem Verhältniß die Steuern anderer Kantone zu den unsrigen stehen, so müssen wir auch die Gemeindstellen ausmitteln und die Leistungen, welche der Staat übernimmt. — Ich komme nun zum Veto, worüber ich mich zwar nicht weitläufig aussprechen will, da es von beiden Seiten bereits in so ausgezeichneter Weise geschehen ist, daß ich den Eindruck nur verwischen würde. Ich erkläre, daß ich entschieden gegen das Veto bin, zwar nicht deßhalb, weil ich dem Volke nicht die nöthige Intelligenz und Einsicht zutraue, sondern weil ich dafür halte, daß es, soweit es die vorliegende Frage betrifft, gegenüber dem Jura unbillig wäre, in diesem Augenblicke die Volksabstimmung anzurufen. Kann da ein anderes Gefühl entstehen, als dasjenige, man wolle den Jura nicht behandeln, wie den alten Kantonstheil? Nichts ist aber so geeignet, den Unwillen des Volkes auf's Aeußerste zu steigen, als wenn es sich ungleiche Behandlung gefallen lassen muß. Als es sich um den Ankauf der Ostwestbahn handelte, hat man von einer Seite auf die Einführung des Veto gedrungen. Ich habe es damals aus Grundsatz bekämpft, weil ich dafür halte, daß das Veto nicht im Interesse des Fortschrittes liegt, und daß es unmöglich ist, mittelst desselben Reformen anzustreben und einzuführen. Ich möchte nur darauf aufmerksam machen, was es für Staub aufgeworfen haben würde, wenn man seiner Zeit das Schulgesetz dem Veto unterstellt hätte, und zwar namentlich aus dem Grunde, weil man das Minimum der Schullehrerbesoldungen auf Fr. 500 erhöht hat. Obschon dieß wahrscheinlich eine sehr bescheidene Besoldung ist, gab dieß doch zu Klagen Anlaß, weil in vielen Gemeinden zur Bestreitung dieser Auslage neue Tellen bezogen werden mußten. Wie wird es ferner möglich sein, ein Forstgesetz oder ein Steuergesetz, das eben Alle berührt, mit dem Veto durchzuführen? Meine Herren! Die Männer der Opposition stehen theoretisch auf einem prächtigen Boden, sie scheinen allerdings radikaler zu sein, als wir Radikale, allein der Umstand, daß, obschon die fragliche Verfassungsbestimmung bereits seit 20 Jahren besteht, keine Regierung Hand angelegt hat, sie zur Ausführung zu bringen, und daß es eine Zeit gab, wo nicht die radikale, sondern die konservative Partei Meister war, läßt mich glauben, daß jede Regierung das Veto nicht will. Denn wer hätte die 50er Regierung gehindert, die betreffende Verfassungsbestimmung auszuführen? Man wird sagen, es sei keine Veranlassung dazu gewesen, aber der Paragraph ist unvollzogen in der Verfassung gestanden. Wäre damals die Volksabstimmung eingeführt worden, so würde sie natürlich auch in der vorliegenden Angelegenheit ihre Anwendung finden, da dieß aber nicht geschehen ist, und man jetzt ausnahmsweise das Veto verlangt, so kommt es mir so vor, daß, sobald eine Partei Meister ist,

sie das Veto nicht will, daß sie es aber verlangt, sobald sie sich in der Minorität befindet. Diesen Schluß muß ich daraus ziehen; die Herren der Opposition mögen selbst prüfen, ob sie das Veto wünschen, wenn ihre Partei im Kanton Meister wäre. Ich glaube deßhalb, es solle ein Jeder den Muth haben, seinen Theil der Verantwortlichkeit zu übernehmen. Herr v. Gonzenbach hat gewünscht, daß die Regierung den Muth gehabt hätte zu beantragen, die Angelegenheit dem Volke vorzulegen. Ich glaube aber, es brauche einen größeren Muth dazu zu erklären: ich übernehme meinen Antheil an der Verantwortlichkeit. Ich weiß gar wohl, daß die Sache nicht so glatt abgehen wird, ich mißkenne den Werth der Petitionen, die im Lande herum geboten worden sind, durchaus nicht. Auf der andern Seite habe ich aber denn doch die Ueberzeugung, daß wenn der Vorschlag der Kommission dem Urheber der Petition vorher bekannt gewesen, er nicht zu diesem Mittel geschritten wäre und die Petition nicht von Stapel hätte laufen lassen. Ich kann gar wohl begreifen, daß das Projekt der Regierung etwas Besorgniß erregt hat, indem darin von 15 Millionen die Rede war. Ich habe Mitglieder des Großen Raths und zwar auch solche, die nicht zur radikalen Partei gehören, ihre Ansicht dahin aussprechen hören, daß sie, wenn die verlangte Summe nicht zu groß sei, die Verantwortlichkeit wollen übernehmen helfen. Deßhalb war denn auch das Vorgehen der Kommission ein sehr kluges, aus welchem Grunde die Regierung ihren Antrag zurückzog und sich demjenigen der Kommission anschloß. Ich habe daher die Ueberzeugnng, daß die Petition nicht von Stapel gelassen worden wäre, wenn der Kommissionalantrag früher bekannt gewesen, und ich möchte gerade die hier anwesenden Urheber der Petition, die Herren Hartmann und Perrot einladen, die Erklärung abzugeben ob sie, wenn sie die Sachlage früher gekannt, die Petition abgelassen hätten. Daß die Petition, nachdem sie einmal von Stapel gelassen war, unterzeichnet wurde, verwundert mich nicht; denn bekanntlich wimmelt dieselbe von Entstellungen und Lügen, und man wollte in derselben dem Volke ein X für ein U machen. Das war natürlich geeignet, um die Bevölkerung in Harnisch zu jagen und wer hätte es ihr da übel nehmen wollen, daß sie die Petition unterzeichnete. Man muß es vielmehr Denjenigen übel nehmen, die mit bestem Wissen Solches gethan, die auch schon in andern Fällen trübes Wasser zu machen suchten. Ich erinnere nur daran, was in Sachen der Juragewässerkorrektion geschehen ist. Ich mißtraue Demjenigen sehr, was von dieser Seite kömmt und Jedermann möge davor auf der Hut sein. Es wäre in dieser Beziehung noch Manches zu sagen, ich halte aber dafür, der betreffende Urheber der Petition verdiene diese Aufmerksamkeit nicht. — Ich schließe, wie ich begonnen habe: es ist meine innigste Ueberzeugung, daß die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen im Interesse des ganzen Kantons liegt, es ist meine Ueberzeugung, daß es Pflicht des Staats ist, sich daran nach Maßgabe seiner Kräfte zu betheiligen; ich habe ferner die Ueberzeugung, daß die Opfer, welche gefordert werden, die finanziellen Kräfte des Kantons nicht übersteigen und wir daher zum Kommissionalantrag stimmen dürfen. Wenn es sich um die Förderung der Wohlfahrt des Kantons und um die Erhaltung des Friedens im Lande handelt, so soll man nicht so genau rechnen. Ich empfehle Ihnen die Anträge der Kommission.

Kilian, Baudirektor. Die hochwichtige Angelegenheit, welche die hohe Versammlung seit einigen Tagen beschäftigt, hat eine mehrfache Bedeutung: die Jurabahnfrage ist politisch, volkswirthschaftlich und finanziell und auch in technischer Beziehung von Wichtigkeit. Die drei ersten Momente sind in der bisherigen Diskussion bereits einläßlich erläutert und debattirt worden, weniger dagegen der technische Punkt. Ich halte mich um so mehr zu einigen Erörterungen veranlaßt, als die Bauschwierigkeiten der jurassischen Eisenbahnen von gewisser Seite ziemlich stark betont und hervorgehoben worden sind. Ich behalte mir jedoch vor, mich auch über die andern Punkte auszusprechen. Um ein richtiges Bild von den Bahnstücken zu erhalten, die nach dem Antrage der Kommission, resp. nach demjenigen des Regierungsrathes, ausgeführt werden sollen, erlaube ich mir Ihnen vor Allem aus folgende Zahlengruppirung vorzulegen:

Linien.	Länge in Kilometer.	Kosten der Linien. Franken.	Kosten per Kilometer Franken.	Vorgeschlagene Staatsbetheiligung in Aktien. vom Regierungsrath.	von der Gr. Raths-Kommission.	
Biel-Sonceboz	15,786	5,523,000	361,310	3,751,000		
Sonceboz-Dachsfelden	6,164	2,790,000	452,628	930,000		
Biel-Dachsfelden	21,950	8,313,000	387,552	4,681,000	4,500,000	Diff. Fr. 181,000
Sonceboz-Convers	27,000	5,500,000	203,703	1,700,000	1,700,000	
Pruntrut-Delle	11,938	2,278,000	190,024	750,000	750,000	
	60,438	16,091,000	266,756	7,131,000	6,950,000	

Ich glaubte diese Zahlen rekapituliren zu sollen, weil sie in keinem Berichte mit dieser Zusammenstellung enthalten sind. Erlauben Sie mir nun einige Erläuterungen in Bezug auf die wichtigsten technischen Momente, welche bei den vorgeschlagenen Eisenbahnbauten in Frage kommen. Diese Momente betreffen die Anlage von Curven, d. h. die Festsetzung der Längen der Krümmungshalbmesser, ferner die Steigungen, Kunstbauten (namentlich Tunnel) und endlich die Kosten, die ja stets den nervus rerum eines Unternehmens bilden. Was vorerst die Curven anbetrifft, so suchte man hier ein gewisses System einzuhalten, indem man sie so groß als möglich annahm, um sowohl die Gefahr der Entgleisung, als auch die Nachtheile und Kosten der Abnutzung der Schienen zu vermindern. Zu diesem Zwecke wurde ein den Verhältnissen entsprechender Minimalradius festgestellt. Hierbei wird beiläufig bemerkt, daß anderseits durch eine zu große Ausdehnung der Curven, mit andern Worten durch Annahme eines zu langen Radius, die Kosten meistens

sehr vermehrt werden. Die Experten haben nun in Bezug auf dieses wichtige Moment angenommen, daß der Minimalhalbmesser in der Ebene 800′ betragen, daß derselbe aber auf den Hauptlinien, wo dieß ohne erhebliche Schwierigkeiten geschehen kann, auf 1000′ erhöht werden soll. In Bezug auf die Steigungsverhältnisse sind als Maximalsteigung 30—32 ‰ angenommen, doch betrifft dieß nicht die jetzt in Frage stehenden Linien, sondern die Strecke zwischen Court und Münster. Für die Linien, um welche es sich gegenwärtig handelt, beträgt die Maximalsteigung 25 ‰, welche hauptsächlich auf der Linie Biel-Rondchâtel, dann beim Tunnel Pierre-Pertuis und auf der Strecke Courtelary-Convers vorkömmt. Die Steigungsverhältnisse sind ungefähr so angenommen, wie auf andern Bahnen, doch sind sie bei manchen Bahnen viel ungünstiger; so hat z. B. der Jura industriel eine Maximalsteigung von 27 ‰. Die Centralbahn sollte am Hauenstein ebenfalls eine Maximalsteigung von 26 oder 27 ‰ erhalten, man hat mir jedoch gesagt, daß dieselbe in der Ausführung noch größer ausgefallen sei. Auf der Linie von Genua nach Turin kommen, namentlich auf der untersten Partie, Steigungen von 27—28, ja selbst bis 35 ‰ vor, und zwar letztere auf einer Länge von ungefähr 10 Kilometer. Sie sehen hieraus, daß die jurassischen Eisenbahnen sowohl in Bezug auf die Curven als auf die Steigungen durchaus keine anormalen Verhältnisse darbieten. Große Steigungen sind um so ungünstiger, wenn sie noch mit kleinen Radien verbunden sind. Es kommen z. B. in Amerika Eisenbahnlinien vor, die sogar eine Steigung von 50 ‰ mit einem Radius von ungefähr 230′ besitzen. Die Experten sagen in Betreff der Steigungen Folgendes: „Solche Zahlen sprechen deutlich genug zu Gunsten der schwachen Steigungen; man darf aber nicht vergessen, daß die Aufgabe in Wirklichkeit sich ganz anders stellt, da die Länge der Linie fast immer zunehmen muß, wenn man die Steigungen ermäßigen will. Wollte man z. B. von Biel nach Rondchâtel mit 10 ‰ steigen, so erhielte diese Bahnstrecke eine Entwicklung von 15 Kilometern; mit 25 ‰ genügen 6 Kilometer. Dieselbe würde also um 9 Kilometer verlängert und die jährlichen Zugkraftskosten wären für gleichen Verkehr:

Linie mit 25 ‰	6 × 7000 Fr. =	Fr. 42,000
Linie mit 10 ‰	15 × 2336 Fr. =	„ 35,040
Unterschied zu Gunsten der Linie mit 25 ‰		Fr. 6,960

also der Zins eines Baukapitals von Fr. 139,200 Die 9 Kilometer Bahn aber, welche für die Linie mit 10 ‰ extra anzulegen wären, würden das Zwanzigfache kosten; in diesem Falle kann also die Wahl zwischen der Linie mit starker oder schwacher Steigung nicht zweifelhaft sein. Bei der Vergleichung zweier Projekte mit 10 und 25 ‰ zwischen Sonceboz und Dachsfelden würden wir zum gleichen Resultate gelangen, und ziemlich allgemein überall, wo die Ermäßigung der Steigungen eine Verlängerung der Bahn erfordern würde.“ Es ergibt sich hieraus, daß der finanzielle Punkt hier in Erwägung gezogen werden mußte, daß sich aber die Berechnung zu Gunsten des höhern Prozentsatzes herausgestellt hat. In Bezug auf die Kunstbauten ist zu bemerken, daß auch da in dem Projekte der Juhrabahnen keine ungewöhnlichen Verhältnisse bestehen. Der größte Tunnel der in Frage stehenden Linien ist derjenige von Pierre Pertuis, der eine Länge von 1356 Meter erreicht. Die übrigen Tunnel sind meist sehr klein; ich werde sie bei Durchgehung der einzelnen Linien näher berühren. Brückenbauten von größerem Belange kommen keine vor, weil nur kleinere Gewässer zu überschreiten sind. Herr Präsident, meine Herren! Ich möchte Sie nun einladen, die Tracés der zu erstellenden Linien mit mir zu durchgehen. Es soll Ihnen diese Reise keine Unbequemlichkeiten verursachen, und wenn wir nach Pruntrut gelangen, so wird dieß mit viel weniger Mühe und Auslagen geschehen, als wenn Sie nach dem Antrage des Herrn Froté die gegenwärtige Session in Pruntrut abgehalten hätten. Sie folgen mir nur in Gedanken und können dabei ganz ruhig sitzen bleiben. Nachdem wir in einen Waggon der verpönten und verlästerten Staatsbahn eingestiegen und in kurzer Zeit bei der Zukunftsstadt Biel angelangt sind, müssen wir dort die Bahn verlassen und das Tracé zu Fuß durchgehen. Wir steigen vorerst in einer ziemlich großen Entwicklung der Linie in die Höhe und zwar bis zu einem Punkte, der etwas höher als der höchste Wasserstand der Scheuß liegt. Oberhalb Biel haben wir eine Steigung von 25 ‰ zu durchgehen; schon auf dieser Linie sind ziemlich beträchtliche Unterbauten, die jedoch die normalen Verhaltnisse nicht überschreiten. Es sind im Fernern verschiedene Tunnel vorhanden; der unterste derselben hat eine Länge von 670′, der zweite von 880′, der dritte von nur 45′ und der vierte von 650′. Hierauf kommt der Tunnel von Frinvilier mit einer Länge von 355′ und zuletzt derjenige von Rondchâtel mit einer Länge von 430′. Von hier gelangen wir auf mäßigen Steigungen (von 5—17 ‰) in die Nähe von Sonceboz, unterhalb welcher Ortschaft des 295′ langen Tunnels „Tournedoz“ zu erwähnen ist. Das projektirte Tracé läßt Sonceboz rechts liegen, was für die Bevolkerung dieser Ortschaft nicht gar befriedigend ist, indem dieselbe bis dahin, oder wenigstens bis zu dem Zeitpunkt, wo durch die Erstellung der Centralbahn der Verkehr im Jura vermindert wurde, sich an einer sehr stark befahrenen Straße befand. Sonceboz liegt bekanntlich an einem Straßenknotenpunkt, und es werden daselbst verschiedene Gewerbe ausgeübt. Obschon aber Sonceboz durch die Eisenbahn auf der Seite gelassen wird, zeigte die Gemeinde eine große Opferwilligkeit, indem sie Fr. 70,000 als Subvention votirte. Sonceboz wird durch die Eisenbahn auch insofern benachtheiligt, als die Station nicht in der Nähe der Ortschaft, sondern bei Somboval erstellt werden soll. Wir gehen nun weiter durch die beschaulichen und belebten Ortschaften des St. Immerthales hinauf, und zwar bis Courtelary auf einer Linie, die keine Bauschwierigkeiten darbietet und eine sanfte Steigung besitzt. Von Courtelary an wird die Steigung größer und erreicht im obern Theile des Thales gegen Convers 20 ‰. Indessen ist hiebei zu bemerken, daß da noch verschiedene Tracés möglich sind, die auch im Expertenberichte in Aussicht genommen wurden. Von Courtelary kommen wir durch die Ortschaften Cormoret, Villeret, St. Immer und Renan nach Convers, an welch' letzterm Orte wir einen Tunnel von 600′ Länge treffen. Hier bietet die Verbindungslinie mit dem „Jura industriel“ ziemliche Schwierigkeiten, indessen schlagen die Experten vor, daß man, um Kosten zu ersparen, mit den Personenwagen nicht bis nach Chauxdefonds, sondern bloß bis zur Einmündung in den Jura industriel fahren (wo dann die Personen auszusteigen und in die Waggon dieser letztern Linie überzugehen hätten) und für die Güterwagen sich mit Drehscheiben behelfen möge, um sie auf die Linie des Jura industriel gelangen zu lassen. Diese Vorkehren werden genügen, so lange die Linie Neuenburg-Chauxdefonds eine Lokalbahn bleibt und nicht bis Morteau verlängert wird. Hier noch ein Wort über die Tunnels, die wir auf der Linie Biel-Convers angetroffen haben. Wir haben gesehen, daß der größte derselben bloß 880′ lang ist und daher gewiß kein bedeutender Bau genannt werden kann. Wir haben auch auf unsern Straßen und zwar gerade auf der Neuchenettestraße einige Tunnel, die nahezu die Länge der kleinern vorhin angeführten Tunnel besitzen. Nachdem wir nun auf dem Rückwege bei Ihrem verehrten Mitglied, Herrn Girard in Renan, die Mittagssuppe und ein gutes Glas Neuenburger genossen, kommen wir zurück nach Sonceboz, um von hier aus das Tracé nach Dachsfelden zu besichtigen. Die Linie entwickelt sich bis zum Tunnel mit einer ziemlich bedeutenden Steigung, welche 25 ‰ auf eine Länge von $3_{/312}$ Kilometer beträgt. Da nun gegenwärtig der Tunnel noch nicht erstellt ist, so sind wir genöthigt, in dem geologischen Berichte Aufschluß über die Bauschwierigkeiten zu suchen, und es ergibt sich daraus, daß dieselben durch-

aus nicht erheblich sind. Der Bericht des Herrn Greßly sagt nämlich folgendes: „Il résulte de ces renseignements tirés de faits géologiques bien constatés, que le percement du tunnel de Pierre-Pertuis réunit des conditions très-favorables, plus favorables même peut-être, sous certains rapports, que les tunnels des Loges et du Mont-Sagne. En effet, on n'atteindra nulle part les massifs marneux du Jura moyen ou oxfordien, et l'on restera toujours dans les terrains jurassiques supérieurs, qui se distinguent, surtout dans les régions pélagiques, par leur puissance et par leur densité. Pierre-Pertuis est précisément situé au milieu de ces régions, auxquelles appartiennent encore les tunnels du canton de Neuchâtel dont nous venons de parler. Les calcaires compactes ne réclameront des travaux d'arts d'une certaine importance que pour quelques assises marneuses et dolomitiques délitantes, qui s'y rencontrent par exception. L'étage ptérocérien dolomitique lui-même renferme des roches dont un petit nombre seulement nécessiteront des revêtements partiels. Il n'est pas à craindre non plus que, dans les massifs calcaires, il se produise des morcellements de nature à entraîner des accidents imprévus de quelque gravité. Dans la région centrale de ces massifs surtout, la régularité extraordinaire du soulèvement et la faiblesse des inclinaisons des strates presque sur tout le parcours du tunnel, excluent de prime abord toute appréhension à cet égard." An einer andern Stelle sagt der Bericht: „A Pierre-Pertuis, nous n'avons qu'une seule voûte très-simple, aplatie vers son centre et à rebords plus fortement inclinés. Cette voûte est formée par les terrains les plus solides de la formation jurassique, et, bien qu'elle ne présente pas, à son point central, des pentes très-sensibles, elle partage néanmoins rigoureusement les eaux des deux versants. Ces pentes seront toujours assez rapides pour que les eaux qui s'infiltrent depuis la surface ne puissent séjourner dans le tunnel, et elles deviendront d'ailleurs toujours plus fortes à mesure qu'on s'éloignera du centre et qu'on se rapprochera du pied de la montagne." Sie sehen, daß auch das geologische Gutachten in Betreff der größten der zu erstellenden Kunstbauten auf den vorgeschlagenen Linien sehr günstig lautet. Ich könnte noch andere maßgebende Stellen aus dem Berichte herausheben, wenn ich nicht befürchtete zu weitläufig zu werden. Der Tunnel Pierre-Pertuis hat — wie bereits angedeutet — eine Länge von 1356 Meter = 4520'. Die Kosten desselben sind veranschlagt auf Fr. 1,100,000, also per Kilometer (= 3333⅓') auf Fr. 838,000, oder per Fuß auf Fr. 251. 06. Herr Ingenieur Dapples sagt in seinem Berichte darüber: „Um sicher zu gehen, habe ich überall vollständige Verkleidungen vorgesehen in den Partien, wo nach Herrn Greßly eine theilweise Verkleidung genügen wird." Die Anlagekosten des Tunnel variren natürlich im Allgemeinen in höherem Maße als bei vielen andern Bauarbeiten, indem die Kosten davon abhangen, ob viele Schächte zu erstellen sind und Mauerverkleidungen gemacht werden müssen u. s. w., deßhalb schwanken die Kosten für eine zweispurige Bahn zwischen Fr. 600—2000 per Meter Länge. Im vorliegenden Falle haben wir es nur mit einer einspurigen Bahn zu thun, und die Kosten sind per Meter auf Fr. 838 berechnet, so daß nicht zu erwarten ist, daß Mehrkosten entstehen werden. Die Steigung der Bahn im südlichen Theil des Tunnels beträgt 21,8 ‰ auf 1146 Meter Länge. Der Scheitelpunkt liegt im Tunnel; der Abhang nach Dachsfelden hin ist innerhalb des Tunnels nur 204 Meter lang und hat ein Gefälle von 5 ‰. Vom Tunnel hinweg gelangen wir auf einer Strecke von 750 Meter mit einem Gefälle von 15 ‰ nach Dachsfelden. Hier ist es am Platze, auch ein Wort über die Zweckmäßigkeit der Linie Sonceboz-Dachsfelden anzubringen. Wie Sie wissen hat der Regierungsrath diese Strecke nicht unter diejenigen Linien aufgenommen, welche in erster Linie subventionirt werden sollen, sondern ihre Erstellung der Zeit vorbehalten, wo die Linie bis Basel ausgeführt wird. Indessen sah die Regierung doch auch die Möglichkeit vor, daß dieses Stück mit der Linie Biel-Sonceboz-Convers erstellt werden könnte. Ich erachte es nun als eine glückliche Kombination von Seite der Kommission, daß sie die Linie Sonceboz-Dachsfelden der Linie Biel-Sonceboz-Convers beifügt und deren gleichzeitige Erstellung verlangt. Zwar darf man sich nicht verhehlen, daß gewisse Nachtheile mit der Erstellung der Abzweigung nach Dachsfelden verbunden sind, und zwar sowohl in Bezug auf die Kosten (resp. Rentabilität), als auch in Bezug auf die Exploitation. Dieses Stück wird nämlich nicht ein rentables sein, bis die Linie weiter durch das Münsterthal hinab verlängert sein wird; auch muß die Exploitation schwierig sein, weil es als ein Separattronçon dasteht, das sich in Sonceboz an die Linie Biel-Convers anknüpft. Indessen darf dabei auch der nationalökonomische Vortheil nicht aus dem Auge gelassen werden. Dachsfelden bildet das Herz des Jura, wo ein wichtiger Knotenpunkt verschiedener Straßen besteht. Wird die Linie nach Dachsfelden erstellt, so wird das Münsterthal, sowie auch ein großer Theil der Freiberge durch dieselbe bedient. Dieß ist meines Erachtens eine hochanzuschlagende Wohlthat für den von den zu erstellenden Eisenbahnen entfernten Theil des Jura, nämlich für die Freiberge. Wird die Linie Sonceboz-Dachsfelden nicht erstellt, so wird man auch viele Klagen von Seite des reisenden Publikums vernehmen müssen, welches in Sombeval angelangt, genöthigt wäre, nach Sonceboz zurückzukehren und den schwierigen Bergrücken des Pierre Pertuis zu überschreiten, um in das Münsterthal zu gelangen; dieß wäre nicht weniger für den Waarenverkehr ein bedeutender Uebelstand. Ich glaube daher, es werde dem Jura durch die Erstellung des Stückes Sonceboz-Dachsfelden ein außerordentlich großer Dienst geleistet, obschon, wie gesagt, die Rentabilität da auf sehr schwachen Füßen steht. Wir sind auf unserer Gedankenreise in Dachsfelden angelangt, wo früher ein bedeutender Verkehr war und wo ein großer Gasthof erstellt woden ist, der nun öde und brach da liegt und auf den Zeitpunkt wartet, wo wieder bessere Verkehrsverhältnisse eintreten werden. Die Gemeinde Dachsfelden hat deßhalb auch mit Rücksicht auf die Vortheile, welche die Erstellung dieser Zweigbahn der Ortschaft und ihrer Umgebung bringen wird, eine Subvention von Fr. 250,000 beschlossen. Herr Präsident, meine Herren! An diesem Orte wollen wir eines unserer dahingeschiedenen Staatsmänner gedenken, der mit Eifer und Liebe für das öffentliche Wohl gearbeitet hat. Regierungsrath und Baudirektor Immer von Thun, nachdem er kurze Zeit in der Verwaltung gewesen, hat im Jahr 1846 beim Brande des Gasthauses in Dachsfelden sein Leben eingebüßt, als er eben auf einer amtlichen Reise für Verbesserung der Verkehrsmittel im Jura begriffen war. Dieser verdiente Staatsmann hat einen Wahlspruch hinterlassen, der auch in der vorliegenden Angelegenheit von Bedeutung ist, namentlich in Beziehung auf die Vetofrage, die hier entschieden werden soll; sein Wahlspruch lautet:

„Kannst du durch deine That und dein Kunstwerk nicht Allen gefallen,
„Mache es Wenigen recht, Vielen gefallen ist schlimm."

Setzen wir nun unsere Reise fort, um auf das Tronçon Pruntrut-Delle zu gelangen. Zu diesem Zwecke benützen wir die Straße nach Bellelay und gelangen dann, nachdem wir das romantische Pichoux-thal passirt, nach Undervelier, dessen Eisenindustrie gegenwärtig ziemlich darniederliegt. Wir durchkreuzen nun den westlichen Theil des fruchtbaren Leberbergthales, um den Bergrücken Repetsch zwischen diesem Thale und der anmuthigen Ebene von Pruntrut zu übersteigen. Zwischen Dachsfelden und Pruntrut hatten wir so zwei mächtige Bergrücken überschritten, die einen bedeutenden Hemmschuh für den Verkehr zwischen den dießseits und jenseits gelegenen Theilen des Jura bilden. Ueber die Linie Pruntrut-Delle habe ich keine wesentlichen Bemerkungen anzubringen, da dieselbe durchaus keine Bauschwierigkeiten darbietet und unter ganz normalen Verhältnissen erstellt werden kann. Die Maximalsteigung dieser

durch das freundliche Thal der Allaine sich hinziehenden Linie beträgt 10 ‰, jedoch nur auf eine Länge von 690 Meter, an allen übrigen Orten ist die Steigung, resp. das Gefälle, ganz unwesentlich. Auf der Linie Pruntrut-Delle treffen wir bei Courchavon einen Tunnel von 300′ Länge, welcher somit auch zu den kleinern Bauwerken zu rechnen ist. Nach Aufzählung aller Tunnel, die auf den jetzt in Frage kommenden Linien auszuführen sind, ergibt sich eine Gesammtlänge aller Tunnel zusammen genommen von 2623½ Meter, was 4,3 Prozent der Gesammtlänge der Linien (= 60½ Kilometer) ausmacht. Wir können nun Pruntrut nicht verlassen, ohne auch hier eines Mannes zu gedenken, der sich um das Eisenbahnwesen im Jura verdient gemacht und so zu sagen sein Leben dafür gelassen hat. Wir besuchen die Grabstätte des vor 3 Jahren verstorbenen Regierungsraths und Eisenbahndirektors Stockmar und rufen ihm zu: Heute ist der Tag angebrochen, an welchem der Kanton den Anstrengungen, für die du dein Leben gelassen, Ehre und Gerechtigkeit widerfahren lassen wird. — Nun, Herr Präsident, meine Herren, habe ich in Bezug auf den technischen Theil der Frage noch die Kosten der bezeichneten Linien zu berühren. Wir haben gesehen, daß nach den vorliegenden Berechnungen die Linie Biel-Sonceboz durchschnittlich Fr. 361,310, die Linie Sonceboz-Dachsfelden Fr. 452,628, die Linie Sonceboz-Convers Fr. 203,703 und die Linie Pruntrut-Delle Fr. 190,024 per Kilometer kosten soll. Auf sämmtlichen Linien zusammengenommen (60½ Kilometer) kommt daher der Kilometer durchschnittlich auf Fr. 266,736 zu stehen. Vergleichen wir diese Kosten mit denjenigen anderer Bahnen, so ergibt sich ein günstiges Resultat. Nach den gemachten Erhebungen, die übrigens auch in den Beilagen des frühern Berichtes der Eisenbahndirektion enthalten sind, kosteten die schweizerischen Eisenbahnen per Kilometer:

	Fr.	
Centralbahn 249,860 Kilometer.	316,360	Landankauf zweispurig; Unterbau zweispurig auf 127 Kilometer; Oberbau zweispurig auf 52 Kilometer.
Nordostbahn 124,301 Kilometer.	337,817	Landankauf zweispurig; Unterbau zweispurig auf 68 Kilometer; Oberbau zweispurig auf 76 Kilometer.
Ver. Schweizerbahnen 275,000 Kilometer.	263,840	Alles einspurig.
Jura industriel 37,556 Kilometer.	383,368	Landankauf und Unterbau zweispurig, mit Ausnahme von 8 Kilometer Tunnels einspurig; Oberbau einspurig.
Franco suisse 70,338 Kilometer.	339,322	Unterbau zweispurig; Oberbau einspurig.
Lausanne-Thörishaus 85,901 Kilometer.	393,420	Unterbau zweispurig; Oberbau einspurig.
Westbahn 149,849 Kilometer	450,916	Unterbau zweispurig; Oberbau zweispurig auf 30 Kilometer.
Genf-Versoix 11,831 Kilometer.	461,834	Alles zweispurig.

Wenn wir nun in Betracht ziehen, daß die meisten dieser Linien größtentheils zweispurig erstellt worden sind, so ergibt sich für die Jurabahnen ein günstiges Resultat. Ich zweifle auch durchaus nicht daran, daß die Vorarbeiten auf das Allergewissenhafteste gemacht worden sind. Sie wurden bekanntlich von Herrn Ingenieur Dapples mit Hülfe untergeordneter Ingenieure besorgt. Daß Herr Dapples allgemeines Zutrauen verdient, geht beispielsweise auch daraus hervor, daß die Gemeinde Bern ihn mit der Untersuchung der Wasserversorgungsfrage der Stadt Bern und mit andern wichtigen technischen Arbeiten betraut hat. In einem Berichte sagt Herr Dapples über die Vorarbeiten der Jurabahnen Folgendes: „Betreffend den Devis werde ich vor Allem aus im Allgemeinen bemerken, daß derselbe mit der größten Sorgfalt und mit der Absicht, alle Arbeiten und alle Auslagen darin aufzunehmen, welche, laut Erfahrung, zur vollständigen und soliden Erstellung einer Eisenbahn nothwendig sind, ohne irgend Etwas zu vergessen, aufgestellt worden ist. Die Bestimmung der Einheitspreise hat den Gegenstand einer speziellen Arbeit gebildet. Unter den Akten befindet sich ein Heft betitelt: „„Daten zur Bestimmung der Devispreise.““ Diese Arbeit beweist, daß man sich mit allen nöthigen Informationen über die Preise von, unter ähnlichen Umständen, neulich ausgeführten Arbeiten, umgeben hat, und von denselben niemals wesentlich abgewichen ist. Wenn einige Gegenstände, sowie die Tunnel, die Brücken, der Oberbau, der Hochbau, die Einfriedungen, die Bauaufsicht und Administration, etwas stark gerechnet sind, so ist es nicht, weil man großartige Bauten im Auge hatte, sondern um einen sichern Devis aufzustellen.“ Meine Herren! Sie sehen hieraus, daß der Ingenieur es sich zur Pflicht gemacht hat, die Vorarbeiten auf gewissenhafte Weise zu besorgen und die voraussichtlichen Kosten möglichst genau zu berechnen. Weder die Eisenbahndirektion noch der Regierungsrath haben sich indessen mit dieser Berechnung begnügt, sondern dieselbe wurde noch einer zweimaligen Expertise durch verschiedene Fachmänner unterworfen, welche Prüfung die Richtigkeit der Berechnungen herausstellte. Ich glaube daher, man habe unzweifelhaft das Möglichste gethan; wenn aber auch im schlimmsten Falle Mehrkosten entstehen sollten, so dürfen wir nicht vergessen, daß nicht der Staat, sondern eine Gesellschaft baut, und daß der Staat nicht im Mindesten die Verpflichtung hat, einen Schritt weiter zu gehen, als was im Dekrete beantragt wird. Was nun die Rentabilität anbelangt, so bin ich in dieser Beziehung weder ein Pessimist, noch ein Optimist. Ich glaube, es werde sich auf der Linie Sonceboz-Convers, gestützt auf den großen Lokalverkehr eine mäßige Rentabilität herausstellen. Dagegen glaube ich, daß die Linie Biel-Sonceboz-Dachsfelden einstweilen entweder gar keine oder doch nur eine äußerst geringe Rentabilität aufweisen wird. Was die Linie Dachsfelden-Basel anbelangt (die zwar heute nicht in Frage kommt), so bin ich überzeugt, daß dieselbe eine befriedigende Rentabilität erzeigen würde, namentlich das Stück Delsberg-Basel. Ich erlaube mir aus dem Grunde darüber ein Urtheil abzugeben, weil ich weiß, daß die Straße von Delsberg nach Basel außerordentlich große Kosten erfordert, um gehörig unterhalten zu werden, ein Beweis, daß auf derselben ein enormer Verkehr besteht. Ich habe dieses Stück noch letzten Herbst durchreist und mußte mich auch selbst davon überzeugen. Es wäre wünschenswerth, daß die Linie Biel-Basel zugleich mit der Linie Biel-Sonceboz-Convers erstellt werden könnte. Da man aber zu weit zu gehen befürchtet, so kann ich mich auch den Anträgen anschließen, welche bloß die Erstellung dieser Linie bis nach Dachsfelden in Aussicht nehmen. Ich bedaure noch eines andern Punktes wegen, daß die Eisenbahn nicht bis Basel erstellt wird. Dieselbe muß nämlich, um sich an die badische Bahn anzuschließen, in Baselstadt durch das neue Quartier von Basel hindurch geführt werden, was jedenfalls bedeutende Kosten verursachen wird. Diese werden aber höher ansteigen, wenn bis zu der Erstellung der Bahn dieses Quartier überbaut wird, in welchem Falle dann enorme Entschädigungssummen werden ausgerichtet werden müssen. Wenn ich nun auch annehme, die Rentabilität der jetzt in Frage stehenden Linien sei gleich Null, so bin ich doch der Ansicht, wir haben gegenüber dem Jura eine politische Pflicht zu erfüllen, indem wir ihm seine Bahnen erstellen helfen. Ich betrachte aber den Antrag der Kommission nicht als etwas Dahingestelltes, das sofort seine Execution finden wird, sondern es ist gleichsam eine Offerte, mit der man dem Jura sagt: Der Staat gibt Euch so und soviel, damit Ihr wißt, wie Ihr Euch zu verhalten habt, für den Fall, daß Ihr die Bahn erstellen wollt. Damit ist noch nicht gesagt, daß die Bahn erstellt werden wird; ich wünsche für den Jura, daß es ge-

schieht, ich fürchte jedoch, es könne mit Rücksicht auf die allerdings sehr ungünstigen Zeitverhältnisse, in welchen wir uns befinden, das nöthige Kapital nicht so schnell beschafft werden. Nichts desto weniger sollen wir nach meiner Ansicht dem Jura gegenüber zeigen, daß wir den guten Willen haben, Etwas zu thun, um die Vereinigung des alten und neuen Kantonstheils anzustreben. Die Sorge für Beschaffung der nothwendigen Mittel bleibt dann dem Jura überlassen. Wird die Bahn nicht ausgeführt, so liegt die Schuld jedenfalls nicht an der Staatsbehörde; denn diese hat das ihrige gethan. Ich glaube, der Jura verdiene das Opfer, welches die Kommission vorschlägt, und ich glaube auch hervorheben zu sollen, daß der Jura bei verschiedenen Anlässen eine bedeutende Opferwilligkeit an den Tag gelegt hat. Ich wenigstens habe in meiner Verwaltung oft schon mit Freuden die Erfahrung gemacht, daß in Fällen, wo der Staat gewisse Straßenbauten, deren Erstellung in seiner Pflicht gelegen wäre, nicht ausführen konnte, die jurassischen Gemeinden vorangegangen sind. Ich habe mit Befriedigung die Wahrnehmung gemacht, daß man im Verkehr mit den Gemeinden im Jura, wenn es sich darum handelt, Opfer zu bringen, nicht auf große Schwierigkeiten stößt, so daß ein angenehmes Verhältniß zwischen der Verwaltung und denselben besteht. Ich kann ferner beifügen, daß selbst die entferntesten Gegenden des Jura enorme Anstrengungen gemacht haben, um ihre Kommunikationswege zu verbessern; es kann deßhalb auch die Hoffnung ausgesprochen werden, der Jura werde, wenn auch nicht gerade im ersten Jahre, so doch mit der Zeit die Opfer auforingen können, um das Aequivalent gegenüber der Staatssubvention zu leisten. — Nun noch ein paar Worte über das bereits viel besprochene Veto. Ich erkläre mich ganz entschieden gegen diese Maßnahme, und zwar keineswegs als Mitglied der Regierung, sondern ich habe als Staatsbürger diese Ansicht. Es kommt mir als verletzend vor, wenn das Veto in einer den Jura betreffenden Frage angewendet werden soll, wo die Majorität der Minderheit gegenüber eine solche Maßregel ins Spiel setzt. Die bisher beschlossenen großen Werke sind, wie schon erwähnt worden, auch nicht in dieser Weise erkennt worden, sondern die Behörde hat es über sich genommen, sie definitiv zu beschließen. Ich halte daher die Anwendung des Veto gegenüber dem Jura nicht für billig, ich halte sie aber auch nicht für zweckmäßig. Meine Herren! Sie wissen, seit wie langer Zeit die Behörde an der vorliegenden Frage arbeitet, Sie wissen, seit wie langer Zeit man stets gesagt hat, die Jurabahnfrage sei noch nicht zur Reife gelangt. Es sind vielleicht Viele unter Ihnen, denen erst kürzlich diese Frage ganz klar geworden ist, deßhalb sage ich, ohne der Intelligenz unseres Volkes irgendwie zu nahe treten zu wollen, daß es, wenn man über die Frage mit Sachkenntniß urtheilen will, nöthig ist, sich einläßlich damit zu beschäftigen. Es liegt ein großer Aktenstoß vor, dessen Studium Ihnen gewiß viele Mühe verursacht hat, aber auch nothwendig war, um ein kundiges und sicheres Urtheil in der Sache zu fassen. Nun frage ich: ist dem Bürger, der sich mit dieser Angelegenheit nicht speziell befassen kann, zuzumuthen, sich darüber ein richtiges Urtheil bilden zu können? Wenn der Große Rath etwa nur aus 40 — 50 Mitgliedern zusammengesetzt wäre, dann würde ich dieß allerdings als eine zu schwache Repräsentation zur Fassung eines so wichtigen Beschlusses betrachten, die gegenwärtige Repräsentation, aus 235 Mitgliedern bestehend, halte ich aber für so stark, daß sie gewiß das Richtige zu treffen weiß, ohne irgendwie die Rechte des Volkes zu verletzen. Ich will durchaus nicht Zweifel in die Bildung und Intelligenz des Volkes setzen, ich glaube aber, die Behörde könne und solle es aus Gründen der Billigkeit und Zweckmäßigkeit auf sich nehmen, einen endgültigen Beschluß zu fassen. Zum Schlusse erlauben Sie mir noch ein kurzes Bild. Der Herr Großrathspräsident Stämpfli hat in seinem Votum den Jura mit einem kranken Familienliede verglichen. Ich will ihn nicht gerade mit einem kranken, aber doch mit einem schwer gedrückten Familienliede vergleichen, das Mühe hat, aufzukommen und seinen Weg zu machen. Ich glaube, die Familie solle diesem jüngsten Sohne, dem Benjamin, eine helfende Hand reichen und darauf achten, daß ihr derselbe nicht auch entrissen werde, wie ihr bereits zwei Söhne entrissen worden sind. Ich hoffe, der Große Rath werde einen Beschluß fassen, der die Einigkeit, das gute Einvernehmen und ein intimes Verhältniß zwischen beiden Kantonstheilen zur Folge haben wird, so daß man in Zukunft selbst nicht mehr von einem mariage de convenance wird sprechen können. Ich glaube, dieser Gewinn sei des Opfers werth, das man bringen will. (Es wird Beifall bezeugt).

Der Herr Vicepräsident bricht hierauf die Verhandlung ab, indem er der Versammlung noch anzeigt, daß noch 16 Redner eingeschrieben sind, und es deßhalb wünschbar sei, daß Diejenigen, welche sich dazu entschließen können, auf das Wort verzichten. Im Fernern gibt er Kenntniß von zwei eingelangten Schreiben

1) des Herrn Rösti, vom 23. Januar,

2) der Herren Thönen und Hofstetter, vom 26. Januar,

worin Alle drei ihren Austritt aus dem Großen Rathe erklären. Hievon wird im Protokoll Vormerkung genommen, und den Betreffenden Kenntniß gegeben.

Schluß der Sitzung um 3 Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Fünfte Sitzung.

Freitag, den 1. Februar 1867.
Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Arn, Bärtschi, Bracher, Henzelin, Küng, Näz; ohne Entschuldigung die Herren Blösch und Müller, Karl.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Jurabahnverhandlung.

Dr. Manuel. Herr Präsident, meine Herren! Sie werden es wahrscheinlich etwas vermessen finden, wenn ein Mitglied, das nur zur leichtern Waffengattung gehört, in dieser mehrtägigen Artillerieschlacht, wo Stücke des größten Kalibers spielen, das Wort ergreift. Ich will jedoch meinen Herren Kollegen versprechen, daß mein Votum nur gleichsam eine wohlthätige Gefechtspause für Sie sein soll, während welcher sich Ihre Ohren von dem Dröhnen der Geschütze erholen können. Sie werden es mir als ehemaligem Jägerhauptmann nicht übel nehmen, wenn ich die zerstreute Gefechtsart vorziehe; ich kann leider nicht einmal ein Winchestergewehr beibringen; denn Sie wissen, wie es mit demselben ergangen ist. Ich bin daher auf das gewöhnliche Jägergewehr beschränkt und werde mich übrigens mehr defensiv als offensiv verhalten. Ich werde vielleicht in den Fall kommen, hie und da deckende Gegenstände zu suchen und den Beistand eines Vermittlungspolitikers in Anspruch zu nehmen, wenn ich durch ein orthodoxes Eisenbahnkonzilium als Eisenbahnketzer oder als Irrlehrer verdammt werden soll. Ich stelle als ersten Satz, den man vielleicht als ketzerisch ansehen mag, auf: „Die Eisenbahnen sind merkantilische, kommerzielle, industrielle, nicht aber politische Unternehmen", d. h. wenn der Verkehr an einem Orte eine solche Ausdehnung erlangt hat, daß das absolute Bedürfniß entsteht, diesem Verkehr daß vollkommenste Verkehrsmittel zu sichern, so wird der gleiche Verkehr, der die Eisenbahnen weckt, dafür sorgen, daß sie auch alimentirt werden; der Papa Verkehr wird sein Kind ernähren und aufziehen und dafür sorgen, daß es nicht der Spendkommission oder gar dem Notharmenetat anheimfällt. Ist der Verkehr aber nicht derart, so sind Eisenbahnen eine Treibhauspflanze und nicht ein natürliches Gewächs. Natürlich sind Eisenbahnen immer eine Annehmlichkeit und man kann ihren Werth ganz gut anerkennen. Derselbe ist aber ein relativer gegenüber den Ausgaben für andere Verwaltungszweige. Wenn die Erstellungskosten einer Eisenbahn, wenn das große Kapital, welches in einer solchen angelegt wird, nicht im Verhältniß zu den Vortheilen steht, die sie gewährt, so wird dieses Kapital der Produktion entzogen. Ich glaube deßhalb (Sie mögen das als die zweite Ketzerei bezeichnen), wir haben gegenwärtig in der Schweiz nur zu viele Eisenbahnen; ich glaube, es wäre besser gewesen, wenn der Rath des berühmten Engländers Robert Stephenson befolgt worden wäre, der gesagt hat: Die Schweiz ist ein kultivirtes Land, sie ist von Landstraßen durchzogen, auf denen ein großer Verkehr zirkulirt; da genügen große Linien, welche den internationalen Verkehr an sich ziehen. Stephenson wollte blos zwei große Diagonallinien, von Osten nach Westen und von Norden nach Süden, bauen. Diese Ansicht wurde aber (im Jahre 1853) verworfen und die Folge davon ist die, daß die Schweiz zwar eine Menge Eisenbahnen besitzt, daß aber von diesen nur zwei rentiren. Die Rentabilität ist für mich aber ein Werthmesser der Eisenbahnen; eine Linie, die rentirt, entspricht auch einem großen Bedürfniß; an solchen Orten sollen Eisenbahnen entstehen und wenn der Staat sie unterstützt, so thut er ganz recht. Ich gehe nicht so weit, daß ich sage, es sei nicht gut, wenn der Staat Eisenbahnen, die gute Geschäfte machen, unterstütze; ich hätte z. B. gar nichts dawider, wenn der Staat für 10 Millionen Aktien der Nordostbahn besäße und wenn schon die Unterschrift „Escher" darauf stände, so würde mich das durchaus nicht beleidigen; denn der Staat könnte die sehr großen Zinse, welche die Nordostbahngesellschaft bezahlt, für die gemeinnützigsten Unternehmen brauchen. Wenn aber Eisenbahnen künstlich hervorgerufen werden müssen, wenn der Staat sie in's Leben setzen muß, und wenn die Verhältnisse der betreffenden Gegend nicht so sind, daß sie gleichsam von selbst entstehen können, so ist der Preis im Verhältniß zu den Vortheilen zu groß, und dann dürfen wir nach meinem Dafürhalten uns nicht in ein solches Unternehmen einlassen. Ich will mich nicht auf den Zahlenocean begeben, ich fahre nur mit meinem kleinen Nachen an der Küste umher und fische hie und da Etwas auf. So hat mich auch ein Umstand in Bezug auf diese Zahlen und namentlich in Bezug auf die Vergleichung der Erstellungskosten der schweizerischen Bahnen frappirt, nämlich das Beispiel des Jura industriel. In einer Zusammenstellung der Erstellungskosten und des Ertrages der schweizerischen Eisenbahnen, die in einer vom jurassischen Centralausschuß ausgegangenen Broschüre enthalten ist, ergibt sich, daß der Jura industriel per Kilometer Fr. 467,046 gekostet hat. Nun hat mir Jemand, der mit dem Jura industriel sehr nahe verwandt ist, mitgetheilt, daß diese Ziffer entschieden zu niedrig sei, indem die Erstellungskosten sich per Kilometer auf Fr. 500,000 belaufen haben. Da nun die Verhältnisse des Jura indusiriel, wenigstens theilweise, Aehnlichkeit mit denjenigen der künftigen Jurabahnen haben, indem beide Bahnen am nämlichen Gebirgszuge liegen, so kann ich mir nicht denken, wie eine so große Differenz in den Erstellungskosten zu Gunsten der Jurabahnen, die auf Fr. 253,000 veranschlagt sind, entstehen sollte. Es ist ein Erfahrungssatz, daß die Erstellungskosten immer größer sind als der Devis; die Jurabahn wäre von allen je gebauten Eisenbahnen die erste, bei welcher die Erstellungskosten innerhalb des Devises blieben. Beim Jura industriel überschritten die Kosten den Voranschlag bedeutend. Die Centralbahn, welche auf 48 Millionen devisirt war (freilich ohne die Linien Bern-Thörishaus und Bern-Thun), kostete 77 Millionen; einzig die Prozeßkosten beliefen sich auf mehr als 1 Million. Wir haben die Erfahrung, daß bei allen Eisenbahndevisen die Kosten zu niedrig angeschlagen, daß aber die Rentabilitätsberechnungen außerordentlich günstig und gewöhnlich zu hoch gegriffen sind. So glaubte man, der Jura industriel, der 17½ Millionen kostete, werde einen Zins von 15 Millionen zu 5 % abwerfen, statt dessen bezieht man nicht einmal 5 % von 5 Millionen. Von den Obligationen rentiren diejenigen 1. Hypothek 4 %, diejenigen 2. Hypothek 1¼ %. Es läßt sich daher wohl nicht bestreiten, daß die Rendite immer kleiner ist, als sie devisirt war, indem man bei der Berechnung auf Verhältnisse spekulirt, die sich in der Folge nicht realisiren. Mit Rücksicht darauf kann man von den Jurabahnen wohl sagen, daß sie, wenn sie zu Stande kommen, die nämlichen Schicksale haben werden, wie alle andern Bahnen: die Rendite wird vielleicht sehr klein, vielleicht sogar Null sein, die Erstellungskosten dagegen werden den Devis überschreiten. Chaux-de-Fonds, das 18,000 Einwohner besitzt und sich ungeheuer angestrengt hat, um eine Eisenbahn zu bekommen, hat eine Schuldenlast von Fr. 3,187,000, welche meist von Eisenbahnen herrührt. Ich stelle also, auf die angeführten Thatsachen gestützt, den Satz auf, den Sie vielleicht auch als Ketzerei bezeichnen: die Ausgaben müssen im Verhältniß zu den erwarteten Vortheilen stehen; wo diese, wenn auch vorhanden, von den Erstellungskosten weit überwogen werden, da sage ich: der Preis ist zu hoch, das bezahle ich nicht. So finde ich im vorliegenden Falle den Preis, obschon es sich um ein an und für sich werthvolles Objekt handelt, zu hoch und zwar sowohl für den alten Kantonstheil, als selbst auch für den Jura — für den alten Kantonstheil aus dem Grunde, weil ich im gegenwärtigen Augenblicke ohne die allerdringendste Nothwendigkeit nicht eine Steuererhöhung vornehmen möchte, die sich, wenn dem Jura eine Subvention, wie sie vorgeschlagen ist, ausgerichtet wird, unvermeidlich zeigt, wenn auch vielleicht im geringern Grade, als man glaubte. Wir sehen, daß in den nächsten Jahren mehrere nicht unvorhergesehene, sondern vorhergesehene sehr große Ausgaben an uns herantreten werden, so z. B. die Gewehrumänderung, welche die größern Kantone ziemlich Geld kosten wird, die Errichtung eines Kan-

tonsschulgebäudes, welche sich nothwendig erzeigt, wenn dasselbe Luft und Licht bekommen soll, die Katastervermessung des alten Kantons u. s. w. Man hat auch von der Seelandsentsumpfung gesprochen, die, wenn sie zu Stande kommt, eine große Ausgabe nach sich ziehen wird. Dann kommt aber noch Unvorhergesehenes, welches in solchen Zeiten, wo die kleinen Staaten durch die Raubsucht der großen mehr gefährdet sind als je, gewiß nicht ausbleiben wird. Man sagt, man könne die Steuerkraft anspannen, die noch nicht so in Anspruch genommen sei, daß man nicht weiter gehen dürfe. Das weiß ich wohl; der Staat stirbt überhaupt nicht, wenn man stark besteuert ist, man lebt dann aber um so schlechter, und wenn man dann für dieses oder jenes Unternehmen Geld verlangt, so muß man sagen: „ich kann nicht", wie der alte König von Bayern, der, wenn er auf seinen Reisen im Lande gemeinnützige Anstalten, Spitäler u. s. w. besuchte, und man ihm zu verstehen gab, er möchte diese Anstalten unterstützen, sagte: „Herrliche Anstalt, Geld aber habe ich keines!" So kann es dem Staat auch gehen, wenn er nicht ungemein Sorge zu der Steuerkraft trägt. Das Wort „Steuerkraft" scheint mir im modernen Staat überhaupt bloß ein physikalischer Begriff zu sein; die Bürger werden als todte Naturkraft behandelt, die man mit einem hydraulischen Apparat auspressen kann, während sie doch empfindende und sogar zahlende Wesen sind. Ich sage also: die Aussicht auf Steuererhöhung, die entstehen muß, wenn der Staat die jurassischen Eisenbahnen subventionirt, macht mir Bedenken, ich glaube aber auch, daß die Opfer, welche dem Jura zugemuthet werden, und zu denen er durch die Beiträge, welche man ihm anbietet, angespornt wird, zu groß für ihn seien. Der Jura steht, wenn die Jurabahnen zu Stande kommen, an der Pforte ganz neuer Zustände, wo mir durchaus nicht bewiesen ist, daß er mit denselben zufrieden sein wird. Wenn die Gemeinden in solchem Maße sich anstrengen müssen, wie dieß im Projekte des Regierungsrathes angenommen wird, so wird dieß Opfer für sie so ungeheuer groß sein, daß sie ihre Steuerkraft, ihre spätere Steuerfähigkeit, vielleicht eher vermindern, als erhöhen. Uebrigens erblicke ich eine Menge Schwierigkeiten in Bezug auf diese in Aussicht gestellten Beiträge der Gemeinden. Wie sollen die Gemeinden, z. B. die Burgerkorporationen, die am reichsten sind, zu solchen Beiträgen gezwungen werden, wie man ihnen zumuthet? Was mich besonders verwundert, ist der Umstand, daß, obschon die jurassische Petition zahlreiche Unterschriften trägt, die Subventionsofferten so sehr hinter Demjenigen zurückbleiben, was man nach meiner Ansicht hätte erwarten sollen, wenn diese Frage eine Lebensfrage für den Jura ist. Ist das nicht ein Indicium, daß es mit dem Motto „Le réseau ou la mort!" nicht so ungeheuer ernst gemeint ist? Es theilte mir Jemand, der im letzten Herbst in's Elsaß reiste, das Faktum mit, daß ein einziger Fabrikant in einem kleinern Städtchen sich an einer Zweigbahn mit Fr. 100,000 betheiligte. In einem Lande, welches solche Kräfte hat, in welchem ein solcher Reichthum und solche Industrie ist, daß ein Einzelner derartige Opfer bringen kann, entstehen die Eisenbahnen von selbst. Diejenigen Gegenden des Jura, in welchen die so hart angegriffenen Tronçons gebaut werden sollen, haben mehr Opferfähigkeit an den Tag gelegt, als die andern; wo aber Opferfähigkeit ist, wie z. B. im St. Immerthale, da ist das Bedürfniß nach Eisenbahnen viel größer, als an anderen Orten, wo sich noch Niemand zu einem Opfer bereit erklärt hat. Dieß ist denn auch für mich ein Grund, warum ich das Tronçonsystem gar nicht verwerfen möchte. Ich glaube, um ein Wort über dieses System zu sagen, es stehen da im Jura einander zwei Grundsätze gegenüber. Nach dem einen, demjenigen der praktischen Lebensklugheit, sagt er: „Mach', daß du etwas erreichst! „Les plus accomodants ce sont les plus habiles" und der andere Grundsatz heißt: „Tout ou rien — Alles oder Nichts!" Ich halte den ersten Grundsatz für unsere Verhältnisse für richtiger. Der letztere Grundsatz mag gut sein für Eroberer, für große Herrscher, die großartige Dinge ausrichten wollen; oft aber bleibt es dann in Folge dieses Grundsatzes bei dem „rien". Ich habe oft die Ansicht aussprechen hören, so z. B. von dem verstorbenen Hrn. Blösch, daß der Jura gerade durch Befolgung dieses Grundsatzes „Alles oder Nichts" noch keine Eisenbahnen habe, während jetzt, wenn er den andern Grundsatz in's Auge gefaßt hätte, einzelne Theile des Jura Eisenbahnen besäßen. Da hat es aber immer geheißen: „Bienne est la clef du Jura, le Canton doit la garder" — gerade als ob Biel ein Brückenkopf wäre, den man decken muß. Nach dem, was ich also bis dahin erfahren habe, scheint es mir, daß auch für den Jura das Opfer zu groß ist, und es ist noch die höchste Frage, ob er überhaupt, selbst wenn er einstimmig gewillt ist, im Stande ist, dieses Opfer zu bringen. Es muß sich dieß eben erst noch zeigen, namentlich müssen auch die Partikularen sich betheiligen, und es muß überhaupt in die Sache, wenn es sich wenigstens um eine Lebensfrage handelt, mehr Enthusiasmus kommen; man kann sagen: „der Worte sind genug gewesen, laßt uns auch endlich Thaten sehen!" Der Umstand, daß das St. Immerthal und Pruntrut bereits eine große Opferwilligkeit an den Tag gelegt haben, läßt mich die betreffenden Tronçons gar nicht so verdammen, wie dieß gestern geschehen ist. Die Betheiligung von Seite der Gemeinden muß zwar mit der äußersten Vorsicht geschehen, denn das Gemeindevermögen ist nicht nur für einzelne Zweige des Staatshaushaltes, sondern auch für künftige Generationen da. Jedenfalls eben ist die Betheiligung des betreffenden Landestheils der beste Barometer und Maßstab des absoluten Bedürfnisses von Eisenbahnen. Ich sage also: der Preis, der für die Jurabahnen bezahlt werden soll, scheint mir sowohl für den alten als für den neuen Kantonstheil zu hoch. Ich stehe aber auch wie Hr. v. Büren und andere Mitglieder unter dem Drucke der Steuerverhältnisse, und es läßt sich nun einmal nicht läugnen, daß die gegenwärtige Zeit eine ungünstige ist. Ich gebe gerne zu, daß, wie Hr. Stämpfli sagte, diese Verhältnisse nicht nur unsern Kanton, sondern auch andere Kantone und selbst das Ausland betreffen, und daß man daher allerdings nicht einzelne Fakta, einzelne Vorgänge als Ursachen derselben bezeichnen kann. Dieser Druck geht von oben nach unten: von oben schränkt man sich ein und sucht auf alle mögliche Weise zu sparen, darunter leiden aber die Untern, die auf ihre Arme angewiesen sind und nun weniger Arbeit haben, da ihre Arme weniger gesucht sind! — Nun noch ein Wort über das Veto, worüber ich eine sehr nüchterne Ansicht habe. Ich sehe das Veto nicht als ein Universalmittel an; solche gibt es nicht, weder in der Medizin noch in der Politik, wohl aber betrachte ich es als eine nothwendige logische Entwicklung des demokratischen Prinzips; und ferner auch als ein Korrektiv gegen parlamentarische Eigenmacht, gegen eine gewisse Korruption der Zustände. Wenn ich die Geschichte Bern's befrage, so sehe ich, daß dieses demokratische Prinzip von Jahrzehnt zu Jahrzehnt gewachsen, obschon es oft auch während Dezennien still gestanden ist. Zuerst haben wir Geschlechterherrschaft, geheime Wahl; sodann unter dem Regierungseinflusse stehende Wahlen; hierauf, vom Jahr 1831 hinweg, Volkswahlen, aber indirekte, und 15 Jahre später direkte Wahlen durch das Volk. Schon Rousseau sagte aber, daß ein Volk, dem keine politischen Rechte zustehen als Wahlen, nie souverän sei als am Wahltage. Wenn man daher das Prinzip der Volkssouveränität will, so muß man ihm auch eine gewisse Ausdehnung geben. Die Geschichte zeigt, daß alle, auch die nicht demokratischen Staaten solche vetirende, ermäßigende Einrichtungen eingeführt haben, die bald oben, bald unten angebracht sind. In einigen Staaten hat der Senat das Recht des Veto, er ist eigentlich der Moderator des ganzen Staatswesens; in andern Staaten hat es der König und in Demokratien soll es natürlich der obersten Gewalt, dem Volke gegeben werden. Man hat gesagt, mit

dem Veto gehe man über die repräsentative Verfassung hinaus; dieß ist aber bereits im Jahre 1846 geschehen. Die Verfassung von 1831 sagt in Art. 1: „Die Republik Bern ist ein freier Staat, mit repräsentativer Verfassung und bildet einen Kanton der schweizerischen Eidgenossenschaft." Art. 1 der Verfassung von 1846 dagegen lautet: „Das bernische Volk, in seinem dermaligen untheilbaren Gebiete, bildet einen demokratischen Freistaat und ein Bundesglied (Kanton) der schweizerischen Eidgenossenschaft." Man fühlte im Jahre 1846, daß man die repräsentative Demokratie hinter sich habe. Dieß zeigt sich am Besten aus den Verhandlungen des Verfassungsrathes. Ich muß bekennen, daß ich früher engagirter Parlamentarier war; das englische Parlament war mein Kredo. Die Verhandlungen des Verfassungsrathes von 1846, die ich aufmerksam durchgelesen, haben mich aber stutzig gemacht und mir die Ueberzeugung beigebracht, daß man damals an der Schwelle einer neuen Entwicklung der Demokratie gestanden ist. Mir hat die Verhandlung, in welcher von nichts die Rede war als von Explosionen, Sicherheitsventilen, Ableitungskanälen ꝛc. den Eindruck gemacht, als seien da Ingenieure und Mechaniker versammelt, die über den ungefährlichsten Dampfkessel deliberirten. Der Dampfkessel war das bernische Volk. Damals konnte man schon sagen, das Veto werde seinen Weg machen und habe schon seinen Schatten geworfen in die zukünftige Zeit; schon damals konnte man sagen: „in dem Heute wandelt schon das Morgen!" Die Diskussion im Verfassungsrath war erschöpfend. Herr Oberst Straub sprach sich für ein Veto aus, aber nicht für ein solches, durch welches ein Schulgesetz verworfen, oder ein Lotteriegesetz angenommen werden könne, sondern er wollte das Veto nur anwenden auf die allerwichtigsten, namentlich finanziellen Gesetze, so weit sie Steuern, Abgaben und die Verminderung des Kapitalvermögens, d. h. Geldfragen, die Jedermann begreifen kann, betreffen. Der Satz: „Alles für das Volk, aber Nichts durch das Volk" ist ein monarchischer Satz, sowie der Satz: „Nur keine Unruhe!" Der Grundsatz der Ruhe ist eigentlich in keiner Verfassung ganz zweckmäßig; denn aus der Ruhe entsteht Apathie, aus der Apathie Despotismus, und aus dem Despotismus entstehen Revolutionen. Der Grundsatz der Ruhe ist daher durchaus nicht haltbar, am allerwenigsten in einer Demokratie, wo eine gewisse Bewegung viel natürlicher und weniger zu vermeiden ist, als in andern Verfassungen. Ich führe das große Wort an, welches der General?, der einen feurigen Geist hatte, aussprach; er sagte nämlich zu seinem Arzte: „Donnez moi un remède contre la fatigue, mais que ce ne soit pas le repos!" gebet mir ein Mittel wider die Müdigkeit, die ich zu überwinden habe, es darf aber nicht Ruhe sein; denn ich kann nicht ruhen und nicht rasten. Im Kanton Bern wird das Veto wahrscheinlich weniger gefährlich sein als anderswo; denn der Kanton Bern ist seit Jahrhunderten gewohnt, regiert zu werden. Das Selbstregieren geht äußerst langsam in die Köpfe, und ein Volk, das an eine gewisse Ordnung und Autorität zu glauben gewohnt ist, wird dieselbe nicht leichtsinnig umstoßen. Wenn man nun sagt, der große Haufe sei nicht gescheidt, nicht intelligent, so hat man die Antwort zu gewärtigen, wie Herzog Alba, als er sagte: „Ein Volk wird nicht alt, nicht klug, ein Volk bleibt immer kindisch." Da antwortete ihm Egmont: „Wie selten kommt ein König zu Verstand!" In der Republik müßten wir dann sagen: „Wie selten kömmt ein Rathsherr zu Verstand!" Ich habe meine Ansicht bereits im Jahr 1862 ausgesprochen, und die damals von mir angebrachten Argumente sind noch nicht widerlegt worden. Ich habe damals darauf hingewiesen, daß das Niveau der gesunden Kraft, der Intelligenz, außerhalb der Rathssäle steigt, in den Rathssälen dagegen oft stationär bleibt; je mehr es aber außerhalb wächst, desto kleiner erscheinen die Repräsentantenversammlungen. So steht z. B. die Macht des heutigen englischen Parlaments in gar keinem Vergleich zu der ungeheuren Macht, die es im vorigen Jahrhundert besessen; woher diese Erscheinung? Der Grund davon liegt in dem ungeheuren Wachsen aller Kräfte außerhalb des Parlaments: die Presse, die im vorigen Jahrhundert noch so dürftig war, hat gegenwärtig ihres Gleichen nicht; der Handel, die Industrie, der Verkehr haben einen ungeheuren Aufschwung genommen. So verhält es sich im Kleinen auch bei uns. Warum erzieht man denn das Volk durch Schulen, durch die Presse, durch Belehrung, als um sein Urtheil zu bilden, um ihm Verständniß für seine eigenen Angelegenheiten zu geben? Wir sollen uns daher nur nicht vor dem Veto, dem Appell an das Volk, fürchten, sondern es wagen, hie und da wichtige Beschlüsse der Sanktion des Volkes zu unterwerfen. Das Beispiel in St. Gallen ist nun einmal sprechend. Dieser Kanton, der das Veto besitzt, hat mehr Eisenbahnen gebaut als wir, und obschon der St. Galler viel beweglicher ist als der Berner, so wurde das Veto dort während 10 Jahren vielleicht nur ein Mal angewendet. Es gibt hie und da Fälle, wo gerade der Appell an das Volk eine heilsame Wirkung hat und große Uebel verhindern kann, wie sich dieß schlagend bei der französischen Revolution zeigt. In dem Prozeß gegen den König Ludwig XVI. wurde der Appell an das Volk vorgeschlagen, und nehmen wir nun an, dieser Vorschlag wäre durchgedrungen, so würde der König, indem das Volk nicht für den Tod gestimmt hätte, viel glimpflicher behandelt worden sein, als dieß geschah, und aus dieser glimpflichern Behandlung des Königs und der königlichen Familie hätte die Sache wahrscheinlich einen ganz andern Verlauf genommen, und es wäre nicht diese Schreckenszeit eingetreten. Wenn nun der Appell an das Volk nicht so gefährlich und ein Korrektiv gegen parlamentarische Allgewalt ist, warum sollen wir ihn denn jetzt nicht annehmen? Dieses ewige Verschieben mahnt mich an einen Arzt, der ein Beruhigungsmittel oder überhaupt ein Mittel hat, von dem er glaubt, es werde eine heilsame Wirkung ausüben. Er sagt aber zu seinem Patienen, der an der Lungenentzündung darnieder liegt: sieh, da habe ich ein Beruhigungsmittel für dich, ich will es dir aber jetzt nicht geben, sondern damit warten, bis du das Nervenfieber hast. Wenn er aber das Nervenfieber hat, so will der Arzt wieder warten, bis der Patient an der Hirnentzündung erkrankt ist. Wenn ich die Geschichte Bern's in den letzten 20 Jahren durchgehe, so kann ich nicht diese große Furcht vor dem Veto haben. Ich sage: das Veto ist gegenwärtig in der Luft, man spürt es fast in allen Gliedern, und wenn es heute nicht kommt, so kommt es morgen oder übermorgen. Es mag allerdings Manchem als Medizin mit bitterem Beigeschmack vorkommen, als ob es Salmiak enthielte. Der Salmiak wird aber auch verschrieben, namentlich wenn man sich erkältet oder überessen hat. Wir leiden allerdings an einer Indigestion, und wenn wir als Parlamentarier ohne Veto in 15 Jahren 20 Millionen Schulden gemacht, so können wir es wohl probiren, ob wir mit dem Veto in den nächsten 10 Jahren mit weniger auskommen. Ich möchte aber die Volksabstimmung noch aus einem andern Grunde. Ich möchte nämlich wissen, was der Jura, Gemeinde für Gemeinde, von den Eisenbahnen denkt. Dieß kann ich natürlich nur durch die Volksabstimmung erfahren; denn die Deputation aus dem Jura kann nicht verbürgen, daß die Eisenbahnfrage für den Jura eine Existenzfrage ist. Ich gehe nun so weit, daß ich sage: entweder ist das Prinzip der Volkssouveränetät ein falsches Prinzip, und das Volk in seiner Gesammtheit kann nicht zu einem Grade von Urtheilskraft gebracht werden, die ihm erlaubt, seine wichtigsten Angelegenheiten zu beurtheilen, — dann muß das Prinzip aufgegeben werden; oder dasselbe ist nicht falsch, und dann soll es ausgeführt werden. Da muß man aber suchen, die Urtheilskraft des Bürgers zu erhöhen und ihn über seine Angelegenheiten aufzuklären; dieß kann nur geschehen, indem man ihm eine gewisse Macht gibt und ihn hie und da veranlaßt, als oberster Richter über eine Frage zu entscheiden. Wenn es nicht in Nordamerika existirte,

so könnte man vielleicht sagen, das Prinzip der Volkssouveränetät sei eigentlich noch gar nicht realisirt; dort aber ist es ganz in Fleisch und Blut übergegangen. — Noch einige Worte über die in der vorliegenden Angelegenheit eingelangten Petitionen. Den Standpunkt der Petitionen aus dem alten Kantonstheile finde ich ganz gerechtfertigt; die gegenwärtige Zeit ist derart, daß wir uns nicht in ein derartiges Unternehmen einlassen sollen, und was den eventuellen Antrag der Petitionen betrifft, so hat auch dieser volle Berechtigung, indem man bloß die Ausführung einer Verfassungsbestimmung verlangt. Diese Petitionen sind übrigens auf einem ganz natürlichen Wege entstanden, so daß man nicht sagen kann, wenn die und die Personen sich nicht damit befaßt hätten, so wäre die Petition nicht erfolgt. Ich kann Sie versichern, daß z. B. hier, als die Kommissionalanträge bekannt wurden, eine große Sensation entstanden ist, und man brauchte nicht erst von Nidau aus Nachricht zu bekommen, was man dort davon halte.

Moschard. Nach zwölfjährigem Stillleben in der Magistratur habe ich nicht ohne die lebhafteste Gemüthsbewegung die Schwelle dieses Saales wieder überschritten, um thätigen Antheil an unsern politischen Kämpfen zu nehmen, denn ich wußte, daß Fragen der ernsthaftesten Natur behandelt werden sollten, sowie daß ich manche persönliche Vorurtheile zu bekämpfen und vieles auf perfide Weise geweckte und unterhaltenes Mißtrauen zu zerstreuen haben würde. Ich hoffe jedoch, mit Muth und Festigkeit, Unabhängigkeit und Mäßigung, Toleranz, Aufrichtigkeit und Loyalitat Ihr Zutrauen wieder zu gewinnen. Bis jetzt habe ich nur von ferne, aber mit dem größten Interesse, Ihren Berathungen über den vorliegenden Gegenstand beigewohnt; ich hätte mich manchmal in Ihre Verhandlungen einmischen mögen, um den zwischen dem Jura und dem alten Kanton sich öffnenden Abgrund ausfüllen zu helfen; dieß zu thun, war mir aber nicht vergönnt. Heute dagegen kann ich nicht nur sprechen, sondern es ist meine Pflicht, und wenn es auch nur wäre, um Ihnen zu sagen, was viele Jurassier, welche ihre Stimmen noch nicht bis zu Ihnen gelangen ließen, denken. Man hat gesagt und wiederholt, daß es im Jura Gegner und Anhänger der Eisenbahnen gebe, es ist wahr; darin liegt jedoch nichts, das Sie überraschen sollte; ist dieß nicht in allen Ländern der Fall? Dank der sehr ausschließlichen Haltung der Presse, den manchmal fieberhaften Anstrengungen der Anhänger der Eisenbahnen und einem Zusammenfallen von Umständen, welche hier zu erörtern nicht der Ort ist, nimmt indessen die Zahl der Opponenten von Tag zu Tag ab; ich darf selbst behaupten, daß sie noch geringer wäre, hätten nicht lächerliche Uebertreibungen den natürlichen Widerstand der Volksmassen genährt. Wenn übrigens die Meinungen hinsichtlich der Eisenbahnen bei uns getheilt sind, so ist es eher in Bezug auf die Wege und Mittel ihrer Ausführung als auf die Institution selbst. Das jurassische Volk denkt, daß jede an den im Lande üblichen Verkehrs- und Transportmitteln anzubringende Verbesserung in keiner Weise seinen Interessen schaden kann; es stellt sich mit Recht oder Unrecht vor, daß Eisenbahnen durch unsere Thäler und Berge ihm ungeheure, unberechenbare Vortheile bringen und es sogar vor dem sichern Ruin bewahren würden. So ist das Volk, ohne sich über das Gefühl, durch welches es geleitet, gedrängt und hingerissen wird, dahin gekommen, daß es Eisenbahnen will, oder besser gesagt, wünscht. Ja, meine Herren, täuschen Sie sich in dieser Beziehung nicht, die Mehrzahl der Jurassier strebt nach dem Besitz von Eisenbahnen. Dieß ist jedoch nur die eine Seite der Lage. Was sind in der That diese heißen Wünsche, diese ängstlichen und ungeduldigen Bestrebungen, von der großen, an ihren Gegenstand sich knüpfenden Finanzfrage erleichtert? Die Finanzfrage! ja, hier liegt der Kardinalpunkt, die hervorragende Seite der Angelegenheit; und hierin ist es auch, daß ungeachtet eines gewissen trügerischen Anscheins die Jurassier weit entfernt sind, einig zu sein und ihre vielfachen Ansichten sich kreuzen und einander entgegenstehen. Die Einen wiegen sich in Illusionen und glauben nicht an das Vorhandensein ernstlicher Schwierigkeiten. Für sie sind die Geldfragen nur Fragen des Details. Die Andern dagegen sehen sehr wohl ein, daß so lange die Finanzfrage nicht gelöst sein wird, alle unsere Anstrengungen umsonst sind; sie suchen daher ohne Unterlaß eine Lösung, ohne sie zu finden. — Wie kommt es, daß wir noch auf dem gleichen Punkte wie vor zehn Jahren sind? Wäre es vielleicht deßhalb, weil die Männer, welche die Mission hatten, unsere Interessen zu wahren, sie verkannt oder nur unvollständig vertreten und vertheidigt hätten? Ich will es nicht behaupten. Sie sind besser als ich im Stande, dieß zu beurtheilen. Wie dem auch sei, es sind die gleichen Männer, welche, um uns in diese unglückliche und beklagenswerthe sogenannte Ostwestbahnunternehmung zu verwickeln, welche dem Kanton schon so viele Verlegenheiten, Nachwehen und Unruhe verursacht hat, sowie um uns für die Sache des Staatsbaues der Eisenbahnen im alten Kanton zu gewinnen, uns die Versicherung gaben, daß wenn wir ihren Räthen Gehör schenken, in ihre Fußstapfen treten und ihnen unsern Beistand leisten, wir den Jura selbst bald mit Eisenbahnen bedacht sehen werden. Anfangs predigten sie tauben Ohren, dann kam die Unschlüssigkeit und Abtrünnigkeit, und endlich gaben wir, die Einen aus Ueberzeugung, die Andern aus Schwachheit nach; und was diejenigen betrifft, welche in guten Treuen noch einigen Wiederstand leisteten und uns von der gefährlichen Bahn, in welche sie uns hineingezogen sahen, abzulenken suchten, — ja, meine Herren, — so hat man dieselben dem Volk als Gegner der Eisenbahnen und Feinde des Landes bezeichnet; man hat sie verlacht und der Verachtung preisgegeben; es gibt keine Erniedrigung, welche sie nicht zu erleiden hatten; man hat sie angespeit, beleidigt, verleumdet, bis sie zum Schweigen verdammt waren, — und müde des Kampfes, haben sie endlich geschwiegen. Dieß ist der Grund, warum sich der Jura bei den moralischen und finanziellen Erschütterungen, welche den Kanton so tief bewegt und wankend gemacht haben, verwickelt sah. Er hat mitgeholfen, zuerst zwei Millionen, dann 18 Millionen, in unbesonnenen und heute für das Land als ruinös anerkannten Unternehmungen zu vergraben. Das Emmenthal, das Seeland, das Oberland sind nach einander der Gegenstand seiner besondern Fürsorge geworden; er warf mit vollen Händen die Millionen des Staates um sich, ohne irgend einen Vorbehalt oder Compensation zu seinen Gunsten, in der einzigen und alleinigen Hoffnung, daß eines Tages die Stunde der großen Vergabungen auch für ihn schlagen werde. Die Glocke, deren Klang so ungeduldig erwartet wurde, ist jedoch bis jetzt stumm geblieben. Liegt der Jura Ihnen vielleicht weniger am Herzen als die andern Theile des Kantons? Oder sollten die Grundsätze der Gleichheit, der Gerechtigkeit und der Billigkeit in dieser Beziehung einigen Abbruch erleiden? Das verhüte Gott! Ich glaube an Ihre Anhänglichkeit an den Jura. Wir Alle sind in Ihren Augen Geschwisterkinder der gleichen Familie, und ich kann mir nicht denken, daß Sie für die ältern Vorliebe haben. Wir andere Jurassier handeln in unserer natürlichen Lebhaftigkeit und in der Hitze unseres Temperaments oft aus Laune; es kam sogar vor, daß wir Miene machten, aus dem väterlichen Hause zu desertiren, um uns in das Lager der Abenteurer zu werfen. Bald sind wir jedoch, wie das wiedergefundene Kind, wieder zu Ihnen gekommen, weil wir im Grunde fühlten, daß unsere Herzen für die Vereinigung schlagen und Sie uns weder verlassen können noch verlassen wollen. Und doch klopfen wir unausgesetzt an, ohne daß uns geöffnet wird; wir verlangen unaufhörlich und man gibt uns nichts. Ich will mich nicht zum Echo der unbedachtsamen Anklagen des Eigennutzes und des schlechten Willens machen, welche ich dem alten Kanton und seinen Vertretern bei jedem Anlaß machen

höre. Ich will noch gerne an das Vorhandensein der wohlwollenden Gesinnungen bei diesen Letztern glauben. Wenn die Jurabahnen noch im Zustand des Projektes sind, so ist dieß, wenn man gerecht sein will, einerseits den im Kanton eingetretenen finanziellen Verwicklungen, anderseits der Uebertreibung der im Namen des Jura gestellten Begehren, und nicht einer Versagung des Rechts von Seite des Großen Raths zuzuschreiben. Wollen Sie den Beweis davon? Ich entnehme ihn aus folgenden Thatsachen: Das Jurabahnnetz, das heißt die Linie Biel-Basel mit seinen Zweigbahnen nach Delle und Lachaux-de-fonds, von einer Gesammtlänge von 160 bis 165 Kilometern, dieser Traum, welcher in der Politik noch mehr als in der Verwaltung die Ihnen bekannten Wunder verrichtet, sollte ursprünglich ausgeführt werden, ohne daß wir den Geldsäckel zu öffnen nöthig haben sollten. Man sagte uns, es gebe halbe Gesellschaften, ganze, reiche, mächtige und stark organisirte Gesellschaften, welche nur den Augenblick abwarteten, um Hand ans Werk zu legen. Das Geld sei ganz bereit, sagte man ferner; die großen Kapitalisten des Auslandes, von Wien, von Frankfurt, von Paris u. s. w., harrten mit Ungeduld, ihre Fonds in einem Unternehmen anzulegen, welches ihnen einen Ertrag von 7 bis 10 % zusichern sollte! Auf solche Weise hat man uns Jahre lang getäuscht, indem man unser Vertrauen, unsere Leichtgläubigkeit und Unerfahrenheit mißbrauchte. Später, als man uns bekennen mußte, daß Niemand sich für die Ausführung des Unternehmens zeige, dachte man daran, an das Volk zu appelliren. Von diesem Augenblick an mußte man ernstliche Studien machen und uns Pläne und allerwenigstens annehmbare Devise vorlegen. Und als man endlich die Zahl von 42 Millionen ausgesprochen hatte, sah man kein anderes Heil mehr als in der Intervention des Staates, welche einige Monate vorher in einer Versammlung zu Dachsfelden mit 60 gegen 5 Stimmen verworfen worden war. Der Kanton wich jedoch aus Schrecken vor der Größe des ihm zugemutheten Opfers zurück! Nach dieser zweifachen Schlappe fingen die Jurassier an, die Augen zu öffnen und einzusehen, daß sie zu weit gegangen seien. Das Gesammtnetz wurde augenblicklich fallen gelassen, und bescheidenere Projekte traten nach und nach an seine Stelle. Durch diese Rückkehr zu den praktischen Ideen entstanden die Tronçons Pruntrut-Delle und St. Immer-Convers. Man sah jedoch bald ein, daß einige Kilometer Eisenbahn am äußersten Ende des Kantons die begründeten Ansprüche des Jura in seiner Gesammtheit nicht befriedigen könnten, und statt beim System der Tronçons zu bleiben und z. B. an Biel-Dachsfelden zu denken oder sich an der Hauptlinie zu halten, was weit besser gewesen wäre, kam man auf das ursprüngliche Projekt zurück, nicht vom Standpunkt des Staatsbaues aus, sondern mit finanziellen Kombinationen begleitet, welche den Fiskus und die jurassischen Gemeinden in starke Mitleidenschaft zogen. Es war das vollständige Netz mit seinem Gefolge von Millionen, die dem bernischen Boden entrissen werden sollten. Dieß genügte. Der Große Rath scheakte dem Projekte nur aus Rücksicht auf seine Urheber einige Aufmerksamkeit. — Hätte sich der Jura minder begehrlich gezeigt, wären seine Forderungen an den Staat in besserm Einklang zu unserer Finanzlage und seine Pläne für die Gemeinden weniger drohend gewesen, — mit einem Worte, hätte er den Räthen der Mäßigung und der Vorsicht, welche ihm mehrere seiner wahren Freunde gaben, Gehör geschenkt, so hätte er das erhalten, was er vernünftiger Weise verlangen konnte. Durch das Anklammern an das gesammte Netz und das beständige Suchen nach Mitteln zur Ausführung des Baues setzte man sich fortwährenden Täuschungen und der Gefahr aus niemals etwas zu erlangen. Die Täuschungen blieben in der That nicht aus und die heutige Berathung zeigt uns, woran wir mit den Resultaten sind! ! — Was sollen wir nun zu den neuesten Anträgen der Regierung und zu denjenigen der Kommission sagen? Reden wir zuerst von den Anträgen der Regierung: sie haben das Netz, das ewige Netz zum Gegenstand; sei es denn; man mußte es erwarten; sie verweisen sodann das Unternehmen in das Gebiet der Privatindustrie und wollen, daß der Staat und die jurassischen Gemeinden sich an der Ausführung betheiligen, Ersterer für eine Summe von 15 Millionen und die Letztern bis auf den Betrag von 12½ Millionen, — ohne das was nachher kommen würde! Diese Grundlagen muß ich entschieden verwerfen, weil nach meinem Dafürhalten der Kanton unter den gegenwärtigen Umständen und bei dem zerrütteten Zustand unserer Finanzen nicht 15 Millionen in unsere Eisenbahnen werfen könne und der Große Rath nicht befugt ist, so zu sagen über das Vermögen unserer Korporationen zu verfügen. Dieses Projekt ist übrigens so wenig lebensfähig, daß, wenn schon der Staat vor der Summe von 15 Millionen, mit welcher er sich als Aktionär zu betheiligen hätte, nicht zurückschrecken würde, wir deßhalb nicht weiter vorgerückt wären, denn die auf die Gemeinden gegründeten Hoffnungen werden sich nie verwirklichen. Wenn man auch einen moralischen und mehr oder weniger drohenden Druck auf unsere Burgerschaften und Einwohnergemeinden ausübt, so wird man sie nie zu einer Uebernahme von Nachgangsaktien, nicht einmal von Prioritätsaktien bewegen können, was hier auf Eins herauskäme, nämlich 12 bis 13 Millionen. Und wenn sie, bis zum Aeußersten gedrängt, in einem Augenblick der Entmuthigung und Verzweiflung sich dazu entschließen würden, so sollte die Regierung dagegen Einsprache erheben. Die Verfassung und das Gesetz stellen das Gemeindevermögen unter den Schutz und die Oberaufsicht des Staates; der Regierungsrath kann daher nicht zugeben, daß dasselbe mit Verlust des Kapitals angelegt oder seinem Zweck entfremdet werde. Nein, die Burgerschaften können sich ihres Vermögens nicht entblößen; die Einwohnergemeinden haben nicht das Recht, ihre Angehörigen mit Steuern zu einem ihrer gesetzlichen Mission fremden Zwecke zu belasten. Wenn man übrigens an die Wirkungen und Folgen einer Maßnahme der Mobilisation des Gemeindevermögens oder eines ansehnlichen Theiles desselben denkt, so ist es Schwindel erregend. Was würde z. B. aus der durch die stetsfort steigenden Bedürfnisse des Publikums bereits so kompromittirten Forstwirthschaft des Jura werden, wenn die ordentlichen und außerordentlichen Ausbeutungen nur auf das Doppelte dessen, was sie gegenwärtig sind, gebracht würden? Wäre der Abfluß des Holzes auch ferner gesichert? Und würden die Preise, welche durch die Eisenbahnen, wie man uns sagt, gesteigert werden, sich nur halten, wenn der Markt mit Waaren überschwemmt wäre? Man sieht also daraus, daß das Projekt der Regierung auf zu ausgedehnten Grundlagen beruht; dasselbe wirft die kitzlichsten Fragen administrativer Natur auf, ohne sie zu lösen; es greift in die Materie so kühn ein, daß es nicht auf eine günstige Aufnahme rechnen kann. Auch bereitet ihm der Große Rath sicher das Schicksal, welches ihm bereits im Volk und selbst im Schoße der Behörde, von welcher es ausgegangen, zu Theil wurde, da es, von ihr aufgegeben, nicht mehr zur Berathung kommt. — Gehen wir zum Projekt unserer Kommission über. Wie das vorige, ist dasselbe gegen die Anwendung des Staatsbaues auf die Jurabahnen und will den Staat nur in Form einer Betheiligung an den Baukosten in Mitleidenschaft ziehen; es weicht jedoch in mehrern wesentlichen Punkten vom Projekte der Regierung ab. So verweist es das Netz in den Hintergrund, um nur einige Tronçons in Scene zu setzen; so bestimmt es den dem Staate auffallenden Antheil an den Baukosten nur auf 7 Millionen; und weit entfernt, den Gemeinden zu insinuiren oder vorzuschreiben, was sie zu thun haben, beobachtet es in Bezug auf sie ein vollständiges Stillschweigen, was beweist, daß das Projekt sehr bedutsam und weise abgefaßt ist. Ich bemerke nebenbei, daß unsere Kommission, welche zuerst von der Mehrzahl der Jurassier sehr schlecht aufgenommen worden war, ihnen zuletzt Freude- und Dankbezeugungen entrissen hat. Ich

konstatire zweitens mit vieler Befriedigung, daß man heute von weniger großen Plänen sprechen darf, als es derjenige des großen jurassischen Netzes ist, wie ihn einer seiner Erfinder, Hr. Stockmar sel., nannte, — ohne sich des Landesverraths angeklagt zu sehen. Dieß Alles ist von guter Vorbedeutung. Somit wären wir endlich auf dem Boden der praktischen Ideen angelangt. Es ist dieß ein Fortschritt, ziehen wir ihn zu Nutzen. — Indem wir der Kommission Dank wissen, mit den unausführbaren Projekten der Vergangenheit gebrochen zu haben, müssen wir jedoch untersuchen, ob ihr Antrag geeignet ist, den Kanton im Allgemeinen und den Jura im Besondern zufrieden zu stellen. Durch das Aufgeben des gesammten Netzes, wenigstens für den Augenblick, und die Beiseitssetzung der Linien Biel-Delle und Biel-Basel, welche doch diejenigen wären, die vom zweifachen kantonalen und jurassischen Standpunkt aus den Vorzug verdienten, hat unsere Kommission, um die Linie Biel-Convers und das Stück Pruntrut-Delle zu begünstigen, den Antheil des St. Immerthales im Verhältniß zu demjenigen der andern jurassischen Amtsbezirke zu hoch bestimmt und aus den Augen verloren, daß Biel-Convers eine Konkurrenzlinie der dem Staate gehörenden Biel-Neuenstadt-Linie ist, von welcher sie nur 2 bis 3 Stunden entfernt ist und mit welcher sie parallel läuft. Andererseits ist Biel-Convers eine Lokalbahn, welche sich niemals an eine große Linie anschließen wird und folglich keine Zukunft hat; sie wird nur das Thal bedienen und den ganzen übrigen Jura isolirt lassen. Es ist wahr, daß die Sektion Sonceboz-Dachsfelden, welche einen integrirenden Theil der zu concedirenden Linie wird bilden sollen, den von mir bezeichneten Uebelständen ein wenig abhelfen wird, und ich bekenne, daß, wenn mir Biel-Dachsfelden vermittelst der beantragten Subvention gesichert schiene, ich mich befriedigt erklären könnte. Da aber die Gesammtkosten der bei der Kommission in Gunsten stehenden Linien ungefähr 16 Millionen betragen, so sind es nicht die vom Staate gezeichneten sieben Millionen, welche die Ausführung sichern werden. — Pruntrut-Delle wird sich vielleicht mit den diesem Tronçon zugedachten Fr. 750,000 behelfen können; wo wird man aber die für die Linie Biel-Dachsfelden-Convers fehlenden acht Millionen hernehmen? Hievon sagt man kein Wort, und doch ist es wichtig, dieß zu wissen. Man zählt auf die Gemeinden; sehr gut; man muß aber nicht zu ignoriren scheinen, daß Diejenigen, welche hauptsächlich an der Erstellung der in Rede stehenden Linien interessirt sind, sich bereits ausgesprochen haben, und die Opfer, welche sie zu bringen geneigt sind, nicht einmal zwei Millionen betragen. Das Projekt enthält übrigens einen radikalen Fehler darin, daß es keine endliche Lösung bietet, weil es durchblicken läßt, daß die Frage später wieder auf's Tapet gebracht werden kann, was man im Interesse des Friedens des Kantons um jeden Preis zu verhüten suchen muß. — Obschon ich also das Gute, welches in den Anträgen der Kommission liegt, anerkenne, kann ich doch nicht zugestehen, daß sie gerade das sind, was wir haben müssen, und daß der gefaßte Plan jemals zur Ausführung kommen werde. Ich kann somit meine Zustimmung zum beantragten Dekret nicht geben, und wenn die Vorschriften über die Abstimmungsweise mich zwingen, dafür zu stimmen, so werde ich es nur in der Ueberzeugung thun, daß dasselbe uns nicht einen einzigen Kilometer Eisenbahn verschaffen wird. — Ich will Ihnen nun meine persönliche Ansicht über die Art und Weise der Lösung der hängenden Frage auseinandersetzen. Ich gehöre nicht zu Denjenigen, welche sich hinsichtlich der Wirkungen der Eisenbahnen auf die öffentliche Wohlfahrt Illusionen machen. Die Eisenbahnen sind nützlich und angenehm; dieß bestreitet Niemand; sie sind jedoch nicht eine Bedingung sine qua non unseres Reichthums und unseres Glückes; und dennoch möchte ich mein Land damit ausgestattet sehen, weil es ihrer natürlichen Hinreißung nicht widerstehen konnte und übrigens die Gerechtigkeit erfordert, daß es deren habe wie der alte Kanton. Wenn ich aber zur Beriedigung der Volkswünsche dem Jura Beistand leiste, so werde ich es nur unter der Bedingung thun, daß er nicht mit Lasten und Steuern erdrückt werde, welche für ihn eine Quelle von Klagen und Reue, wenn nicht gar eine Ursache seines Ruins werden könnten. Wie wollen wir es nun anfangen? Die hohe Finanzwelt, welche in der Schweiz so bittere Erfahrungen gemacht hat, hat kein Geld mehr, um es durch unsere Eisenbahnen verschlingen zu lassen; der Kanton will und kann sie nicht auf seine Kosten erstellen. Wer wird uns zu Hülfe kommen? die Eidgenossenschaft? niemals; der Staat Bern, die jurassischen Gemeinden und die Privaten? vielleicht; aber in welchem Maße? Machen wir unsere Bilanz. Die Staatskasse wird uns geöffnet werden, es ist kein Zweifel mehr; es ist allgemein anerkannt, daß der Kanton, nachdem er 20 Millionen für Eisenbahnen im alten Kantonstheil ausgegeben hat, uns nicht mit leeren Händen heimschicken kann. Es sind kaum sechs Monate, daß unsere Hoffnungen von dieser Seite bis auf 10 und sogar 12 Millionen gehen konnten. Der Barometer ist jedoch bedeutend gesunken, denn heute verkündigen alle Stimmen in diesem Saale, daß wir nicht mehr als sieben Millionen erhalten werden. Dieß der erste Faktor, nun der zweite. Die Gemeindegüter des Jura haben nach einer durch die Direktion des Innern veröffentlichten statistischen Tabelle einen Schatzungswerth von 24 Millionen. Von dieser Summe sind die Kirchen-, Schul- und Armengüter abzuziehen, welche ihrem Zwecke nicht entfremdet werden dürfen; sie sind auf sieben Millionen geschätzt; das Gemeindevermögen reduzirt sich somit auf 17 Millionen. Verlieren wir jedoch nicht aus dem Auge, daß dieses Kapital zur Aussteuerung der Einwohnergemeinden gedient hat und noch dient und daß unsere Burgergemeinden nach Beendigung des sog. Ausscheidungswerkes nicht mehr als 12 Millionen Vermögen besitzen werden; ferner ist dieses hauptsächlich in Immobilien bestehende Kapital nicht frei, da es mit verschiedenen Uebungs- und Nutzungsrechten behaftet ist, welche die Verfassung und das Gesetz zu achten vorschreiben. Was die Einwohnergemeinden betrifft, so besitzen dieselben nur, was ihnen zur Bestreitung der Bedürfnisse ihrer Verwaltungen gegeben wird. Können wir also mit der Regierung sagen, daß die Korporationen und Gemeinden des Jura sich an unserm Unternehmen mit 12½ Millionen betheiligen werden? Unmöglich; diejenigen, welche nur ein wenig mit dem Stand der Dinge und der öffentlichen Meinung vertraut sind, werden es nie behaupten, und Diejenigen, welche die Burgergemeinden nicht ruiniren und den Einwohnergemeinden nicht Geldverlegenheiten bereiten wollen, werden Alles aufbieten, um dieß zu verhüten. Ich hoffe jedoch, daß die Burger einen Akt der Entsagung, der Ergebenheit, des Patriotismus ausüben und großmüthig auf einen Theil ihrer Rechte verzichten werden; ich hoffe, daß die Einwohnergemeinden, indem sie sich durch ein Gefühl weiser Vorsicht leiten lassen, sich einige Opfer auferlegen werden. Wir können also etwas auf Rechnung unseres Kredites setzen; aber wie viel? nur keine Illusionen; höchstens 3 bis 4 Millionen. So hätten wir eine Summe von 11 Millionen, ohne die patriotischen Gaben der besonders betheiligten Privaten und industriellen Etablissemente, welche ich vorläufig nicht aussetze, da ich mir hierüber keine nähern Angaben habe verschaffen können. Glauben Sie nun, meine Herren, daß diese mit Verlust des Kapitals placirte Subvention, wäre sie auch größer, z. B. von 15 Millionen, eine hinreichende Lockspeise sind, damit eine Gesellschaft das Unternehmen übernehme, dessen Kosten auf 42 Millionen angeschlagen sind und welche von Männern, welche eben so gute Experten als diejenigen sind, die zur Festsetzung des Voranschlages berufen wurden, auf wenigstens 50 Millionen geschätzt werden? Was mich betrifft, so bin ich hierüber vollständig im Klaren und behaupte, daß das jurassische Bahnnetz mit den verfügbaren Mitteln des Staates und der Gemeinden unausführbar ist.

Reden wir also nicht mehr von diesem unglücklichen Netz; erkennen wir es loyal an, daß es in das Gebiet der Unmöglichkeit gehört; fliehen wir vor dieser unreinen und unversiegenden Quelle von Klagen und Mißrechnungen; ermüden wir den Kanton nicht mehr damit; halten wir den Jura nicht mehr zum Besten; kommen wir zu minder großartigen und mit dem Stande unserer Finanzen mehr in Einklang stehenden Projekten zurück; geben wir uns mit dem zufrieden, was die Umstände uns zu hoffen erlauben, und arbeiten wir gemeinschaftlich, uns dieß zu verschaffen. Die Hauptlinie, Biel-Delle oder Biel-Basel genannt, würde uns zu einer Ausgabe von 24 bis 28 Millionen führen. Ich glaube nicht, daß die von Hrn. Egger beantragte Subvention von 9 Millionen und noch weniger die 7 Millionen der Kommission, in Verbindung mit dem, was man von den Gemeinden für diese Linie erwarten könnte, welche doch die ergiebigste wäre, irgend Jemand in Versuchung führen werden; denn nach den Aussagen von Personen, welche mit den Anforderungen der Gesellschaften vollkommen vertraut sind, muß man heute denselben wenigstens zwei Drittel des Baukapitals bieten können, um sie zu bewegen, sich in ein neues Unternehmen einzulassen. Somit wären wir nun gern oder ungern auf die Tronçons verwiesen. Halten Sie sich jedoch nicht an die Tronçons, deren sichere Wirkung die wäre, uns vom alten Kanton loszureißen. Was wird aus uns werden, wenn Pruntrut, dieser intellektuelle Mittelpunkt des Jura, zu Frankreich gestoßen würde, ohne Hoffnung, eines Tages der Schweiz wieder zurückgegeben zu werden; wenn der obere Theil des St. Immerthales, diese hinsichtlich ihres Industrie und ihres Handels so schöne und so reiche Gegend, in die Arme Neuenburgs geworfen würde? Sehen Sie nicht ein, daß dadurch der Kanton zerstückelt würde? Was uns Noth thut, was eine wahre bernische Politik erheischt, ist das, daß die Verbindungen zwischen den beiden Theilen unseres Landes erleichtert und vervielfacht werden, daß mit einem Worte, die kantonale Einheit stark befestigt werde. Nun, meine Herren, subventioniren wir Biel-Dachsfelden auf eine Weise, daß die Erstellung dieser Linie möglich wird; gewähren wir Pruntrut was es verlangt, und wir werden einen Akt guter und weiser Politik vollbracht haben. Eine Eisenbahn von Biel nach Dachsfelden, welche so in das Herz des Jura gelangt und die Steigungen von 15 bis 18 % bei Pierre-Pertuis und Chenevière verebnet, würde in einem gleichen Maße das Erguel, den Berg von Bois, Tramlingen und das Thal von Dachsfelden bedienen und den Rest des Jura dem Mittelpunkt der Schweiz um die Hälfte näher bringen; sie würde der Kopf einer Linie werden, welche sich später vielleicht in Delle mit der Paris-Lyoner-Bahn oder an verschiedene in Basel auslaufende Bahnen anschließen würde. Der Central-Jura hat nur den einen Wunsch, daß das Projekt Biel-Dachsfelden ausgeführt werde. Vom großen Industriellen bis zum geringsten Handwerker, vom reichen Gutsbesitzer bis zum einfachen Arbeiter riefen mir Alle, als sie mich abreisen sahen, um mich hieher auf meinen Posten zu begeben :u: Gebet uns Biel-Dachsfelden, und wir werden befriedigt sein. — Ist nun dieses Tronçon Biel-Dachsfelden, welches so gering scheint und in Wirklichkeit so bedeutend ist, möglich? Es wäre möglich, wenn der Große Rath mit seinen Einheits- und Nivellementstendenzen für den Jura machen wollte, was er für den alten Kanton gemacht hat, nämlich den Bau auf Kosten des Staates beschließen. Das Tronçon ist sogar möglich, wenn man der Privatindustrie die Ausführung überläßt, unter der Bedingung, daß sich der Staat wenigstens mit zwei Dritteln der Baukosten betheilige. Lasse man Sonceboz-Convers fallen und trage man die Subvention von 6 Millionen, welche die Kommission auf die beiden vereinigten Linien verwenden will, einzig auf Biel-Dachsfelden über, so werden wir Eisenbahnen im Jura haben; ohne dieß werden wir deren niemals sehen. — Man hat von gewissen politischen Eventualitäten gesprochen; lassen Sie mich schließlich zwei Worte darüber sagen. Es bestehen Keime der Unzufriedenheit im Jura; man kann es nicht verkennen, und wenn diese Keime, statt sie auf kluge Weise zu ersticken, befruchtet und genährt würden, so weiß ich nicht wohin sie führen könnten. Zur Trennung? Ich, der ich nie Separatist gewesen bin und es nur in der äußersten Noth sein werde, zweifle jetzt noch daran, denn was würde aus uns werden? ein französisches Departement? glauben Sie das nicht? ein integrirender Theil des Kantons Neuenburg? nein; oder des Kantons Baselstadt oder Baselland? ebensowenig; des Kantons Solothurn? der Weißenstein, welcher uns davon trennt, ist zu hoch; ein unabhängiger Staat? vom ersten Tage an wären wir im Streit über die Wahl unseres Hauptortes. Und dennoch, meine Herren, hüten Sie sich in dieser Hinsicht wohl vor zu großer Gleichgültigkeit? Es wäre Ihnen so leicht, sich den Jura zu verbinden. Verletzen Sie ihn nie in seinen religiösen Gefühlen, in seinen verfassungsmäßigen Rechten, in seinen Sitten und Gewohnheiten; geben Sie ihm Eisenbahnen, wie Sie dem alten Kanton gegeben haben, und auf den Höhen unserer Berge werden Sie die roth und schwarze Fahne flattern sehen. Meine Herren, seit mehr als 10 Jahren bilden die Eisenbahnen des Jura so zu sagen den Gegenstand unserer ausschließlichen Beschäftigung. Wir Jurassier haben uns, man muß es gestehen, einige Langsamkeit und grobe Fehler vorzuwerfen; wir haben auch nicht immer bei der Berathung die Mäßigung gezeigt, die Sie von uns zu erwarten berechtigt waren; und wenn zwischen dem Jura und dem alten Kanton bedauernswerthe Mißhelligkeiten entstanden sind, die zu nichts Gutem führen können, so bitte ich Sie, das Vergangene zu vergessen, Ihre Blicke auf die Zukunft zu richten und uns als Brüder zu behandeln. Für Sie und für uns ist es an der Zeit, mit dieser Alles in den Hintergrund drängenden Eisenbahnfrage aufzuräumen. Was ich also von Ihnen verlange, ist eine endliche Lösung und nicht nur eine solche, welche die Angelegenheit hinausschiebt, eine loyale Lösung, frei von allen Hintergedanken, nicht eine theoretische, wohl aber eine wirkliche Lösung, welche sich binnen Kurzem durch Handlungen und Thatsachen kund gibt und den an Arbeit mangelnden Arbeitern Verdienst verschafft. Ich suche diese Lösung im Interesse des Friedens, der Eintracht und der Einheit, welche zwischen uns bestehen sollen, nach. Ich verlange sie nicht zum Zweck der Erfüllung von Versprechen, die uns gemacht worden wären, ich weiß von keinen, sondern im Namen der Hoffnungen, welche uns durch mehrere an der Spitze unserer Verwaltung stehende Männer in uns geweckt worden sind. Sie werden uns dieß als Beweis Ihrer Sympathien für den Jura gewähren. Sie werden es uns ohne eine der Sache fremde Bedingung geben, denn wir könnten mit dem besten Willen keine solche eingehen. Und wir, wir werden es als ein Glück und mit Anerkennung annehmen, zum Andenken an die Worte, welches eines Tages in Dachsfelden ein bernischer Geistlicher, damals Präsident der Regierung und heute Bundesrath, in einer warmen Ansprache, mit der Sprache der Ueberzeugung, die wir an ihm kennen, an uns richtete: „Jurassier, fasset Muth; glaubet an die Zukunft Eurer Eisenbahnen; denn mit dem Glauben werdet Ihr Eure Berge durchbrochen sehen.“ Der Glaube aber ohne Thaten ist todt; Sie haben uns im Glauben geholfen, helfen Sie, helfen Sie, meine Herren, uns nun auch in Thaten.

Girard. Ich will versuchen, heute in deutscher Sprache zu sprechen, und ich möchte Sie bitten, mich ein wenig anzuhören, indem die Jurassier bis dahin Ihre Zeit nicht allzu sehr in Anspruch genommen haben. Ich spreche nicht deutsch, um zu zeigen, daß ich diese Sprache auch ein wenig kann, sondern der Grund, der mich bewegt, ist der, daß ich wünsche, auch die deutschen Mitglieder der Versammlung möchten mich verstehen. Ich will mit Demjenigen beginnen, womit die meisten Redner geschlossen haben, indem ich mir erlaube, zuerst

ein Wort über das Veto zu sagen. Die Vetofrage ist nicht mehr rein, sondern sie ist getrübt worden; bereits 202 Gemeinden haben sich über die Angelegenheit ausgesprochen und zwar, nachdem sie durch unrichtige Motive irre geführt worden sind. Das ist für mich der Grund, daß ich nicht zu dem Veto stimme, die Frage ist nicht mehr intakt. Ich gehe über auf die verschiedenen Einwendungen und Vorwürfe, welche dem Jura gemacht worden sind. Vorerst hat man dem Jura im Allgemeinen vorgeworfen, er habe sich nicht gehörig zusammengenommen, um zum Ziele zu gelangen; man hat ihm auch sogar vorgeworfen, er sei immer unglücklich in seinen Forderungen, indem er sie entweder am Ende einer Verwaltungsperiode oder zwischen zwei Steuerbezügen hieher bringe. Da muß ich aber bemerken, daß das nicht unsere Schuld ist. Es liegt dem Großen Rathe seit einigen Jahren ein Vorschlag des ehemaligen Centralkomite's vor, laut welchem eine Subvention zu bewilligen wäre, und man sich hätte verpflichten wollen, vermittelst des Systems der centimes additionels zum Ziele zu gelangen. Ferner wurden dem Großen Rathe zwei Subventionsbegehren aus dem Amtsbezirk Pruntrut und aus dem St. Immerthale vorgelegt. Alles andere ist Sache der vorberathenden Behörde, von welcher mehrere Projekte auf dem Kanzleitische liegen. Die Regierung und die Großrathskommission und nicht der Jura haben die Sache jetzt vorgelegt, so daß der betreffende Vorwurf unbegründet ist. Es wurde im Fernern, namentlich von Herrn Fürsprecher König, dem Jura der Vorwurf gemacht, er habe die Gelegenheit nicht zu benutzen gewußt, um eine Eisenbahn zu erhalten. Darüber kann ich genaue Auskunft ertheilen, da ich bei dieser Frage betheiligt war; ich brauche mich nur in das Jahr 1855 zurückzuversetzen. Zur Zeit, da man das große Projekt einer Eisenbahnverbindung zwischen Besançon und Bern über Chaux de-Fonds und Biel auszuführen gedachte, war ich Einer Derjenigen, die nach Besançon und Bern gesandt wurden. Wir haben bald gesehen, daß dieses Projekt nichts weniger als reif war, und daß noch viele Jahre bis zu dessen Ausführung verstreichen werden. Auf der Reise von Paris über Straßburg ward mir in Basel die Ehre zu Theil, bei einem der Direktoren der Centralbahn eingeführt zu werden (ich glaube, es war Herr Droz). Ich klopfte dort an, ob die Centralbahn nicht geneigt wäre, durch das St. Immerthal hinauf zu bauen. Man hat uns aber nicht genügenden Bescheid gegeben und die Sache ist zerfallen, obschon wir unser Möglichstes gethan hatten. Der Jura hat überhaupt gethan, was in seinen Kräften lag, er hat alle Projekte, die aufgetaucht sind, mit seiner Intelligenz, mit Geldaufwand unterstützt und hat Studien vornehmen lassen. Die Kosten der Studien für die Linie Chaux-de-Fonds Biel-Bern, von welcher ich vorhin gesprochen, haben wir selbst durch Aktien bezahlt. Der Jura hat in dieser Beziehung fast das Unmögliche geleistet. Auch das Projekt einer Linie Montbéliard-Pruntrut-Basel ist auf Kosten eines Komite studirt, und ebenso sind die ersten Studien für das jurassische Eisenbahnnetz vom Jura gemacht worden. Der Jura hat sogar einmal den Weißenstein durchstechen wollen. Ich will hierüber nicht weitläufiger sein, sondern auf die andere Frage, „warum ist der Jura bis jetzt noch zu Nichts gekommen?" übergehen. Ich kann Ihnen den Grund hievon angeben, er ist, obgleich wir schon drei Tage verhandelt haben, noch nicht erörtert worden. Der Grund davon liegt darin, daß der Jura, der aus acht Bezirken besteht, keine Autorität, keine Autonomie hat. Nehmen Sie einen Augenblick an, der Jura bilde einen eigenen Kanton und hätte, anstatt bloß 45, vielleicht 90 Vertreter, wie der Kanton Freiburg, die entweder in Biel, Delsberg oder Pruntrut zusammenkommen. Glauben Sie nun, der Jura hätte, wenn er einen eigenen Kanton ausgemacht, einen eigenen Großen Rath besessen, im Jahre 1852, wo man die Eisenbahnfrage in der Schweiz ernstlich an die Hand genommen hat, nicht auch so viel leisten können, wie andere Kantone? Gewiß! Damals hat man Monate lang darüber verhandelt, ob man den Hauenstein durchbohren oder ein Zweilinienſystem von Norden nach Süden ausführen wolle; im letztern Falle wäre östlich die Bözbergerlinie und westlich irgend eine andere Linie gebaut worden. Ich behaupte nun, daß wenn der Jura damals seine Regierung, seinen Großen Rath gehabt, er es zu Stande gebracht hätte, daß das Zweilinienſystem ausgeführt und das Hauensteinprojekt fallen gelassen worden wäre. Die Linie durch den Jura wäre aber dennoch zu Stande gekommen, wenn die damalige (50er) Regierung darauf gedrungen hätte. Man kann dem Jura aber auch nicht den Vorwurf machen, daß er nicht rechtzeitig die Sache zu Stande zu bringen gesucht habe; denn der Jura hat darauf gedrungen, und zwar auch hier in diesem Saale. Als im Jahre 1852 die Eisenbahnfrage zum ersten Male in diesem Saale behandelt wurde, lag das Projekt der Centralbahn, wie sie jetzt ausgeführt ist, zur Genehmigung vor. Damals hat der verstorbene Herr Großrath Scholl von Biel darauf aufmerksam gemacht, daß man die Sache nicht über das Knie abbrechen, sondern sie noch genauer untersuchen möchte, indem es sich um eine Lebensfrage für den Jura handle, da, wenn das Projekt der Centralbahn zu Stande komme, der Jura seinen Transitverkehr auf immer verlieren werde. Was ist geschehen auf die Warnung des Herrn Scholl, eines jurassischen Großrathes? Man hat dieselbe nicht beachtet, sondern ist darüber hinweggegangen. Es ist dieß ein wichtiger Moment in der Geschichte der jurassischen Eisenbahnen. Der Jura hat es aber nicht selbst verschuldet; denn wenn Sie das Tagblatt nachlesen, so werden Sie sich selbst überzeugen können, wie man stets auf eine Untersuchung der Sache gedrungen hat. In der zweitägigen Debatte wurde aber dagegen geltend gemacht, daß wenn man auf das Anerbieten der Centralbahn nicht sofort „Ja" sage, für den Kanton Bern Alles verloren sei. Ich sage daher, daß der Jura in dieser Beziehung nicht den allergeringsten Vorwurf verdient. — Ich komme nun auf die bereits von Herrn Moschard berührte Frage der Trennung zu sprechen. Der Gedanke wird im Jura immer lauter, daß wenn er für sich da stehen und einen eigenen Kanton für sich bilden würde, er besser im Stande wäre, für die Erstellung seiner Eisenbahnen zu sorgen. Wenn ich diese Frage berühre, so kann ich dieß frei und offen thun, denn meine Stellung hier im Saale und überhaupt im Kanton ist eine eigenthümliche. Ich bin ein niedergelassener Schweizerbürger und genieße die Rechte im Kanton nach der neuen eidgenössischen Gesetzgebung. Wenn es sich aber einmal um die Anhandnahme der Trennungsfrage handeln sollte, so erkläre ich, daß ich nicht dabei sein werde. Wenn der Kanton Bern eine so wichtige Aenderung vornehmen will, so werde ich die Berner machen lassen und mich nicht darein mischen. Ich glaube daher, ich könne mich ganz frei über diese Frage aussprechen. Gefahr sehe ich in dieser Beziehung wirklich; man möge sich darüber nicht täuschen. Sollte sich der Große Rath nicht zu Etwas entschließen können, so würde sich ohne Zweifel eine vielleicht nicht mehr zu beseitigende Spaltung zwischen beiden Kantonstheilen bilden und auf diese Weise der möglich werdenden Trennungsfrage Vorschub geleistet. Wenn Herr Steiner glaubt, wir haben den Kaiser der Franzosen nicht zu fürchten, er sei kränklich, und überdieß wäre ihm die Perle am Genfersee lieber als der Jura, so gebe ich zu bedenken, daß der Jura nicht bloß entweder Franzose oder Berner zu sein braucht, sondern daß er auch, obschon er sich immer als ein guter Berner bewiesen hat, einen selbstständigen Kanton bilden könnte. Sollten sich etwa die Alt-Berner damit trösten, daß die Bundesverfassung den Kantonen ihr Gebiet gewährleistet, so erlaube ich mir, Ihnen folgenden geschichtlichen Rückblick vorzulegen. Die Bundesakte vom Jahre 1815 gewährleistet in ihrem § 1 auch jedem Kanton sein Gebiet. Das hat aber nicht verhindert, daß im Jahre 1833 die Landschaft Basel zu einem besondern und selbstständigen Staate erklärt wurde.

Die damals leitenden Beweggründe waren folgende:

„in Erwägung, daß es nach § 8 der Bundesakte in der Pflicht der Tagsatzung liegt, die Gefahren, welche das allgemeine Vaterland bedrohen, wenn die Unruhen, welche in dem Kanton Basel bestehen, noch fortdauern sollten, und daß zu diesem Ende es nothwendig ist, eine feste öffentliche Ordnung zu schaffen;

„in Erwägung, daß die meisten Ereignisse im Kanton Basel von solcher Art sind, daß eine neue Einigung beider Theile in nächster Zukunft nicht möglich ist."

Auf diese Erwägungen folgt der Tagsatzungsbeschluß (26. August 1833), dessen § 1 also lautet: „Der Kanton Basel wird fortfahren, gegenüber der Eidgenossenschaft die Stellung eines einzigen Staatskörpers einzunehmen, hingegen in Bezug auf seine öffentliche Verwaltung, unter Vorbehalt einer spätern gegenseitig eingewilligten Wiedervereinigung, soll er in zwei verschiedene Stände getrennt werden." Im § 7 dieses Beschlusses lesen wir: „Beide kantonalen Sektionen sind bezüglich der eidgenössischen Vertretung gleichgestellt. Baselstadt und Baselland werden all ander Jahr den ersten Sitz in der Tagsatzung zu besetzen haben. Wenn beide Sektionen sich nicht über eine gemeinschaftliche Instruktion verständigen können, so ist dann ihre Standesstimme nicht zu zählen." Erlauben Sie mir nun, in Kürze zu untersuchen, was unter dem neuen schweizerischen Bundesrecht geschehen könnte. Allerdings garantirt ein Artikel der neuen Bundesverfassung den Kantonen ihr Gebiet, dieselbe bleibt aber nicht dabei stehen, wie die Bundesakte von 1815, sondern geht noch weiter, so daß für den erwähnten Fall die neue Bundesverfassung weniger Schwierigkeiten darbieten würde, als die frühere Bundesakte. Ich bitte, mich in dieser Beziehung nicht mißverstehen zu wollen; es ist keine Drohung, wenn ich so rede, sondern es ist nur eine einfache Erörterung der Frage. Ich bitte Sie, die Sache vom Standpunkt einer möglichsten Verständigung zwischen beiden Kantonstheilen aufzufassen; denn im Jura wünscht man auch fernerhin an Bern gebunden zu bleiben. Darin stimme ich mit Herrn Moschard überein, wenn er aber glaubt, es würde für den Fall, daß der Jura einen einzigen Kanton bilden sollte, sofort Uneinigkeit im Jura entstehen, so kann ich diese Ansicht nicht theilen. Wenn ich darüber zu entscheiden hätte, so würde ich einfach Biel zur Hauptstadt machen, dann hätten wir einen Kanton so gut als Neuenburg. Wollte man dieß nicht, so könnte man ja immerhin eine Einrichtung treffen, wie sie im Kanton Tessin besteht, der zwei Hauptstädte hat. — Ich gehe auf einen andern Punkt über. Es wurde im Laufe der Verhandlungen, namentlich von Seite des Herrn Steiner, auf die bedrängte Lage der Franco Suisse hingewiesen und die geringe Rentabilität derselben betont. Wenn man die daherigen Verhältnisse genauer kennt, so muß man anerkennen, daß hiefür besondere Gründe vorliegen. Zur Zeit, da die Franco Suisse gebaut wurde, hat sie sich mit der Gesellschaft der Linie Paris-Lyon verbunden, und es war ihr ein großer Transit in Aussicht gestellt. Später aber haben sich die beiden Gesellschaften der Linien Paris-Lyon und Lyon-Méditerranée vereinigt und hatten nun ein großes Interesse, daß die Franco Suisse nicht mehr lebensfähig sei. Man kann daher mit der Franco Suisse im vorliegenden Falle nicht exemplifiziren. Im Fernern wurden über die Rentabilität des Jura industriel verschiedene Bemerkungen gemacht. Aber auch in diesem Falle muß man die Verhältnisse genau kennen, um richtig urtheilen zu können. Seiner Zeit haben sich eine Anzahl patriotischer Männer zusammengethan, um Locle und Chaux-de-Fonds mit einer Eisenbahn zu verbinden, welche dann durch das St. Immerthal auf Biel hinab fortgesetzt werden sollte. Im Großen Rathe zu Neuenburg fehlte es nicht viel, daß ihnen eine Staatssubvention von 3 Millionen zugesichert wurde, sie konnten aber die Mehrheit nur dadurch erhalten, daß sie eine Wendung auf Neuenburg machten und die Bahn, statt durch das St. Immertahl, auf Neuenburg hinabzuführen sich bereit zeigten. Man wußte indessen schon damals, daß die zu bauende Bahn nicht rentiren werde. Dabei war aber auch noch viel Unerfahrenheit im Spiele und man hatte große Unkosten, die leicht hätten vermieden werden können. So hat man z. B. von Rochefort auf Neuenburg eine Parallelbahn mit der Franco Suisse erstellt, was mehrere Millionen kostete, die hätten erspart werden können. Man hat gesagt, der Jura gehe zu weit, wenn er eine Eisenbahn von 33½ Stunden Länge verlange, daß man aber gar nichts geben will, wie die Herren Steiner und v. Goumoëns, kann ich nicht begreifen. Ich möchte auch eine Rechnung aufstellen. Vor nicht langer Zeit hat der Große Rath zu Gunsten der Entsumpfung des Haslethales eine Zinsengarantie für ein Kapital von Fr. 800,000 erkennt. An diesem Unternehmen sind 3—4000 Seelen betheiligt. Wenn sich nun der Große Rath entschließen könnte, für den Jura im nämlichen Verhältnisse eine Zinsengarantie zu leisten, so würde dieß, da der Jura eine Bevölkerung von 80,000 Seelen hat, eine Zinsengarantie von 5 % für eine Summe von 16 Millionen ausmachen. Garantiren Sie uns aber einen Zins zu 5 % von 16 Millionen oder zu 4 % von 20 Millionen oder endlich zu 3 % von 26 Millionen, so werden wir schon eine Gesellschaft finden können. Der Große Rath soll aber die Frage auch vom national-ökonomischen Standpunkt aus betrachten. Herr Regierungspräsident Weber hat Ihnen schon auseinandergesetzt, daß die Waldungen im Jura durch die Erstellung der Eisenbahnen einen Mehrwerth von Fr. 12,400,000 erlangen werden. Ich füge bei, daß nach dem Steuerregister sämmtliches Grundeigenthum im Jura auf

Fr. 168,439,626

und die Gebäulichkeiten auf „ 64,824,412

geschätzt sind, was zusammen eine Summe von

Fr. 233,264,038

ausmacht. Ich habe mich nun schon früher erkundigt, um wie viel das Grundeigenthum in Langenthal seit der Erstellung der dortigen Eisenbahn im Werthe gestiegen sei. Ueberall hat man mir gesagt, der Mehrwerth betrage bisweilen 100, oft 50, im Allgemeinen aber 30 %. Ich will nun bloß 20 % annehmen, einen wie großen Mehrwerth macht dieß aber für das Grundeigenthum im Jura aus? 46½ Millionen! was für die Staatskasse eine Mehreinnahme an direkten Steuern von 46,500 Fr. zur Folge haben wird. — Nun noch einige Worte über die Tronçonfrage, worüber ich mich ganz kurz fassen werde. Ich habe in dieser Frage eine persönliche Stellung, und man hat mich in dieser Beziehung vielleicht mehr oder weniger mißkannt, da ich von vornherein weitergehende Ansichten als Andere hatte. Das Komite hat nach vielen Kämpfen in seinem Schoße, wobei ich als Präsident desselben beinahe gesprengt worden wäre, eine Abstimmung in den Gemeinden des St. Immerthales veranstaltet, wobei sich dieselben darüber aussprechen sollten, ob und in welchem Grade sie sich bei der Linie durch das St. Immerthal betheiligen würden. Man glaubte nämlich, daß der Staat, wenn man für eine Linie bis Corgémont Opfer zu bringen bereit sei, uns bereitwillig entgegenkommen werde. Nun ist aber die erste Abstimmung nicht so ausgefallen, wie man gewünscht hätte, indem sich nur vier Gemeinden des obern St. Immerthales für eine Subvention bereit erklärten, nämlich die Gemeinden Villeret, St. Immer, Sonvillier und Renan, die einen Beitrag von Fr. 800,000 in Aussicht stellten. Man sagt uns, das Tronçonsystem sei verwerflich. Wenn wir aber im obern St. Immerthale eine Eisenbahn anstrebten, so geschah dieß im Einverständnisse mit der obern Behörde, indem man uns, wenn wir auf Bern kamen, um uns Raths zu erholen, stets sagte: thut euer Möglichstes, damit alle Gemeinden zu der Linie Biel-Sonceboz-Convers Etwas beisteuern. Hierauf haben wir uns wieder an die Gemeinden gewendet, und seither sind uns denn auch viele Beiträge zugesichert wor-

den, theilweise sogar von Gemeinden des untern Thales, von denen man dieß nicht hätte erwarten sollen, so z. B. von Cormoret, Cortébert, Sombeval. Andere erklärten, daß sie zuerst sehen wollen, was der Große Rath thun werde. Der Verkehr der Filiale der Kantonalbank in St. Immer beträgt jährlich 47 Millionen, dazu kommt aber noch der Verkehr der Bernerbank, die auch eine Succursale daselbst hat. Der Werth der Liegenschaften im obern St. Immerthal beträgt ungefähr 10 Millionen, und welches ist nun unsere Lage? Ich muß sagen, daß dieselbe eine sehr verzweifelte ist. Ein Eigenthümer eines Hauses im Werthe von Fr. 100,000 wird auf dasselbe schwerlich Fr. 20,000 aufnehmen können, wenn ihm nicht Freundschaftsverhältnisse dazu verhelfen. Angesichts solcher Verhältnisse darf man es uns gewiß nicht verargen, wenn wir Anstrengungen machten, um unsere Lage durch eine Eisenbahn zu verbessern. Man wird uns dieß um so weniger verargen können, wenn man bedenkt, daß man uns hier stets aufforderte, Anstrengungen zu machen, um einen Theil der nöthigen Geldmittel zusammenzubringen, in welchem Falle man uns dann die Staatsbetheiligung in Aussicht stellte. Die nämlichen Leute aber, die uns dieß, zwar nicht offiziell, aber doch mehr oder weniger in offizieller Stellung, zugesagt haben, sagen nun, das St. Immerthal solle nicht so hoch fliegen, deßhalb wolle man ihm ein Bleigewicht an die Füße hängen. Die Stellung, in welche man uns nun versetzt, ist gewiß nicht sehr angenehm für uns. Nachdem wir Jahre lang gearbeitet und uns sozusagen abgenutzt haben, kann uns das nicht ermuthigen fortzufahren. Wir hofften, daß die Linie Biel-Convers für sich allein werde in Aussicht genommen und nicht in Verbindung mit der Linie Sonceboz-Dachsfelden werde gebracht werden. Wir können nun einmal den Versuch wagen, indessen weiß ich nicht, ob wir zum Ziele kommen werden. Es bleibt mir nun noch ein Punkt zu berühren übrig, wozu ich mich jedoch der französischen Sprache bedienen will. (Der Redner fährt in französischer Sprache fort:) Ich will auch einige Worte in französischer Sprache sagen, um nach Stellung der Fragen die dem Jura gebotene Lage zu untersuchen. Ich frage: woran sind wir jetzt, machen wir einen Schritt vorwärts? Wenn ich mich in den Monat April 1866 zurückversetze, wo günstigere Projekte als jetzt vorlagen, so finde ich in den jetzigen Anträgen einen großen Rückschritt; diejenigen der Eisenbahndirektion wurden vom Regierungsrathe nicht behandelt, und die regierungsräthlichen Anträge hinwieder hier zur Berathung nicht zugelassen. Nach Prüfung dieser verschiedenen Anträge, welche mir für die Zukunft unsrer Jurabahnen günstiger schienen, kann ich die Anträge der Kommission, deren Dekretsentwurf nach meiner Ansicht weit entfernt ist, uns in diesem Augenblick etwas Ausführbares zu verschaffen, nicht mehr unterstützen. Der Entwurf der Kommission enthält u. A. zwei Artikel, welche man unmöglich annehmen kann. Es sind dieß die Art. 2 und 7, besonders der Art. 7 mit seinen zwei letzten Alinea's. Es ist daselbst gesagt, der Staat werde sich an der Erstellung der Jurabahnen durch Uebernahme von Aktien im Betrage von Franken 6,950,000 betheiligen. Sodann läßt der Entwurf durchblicken, daß unter gegebenen Umständen, z. B. wenn sich für den Bau eine Gesellschaft bildet, welche die nöthigen Garantien darbietet und die Ausführung des Jurabahnnetzes übernimmt, der Staat geneigt sei, das Netz durch Ueberlassung der gegenwärtigen Staatsbahnlinien Bern-Biel und Biel-Neuenstadt zu vervollständigen. Man verpflichtet sich jedoch zu Nichts; auch dünkt es mich, daß man in ein Dekret von solcher Tragweite nicht so unbestimmte Bedingungen aufnehmen sollte. Ich schließe mich daher dem Antrage auf Streichung der zwei letzten Alinea's des Art. 7 an. — Eine andere Betrachtung, welche mich vor dem Kommissionsentwurfe zurückschrecken läßt, ist die, daß derselbe keine Bestimmung enthält, wonach die Regierung die Oberleitung über die ganze Angelegenheit in Händen behält. Man sollte glauben, die Absicht der Kommission gehe dahin, der Regierung jede Art von Einmischung in diese Frage zu benehmen, und daß sie nichts mehr damit zu thun habe; und doch ist es dem Jura einzig ohne diese Vermittlung und Mitverhandlung des Staates unmöglich, eine Gesellschaft zu finden. Jedermann wird einsehen, daß der Staat, beziehungsweise die Regierung, die Oberleitung in dieser Angelegenheit behalten muß; ich werde diesen Antrag mittelst eines Zusatzartikels stellen. Für den Augenblick will ich nicht mehr sagen; ich behalte mir aber vor, einige Anträge bei der artikelweisen Berathung zu stellen. Was mich betrifft, so werde ich für die Tronçons stimmen, weil ich gegenüber der Gegend, welche ich vertrete, nicht anders thun kann; ich kann aber auch für die Anträge der Herren Egger und Moschard stimmen. — Schließlich richte ich die dringende Bitte an den Großen Rath, etwas für den Jura zu thun, und erkläre, wie Herr Moschard es gethan, daß wir hauptsächlich eine Annäherung an den alten Kanton mittelst Eisenbahnen wünschen. Ich beantrage, daß das Projekt des Regierungsrathes in Erwägung gezogen und der artikelsweisen Berathung zu Grunde gelegt werde.

Der Herr Präsident theilt mit, daß die Herren v. Graffenried, Feune und alt-Regierungsrath Brunner auf das Wort verzichtet haben, daß aber immerhin noch 16 Redner, die noch nicht gesprochen, eingeschrieben seien, und 4 Redner zum zweiten Male das Wort verlangt haben, weßhalb es wünschbar sei, daß die Redner sich der möglichsten Kürze befleißen. Im Fernern ruft er der Versammlung die Bestimmung des Art. 68 des Großrathsreglements in Erinnerung, wonach Mitglieder, die über den in Berathung liegenden Gegenstand schon gesprochen und solche, die noch nicht gesprochen haben, das Wort begehren, es den Letztern vorzugsweise ertheilt werden soll. Diese Bestimmung habe er gegenüber den Herren Jolissaint und v. Gonzenbach mit Rücksicht auf ihre Eigenschaft als Berichterstatter nicht angewendet.

Furer. Nachdem nun eine so große Anzahl Redner ihre Ansicht ausgesprochen haben, ist es im Grunde nutzlos, noch das Wort zu ergreifen; ich hatte mir auch vorgenommen, dieß nicht zu thun, allein Dasjenige, was mich drückt, ist noch von keinem Redner, die sich des Langen und Breiten über das Gemälde unserer Bahnen verbreitet haben, erwähnt worden. Herr Präsident, meine Herren! Das große Schreckbild, das mich zurückhält, noch weitere Eisenbahnen zu erstellen, und das auch das Volk im ganzen Lande erschreckt, zu fernern derartigen Unternehmungen Hand zu bieten, sind nicht die Jurabahnen, sondern die Vorgänge der Staatsbahn. Dieß, meine Herren, ist die Ursache unseres großen Defizits und der Aufregung im Lande. Ich gebe zu, daß auch im Jura Aufregung herrscht, ganz besonders ist dieß aber im alten Kantonstheil der Fall. Die Staatsbahn ist die Ursache, die Wirkung das Defizit. Ich will nicht lange sprechen, ich liebe lange Reden nicht; lange Reden machen den Leib müde, und die Seele matt. Ich habe alle Redner in der vorliegenden Angelegenheit angehört und werde alle bis ans Ende anhören, und wenn noch 20 oder 30 das Wort ergreifen sollten. Das Defizit, welches durch die Staatsbahn hervorgerufen wird, lastet auf dem Kanton; Fr. 20,10),000 sind verbaut worden, davon tragen 14—15 Millionen keinen Zins, und wer will es einem Vertreter des Landes übel nehmen, wer will es dem Volke übel nehmen, wenn Mißtrauen herrscht gegen die Regierung, gegen Diejenigen, welche ein solches Vorgehen empfehlen? wer will dieses Mißtrauen in sich vergraben können? Während die Staatsbahn ein so enormes Kapital aufgefressen hat, dessen Zinse nicht erhältlich sind, will man doch weiter vorgehen, und dem Jura Bahnen bauen. Der Jura ist der jüngste Sohn der Republik, er hat für die Freiheit nicht gekämpft, er ist im Schlafe Schweizer geworden, und ich mag es ihm gar wohl gönnen; denn der Jura ist der Benjamin,

der Liebling der Familie; ich habe durchaus nichts gegen den Jura, er ist mir im Gegentheil so lieb, als ein anderer Theil des Kantons. Vom Standpunkt der Verfassung aus bin ich nicht für das Oberland, aber auch nicht für den Jura speziell da, sondern für den ganzen Kanton. Ein jeder Großrath ist nur ein Diener des bernischen Volkes, und keiner ist Herr der Republik. Das dürfen wir nicht vergessen, das macht uns demüthig. Ich handle soviel ich kann gerne im Willen des Volkes. Die Jurabahnen könnten allerdings für den Jura ein Glück sein, wenn ihre Einführung möglich, wenn die Mittel dazu vorhanden wären. Ich gebe das zu. Welche Landestheile können die Staatsbahn genießen? Das Oberland, der Jura? Nein, die haben keine Eisenbahnen. Die Eisenbahn kommt im Jura bis auf Biel, der Jura muß, wenn er auf Bern will, über Biel. Er ist somit in einer ähnlichen Stellung, wie das Oberland, welches in Thun die Eisenbahn benutzen kann; die Entfernung von Thun nach Meiringen oder Guttannen ist ungefähr die nämliche, wie diejenige von Biel in die verschiedenen jurassischen Thäler. Der Jura und das Oberland stehen also ungefähr auf der gleichen Stufe; der Jura und das Oberland müssen das Defizit auf der Staatsbahn decken helfen, von welcher sie keinen Vortheil haben, sondern welche blos von dem Emmenthal, Mittelland und Seeland benutzt werden kann. Unser verehrter Herr alt-Regierungsrath Weber hat in der letzten Novembersitzung das Oberland zum armen Manne, zu einem Schuldentempel gestempelt. Ich habe die Ehre, oder auch die Unehre — es ist mir gleichgültig — ein Oberländer zu sein; ich habe mein Mandat vom Oberlande erhalten. Es ist nun auffallend, wenn man das Oberland in eine zweite Staatsbahngeschichte hineinziehen will, wenn man ihm zumuthet, ein zweites Defizit tragen zu helfen. Das erste Defizit ist dasjenige der Staatsbahn; das schreckt mich ab, ich bin mißtrauisch, und mit mir ist ein großer Theil des Volkes mißtrauisch. Ob man nun dem Jura die verlangten 7 Millionen geben und dadurch ein zweites Defizit hervorrufen will, weiß ich nicht; die Regierung und die Kommission sind einig, dieß zu thun. Ich habe hier während 9 Jahren mehrere Abstimmungen mitmachen helfen, ich habe Manches angeschaut, manches Angenehme, aber auch manches Unangenehme mitgemacht. Wenn Herr alt-Regierungsrath Weber vom Oberlande als vom armen Manne, vom Schuldentempel, redete, so glaube ich nicht, daß er damit speziell die Oberländergroßräthe demüthigen wollte; er hat, wie es scheint, die Wahrheit geredet, und die Wahrheit muß man hinnehmen, selbst wenn sie noch so bitter ist. Hingegen muß ich doch erwidern, daß das Oberland, der Schuldentempel, allerdings auch groß sein kann. Wenn ich die von der Steuerverwaltung über die im Jahre 1866 von den verschiedenen Landestheilen des Kantons eingegangenen Steuern aufgestellte Tabelle zur Hand nehme, so muß ich mich überzeugen, daß es mit dem Oberlande gerade so schlimm nicht steht; denn dasselbe entrichtet eine Staatssteuer (Grund-, Kapital- und Einkommensteuer) im Betrage von Fr. 266,035. Diese Tabelle ist also von der Steuerverwaltung des Kantons Bern aufgestellt worden. Das Oberland hat nach der letzten Volkszählung von 1860 eine Seelenzahl von 86,000 Seelen, die Bevölkerung des Jura beträgt 96,000 Seelen, also 10,000 mehr, als diejenige des Oberlandes. Da man vom armen Manne gesprochen hat, so möchte ich zur Ehre des Oberlandes und überhaupt zur Ehre unserer armen Einwohner, zu denen auch ich gehöre, ein Wort einlegen. Im Jahre 1866 haben Steuern, ohne Abzug der Kosten, bezahlt

der Amtsbezirk	Saanen	Fr.	13,190
„ „	Obersimmenthal	„	19,333
„ „	Niedersimmenthal	„	34,084
„ „	Frutigen	„	22,897
„ „	Interlaken	„	60,399
	Uebertrag	Fr.	149,903
der Amtsbezirk	Oberhasle	„	15,904
„ „	Thun, welcher mit Wachseldorn und Buchholterberg 26,800 Seelen zählt	„	100,228
	zusammen	Fr.	266,035

Der Jura dagegen, der reiche, intelligente Mann (ich sage: intelligent; denn ich erkenne die Intelligenz der Herren Jurassier an) hat im Jahre 1866 (er hat bekanntlich keine Kapitalsteuer, sondern nur Grund- und Einkommensteuer) Franken 287,298 bezahlt. Wenn man nun diese Summe mit der vom Oberlande bezahlten im Verhältniß zu der Bevölkerungszahl vergleicht, so wird man finden, daß das Oberland ungefähr gleich viel Steuern entrichtet, wie der Jura. Soviel Herr Präsident, meine Herren, vom armen Manne in Vergleichung mit dem intelligenten reichen Manne im Jura, den ich sehr achte, schätze und liebe. Freiheit und Gleichheit sind herrliche Worte! Herr Migy hat gestern gesagt, es sei billig und gerecht, daß dem Jura eine Subvention gegeben werde. Wenn der Staat reich genug wäre, wenn er Kapitalien besäße und nicht immer im Auslande Geld suchen müßte, so wäre das etwas ganz Anderes. Bei solchen Verhältnissen jetzt aber wieder eine Anzahl Millionen in ein kostbares Monument hineinzuwerfen, wobei auch die Gemeinden des Jura sich ungeheuer anstrengen und aus den öffentlichen Gütern Geld nehmen müssen, um die Eisenbahnen zu erstellen, das macht mir wahrhaft große Bedenken. Ich weiß nicht, wie es die Regierung verantworten will. Ich war der Ansicht, die Regierung müsse, wenn eine Gemeinde aus dem öffentlichen Vermögen wegnimmt, um dasselbe in ein industrielles Geschäft zu werfen, bei welchem die Zinse nicht gesichert sind, dagegen Einsprache erheben. Ich will es aber der Verwaltungsbehörde überlassen. Was die Bittschriften aus dem Jura anbelangt, so stehen darin Worte, die ich nicht wiederholen will, die aber jedenfalls böses Blut gemacht haben. Man hat gesagt, es werde, wenn eine Subvention erkennt sei, eine Verbrüderung zwischen dem alten und neuen Kantonstheil stattfinden; — das wäre eine schöne Sache. Wenn sich aber hier das Bestreben kund that, eine nur annähernd gleiche Gesetzgebung für beide Kantonstheile aufzustellen, so hat dieß im Jura böses Blut gemacht, die Herren Kollegen aus dem Jura haben dieß empfunden, sie haben sich hinter der Verfassung, hinter dem Code Napoléon verschanzt. Der Jura hat in der That das Recht, die französische Gesetzgebung zu behalten, so lange die Verfassung von 1846 besteht, aber, Herr Präsident, meine Herren, es scheint mir nach meinem einfachen, schlichten Verstande, nicht der ganze Code Napoléon sei dem Jura garantirt, sondern nur Dasjenige, was nach einer gründlichen Revision davon übrig bleibt. Das will ich dem Jura auch lassen; denn so lange wir unter der gegenwärtigen Verfassung stehen, ist der Jura berechtigt, dem Grundsatz nach die französische Gesetzgebung zu behalten, aber, wie § 89 der Verfassung sagt, „unter Vorbehalt der Revision.“ Wenn man von Verbrüderung, Eintracht, Friede, Liebe reden will, so soll da etwas Anderes zu Grunde liegen, als bloß finanzielle Vortheile und Nachtheile. Es ist überall gäng und gebe, daß man in einer Familie, wo mehrere Brüder sind, nicht Alles auf der Goldwaage abwägt. Nein! ich möchte mit dem Jura nicht so markten, und wenn er auch schon hie und da einigen Vorzug hat, so macht mir das durchaus nichts. Wenn man aber von Verbrüderung reden will, so hätte der Jura sagen sollen: wir wollen unsere französische Gesetzgebung revidiren. Dazu hätte der Jura während der 20 Jahre, die seit der Erlassung der Verfassung verflossen sind, Zeit genug gehabt. Hätte der Jura das gethan, so hätte dieß gutes Blut, nicht nur im Großen Rathe, sondern im ganzen bernischen Volke gemacht. Als aber der Große Rath den Jura in seinem verfassungsmäßigen Rechte ein wenig störte, da ist der Jura hin-

gegangen und hat bei den eidgenössischen Behörden eine Klage eingereicht. Wenn ich nun in der heute vorliegenden Angelegenheit mein Bedauern aussprechen muß, daß ich dem Antrage der Kommission nicht beipflichten kann, so hindert dieß kein Mitglied der Behörde an seiner Stimmgebung. Ich habe meine Ueberzeugung, ich werde stimmen, wie ich es nach meinem erhaltenen Mandate verantworten kann. Ich stimme vom Standpunkt der Verfassung aus, wonach ich verpflichtet bin, vor Allem aus den ganzen Kanton und nicht nur einen Theil desselben im Auge zu behalten. Wenn ich mich frage, ob eine Schlußnahme im Sinne des Kommissionalantrages für das Oberland schädlich oder nützlich sei, so muß ich mir sagen, daß der Schaden nur größer wird. Ich werde also zur Verwerfung stimmen, Sie, meine Herren, mögen dann ihre Stimmen nach Ihrem eigenen Gutdünken abgeben. Ich will Niemanden einen Vorwurf machen, ich erwarte aber, daß auch mir Niemand einen Vorwurf machen werde. — Was nun die große Frage des Veto anbetrifft, so haben sich hochgelehrte Personen, Mitglieder des Regierungsrathes, namentlich der Präsident desselben, dagegen ausgesprochen. Es kommt mir wirklich vor, als habe man da etwas übertrieben und im Veto ein Schreckbild erblickt, das gar nicht vorhanden ist. Was ist vor ungefähr einem Jahre geschehen? Da sind dem schweizerischen Volke revidirte Bestimmungen der Bundesverfassung zur Annahme oder Verwerfung vorgelegt worden. Die politischen Versammlungen des Kantons Bern sind zusammenberufen worden und haben darüber ganz in aller Stille abgestimmt; die schwachen stimmfähigen Bürger haben die fähigern angefragt, ob sie annehmen sollen oder nicht. Aber in glänzender Mehrheit und in der größten Stille hat das Bernervolk entschieden: „Keine Revision!" Das war ein Licht, welches in der ganzen Eidgenossenschaft gezündet hat — ich gebe zu, Manchem sehr unangenehm. Den Mitgliedern des abgetretenen Großen Raths wurde vom Großrathspräsidenten, Herrn Niggeler, den ich sehr ehre, ein Vorwurf gemacht; er hat seine Verwunderung darüber ausgesprochen und konnte nicht begreifen, daß der Kanton Bern in eidgenössischen Angelegenheiten Rückschritte gemacht habe. Durch die gegenwärtige Verfassung sind wir nicht absolut verpflichtet, das Volk anzufragen. Wenn es sich um Fragen von großer Tragweite, die das ganze Volk in Bewegung setzen, handelt, so *kann* der Große Rath an das Volk appelliren. Thut er dieß aber bei so wichtigen Fragen nicht, so ist das in meinen Augen für den Großen Rath nicht ein gutes Kompliment. Man spricht immer von Freiheit, die wahre Freiheit will man aber doch nicht. Das Veto ist gar nicht so gefährlich. Wenn der Große Rath dem Volke eine Frage zur Entscheidung vorlegt, so sollen wir das Volk in einer Proklamation aufklären, wir sollen ihm deutlich und klar sagen: „der Große Rath hat beschlossen — was beschlossen? Dasjenige, was die Minderheit verneint hat; was hat diese verneint? eben Dasjenige, was die Mehrheit beschlossen hat. Nun sollst du selbst urtheilen, selbst prüfen, was das Beste ist." Was sind die politischen Versammlungen anders als Landsgemeinden, wie solche in den kleinen Kantonen bestehen? Da werden die Leute unterrichtet und zusammenberufen, um abzustimmen. Dieß ist bei uns nicht möglich, wir können aber die direkte Abstimmung in den politischen Versammlungen vornehmen lassen. Wenn Herr Regierungsrath Scherz gestern der Oppositionspartei den Vorwurf gemacht hat, daß sie (ich habe es auf meine Person bezogen) das Veto nur wolle, wenn sie in der Minderheit sei, um es als ein Agitationsmittel zu gebrauchen, so erkläre ich, daß dieß nicht wahr ist, wenigstens nicht für meine Person. Ich behalte diesen Vorwurf nicht auf mir, ich will Freiheit und Gleichheit, aber die Freiheit, die auch Gerechtigkeit, Moralität und auf Oekonomie beruht. Das lasse ich mir nicht absprechen, weder von konservativer noch von radikaler Seite, am wenigsten aber von den Herren Regierungsräthen. Ich verstehe das gar nicht so. Ein jedes Mitglied hat gleichviel Rechte hier im Großen Rathe, es darf Anträge stellen, diesen Vorwurf aber, daß das Veto in dem Sinne ausgebeutet werde, weise ich zurück und nehme ihn von Herrn Scherz nicht an. Nun bloß noch ein paar Worte. Eisenbahnen! das ist das Losungswort im ganzen Lande und der Große Rath hat fast nichts mehr zu thun als sich mit Eisenbahnfragen zu beschäftigen. Als die Staatsbahn geschaffen worden ist, da hat das Oberland mit gestimmt und der Jura auch. Es ist ganz klar, daß was der Große Rath an Beschlüssen säet, man auch ernten muß. Wenn aber das Volk den Beschlüssen, die wir machen, Rechnung tragen muß, wenn diese Beschlüsse für das ganze Land verbindlich sein sollen, so möge der Große Rath wohl bedenken, was er macht, und die Berufung an das Volk ist dann gewiß gerechtfertigt. Es ist das neunte Jahr, daß ich hieher gesandt werde als ein Diener, vom Volk gewählt. Was habe ich während dieser Zeit hier häufig gesehen? daß das Präsidium des Großen Rathes jeweilen die Weibel aussandte als Kundschafter, um einige Mitglieder in die Versammlung zu rufen, damit dieselbe beschlußfähig werde. Da habe ich mich manchmal auf meinem Platze fragen müssen, ob das Volk auf diese Weise vertreten sei. Ich mußte mir sagen: Nein, wenigstens nicht vollständig. Wenn von mehr als 200 Mitgliedern nicht einmal 80 auf den Bänken hier sitzen — —

Der Herr *Präsident* ersucht den Redner, nicht von dem in Berathung liegenden Gegenstand abzugehen.

Furer fährt fort: — so ist dieß in meinen Augen kein Kompliment für den Großen Rath, und ich begreife, daß das Volk das Veto will. Ich schließe, indem ich den Antrag des Herrn Steiner auf Verwerfung unterstütze.

Hiltbrunner. Es ist nicht angenehm zu einer ermüdeten Versammlung zu reden, noch viel unangenehmer ist es, gegen die Ansichten von Personen zu sprechen, die man schätzt und liebt. Das Repräsentationsrecht des Großen Rathes ist ein gar schönes Recht, das Jeden gewissermaßen mit einer Art Satisfaktion erfüllt. Allein mit diesem Recht sind bisweilen auch sehr schwere Pflichten verbunden. Es bringt die Verpflichtung mit sich, unsere persönliche Gefühle, unsere persönlichen Interessen zu unterdrücken, selbst gegen die Ansichten unserer Wähler aufzutreten, wenn unsere Auffassung und volle Ueberzeugung mit den Ansichten derselben nicht übereinstimmt. Von diesem Gesichtspunkt aus und mit Rücksicht auf den vom Herrn Großrathspräsidenten ausgesprochenen Wunsch, daß man sich möglichst kurz fassen möchte, werde ich meine Meinung frei und offen aussprechen. Ich habe im Verlaufe der Diskussion die Bemerkung gemacht, daß die verschiedenen Redner verschieden geurtheilt haben und zwar je nach dem Standpunkte, den sie früher eingenommen haben. Dieß veranlaßt mich vorauszuschicken, daß ich zur Zeit, da es sich um die Centralbahnbetheiligung handelte, auch in der Behörde saß, und daß ich Einer der Elf, die dagegen gestimmt, und wahrscheinlich der Einzige noch am Leben bin von Denen, die dagegen gesprochen haben. Ich bin Einer Derjenigen, welche an der Ostwestbahn und Staatsbahn keinen Antheil haben. Ich kann mich daher ganz frei aussprechen, und zwar erlaube ich mir vorerst, die beiden von mehreren Redner aufgestellten Grundsätze zu berühren. Das eine Prinzip, gestützt auf welche die jurassischen Eisenbahnen subventionirt werden sollen, ist dasjenige der Rechtskontinuität, das andere stützt sich auf die Vortheile und den Nutzen, welche die jurassischen Eisenbahnen dem Land bringen werden. Der Herr Berichterstatter der Kommission konnte nicht begreifen, wie man an der Hand dieser Rechtskontinuität Anstand nehmen könne, zu dem Antrage der Kommission zu stimmen, indem ja ein Beschluß vorliege, in welchem der Große Rath erkennt habe, die Erstellung von Eisenbahnen im Jura liege im öffentlichen

Interesse. So sehr ich den Herrn Berichterstatter hochachte, so bin ich doch mit dieser Definition der Rechtskontinuität nicht einverstanden. Es ist bekannt, daß durch die Staatsbahn, durch die unglücklichen Folgen, welche sie in finanzieller Beziehung hatte, große Mißstimmung im Volke herrscht. Wenn nun die Bevölkerung mit den Motiven, welche den Beschluß hervorgerufen haben, nicht einverstanden ist, so soll sie auch das Recht haben, durch ihre Repräsentanten, durch ihre Organe diese Ansicht hier durchaus frei und offen aussprechen zu sprechen. Die öffentliche Meinung hat längst über die Ausführung der Staatsbahn den Stab gebrochen, deßhalb herrscht großes Mißtrauen. Nichts desto weniger kommt man nun und sagt, daß weil die Staatsbahn ausgeführt sei, man sie auch durch den ganzen Jura fortsetzen müsse, zwar nicht einzig auf Kosten des Staats, sondern als Privatunternehmung. Nach dem Dekret ist nämlich die Unternehmung Sache einer Privatgesellschaft, der Staat aber soll sich daran mit 7 Millionen in Aktien betheiligen. Es ist nun in meinen Augen ein großer Unterschied, ob wir diese Aktien im Handel an der Börse kaufen, oder aber gleich von vornherein die Initiative zur Bildung einer Aktiengesellschaft ergreifen. Ein Privataktieninhaber ist frei, gegen Verzichtleistung auf die bereits einbezahlten Termine zurückzutreten, dieß kann aber der Staat nicht, wenn er sich durch gesetzliche Bestimmungen bindet. Wenn unvorhergesehene Hindernisse eintreten, wenn die Erstellungskosten den Devis überschreiten, so daß voraussichtlich von einer Rente gar keine Rede sein wird, so wird dieß Manchen veranlassen zurückzustehen. Was wird die Folge davon sein? Daß der Staat diese nicht eingezahlten Differenzen zu decken haben wird. Das scheint mir eine Rechtskontinuität zu sein, die weniger gesucht ist, als die andere. Ueber die Baukosten und die Rentabilität will ich kein Wort verlieren, da diese Punkte bereits von anderer Seite hinreichend hervorgehoben worden sind. Was wäre die Folge davon, wenn der Ertrag nicht zur Deckung der Betriebskosten genügen oder doch wenigstens nicht darüber hinausgehen würde? Wer soll in diesem Falle die Inhaber der Obligationen entschädigen? Ich erblicke da kein anderes Mittel als dasjenige, daß man die Inhaber von Obligationen verlustig gehen läßt. Dieselben werden zwar sagen, der Staat, der die Initiative ergriffen habe, sei moralisch verpflichtet, sie zu entschädigen, und der Staat käme in eine ähnliche Stellung wie gegenüber der Staatsbahn. Das sind die Besorgnisse, welche mich veranlassen, nicht zum Eintreten zu stimmen. Ich halte es für unrichtig, wenn der Jura mit Berufung darauf, daß der alte Kanton Eisenbahnen besitze, die Erstellung solcher auch im Jura verlangt; denn wenn Sie die bernische Staatsbahn ins Auge fassen, so werden Sie sich überzeugen müssen, daß der Jura dieselbe wenigstens ebenso viel benützt, wie die Bevölkerung des alten Kantonstheils. Daß dieß bei der Linie Neuenstadt-Biel-Bern geschieht, darüber herrscht kein Zweifel und wenn man sich auf das Stück Bern-Langnau beruft, so finde ich dieses Argument sehr schwach; denn durch dieselbe werden nur wenige Ortschaften berücksichtigt. Im Vorbeigehen sei mit Rücksicht darauf, daß man den von der Staatsbahn durchzogenen Gegenden vorwirft, man habe ihnen eine Bahn gebaut, da sie aber jetzt befriedigt seien, so wollen sie für den Jura Nichts thun, gesagt, daß z. B. das Amt Konolfingen zur Zeit, da es sich um die Ausführung der Langnauerbahn handelte, kein warmer Anhänger dieses Projektes war. Wir wollten das Zustandekommen der Bahn nicht verhindern und lassen es uns gefallen, daß wir sie jetzt haben. Ich könnte die Hauptmotive, welche die Bahn hervorriefen, anführen, ich will jedoch auf diesen Punkt nicht näher eintreten. Von anderer Seite wird die Subventionirung der jurassischen Bahnen damit befürwortet, daß der Staat sich auch bei der Centralbahn betheiligt habe. Ist nun der Staat mit Rücksicht hierauf verpflichtet, die jurassischen Bahnen erstellen zu helfen? Das Gefühl existirt, wie auch die gegenwärtige Verhandlung zeigt, im ganzen Lande, daß wenn wir den kleinen Finger nicht in das Räderwerk hinein gehalten hätten, wir nicht riskirt haben würden, mit dem ganzen Körper in dasselbe gezogen zu werden. Der Jura kann aber nicht diejenige Argumentation zu seinen Gunsten beanspruchen, die man seiner Zeit zu Gunsten der Centralbahn geltend machen konnte. Die Centralbahn hat nämlich keine Konkurrenzbahn gehabt, wie dieß jetzt bei der Jurabahn der Fall ist. Ich erinnere mich noch, daß die Ausführung der Ostwestbahn dadurch begründet worden ist, daß man sagte, es müsse eine Konkurrenzbahn geschafft sein gegenüber der Centralbahn; denn die Zeit des Monopols sei vorüber. Ich bin auch nicht für Monopole, aber Sie werden mit mir darüber einverstanden sein, daß die Konkurrenz auch ihre Grenzen hat. Es wird auch Niemand bestreiten, daß die drei Bahnen, die Staatsbahn, die Centralbahn und die Jurabahn sich gegenseitig Konkurrenz machen werden. Auch der Herr Großrathspräsident Stämpfli hat sich, als er von der Fortsetzung der Langnauerlinie nach Luzern sprach, darauf berufen, daß dieselbe der Centralbahn Konkurrenz machen werde. Eine weitere Frage ist die, ob denn wirklich die jurassischen Eisenbahnen für den Jura so große Vortheile haben werden, wie man allgemein hervorhebt. Wenn man sagt, daß die Industrie im Jura in einer Eisenbahn einen Faktor zur Prosperität finden werde, so lasse ich dieß gelten, daß eine Eisenbahn aber der einzige Faktor sei, um den alten Flor der Industrie wieder hervorzuzaubern, das glauben die Herren aus dem Jura selbst nicht. Im Fernern hat man hervorgehoben, welchen Mehrwerth die Waldungen im Jura durch die Erstellung einer Eisenbahn erhalten werden. Vor der Hand wissen wir jedoch zur Genüge, was für unglückliche Folgen aus den übermäßigen Abholzungen entspringen können, wie häufig Ueberschwemmungen in den Ebenen dadurch hervorgerufen werden, und das Klima schlechter wird. Die Gefahr, daß man mit den Abholzungen zu weit gehe, wird aber um so größer, wenn das Dekret angenommen wird, indem man sehr geneigt sein dürfte, sich der Waldungen zu bedienen, um den Ausfall auf dem Büdget zu decken. — Das andere Prinzip stützt sich darauf, daß die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen eine Sache des öffentlichen Interesses sei. Dieses Prinzip muß ich angreifen. Dieß mag auffallen; ich greife es aber deßhalb an, weil ich finde, daß unser gegenwärtige Finanzzustand uns nicht erlaubt, dieses Prinzip obenan zu beschreiben; sondern obenan schreibe ich den Grundsatz: das Allernothwendigste zuerst, das Nützliche später. Es läßt sich z. B. gar nicht bestreiten, daß wenn ein Familienvater einen fähigen, mit sehr schönen Talenten ausgestatteten Sohn hat und ihn zur Heranbildung in eine geeignete Anstalt bringt, die ihm daraus erwachsenden Ausgaben sehr nützlich angewendet sind. Wenn aber der Familienvater in finanzieller Beziehung sich in einer solchen Stellung befindet, daß diese Ausgabe es ihm unmöglich machen würde, seine übrige Familie ordentlich zu erhalten, so ist ihm eine solche Ausgabe, wenn sie auch höchst nützlich wäre, nicht erlaubt. In ganz ähnlicher Stellung befinden wir uns gegenüber den jurassischen Eisenbahnen. Ich frage: was würde ein Fremder, der bei der Berathung des Büdgets auf der Tribüne dieses Saales anwesend gewesen, heute denken, wenn er wieder da wäre? würde er nicht fragen: „woher diese Veränderung? sind die Herren metamorphisirt, oder haben die alten Herren von Bern in der Zwischenzeit den Rathhauskeller wieder mit schönen Neuthalern und Dukaten gefüllt? Damals wurden die allerdringendsten, bescheidendsten Begehren abgewiesen, heute aber, da es sich um ein Unternehmen von mehreren Millionen handelt, trägt man nicht Bedenken darauf einzutreten." Ich will unter den absolut nothwendigen Ausgaben nur drei hervorheben. Die erste ist diejenige, welche für die allgemeine Bewaffnung gemacht werden muß, und welcher wir nicht ausweichen können. Wenn der Staat die Pflicht hat, seine Unabhängigkeit zu vertheidigen und dazu

die militärpflichtige Mannschaft aufzubieten, um für eines unser edelsten Güter in die Schranken zu treten, so hat er auch die heilige Pflicht, diese Mannschaft dadurch, daß er ihr eine Waffe gibt, die so vollkommen wie diejenige des Feindes ist, in den Stand zu setzen, diesem mit Erfolg entgegenzutreten. Hierin dürfen wir nicht sparen, sondern sind genöthigt, tief in den Sack zu greifen und unsere Kräfte im höchsten Grade anzustrengen. Eine weitere Ausgabe muß für die Verbesserung der Gefangenschaften gemacht werden. Die Gefangenschaften nehmen gegenüber den Jurabahnen anscheinend eine sehr bescheidene Stellung ein, allein der Zustand derselben ist bei der Berathung des Budgets als ein so kläglicher dargestellt worden, daß es Pflicht des Staates ist, da einzuschreiten. Wir wissen, daß in den Gefängnissen junge Leute oft mit alten Virtuosen von Spitzbuben in der allergemüthlichsten Gesellschaft bei einander leben, und daß jene von den letztern die allerschlimmsten Prinzipien einsaugen. Der Staat hat aber nicht bloß das Recht zu strafen, sondern auch die Pflicht, auf die Besserung der Verbrecher hinzuwirken, es ist daher ein Gebot der Humanität, in dieser Beziehung andere Einrichtungen zu treffen. Eine andere Ausgabe betrifft die Erstellung von Straßen, die ganz homogener Natur mit den Eisenbahnen sind. Wenn von der Hebung der Industrie und Agrikultur durch die Erleichterung des Verkehrs die Rede ist, so glaube ich, es sei erlaubt, ein Wort von den Straßen zu reden. Die Eisenbahnen sind bekanntlich nichts Anderes, als die vervollkommnetsten Straßen unserer Zeit. Es wird nicht bestritten, daß die Jurabahnen wenigstens anfänglich nur den Charakter von Lokalbahnen haben. Daß sie in späterer Zeit den Charakter von Transitbahnen annehmen werden, ist möglich, vorläufig aber wird dieß nicht der Fall sein. Will man nun dem Jura die gehörige Benutzung der Eisenbahn möglich machen, so ist es nothwendig, nach allen Seitenthälern hin Arterien zu eröffnen, damit es den entfernter liegenden Gegenden möglich wird, ihre Produkte auf die Eisenbahn zu bringen —

Der Herr Präsident ersucht den Redner, sich möglichst kurz zu fassen.

Hiltbrunner fährt fort: Ich will nicht lang sein, aber ich kann nicht umhin, zu betonen, daß hier im Großen Rathe gar zu oft schon die allerbescheidensten Begehren von Seite entlegener Liegenschaftsbesitzer abgewiesen wurden, die wahrhaftig auch ein Recht haben, ihre Wünsche hier geltend zu machen. Man würde aber nicht ein richtiges nationalökonomisches Prinzip befolgen, wenn man abgelegene Gegenden, die nur um eine kleine Straßenverbindung mit einer größern Ortschaft nachsuchen, einfach abweist, auf der andern Seite aber Gegenden, welche die schönsten Straßen besitzen, mit Eisenbahnen ausstattet. Es ist schon häufig gesagt worden, daß die Erstellung der Jurabahnen eine Steuererhöhung zur Folge haben werde. Die Steuern treffen vorzüglich die Reichen. Kapitalisten und reiche Bauern sind im Rathssaale genügend vertreten, um ihre Interessen zu vertheidigen. Ich habe aber die Ueberzeugung, daß die Erhöhung des Zinsfußes eine viel größere Rolle spielen wird, als die Erhöhung der Steuern, und daß wir Aussicht haben, einen Zinsfuß von 5 % zu bekommen, so daß es schwer sein wird, wohlfeileres Geld zu erhalten. Tritt aber dieser Fall ein, wo stehen wir dann? Der Kapitalist, der reiche Güterbesitzer wird bei einer Steuererhöhung einfach seinen Franken vom Tausend mehr bezahlen. Demjenigen, der ein Vermögen von Fr. 100,000 hat, wird es nicht wehe thun, Fr. 100 mehr zu bezahlen. Anders verhält es sich mit dem verschuldeten Besitzer. Dieser muß in Folge der Erhöhung des Zinsfußes Fr. 1 vom Hundert mehr bezahlen, so daß der Arme zehnmal mehr belastet wird als der Reiche. Ich frage: ist das billig? Die verschuldeten Güterbesitzer nehmen in der Gemeinde eine viel zu bescheidene Stellung ein, als daß sie Gelegenheit fänden, das öffentliche Augenmerk auf sich zu richten und es zu Kandidaturen in den Großen Rath zu bringen. Solchen Leuten fehlt der Vertheidiger, und ihnen möchte ich daher das Wort reden. Will man nun ungeachtet dieser voraussichtlichen Folgen das Dekret annehmen? Geschieht dieß, so wird es sich fragen, ob es möglich sein wird, der darin ausgesprochenen finanziellen Verpflichtung mit dem vorhandenen Vermögen nachzukommen, oder ob man dafür die Steuerkraft der künftigen Generation in Anspruch nehmen muß. Ich finde, man solle diese schonen und nur in Nothfällen davon Gebrauch machen. — Was nun das Veto anbetrifft, so ist dasselbe mehrseits in so ausgezeichneter Weise befürwortet worden, daß es mir geschienen, man brauche darüber kein Wort mehr zu verlieren. Da man indessen immer und immer wieder darauf zurückkommt, so erlaube ich mir, in Kürze den Gesichtspunkt zu beleuchten, von dem aus ich diese Frage auffasse. Ich finde, die Volksabstimmung sei eigentlich gar nichts Anderes, als die natürliche Konsequenz der politischen Organisation unseres Staates. Die Kompetenzen steigen von der Ortsgemeinde bis hinauf zum Großen Rathe, und über dem Großen Rathe steht schließlich der Souverän, der in letzter Instanz urtheilt. Man sagt nun, das Veto sei bisdahin nicht angewendet worden, und solle nun auch nicht ausnahmsweise auf den Jura angewendet werden. Darauf aber antworte ich, daß wir, so lange der Kanton Bern existirt, noch nie eine Frage von solcher finanzieller Tragweite berathen haben, wie die vorliegende. Jedenfalls ist, möge nun der Große Rath beschließen, was er will, die Volksabstimmung nothwendig zur Beruhigung der Gemüther; es ist die aller unparteilichste Lösung der Frage. Die Subventionirung der Jurabahnen ist auch damit begründet worden, daß man dem Jura entgegenkommen müsse, weil in Folge der im Jura dadurch entstehenden freundschaftlichen Gesinnung gegenüber dem alten Kantonstheil der Fortschritt auf dem Gebiete des Staatswesens gefördert werde. Ich finde dieses Motiv ziemlich schwach. Ich glaube nicht, daß wir einer unbegründeten Mißstimmung halber, mehr oder weniger unter dem Druck einer Einschüchterung, unsere Stimme abgeben sollen. Ich fasse die Würde, die Autorität der Regierung ganz anders auf. Wenn von dieser oder jener Seite Begehren gestellt werden, soll man ihnen, wenn sie nicht durch und durch begründet sind, nicht gleichsam unter dem Drucke einer Einschüchterung entsprechen. Ich wenigstens will nicht ein solches Antezedens bilden helfen, woraus man schließen möchte, daß es, um Etwas zu erlangen, genüge, sich etwas „unwirsch" zu stellen. Es ist bekannt, daß in der jurassischen Petition eine Stelle enthalten ist, die uns im alten Kanton mehr oder weniger verletzt hat; es ist gewissermaßen da ein Finger aufgehoben und eine Drohung ausgesprochen. Dagegen muß ich mit dem größten Vergnügen den jurassischen Deputirten meine Hochachtung und meine vollste Anerkennung zollen für ihre würdige Haltung, die sie während der ganzen Diskussion beobachtet haben. Wenn der erste Eindruck der erwähnten Stelle der Petition aus dem Jura mich mehr oder weniger verletzt hat, so erkläre ich nun, daß mir durch die würdige Haltung der jurassischen Mitglieder vollständige Satisfaktion zu Theil geworden ist. Schließlich erlaube ich mir noch eine Bemerkung. Wenn man sich das Kompliment machen kann, daß man sich bis dahin im Allgemeinen in der Diskussion würdig gehalten hat, so ist es mir leid, eine einzige Ausnahme berühren zu müssen. Diese Ausnahme betrifft den Herrn Finanzdirektor, der sagte, daß die Nidauerpetition nicht bloß voller Entstellungen, sondern daß darin eine Menge Lügen enthalten seien. Der Herr Finanzdirektor wird begreifen, daß durch eine solche Sprache nicht bloß der Verfasser der Petition, sondern mehr oder weniger alle diejenigen Gemeinden und Privaten getroffen werden, welche die Petition unterzeichnet haben. Es ist klar, daß wir uns dadurch allgemein beleidigt fühlen müssen. Ich kann es dem Herrn Finanzdirektor gar wohl verzeihen, wenn ihm im

Feuer des Vortrages ein Wort entfallen ist, das er wahrscheinlich bei derjenigen Bedachtsamkeit, die man am Schreibtische einnehmen kann, nicht geschrieben haben würde; und ich will glauben, daß seine Absicht nicht die war, die Unterzeichner der Petition zu beleidigen. Man kann eine verschiedene Auffassung haben in Betreff der Motivirung einer Petition, man kann eine Sache etwas optimistischer oder etwas pessimistischer ansehen. Ich glaube, daß sich möglicherweise nicht alle in der Nidauerpetition ausgesprochenen Befürchtungen erwahren werden, so wenig als ich glaube, daß sich alle Hoffnungen erfüllen werden, die man im Falle des Zustandekommens der Jurabahnen hegt. Daraus aber, daß man sich in solchen Voraussetzungen irren kann, darf noch keine Berechtigung abgeleitet werden, sich gegenseitig Vorwürfe zu machen. Ich muß daher sowohl für mich, als für alle Diejenigen, welche zu der Petition gestanden sind, derartige Vorwürfe ablehnen. Ich bin überzeugt, daß ich darin dem Gefühle eines Jeden nachkomme und ich hoffe vom Herrn Finanzdirektor, von seiner Billigkeit, daß er diese beleidigenden Worte zurückziehen wird. — Ich habe geschlossen. Ich stimme zu dem Antrage des Herrn Steiner.

Herr Präsident. Die letzte Aeußerung, daß ein früherer Redner seine Worte zurückziehen möchte, kann ich nicht zugeben. Es steht dem Präsidenten zu, die Ordnung in der Versammlung zu handhaben, und da der betreffende Ausdruck gestern nicht gerügt worden ist, so ist dieß hintendrein nicht zulässig.

Hierauf schlägt das Präsidium vor, die Sitzung bis 3 Uhr zu unterbrechen (es ist 1½ Uhr) und dann wo möglich mit der allgemeinen Umfrage heute abzuschließen, was entgegen einem Antrage auf ununterbrochene Fortsetzung vom Großen Rathe beschlossen wird.

Abstimmung.

Für Unterbrechung bis 3 Uhr — Große Mehrheit.

Fortsetzung der Berathung Nachmittags 3 Uhr.

Lenz stellt die Ordnungsmotion, in dieser Nachmittagssitzung jedenfalls die allgemeine Umfrage zu Ende zu bringen.

Der Herr Präsident macht auf den § 75 des Großrathsreglementes aufmerksam, wonach der Schluß der Umfrage nicht erkennt werden darf, so lange noch ein Mitglied, das noch nicht gesprochen hat, das Wort verlangt. Doch könne die Versammlung immerhin beschließen, die Sitzung so lange fortdauern zu lassen, bis Niemand, der noch nicht gesprochen, mehr zu reden wünsche.

Hauert unterstützt den Antrag des Herrn Lenz.

Abstimmung.

Für den Antrag des Herrn Lenz	62 Stimmen.
dagegen	24 „

Herr Präsident. Sie haben soeben beschlossen, die Verhandlungen heute so lange fortdauern zu lassen, bis Niemand mehr zu sprechen wünscht, und die allgemeine Umfrage heute abzuschließen. Dieß ist zugleich eine Ermahnung an die betreffenden Redner, sich so kurz als möglich zu fassen und die Geduld der Versammlung nicht allzusehr in Anspruch zu nehmen. Ich bitte aber alle Mitglieder auszuharren, damit die Versammlung bei der Abstimmung vollzählig ist. Ich muß noch bemerken, daß der Herr Finanzdirektor Scherz das Wort verlangt hat, um eine persönliche Erklärung gegenüber der Aeußerung des Herrn Hiltbrunner anzubringen. Ich habe ihm dieß aber abgeschlagen, weil nach dem gegenwärtigen Reglemente solche persönliche Berichtigungen und Erklärungen nicht mehr zulässig sind; auch glaube ich, es sei besser sich auf dieses Feld nicht einzulassen. Wenn sich der Eine oder Andere durch diese oder jene Aeußerung verletzt fühlt, so soll er dieß leichter nehmen, als er es vielleicht in andern Verhältnissen nehmen würde.

X. Kohler. Indem ich das Wort ergreife, bin ich in einer gewissen, leicht erklärlichen Verlegenheit; die Berathung dauert seit 4 Tagen und die Versammlung sieht mit Ungeduld ihrem Schluß entgegen. Ich glaube also, nicht in Auseinandersetzungen eintreten, sondern mich auf die Erörterung einiger Punkte der Frage beschränken und einige Bemerkungen anbringen zu sollen, zu welchen mich die Vorträge mehrerer Redner veranlassen. Ich will Ihre Aufmerksamkeit nicht mißbrauchen und ersuche den Herrn Präsidenten, mich zu unterbrechen, wenn mein Vortrag länger als 20 Minuten dauern sollte. — Ich fange damit an, Ihnen den Eindruck zu schildern, welchen ich im Laufe der Woche in diesem Saale als Schweizer, als Jurassier und, ich kann wohl beifügen, als Berner von altem Schrot und Korn erlebte. Als ich Dienstags die Rathhaustreppe hinaufstieg, um mich hieher zu begeben, übergab ein Dienstmann mir und den andern Großräthen ein zusammengelegtes Druckblatt. Im Saale angelangt warf ich einen Blick auf das Papier: es war eine an unsern ehrenwerthen Präsidenten gerichtete unziemende Zuschrift. Ein solches Verfahren muß ich im Namen der Bürger, die ich vertrete, und im Namen der Würde der Versammlung selbst im höchsten Grade mißbilligen. Der erste Redner nach dem Eisenbahndirektor, der Berichterstatter der Kommission, sagt uns, daß ihm die von ihm in der Jurabahnfrage eingenommene Stellung zahlreiche Angriffe, selbst von Seite seiner politischen Freunde, zugezogen habe, daß er sich jedoch in einer Angelegenheit, wo es sich um das Interesse des Landes handelt, über diese unloyalen Angriffe zu setzen wisse. Ich glaube das Organ der jurassischen Deputation zu sein, indem ich öffentlich dem Herrn v. Gonzenbach dafür danke, daß er sich über diese Angriffe hinweg setzt, um eine Sache zu vertheidigen, welche er gerecht und den Parteikämpfen fremd gefunden hat und vor welcher selbst die Parteien Stillschweigen beobachten sollen. Das gegenüber Herr v. Gonzenbach eingeschlagene Verfahren ist kein neues. Man weiß, daß im Kanton Freiburg die Vereinigung der Herren Vonderweid und Schaller den Erfolg der Oronlinie sicherte. Ich befand mich damals in Freiburg und war Zeuge der dem Syndik, Herr Cuony, angethanen Beschimpfungen, welcher die Großräthe im Namen der Stadt beglückwünschte. Herr Schaller sagte mir dann: „Lassen Sie mich machen; mein Werk wird mich hinlänlich rächen.“ Und die Zeit gab ihm Recht. Ich will meine Collegen auch an folgende Worte unseres großen Mitbürgers Xaver Stockmar erinnern: „Man muß für eine Idee zu leiden wissen und nie den Muth verlieren!“ Wenn Männer, welche verschiedenen politischen Parteien angehören, sich zu einem gemeinnützigen großen Werke die Hand reichen, so ist es eine Ehre für das Land, besonders wenn es so hohe Persönlichkeiten wie die Herren Stämpfli und v. Gonzenbach betrifft. — Ich habe jetzt eine Pflicht zu erfüllen, Ihnen nämlich für den angenehmen Eindruck zu danken, welchen die gegenwärtigen Verhandlungen im Allgemeinen auf mich gemacht haben. Der größere Theil der Redner bezeugte sein Wohlwollen für unsere Gegenden. Es ist nicht zu verkennen, daß wir uns in mißlichen Umständen befinden, welche es leicht erklären, daß mehrere

unserer Collegen ausriefen: „Wo soll man das Geld für dieses Unternehmen finden?“ Mit Freuden sehe ich, daß man im Allgemeinen die Nothwendigkeit, dem Jura gerecht zu werden, einsieht; wenn sich abweichende Meinungen gezeigt haben, so waren sie nicht gerade gegen unsere Eisenbahnen gerichtet, sondern haben sich durch Abänderungsanträge kund gegeben, die aus der schwierigen Lage, in welcher sich der Kanton befindet, entspringen. Neben diesem günstigen Ensemble haben sich jedoch auch einige Stimmen erhoben, welche mit demselben nicht stimmen und denen wir eine Antwort schuldig sind. Einer unserer Collegen fragt: „Was ist der Jura? Worauf stützen sich seine Forderungen?“ Unser Fehler ist es nicht, wenn vor zwei Monaten der Große Rath den Antrag des Herrn Froté, diese außerordentliche Sitzung in Pruntrut abzuhalten, nicht angenommen hat. Hätte dieß stattgefunden, so würden die Mitglieder des Großen Rathes aus eigener Anschauung und noch dazu in dieser Jahreszeit den Zustand unserer Verkehrsmittel beurtheilen können; sie hätten gesehen, ob die Umstände nicht gebietrisch verlangen, daß der Jura endlich aus seiner Isolirtheit herauskomme und mit Eisenbahnen bedacht werde; sie hätten sich überzeugen können, ob nicht in unsern Gegenden Landwirthschaft, Handel und Industrie betrieben werden. Wir laden unsere ehrenwerthen Collegen ein, nach Erstellung von Pruntrut-Delle einen Ausflug im Waggon auf dieser Linie zu machen; er wird gewiß beim Besuch des Etablissements von Grandjour, welches ein kleiner Beweis unserer Industrie ist, Freude empfinden. — Eine zweite Bemerkung wird mir durch eine Stelle im Vortrage des Herrn Furer eingegeben, welcher unter Anderm sagt, daß der Jura nie für die Freiheit gekämpft habe. Nach ökonomischen Ketzereien kommen geschichtliche! Herr v. Gonzenbach hat gestern die Parteien in geschichtliche Partei und philosophische Partei eingetheilt. Was mich betrifft, so gehöre ich beiden an; ich bin bei der geschichtlichen Partei, denn als Jurassier bin ich stolz auf unsere Vergangenheit, ich klammere mich mit Stolz an die tiefen Wurzeln, welche unsere Väter in unserm Boden zurückgelassen haben; ich halte es aber eben so sehr mit der philosophischen Partei, denn meine Blicke sind auf die Zukunft gerichtet. Ich frage Sie nun, meine Herren, hat dieser unschuldig angeklagte Jura nichts für die Freiheit gethan? Ist er nicht schon seit Jahrhunderten innig mit der Schweiz verbunden? Man hat von Grandson und Murten gesprochen; wo ist das Andenken an Grandson lebendiger als in unserm Jura? Glänzen auf diesem Schlachtfelde nicht die Schlüssel von Neuenstadt und das Beil von Biel auf unsern Fahnen, mit den helvetischen Bannern vermischt? Wo sind die Karl dem Kühnen abgenommenen Kanonen? in Neuenstadt sind sie. War das Banner von Pruntrut nicht in der Schlacht bei Hericourt? Nahmen nicht die Leute des Bischofs von Basel die Schlösser von Clermont und Maiche ein? Dieß geschah in den Burgunderkriegen. Wir haben in unsern Annalen eine ganze Reihe ruhmvoller Kämpfe. Im 16. Jahrhundert ist unser Land sowohl im geistigen als im Schwertkampf verwickelt. War ferner im 16. Jahrhundert die Probstei Münster nicht die Verburgerrechtete von Biel? Erlauben Sie mir, Sie an ein anderes, zwar beklagenswerthes Ereigniß, welches im 17. Jahrhundert stattfand, zu erinnern; erhielt nicht der Hauptmann der Probstei bei der Schlacht von Villmergen von Ihren Excellenzen von Bern die goldene Medaille für die edle Führung seiner Compagnie? Von den Zeiten des Kaiserreichs will ich nicht sprechen, sondern fragen, ob der Canton Bern stolz auf seine Geschichte unter der helvetischen Republik ist? Von den letzten fünfzig Jahren führe ich nur eine einzige That an: Der Degen eines unserer ehrenwerthen Collegen schlug den preußischen Adler, und seine Hand pflanzte das schweizerische Banner auf dem Schloß von Neuenburg auf. Dieß sind Beweise zu unserer Behauptung. Ja, meine Herren, es ist peinlich für uns Jurassier, unsere Eigenschaft als Schweizer in Zweifel gezogen zu sehen, da wir seit Jahrhunderten mit dem gleichen Vaterland verbunden sind. Wir sind Schweizer und wollen vor Allem aus Schweizer bleiben. Wir nehmen zur gegenwärtigen Stunde die Eventualitäten nicht an, von denen man in dieser Versammlung gesprochen, wenn sie jedoch eintreten sollten, so falle der Fehler auf diejenigen zurück, welche sie provozirt haben. — Ich komme nun zum Gegenstand der Berathung selbst und bemerke vorerst, daß ich als Glied der jurassischen Deputation mit Bemühen gesehen habe, wie man die Anträge des Regierungsrathes aufgibt, um diejenigen der Kommission anzunehmen. Die erstern einzig boten einerseits die Möglichkeit dar, den Bau unserer Eisenbahnen auszuführen, andrerseits waren sie der Art, den ganzen Jura zufrieden zu stellen. Die ökonomische Grundlage war weit besser; man stieß nicht auf solche unüberwindliche finanzielle Schwierigkeiten, wie es bei den letztern der Fall ist. Wider meinen Willen werde ich also gegen die Anträge der Regierung stimmen müssen; da man jedoch durch die Umstände dazu gezwungen ist, so werde ich meine Stimme für die Anträge der Kommission, wie sie vorliegen, abgeben. Was die verschiedenen im Laufe der Berathung gefallenen Anträge betrifft, so glaube ich sie nicht besprechen zu sollen, denn sie berühren delikate Fragen. Jedermann ist damit einverstanden, die Linie Pruntrut-Delle zu subventioniren; ich statte dafür meinen Collegen im Namen des Bezirks, den ich vertrete, meinen Dank ab. Ich will mich über die gefallenen Abänderungsanträge, daß man sich auf den Bau Biel-Dachsfelden beschränke, oder daß man Biel-Delsberg-Basel oder einfach die Tronçons subventionire, nicht aussprechen; die Versammlung wird darüber mit Rücksicht auf das kantonale Interesse und die Bedürfnisse der betheiligten Gegenden entscheiden. Woran wir Jurassier hauptsächlich und vor Allem aus hangen, ist, daß uns Gerechtigkeit widerfahre; diese Idee des Rechts beherrscht die Verhandlungen und die Privatinteressen, welche nothwendig in diesem Augenblick im Spiele sein müssen. — Ich habe noch über ein Wort, welches in der Diskussion gefallen ist, etwas zu sagen. Ein Redner hat die jurassischen Petitionen dargestellt, als ob sie in der vorliegenden Frage nicht den Wunsch der Gemeinden und der Bevölkerung unserer Gegend ausdrücken; er fügt bei, daß das Referendum für den Jura den Vortheil hätte, diesen Wunsch klar auszusprechen. Was den Amtsbezirk Pruntrut betrifft, so scheint es mir, daß die Zahl der gesammelten Unterschriften die beste Volksabstimmung ist, die man wünschen kann; dieser Bezirk hat in der That 4200 Unterschriften geliefert, und in dieser Zahl erscheint die Stadt Pruntrut mit 910. Man wird zugeben, daß hier das Referendum unnütz ist, da die Stimmung im Elsgau sich bereits zum Voraus ausgesprochen hat. — Der Eisenbahndirektor hat an die Vorstellung erinnert, welche die Einwohner des Amtsbezirks Pruntrut am 17. Januar 1864 an den Großen Rath gerichtet haben, um einen Beitrag für den Bau der Eisenbahnen zu erhalten, wobei er namentlich das Interesse der Eidgenossenschaft und des Kantons an der Frage hervorhob. Die Gründe, die man damals geltend machte, sind heute noch in größerem Maße vorhanden. Die Eisenindustrie leidet mehr als je, und doch ist der Staat bei den Minen des Jura mit mehr als einer halben Million betheiligt. Der Stillstand der Eisenwerke und die Schwierigkeit des Transportes sind die Ursache, daß das Holz täglich an Werth verliert, und der Staat besitzt in unsern Gegenden Wälder für mehrere Millionen. Der Forst- und Domänendirektor selbst hat diese Thatsachen bestätigt und den Betrag jener Werthverminderung angegeben, welcher für den Fiskus einen bedeutenden Verlust zur Folge hat. Soll ich von dem Zustand der Straßen sprechen und an das im Jahr 1854, als der Kanton sich mit vier Millionen bei der Centralbahn betheiligte, gegebene Versprechen erinnern? Wurde außer der Reuchenettestraße eine namenswerthe Korrektion ausgeführt? Nichts wurde gethan, um Pruntrut mit Delsberg durch eine gute Straße zu verbinden. Wir sind noch an der Korrektion der Straße bis Courgenay, welche von 1850 datirt. Warum?

Weil man immer gesagt hat, daß man nichts thun könne, bevor man wisse, was die Eisenbahnen bringen werden. Wenn man nun keine Eisenbahnen baut, so wird man wohl auf die Straßenkorrektionen zurückkommen müssen, und die Ausgaben in dieser Richtung werden auf eine bedeutende Summe ansteigen. Wenn man also heute für den Jura ein Opfer bringt, so übt man nur einen Akt der Gerechtigkeit aus. — Was die eidgenössischen Interessen betrifft, so erkennt sie Jedermann an. Man hat in dieser Versammlung gesagt, daß der Amtsbezirk Pruntrut eine Art Insel, ein verlornes Land an der äußersten Kantonsgrenze ist; wenn dem so ist, wenn wirklich unser Bezirk für den Kanton und für die Schweiz wie verloren ist, soll man da nicht so schnell als möglich Hülfe schaffen? sollen Sie nicht ehestens eine Brücke auf diese Insel bauen, um sie mit dem übrigen Theile der Schweiz zu verbinden? Ich will nicht in nähere Erörterungen eintreten, ich appellire aber in dieser Frage nochmals an das Gerechtigkeitsgefühl der Mitglieder der Versammlung. — Ich beabsichtigte, die Vetofrage gründlicher zu behandeln; die Zeit drängt jedoch, und nach Anhörung der verschiedenen Redner betrachte ich diesen Punkt als hinlänglich beleuchtet. Als Jurassier wäre es mir unmöglich zu einer solchen Maßnahme zu stimmen. Wie gesagt gehöre ich zur geschichtlichen Partei; daher wollte ich, bevor ich in den Verhandlungen eine Stellung einnahm, sehen, welche Haltung die ausgezeichneten Männer, welche den Jura im Verfassungsrathe vertreten hatten, in dieser Beziehung beobachteten. Ich las die Vorträge meiner Mitbürger durch und finde, daß die Lage für uns die nämliche ist, und ich theile die von den Herren Stockmar, Vandelier, Pequignot und Neuhaus im Jahr 1846 ausgesprochene Ansicht. Herr Stockmar äußerte sich, nachdem er an die Spezialitäten des Jura hinsichtlich der Sprache, der Gesetzgebung und der Religion, wegen welcher die Anwendung des Veto in unsern Gegenden ein Unglück sein könnte, erinnert hatte, dahin: das Veto sei in den Republiken das, was in den absoluten Monarchien der Wille des Monarchen und des Despoten ist. Die Umstände sind heute die gleichen wie vor zwanzig Jahren. Herr Pequignot antwortete dem Herrn Pfarrer Weyermann mit folgenden Worten: „Ich fürchte, daß das Veto, diese Frucht, welche man uns so prachtvoll und verlockend malt, für das bernische Volk ähnliche Folgen wie der Apfel im Paradis habe." Ich glaube ebenfalls, daß das Veto ein Zankapfel für den Kanton sein würde. Herr Schultheiß Neuhaus erinnerte den gleichen Herrn Weyermann, welcher bei Anlaß der Vetofrage das Sprichwort: Vox populi, Vox Dei (die Stimme des Volkes ist Gottes Stimme) zitirt hatte, daran, daß dieses Urtheil nicht immer das richtige sei, und fragte ihn, ob das jüdische Volk Recht hatte, als es in seiner Wuth einstimmig: Kreuziget ihn! ausrief, und ob diese Stimme diejenige Gottes war. — (Der Herr Präsident bemerkt dem Redner, daß die Zeit, für welche er das Wort verlangte, verstrichen ist.) Noch ein Wort zum Schluß. Eines der einflußreichsten Mitglieder des Verfassungsrathes charakterisirte das Veto dahin: Dasselbe wäre die Brücke, welche die Aristokratie überschreiten würde, um ihre Rückkehr zu bewerkstelligen. Dieser Mann war Herr General Ochsenbein!

Vogel. Ich will der Bemerkung des Herrn Präsidenten, daß die Redner sich kurz fassen möchten, Rechnung tragen, indessen fühle ich mich doch gedrungen, zur Motivirung meiner Stimmgebung einige Bemerkungen anzubringen. Ich war Mitglied der Kommission, welche vor drei Jahren niedergesetzt worden ist, um die Fragen der Jurabahnen, der Gotthardbahn und der Juragewässerkorrektion zu prüfen. Die damalige Kommission hat bereits einen Antrag (den sie in der Folge zwar zurückgezogen hat) gebracht, wonach der Staat sich mit 7 Millionen an den jurassischen Eisenbahnen betheiligen sollte. Ich befand mich mit drei meiner Kollegen in der Minderheit, und zwar aus dem Grunde, weil wir einsahen, daß die uns damals gemachten Vorlagen ungenügend seien; denn es fehlten sowohl genaue Kostensberechnungen als Pläne. Wir gingen ferner von der Ansicht aus, daß es nicht Sache des Kantons sei, ausnahmsweise im Jura vorzugehen, sondern der Jura solle den Weg einschlagen, welchen der alte Kanton betreten hat, wo die betreffenden Gemeinden sich an den zu erstellenden Eisenbahnen betheiligten. Das war mein Standpunkt, welcher mir in Freundeskreisen und in engern Versammlungen bittere Vorwürfe zugezogen hat. Seither hat sich aber die Sachlage geändert: die Pläne sind vollständig, die Kostensberechnungen sorgfältig ausgearbeitet und verifizirt und (was mich hauptsächlich bewegt, heute anders zu stimmen als vor drei Jahren) die jurassischen Gemeinden haben, wenn sie auch nicht Alles gethan, was sie können, doch wenigstens einen Anfang gemacht und gewisse Summen dekretirt. Nach meinem Dafürhalten sind daher die Jurassier jetzt berechtigt, vor den Großen Rath zu treten und zu sagen: „Wohlan! wir haben jetzt die Sache angefaßt, bevor wir aber weiter gehen, wollen wir wissen, ob der Kanton Etwas beitragen will oder nicht." Ich glaube, diese Berechtigung habe der Jura jetzt, und ich zweifle auch nicht daran, daß er, wenn er Eisenbahnen haben will, noch tiefer in den Sack langen wird, als er es bereits gethan. Man hat seiner Zeit ein neues Steuergesetz erlassen und auf den Jura ausgedehnt ohne Widerrede, auf 1. Januar ist das neue Strafgesetz im ganzen Kanton in Kraft getreten und also auch auf den Jura ausgedehnt worden ohne Widerrede (die von drei Personen ausgegangene Klage sehe ich nicht als eine Protestation an); noch mehr! man will eine einheitliche Civilgesetzgebung einführen und der Jura wird es sich gefallen lassen müssen. In Berücksichtigung alles dessen legt uns nun die Regierung Anträge vor, wonach das jurassische Eisenbahnnetz mit einer Subvention von 15 Millionen unterstützt werden soll. Diese Anträge wurden an eine Kommission gewiesen, die uns einstimmig ein Dekret vorlegt, welches die Subventionirung einer Stammlinie bis Dachsfelden und der beiden Linien Sonceboz-Convers und Pruntrut-Delle in Aussicht nimmt. Auf einmal tauchen nun, wie ein Blitz von heiterm Himmel, wie Pilze aus dem Boden, Petitionen auf, die von einer Gegend ausgingen, von der man dieß nicht hätte erwarten sollen — vom Seeland, vom allernächsten Nachbar des Jura! Ohne die Anträge der Kommission abzuwarten, sagte man dem Jura: „Zehn Schritte vom Leibe! wir haben kein Geld für dich, und wenn wir es haben, so wollen wir zuerst das Volk anfragen!" Es scheint mir, es komme ziemlich auf das Gleiche hinaus, ob man den Jura einfach abweise oder ob man ihm Etwas geben wolle mit dem Vorbehalte des Veto; wir wollen uns in dieser Beziehung nicht täuschen. Wenn man, wie Hr. v. Gonzenbach uns sagt, das Volk belehren könnte, dann würde ich dem Jura rathen, Hrn. v. Gonzenbach zu ersuchen, dem Volke nachzugehen und ihm die Sache auseinanderzusetzen. Ich würde ihm dafür gerne den bekannten Staatsgalawagen nachführen. Ich fürchte aber, das Volk könnte auch anders belehrt werden; man würde ihm vielleicht sagen: „wenn du jetzt auch 7 Millionen erkennst, so ist es damit nicht gemacht; es wird gehen, wie bei der Ostwestbahn; man wird immer weiter und weiter hineingezogen werden." Man sagt zwar, man solle dem Volke die Frage nicht sogleich zur Entscheidung vorlegen, sondern noch einige Monate warten, wo der Steuerbezug dann vorüber und der Landmann besser gestimmt sei. Ich möchte Ihnen aber Eines zu bedenken geben. Sie wissen, daß den an der Juragewässerkorrektion betheiligten Kantonen ein letzter fataler Termin (31. Dezember d. J.) gestellt ist, bis zu welchem Sie sich darüber auszusprechen haben, ob Sie zu der Ausführung des Unternehmens Hand bieten wollen oder nicht. Es ist der Thätigkeit des Herrn Regierungspräsidenten Weber gelungen, in letzter Zeit ein Projekt vorzulegen, von welchem man die Hoffnung hat, es werde bei den übrigen betheiligten

Kantonen Eingang finden. Sollte das Unternehmen zur Ausführung gelangen, so hätte der Staat sich dabei mit ungefähr 2 Millionen zu betheiligen. Konsequenterweise müßte man diese Frage dann auch dem Volke vorlegen; denn ich könnte wirklich nicht einsehen, warum man, wenn man die Jurabahnfrage durch das Volk entscheiden lassen will, mit der Frage der Seelandsentsumpfung dieß nicht thun sollte. Ich habe aber die feste Ueberzeugung, daß das Volk, wenn man ihm vorstellen wird, wie da auf einmal Millionen auszugeben seien, Alles den Bach hinabschicken wird. Man wird zwar vielleicht sagen, das habe nicht so viel zu bedeuten, wenn auch die Juragewässerkorrektion nicht ausgeführt werde. Ich weiß auch wohl, daß im Seelande sich noch viele Gemeinden befinden, die lieber im Sumpfe stecken bleiben, als ihre Moser austrocknen lassen. Wird dann aber der Jura ruhig bleiben und sich zufrieden geben? Man hat uns heute von verschiedenen Seiten gewarnt, wir möchten wohl überlegen, was wir thun. Herr alt-Regierungsrath Moschard hat uns zwar gesagt, der Jura werde nicht nach Frankreich und auch nicht nach Neuenburg, Solothurn oder zum Kanton Baselland übergehen; er werde sich auch nicht trennen, um einen eigenen Kanton zu bilden; denn da würde alsbald im Jura großer Streit darüber entstehen, welches der Hauptort des Kantons sein soll. Ich glaube nicht, daß dieß eine Trennung hindern könnte. Im Jahre 1833 hat man sich im Kanton Baselland nicht lange darüber gestritten, ob Liestal oder Sissach Hauptort sein soll, sondern sie haben das unter sich ausgemacht und die Trennung hat stattgefunden. Ich hätte es nicht gewagt, diesen Punkt zu berühren, da es aber bereits von anderer Seite geschehen ist, so will ich mir auch einige Worte hierüber erlauben. Wenn man den Jura mit bloßen Versprechungen abspeisen und ihm nicht mit der That beistehen will, glauben Sie nicht, daß, wenn er vor die Bundesbehörde tritt und sich vom alten Kantonstheil zu trennen verlangt, weil dieser ihm blos Opfer auflege und von ihm verlange, daß er sich unter die gleichen Steuern, gleiche Gesetzgebung füge, ihm aber Nichts geben wolle — glauben Sie da nicht, daß die Bundesversammlung, in welcher vielleicht Leute sitzen, die das große Bern gern ein wenig kleiner sähen, vielleicht finden könnte, eine Trennung sei besser, als diese ewigen Reibungen? Glauben Sie aber, der Jura werde sich mit der Trennung dann einfach zufrieden geben? Nein, wir werden ihm noch Etwas geben müssen — zwar nicht Ostwestbahnobligationen, dafür würde er sich bedanken, sondern er wird vielleicht Geld, Kanonen, Gewehre u. s. w. verlangen. Ich habe im Jahre 1835 zwischen Basestadt und Baselland den Sparhafen theilen helfen, ich möchte aber dem Kanton Bern diese Schmach ersparen. Noch Eins! ich möchte wissen, was z. B. unser neue Ständerath sagen würde, wenn er in den Ständerathssaal träte und man sagen würde: das ist der Abgeordnete Bern's deutschen Theils, jenes Derjenige Bern's französischen Theils. Ich hoffe das nicht zu erleben, aber wenn es geschähe und ich noch Mitglied des Nationalrathes bin, dann soll mich der Gang nicht reuen, um zu sehen, was für eine Miene die Herren Kollegen machen. Man soll nicht sagen: Bange machen gilt nicht. Sobald Mitglieder aus dem neuen Kantonstheil davon sprechen, dürfen auch wir diesen Punkt berühren. — Es ist schön, es klingt volksthümlich, wenn man sagt: wir wollen das Volk anfragen, das Volk ist großmüthig, großmüthiger als der Große Rath. Wie würde es aber herauskommen, wenn wir das Volk, dem wir in kurzer Zeit 25 Millionen Schulden aufgehalst haben, anfragen würden, ob es noch mehr Schulden wünsche? Ich schmeichle mir auch, zum Bernervolke zu gehören, ich bin unter ihm aufgewachsen und alt geworden, ich werde zu ihm stehen, so lange ich lebe; das hindert mich aber nicht, zu erklären, daß ich entschieden gegen die Volksabstimmung bin. Ich habe schon im Jahre 1846 gegen das Veto gestimmt, da ich es als einen Hemmschuh für alle gemeinnützigen Unternehmen betrachte. Werfen wir einmal einen Blick in andere Kantone. Es ermuntert mich nicht, für das Veto zu stimmen, wenn ich sehe, wie im Kanton Solothurn wegen der Korrektion eines kleinen Flüßchens, der Dünnern, die etwa Fr. 40,000 kostet, das Volk angefragt wird; es ermuntert mich auch nicht, wenn ich sehe, wie im Kanton Luzern es den Pfaffen und ihren Anhängern gelungen ist, eine Dienstbotenordnung über Bord zu werfen. Von Baselland will ich gar nicht reden. Ich will das Veto im vorliegenden Falle auch deßwegen nicht, weil ich glaube, dessen Anwendung wäre eine schreiende Ungerechtigkeit gegenüber dem Jura. Ich will kein Inner-Rhoden und kein Außer-Rhoden, sondern einen einigen und starken Kanton Bern! Ich stimme entschieden gegen das Veto, und wenn ich hierin fehle und nicht im Sinne meiner Wähler meine Stimme abgebe, so bin ich schon morgen bereit, mein Mandat niederzulegen. Ich schließe mit dem Wunsche, daß nicht nur unsere Kollegen aus dem Jura, wenn sie heimgehen, ausrufen können: „Nous aussi, nous sommes de Berne!", sondern ich gehe weiter und sage: „Soyons de Berne!" (Es wird Beifall bezeugt.)

Dr. Hügli. Sero venientibus ossa! (Den spät Kommenden die Knochen.) Das scheint heute der Grundsatz zu sein, der im Großen Rathe waltet. Zuerst sprechen die großen Herren drei Tage lang über Dieß und Jenes, und wir müssen zuhören, man ruft Bravo links und rechts, nachher kommen Crethi und Plethi, wie solche das Volk Israel hatte. Man sagt uns: „faßt euch kurz! wenn der Große Rath durch unser Votum nicht überzeugt worden ist, so wird er es durch das eurige auch nicht." (Heiterkeit.) Ich möchte nur wenige Worte über das Veto sagen, worüber ich eine eigene Erfahrung gemacht habe. Vor acht Tagen habe ich die Wähler unserer Kirchgemeinde zusammenkommen lassen und mit ihnen die Jurabahnfrage erörtert, so weit ich dieselbe damals kannte. Endlich kamen wir auch auf das Veto zu sprechen, auf meine Anfrage erklärten die Leute, daß sie das Veto nicht begehren, sondern daß sie ihre Vertreter wählen, denen sie volles Zutrauen schenken. „Wenn wir aber anders stimmen, als ihr es wünscht?" fragte ich. Da antwortete mir ein Bäuerlein: „dann werden wir euch nach vier Jahren auf die Seite setzen." Sie sehen, meine Herren, es steckt eine schlaue Logik dahinter: auf der einen Seite will man mir die Verantwortung überlassen und auf der andern Seite sich das Endurtheil vorbehalten und sagen können: „l'état c'est nous!" Ich habe daraus geschlossen, daß das Volk im Grunde das Veto will, es will ihm nur nicht den rechten Namen geben und seinen Vertretern die Verantwortung überlassen. Ich möchte aber einen andern Standpunkt einnehmen: ich möchte dem Volke nicht nur das Urtheil überlassen, sondern auch ein wenig von der Verantwortung. Deßwegen bin ich grundsätzlich für das Veto. Warum stimme ich aber im vorliegenden Falle dagegen? weil ich glaube, es stehe mit der Verfassung im Widerspruche. Wenn ich dieses Wort ausspreche, so werden Sie vielleicht im ersten Augenblicke lachen und vielleicht nachher auch. Ich habe auf der einen Seite geschworen, die Rechte und Freiheiten des Volkes und der Bürger zu achten. Ich werde dieß halten; denn ich habe es geschworen. Auf der andern Seite habe ich aber auch geschworen, die Verfassung und verfassungsmäßigen Gesetze streng zu befolgen, und auch das gedenke ich zu halten. Ich will nun untersuchen, ob das Veto mit der Verfassung im Einklange stehe oder nicht. § 24 der Verfassung sagt: „Die Mitglieder des Großen Rathes sind Stellvertreter der Gesammtheit des Volkes und nicht der Wahlkreise, durch welche sie erwählt werden. Sie dürfen keine Instruktionen annehmen." Da wird also der Staat als Einheit aufgefaßt, und die Mitglieder des Großen Rathes sollen ihre Stimme von diesem Standpunkte aus abgeben. Das wird ihnen eingeschärft durch die Bestimmung, daß sie keine Instruktionen an-

nehmen dürfen; jede Kirchthurmspolitik soll also bei den Großrathsbeschlüssen verbannt sein. Glauben Sie nun, daß das Volk, wenn man ihm die Frage zur Entscheidung vorlegt, sich auf den Standpunkt der Einheit des Staates werden stellen können? glauben Sie, das Volk, welches den Jura hauptsächlich seiner besondern Gesetzgebung wegen stets als einen heterogenen Theil des Kantons angesehen hat, werde sich über alle kleinern Interessen, die ihm zunächst liegen, erheben und zu Gunsten des Jura stimmen können, wenn es nicht einen materiellen Vortheil für sich selbst dabei sieht? glauben Sie, der Oberländer werde dazu stimmen können, sobald ihm aus der Erstellung der Jurabahnen kein Vortheil erwächst? Ich glaube es nicht. Ich habe noch nicht nachgewiesen, worin der Widerspruch mit der Verfassung besteht, und erlaube mir nun, dieß in kurzen Worten zu thun. Auf der einen Seite sagt die Verfassung also im § 24, daß die Mitglieder des Großen Rathes Stellvertreter der Gesammtheit des Volkes seien und nicht der Wahlkreise, durch welche sie erwählt wurden; auf der einen Seite sollen alle Beschlüsse vom Standpunkte der Einheit aus gefaßt werden, und alle andern Interessen sollen dabei schweigen. Auf der andern Seite aber sagt man dem Volke: du kannst jetzt stimmen, wie du willst und deine eigenen Interessen im Auge haben. Liegt darin nicht ein Widerspruch? Auf der einen Seite präzisirt man die Stellung, welche die Mitglieder des Großen Rathes einzunehmen haben, und verbietet ihnen, Instruktionen anzunehmen, auf der andern Seite sagt man dem Volke: du darfst deinen Vertretern keine Instruktionen ertheilen, sie dürfen machen, was sie wollen, ihre Beschlüsse kannst du aber umwerfen. Herr Präsident, meine Herren! Wenn darin kein Widerspruch liegt, so weiß ich nicht mehr, was Widersprüche sind. Wenn ich nun für das Veto bin, seine Berechtigung in der gegenwärtigen Verfassung aber nicht finden kann, was folgt daraus? Ich wünsche eine Verfassungsrevision und Aufnahme des Veto in die neue Verfassung. Ich hätte gerne meinen Standpunkt noch näher erörtert, ich will aber nicht weitläufiger sein.

Seßler. Angesichts der Mahnung des Herrn Präsidenten und des Wunsches aller Mitglieder will ich von einem ausführlichen Votum abstrahiren und mich auf wenige Bemerkungen beschränken. Die Frage, ob der Jura die Berechtigung habe, Eisenbahnen zu verlangen, ob ihm billigerweise ein Staatsbeitrag an dieselben verabfolgt werden solle, ist des Langen und Breiten diskutirt worden, so daß wohl Niemand mehr im Zweifel darüber sein wird, daß allerdings Etwas für den Jura zu thun ist. Ueber die Frage aber habe ich noch häufig streiten hören, warum der Jura mit seinem Begehren wohl in dieser gedrückten, schlechten Zeit auftrete. Weil man gegenüber dem Jura im Interesse einer einheitlichen Gesetzgebung vorgegangen ist, weil man ihm die Einkommensteuer oktroyirt hat, tritt nun der Jura in diesem Augenblicke vor den Großen Rath, um ein Aequivalent zu verlangen. Erlauben Sie mir, noch mit einigen Worten meine Stimmgebung zu motiviren. Ich stimme gegen den Antrag des Herrn Hofer, der dem Jura 5 Millionen geben und hievon Fr. 1,600,000 für die Unterstützung der Tronçons Pruntrut-Delle und St. Immer-Convers verwenden will. Mit dem Rest von Fr. 3,400,000 könnte dann aber unbedingt nichts angefangen werden, wenn man nicht allfällig das Tronçon Delsberg-Basel damit unterstützen wollte. Ich stimme gegen den Antrag des Herrn König, der eventuell die Subventionirung der Tronçons vorschlägt, aus dem nämlichen Grunde, der mich veranlaßt, gegen den Antrag des Herrn Hofer aufzutreten. Diese Tronçons führen den Jura zum Kanton Bern hinaus, zu diesem Zwecke will ich aber kein Staatsgeld ausgeben. Gegen den Antrag des Herrn Egger stimme ich deßhalb, weil derselbe eine größere Ausgabe zur Folge haben und doch im Grunde weniger erreicht würde, als die Kommission vorschlägt. Der Gedanke der Erstellung einer Stammlinie ist zwar ein schöner, wenn man aber eine solche will, muß eine größere Subvention in Aussicht gestellt werden, sonst würde der Jura den Rest der nöthigen Summe nicht aufbringen können. Wir haben seit Jahren den Standpunkt eingenommen, daß wir dem Jura sagten, er möge, wenn er wirklich Eisenbahnen wünsche, sich zeigen und durch Zeichnung von Beiträgen beweisen, daß es ihm ernst sei. Welche Theile des Jura haben nun diesen Rath befolgt? Das St. Immerthal und der Amtsbezirk Pruntrut. Die Linie Pruntrut-Delle wird von keinem Antrage behelligt, die St. Immerthallinie dagegen wird durch den Antrag des Herrn Egger beseitigt. Es bleibt mir nun schließlich nichts Anderes übrig, als auf den Antrag der Kommission zurückzukommen, der zwar, ich gestehe es aufrichtig, nicht nur mich nicht ganz befriedigt hat, sondern von dem ich begreife, daß er auch den Jura nicht ganz befriedigen kann. In bessern Zeiten würde der Kommissionalantrag rascher zu Etwas führen, ich befürchte aber, daß es gegenwärtig nicht so schnell gehen werde. Indessen enthält er alle Keime zur Entwicklung, und er ist immer von großer Wichtigkeit, weil sich auf ihn die Männer jeder Gesinnungsart vereinigt haben. Außer den Herren Egger und König ist kein Mitglied der Kommission davon abgegangen. Was nun die Frage anbelangt, ob wir die Angelegenheit dem Volke zur Abstimmung vorlegen sollen, so bin ich der Ansicht, dieß nicht zu thun. Ich will mich nicht darüber verbreiten, ob ich prinzipiell für das Veto sei oder nicht, ich finde aber, daß wir schon aus Loyalitätsgründen unmöglich das Veto auf den vorliegenden Fall anwenden dürfen. Haben wir vom Veto Gebrauch gemacht, als es sich um die Subventionirung der Centralbahn handelte? haben wir es angewendet bei der Ostwestbahnfrage, bei der Angelegenheit der Juragewässerkorrektion und Hasslethalentsumpfung? Nein, keine dieser Fragen ist dem Volke zur Entscheidung vorgelegt worden. Sollen wir es jetzt thun, da es sich darum handelt, dem Jura ein Aequivalent zu geben, wo wir überzeugt sind, daß der Jura in hohem Maße leiden wird, wenn wir ihm seine Eisenbahnen nicht erstellen helfen? Nein, gewiß nicht. Schon dieser Grund ist für mich überwiegend, ich erlaube mir aber, Diejenigen, welche das Veto beschließen möchten, noch auf Etwas aufmerksam zu machen. Ich bin überzeugt, daß durch den Beschluß, es solle die Frage dem Volke vorgelegt werden, dieses erst recht Mißtrauen fassen wird. Wenn Sie nicht den Muth haben zu sagen: „die Männer, die in der Kommission saßen, haben dafür gesorgt, daß wir gegen eine Wiederholung der Ostwestbahnvorgänge verschanzt sind", so wird das Volk noch viel ängstlicher als jetzt und wird jede Betheiligung verwerfen. Wo ständen wir denn, wenn das Volk verwerfen würde? Es sind allerdings Konsequenzen geschildert worden, die daraus erwachsen könnten. Wenn aber das Volk annähme, so gefiele mir das wieder nicht, weil dadurch alle Bewegungsfreiheit innerhalb der Schranken der votirten Summe unmöglich gemacht würde. Ich gebe durchaus nicht dem Gedanken Raum, daß an den Bedingungen gerüttelt oder an der Gesammtsumme irgend Etwas geändert werde, der Große Rath sollte aber doch so viel Bewegungsfreiheit haben, daß es, wenn es nicht möglich wäre, daß z. B. die Linien Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Convers von der gleichen Gesellschaft und im nämlichen Zeitpunkt ausgeführt werden könnten, in seiner Macht läge, die betreffende Bestimmung abzuändern. Es ist möglich, daß eine Gesellschaft die Linie Biel-Dachsfelden bauen und die Verlängerung dieser Linie bis nach Basel in Aussicht nehmen würde, um sie dort mit dem badischen Bahnhof zu verbinden, daß aber diese Gesellschaft die Abzweigung Sonceboz-Convers nicht ausführen wollte. Ist das Dekret dann vom Volke angenommen, so sind dem Großen Rathe die Hände gebunden, und er kann die Ausführung des Baues dieser Gesellschaft nicht gestatten, weil das Dekret vorschreibt, daß die nämliche Gesellschaft die beiden

Linien erstellen müsse. Aus diesen Gründen muß ich, wenn die Vorlage an das Volk beschlossen wird, aus Ueberzeugung gegen das ganze Dekret stimmen, weil ich die Sache nicht in solcher Weise durch das Volk vernageln will. Schließlich noch eine weitere Bemerkung über die vorliegende Frage. Ich habe mich beeilt, aus dem Auslande zurückzukehren, um hier meine Pflicht zu thun. Ueberall, bis in den fernen Norden, wo ich mit meinen Geschäftsfreunden gesprochen, habe ich keine derartigen Sorgen, wie sie uns hier beschäftigen, kein Eisenbahnbauchweh angetroffen, eine große Sorge aber herrscht überall — die Frage: wird ein europäischer Krieg entstehen oder nicht? Sollte aber dieser Fall eintreten, wozu könnte uns dann da die Entzweiung im Kanton führen? So viel ist sicher, daß die Schweiz in einem solchen Augenblicke der Gefahr einig dastehen, und daß nicht sogar innerhalb des nämlichen Kantons Spaltungen eintreten sollten, die sicher sich zeigen werden, wenn der Jura einfach abgewiesen wird. Ich hoffe daher, wir werden nach der langen und reiflichen Diskussion, die stattgefunden hat, zum Ziele gelangen, und der Große Rath werde den Muth haben, ohne das Veto die Vorschläge der Kommission anzunehmen, wodurch der Weg zu einer immer inniger und herzlicher werdenden Verbindung zwischen beiden Kantonstheilen gebahnt wird.

v. Tavel. Um die Berathung so viel an mir nicht mehr länger hinzuziehen und die Versammlung nicht über Gebühr zu ermüden, erkläre ich, daß ich auf das Wort verzichte, in der Erwartung jedoch, daß auch Redner der andern Seite sich durch die gleichen Rücksichten zu der nämlichen Entsagung bestimmen lassen möchten.

Carlin. Ich würde gerne dem Beispiel des Hrn. von Tavel folgen, es ist mir jedoch unmöglich; ich bin es mir selbst, sowie dem Lande schuldig, das Votum, welches ich in den gegenwärtigen feierlichen Umständen abgeben werde, zu begründen. Ja, meine Herren, die Lage ist ernst und feierlich. Der Jura und seine Deputirten sind in der ruhigsten und friedlichsten Erwartung. Die Berathung dauert schon drei Tage; drei Tage, an welchen die Redner des deutschen Kantonstheils unter sich über das dem Jura zu bereitende Schicksal verfügt haben. Wir haben mit Ergebung, mit Hoffnung und mit Anerkennung zugehört; wenn ich sage mit Anerkennung, so ist es, weil wir seit einigen Jahren einen bedeutenden Schritt vorwärts gethan haben. Erinnern Sie sich, werthe Kollegen, daß ehemals und noch in jüngster Zeit, wenn wir nach Bern kamen, um um jurassische Eisenbahnen nachzusuchen, man uns mit Nichteintreten und Stillschweigen, welches auch seine traurige Sprache hatte, oder mit einer Höflichkeitsformel antwortete: „Wir wollen dann sehen, wenn der Augenblick gekommen sein wird.“ Dieser Augenblick ist nun da; man behandelt die Angelegenheit, man räumt uns die Ehre und das Recht ein, unsere Bestrebungen und begründeten Begehren mitzuberathen. Dank! Dank noch einmal all' den Rednern, welche in diesen drei Tagen ihre unabhängige und Freundesstimme erhoben; vorzüglich danke ich dem Berichterstatter der Spezialkommission, dem Präsidenten dieser Versammlung und andern Großräthen, welche all' die Sympathien verstanden haben, die ihnen von Rechts wegen zukamen. Dieß als Einleitung. Ich habe gesagt, daß ich zur Begründung meines Votums das Wort ergreife; ich will Ihnen nun eine eigene Idee auseinandersetzen, von welcher ich zum Voraus weiß, daß sie verworfen wird; die Zukunft wird aber lehren, daß diese Idee die richtige war. Ich theile die Illusionen des Projektes der Kommission nicht, eben so wenig diejenigen des regierungsräthlichen Entwurfes. — Vorerst eine Frage. Ihr Berner, die Ihr von jurassischen statt von bernischen Bahnen sprechet, wollet Ihr etwas thun und eine Subvention zu Gunsten der zu erbauenden Bahnen bewilligen? Ihr antwortet: ja; ebenso die Kommission, und zwar einstimmig. Es gibt jedoch einige Redner, welche die harte Energie hatten, zu sagen: Nichts für den Jura! Diese kategorische Weigerung hat nun, wenn sie im Ernst und in guten Treuen gemeint ist, auch ihr Verdienst, so nämlich, daß sie besser ist als eine verkleidete und verkappte Weigerung. Der allgemeine Zustand unserer Finanzen gestattet sowohl der Regierung als der Kommission, zu erklären, daß die mathematisch bewiesene Möglichkeit zu Eingehung finanzieller Verpflichtungen vorhanden ist, ohne den Gang der laufenden Verwaltung zu hemmen. Vergessen Sie nicht, wie es der Berichterstatter der Regierung sehr gut gesagt hat: daß es sich darum handelt, eine Ausgabe zu beschließen, um etwas zu gründen; daß eine Frage des allgemeinen Wohles im Spiel ist; daß es darum zu thun ist, dem am 19. April 1866 in dieser Versammlung ausgesprochenen Grundsatz Leben und Kraft zu verleihen. Sehen Sie auf die jüngsten Ereignisse in Deutschland. Als das siegreiche Preußen den Sachsen, den Würtembergern, den Bayern, den Badensern, der Stadt Frankfurt u. s. w. eine Kriegssteuer von 6 bis 12 Millionen Gulden jedem auferlegte, haben sich diese Staaten, sogar ohne Veto, unterzogen und dafür nichts erhalten als Zerstörung, Ruin und alle durch den Krieg entstehenden gewöhnlichen Uebel. Zeige unsere friedliche Republik ein wenig Muth, und sie wird freiwillig ein nationales Werk errichten. Fehlt der Kommission aber vielleicht dieser Muth? Von zwei Dingen eines: entweder will die Kommission entschieden etwas thun, dann spreche sie sich ohne Vorbehalt oder Einschränkung aus, oder sie darf nicht wollen, dann will ich lieber die offene Weigerung der Redner, von denen ich sprach. Nun eine andere Frage. Sollen Sie etwas thun, wenn vernünftigerweise festgestellt ist, daß Sie es können. Ja, Sie sollen es, und zwar kraft des in der von uns beschwornen Verfassung enthaltenen Grundsatzes der Gleichheit der Bürger vor dem Gesetz. Als die Centralbahn die Concession einer Eisenbahn auf bernischem Gebiete durch den Oberaargau bis zur Hauptstadt verlangte, antworteten Sie: Nehmet! Als sie die Verlängerung der Linie von Bern nach Thörishaus nachsuchte, antworteten Sie wieder: Nehmet! Und als es sich um den Bau der Linie Bern-Thun handelte, sagten Sie ihr nochmals: Nehmet! Sie antworteten ebenfalls mit: Nehmet! als es um die Sektion Bern-Biel zu thun war. Und nun ist der Jura blokirt und isolirt, ohne sich bewegen zu können, während alle andern Gegenden des Kantons vollkommen gut bedacht sind. Desto besser für sie! Sie haben sogar 2 Millionen Aktien der Centralbahn übernommen. Sie thaten sehr gut daran; die Eisenbahnen waren eine Neuerung, welche unterstützt werden mußte. Unterdessen konnte aber der Jura, von Ihrer Freigebigkeit ausgeschlossen und unter Anderm seines frühern Transits beraubt, weder Hände noch Füße bewegen. Glücklicherweise vernachläßigte die Centralbahn den Bau der Linie Bern-Biel, wodurch die Thore des Jura auf der innern Seite des Kantons wieder geöffnet wurden. Dann trat ein Ereigniß ein, welches man heute allgemein als eine Calamität bezeichnet. Es herrscht nur eine Stimme der Verwünschung über das Unglück der Ostwestbahn; und gerade dieses Unglück mit der Ostwestbahn hat die Seite von Biel wieder frei gemacht und den Staatsbau, den einzigen Rettungsanker für uns Jurassier, herbeigeführt. Ich habe es oft gesagt: Diejenigen, welche den Geldsäckel nicht öffnen wollen, verwerfen den Staatsbau, und weßhalb? weil sie sehr gut einsehen, daß sie dann nothwendigerweise verpflichtet wären, zu geben, während beim Bau ohne Betheiligung des Staates sie nur vielleicht zu geben brauchen und noch dazu die beste Hoffnung haben, gar nichts geben zu müssen! Ich frage jedoch: Berathen wir heute den Staatsbau im Prinzip, a priori, besteht er nicht schon wirklich im Kanton Bern? Wir wollen die logische und legitime Konsequenz des bisherigen Verfahrens. Das ist der Staatsbau. Man setzt ihm die Privatindustrie entgegen und citirt Beispiele, welche hundert andere Beispiele

der Theorien widerlegen, die durchaus keine praktische Anwendung im Kanton Bern finden können. Man sagt, die Privatindustrie produzire besser und mehr. Da ist man im Irrthum. In unserer kleinen Republik ist der Staat die große Association für Unternehmen des öffentlichen Wohles. Hat nicht der Staat den Betrieb der Posten und Telegraphen? Jedermann auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft genießt die Vortheile der Posten und Telegraphen. Bleiben Sie bei Ihrem System und übergeben Sie die Straßen ebenfalls der Privatindustrie; suchen Sie dann eine Gesellschaft, welche die Straßen baut und lassen Sie dieselbe vorerst die Weg- und Brückengelder wieder herstellen. Alle vom Mittelpunkte des Verkehrs ein wenig entfernten Gegenden werden völlig abgeschnitten und das Publikum da immer schlecht bedient sein, wo die Spekulation und der Gewinn nicht ihre Rechnung finden. — Der Berichterstatter der Kommission sagt, daß der Staat Bern seit 30 Jahren 40 Millionen für Straßen und Brücken ausgegeben habe. Wie viel haben diese 40 Millionen eingetragen? viel, behaupte ich, sehr viel; sie haben die Verbindungen erleichtert und den Handel und die Industrie begünstigt, das heißt, sie haben den Nationalreichthum entwickelt und vermehrt. Der Staat hat keinen andern Zweck, keine andere Berechnung. Dieß ist ein Grundsatz, den man nie aus dem Auge verlieren sollte. Mein Projekt beruht auf diesem Prinzip, in direktem Widerspruch mit demjenigen der Kommission, welche befürchtet, in ihrem Entwurfe die Bestimmung gegen den Staatsbau nicht scharf genug zu fassen. Uebrigens befriedigt mich keiner der vorgelegten Entwürfe. Wollen Sie etwas Ausführbares, so gebet wenig, aber gebet wirklich und bestimmt. Gehe man meinetwegen nur bis Dachsfelden, wie Hr. Moschard es beantragt, aber doch wenigstens bis dorthin. Suchen Sie nicht eine Gesellschaft, die nicht zu finden ist, das heißt, thun Sie nicht, als ob Sie eine Realität verfolgen wollten, welche doch nur Chimäre sein wird! — Ich komme nun auf mein Projekt zurück, welches, ich wiederhole es, von vorneherein durch die gegen den Staatsbau bestehende Abneigung beurtheilt ist; dasselbe lautet:

„1. Der Staat betheiligt sich an der Erstellung der Eisenbahnen im Jura in folgendem Verhältniß und unter nachstehenden Bedingungen: Er übernimmt die Ausführung der Verlängerung der Hauptlinie von Biel hinweg bis Dachsfelden, sowie der Zweigbahn Sonceboz-Convers."

Ich gehe hierin weiter als Hr. Moschard und weiche ebenfalls in einem andern Punkte von seinem Antrag ab, da der Staat und nicht eine Gesellschaft bauen sollte.

„2. Zu dieser Strecke wird er verwenden: a) für die Hauptlinie Biel-Sonceboz-Dachsfelden Fr. 4,500,000; b) für die Zweigbahn Sonceboz-Convers Fr. 1,700,000, zusammen Fr. 6,200,000." — Dieß ist die gleiche Summe, welche die Kommission beantragt.

„3. Der Staat liefert außerdem das Obligationenkapital aus eigenen Mitteln oder durch Ausgabe von Obligationen; dieses Kapital darf jedoch den Drittel der Gesammtkosten nicht übersteigen.

„4. Es wird indeß keine Subvention seitens des Staates ausgerichtet und verbraucht werden, bevor das für die vollständige Ausführung des Unternehmens erforderliche Aktienkapital gezeichnet und gesichert ist.

„5. Der Staat wird den Betrieb der genannten Linien unter den gleichen Bedingungen wie die ihm im Seelande gehörenden Linien übernehmen.

„6. Die Bestimmungen des Projektes der Kommission werden beibehalten, insoweit es die Linie Pruntrut-Delle betrifft."

Dieß sind die Ideen, welche eine andere Fassung erheischten, jedoch die Anträge der Kommission wesentlich modifiziren würden. Ich will in kurzen Worten das Resultat, welches sie hätten, darstellen. Die Gesammtkosten für den Bau Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers würden nach den Voranschlägen betragen . . . Fr. 13,500,000.

Die Subvention des Staates mit Nachgangsrang, als Aktienkapital	Fr.	6,200,000
Das Obligationenkapital, nämlich ein Drittel der Gesammtkosten . . .	„	4,500,000
Das durch freiwillige Beiträge und im gleichen Rang wie die Staatssubvention zu bildende Aktienkapital	„	2,800,000
Gleiche Summe	Fr.	13,500,000 Fr. 13,500,000.

Nach diesen Berechnungen würde das Unternehmen wenigstens den Zins des Obligationenkapitals abwerfen. Es bliebe also vorläufig für den Staat ein Verlust, welcher dem Zinse des Betrages seiner Subvention gleichkäme und, beinahe zu 5 % berechnet, in runder Summe Fr. 300,000 betragen würde. Auf die gesammte Bevölkerung des Kantons Bern von ungefähr 470,000 Seelen vertheilt, ergäbe sich eine minime Vermehrung der Steuern von nur 65 Rappen für den Kopf. Werden wir noch länger vor diesem leichten Opfer zurückschrecken? Uebersehe man übrigens nicht, daß der Ertrag dieser Linien sich mit der Zeit verbessern wird, wenn sie, durch die gegenwärtige Staatsbahnverwaltung betrieben, nicht besondere Kosten verursachen. Gleiche Direktion, gleiche allgemeine Kosten wie gegenwärtig, nur einige Angestellte mehr und das Rollmaterial etwas vermehrt; dieß ist Alles! Es ist nicht genug, daß das Projekt der Kommission mit Rücksicht auf die ungeheuern, den direkt betheiligten Gegenden auferlegten Opfer und die außerordentlich lästigen Zahlungsbedingungen gegenüber den Unternehmern unausführbar ist, man will das Ganze noch der Genehmigung des Volkes unterwerfen. Es gibt vielleicht einige Großräthe, welche in guten Treuen und aus Grundsatz der Ansicht sind, daß man das souveräne Volk befragen solle; andere sind geneigt, ihren guten Willen zu zeigen, dürfen jedoch die Verantwortlichkeit nicht auf sich nehmen. Was mich betrifft, so halte ich es mit Hrn. Präsidenten Stämpfli, welcher gesagt hat: kein Veto, lieber will ich einfache Verwerfung des Gesetzes! — Warum aber das Veto? Ich habe diese Unterscheidung zwischen Volk und uns nicht gerne. Sind wir nicht das Volk? Wir sind die Vertreter desselben, hier in hinlänglicher Zahl, die Kinder des Volkes, welches seine Rechte dem Adel abgerungen hat, als derselbe auch einen Unterschied zwischen ihm und Denjenigen machte, welche nicht seiner Kaste angehörten. Haben wir also den Muth, unser Mandat loyal zu erfüllen. — Man wendet ein, es sei angemessen, daß wir uns selbst gegen unsere eigene Schwachheit vertheidigen. Und das Volk, ist es nicht auch schwach? Ist unsere erste Pflicht nicht die, das Volk gegen seine eigenen Fehler, gegen seine Leidenschaft, gegen seine Unkenntniß der Dinge zu schützen? denn das Volk hat nicht, wie wir, den gegenwärtigen Verhandlungen beigewohnt. Die Partie ist heute übrigens nicht mehr die nämliche wie Anfangs. Man hat schon zum Voraus von den 346 Gemeinden des alten Kantonstheils zweihundert dazu gedrängt, jeden für die Jurabahnen günstigen Beschluß zu verwerfen. Werden diese zweihundert Gemeinden ihre ausgesprochene Meinung widerrufen? Es sei mir also erlaubt, zu behaupten, daß Diejenigen, welche das Veto verlangen, positiv wissen, daß dasselbe gegen den Jura ausfallen wird. — Herr v. Gonzenbach sagt, daß das Veto eine liberale, radikale Institution sei und daß, wenn er mit der geschichtlichen Partei halte, er auch mit der philosophischen fortzuschreiten wisse. Ich wünsche Herrn v. Gonzenbach Glück dazu; nur fürchte ich, daß er, wenn er mit Dampf vorwärts gehen will, die Maschine so gut heize, daß sie zerspringt und Alles auf dem Platz bleibt. Der gleiche Redner fügt bei, daß das Volk für eine Idee zu kämpfen und sich zu enthusiasmiren wisse; dieß

gebe ich zu. Verlangen Sie von ihm Gewissensfreiheit, Gleichheit vor dem Gesetz, Vertheidigung des Vaterlandes und des häuslichen Herdes: sein großmüthiges Herz wird Euch Gehör schenken. Befragen Sie es aber nicht in einer rein materiellen und Geldfrage. In der vorliegenden wird es Euch antworten: Was kümmern uns diese Welschen jenseits des Berges! Gebet uns vorerst Straßen für uns, dann wollen wir sehen! — Nehmen wir also das Volk, wie es ist, und machen wir kein Ideal daraus! Nein, kein Veto! Sie haben übrigens vom Volke auch nicht die Ermächtigung verlangt, der Centralbahn zwei Millionen geben und Eisenbahnen durch den Staat bauen zu lassen; Sie haben es weder über die Revision des Strafgesetzbuches für den Jura noch über die Einführung des Einkommensteuergesetzes u. s. w. befragt. Endlich besteht noch kein Gesetz über das Veto, und Sie möchten ein Gelegenheits- und Ausnahmsgesetz für den Jura daraus machen. Der Billigkeit wegen können Sie es jedoch nicht thun. Noch mehr: die Verfassung stellt es der Weisheit der obersten Landesbehörde anheim, legt ihr aber nicht die Verpflichtung auf, die Frage zu prüfen, ob irgend ein Gesetz dem Volke zur Annahme vorzulegen sei. Wir bewegen uns also in unserer Kompetenz und in unserm Recht; an uns ist es, über die Frage zu entscheiden; erklären wir, daß wir dieses Gesetz nicht der Genehmigung des Volkes unterwerfen wollen. Seien Sie versichert, daß das Veto eine zweischneidige Waffe ist, welche nur zu oft dasjenige treffen wird, was Sie Nützliches in der repräsentativen Demokratie machen werden, deren hohe Mission gerade darin bestebt, dasjenige zu läutern, was in der direkten Demokratie Schädliches sein könnte. Noch einmal, wir sind die Vertreter des Volkes; erfüllen wir unsere Pflicht, und wenn es auch nur wäre, weil uns die Vorgänge dazu verpflichten. Was wird geschehen, wenn wir die Jurassier mit leeren Händen heimschicken? Herr Moschard fragt, ob die Trennung erfolgen werde; diese Trennung vorausgesetzt, fügt er bei, würden sich die Jurassier über die Wahl ihres Hauptortes nicht einigen können. Sei es dem also, und nachher? Was dann geschieht weiß ich nicht, aber das weiß ich, daß man in der Verzweiflung zu außergewöhnlichen Mitteln seine Zuflucht nimmt und daß die Verzweiflung ein schlechter Rathgeber ist; deßhalb appellire ich an Ihre Weisheit und an Ihren Patriotismus!

Bernard. Es kostet mich Mühe, in dieser Frage noch das Wort zu ergreifen, denn man ist ermüdet und sieht dem Schluß der Diskussion mit Ungeduld entgegen, dennoch muß ich mein Votum begründen. Wenn ich diese Versammlung als eine Versammlung des Großen Rathes betrachte, so vergleiche ich sie mit einem Assisenhofe und theile sie in zwei Parteien ein: vier Fünftel sind Geschworne und die andere Partei, der letzte Fünftel, sitzt auf der Anklagebank. Wir Jurassier sitzen auf der Anklagebank, in dem Sinne, daß Sie uns wohl zur Rechtfertigung unserer Begehren das Wort gestatten, Sie aber unsere Richter sind und in letzter Instanz über unser Schicksal entscheiden. Wenn dem also ist, so habe ich auch das Recht, meine Rechtfertigung anzubringen. Ich will keine Berechnung anstellen noch die geschichtlichen Vorgänge anführen; da indessen einige Redner hervorgehoben, daß man dem Jura nichts schuldig sei und er kein Recht auf Compensation habe, so erlauben Sie mir einige Jahre zurückzugeben, um die Thatsachen herzustellen. Ich habe auch für die Ertheilung der Konzession an die Centralbahn und einige Jahre später für die Subvention von zwei Millionen gestimmt, welche der Staat dieser Gesellschaft bewilligte; ich that es damals, weil ich die Erstellung der Centralbahn als eine Wohlthat für den Kanton Bern ansah. Später, bei Anlaß der Ostwestbahnfrage, habe ich mitgeholfen, dieser Gesellschaft die 2 Millionen zu bewilligen; ich that es, weil die Regierung aussagte: da man der Centralbahn eine Subvention bewilligt habe, so müsse auch der Ostwestbahn eine solche zugesprochen werden. Dieß hat uns die Regierung gesagt. Wir wurden getäuscht, und trotzdem hat die Mehrzahl der jurassischen Großräthe für die Subventionirung der Ostwestbahn gestimmt. Als man auf dem Punkte war, die Hauptfrage zu entscheiden, machte ich Vorbehälte zu Gunsten des Jura und verlangte Compensationen für denselben; man bemerkte mir jedoch, daß ich wegen der Angelegenheit der jurassischen Eisenbahnen meinen Antrag zurückziehen solle. Ich führe dieß an, um zu zeigen, daß schon zu jener Zeit der Jura Compensationen verlangte und zur Antwort erhielt, die Reihe werde auch an ihn kommen. Was ist nun seither bis heute geschehen? Ich will es nicht wiederholen, da es hinlänglich bekannt ist. Man kann also nicht sagen, daß der Jura kein Recht auf Compensation habe. Aber noch mehr. Der Jura muß die für die Eisenbahnen im alten Kantonstheile verausgabten 18 Millionen mittragen; er trägt somit aus seinem Sack für Eisenbahnen bei, welche nicht auf seinem Gebiet erstellt sind. Man sagt uns jedoch in dieser Beziehung, daß wir aus der Linie Biel-Bern auch Nutzen ziehen. Ich stelle dieß nicht in Abrede, man geht aber noch weiter und sagt, wir besäßen eine Eisenbahn zwischen Biel und Neuenstadt, als ob alles Land zwischen Biel und Neuenstadt dem Jura und nicht großentheils dem Amtsbezirke Nidau gehörte. Der Jura ist nicht befriedigt, und um die Wahrheit zu sagen, unterstütze ich die Behauptung, daß die Anträge der Kommission ihn nicht zufrieden stellen können. Nein, die sechs oder sieben Millionen, welche sie geben will, sind nicht hinlänglich. Damit dieses Opfer des Staates in Verbindung mit demjenigen der Gemeinden für den Bau der Eisenbahnen im Jura genüge, muß man zu einem andern Mittel seine Zuflucht nehmen und zwar um aus der Verlegenheit zu kommen, zu dem nach meiner Ansicht annehmbarern Antrage des Herrn Moschard. Ich weiß wohl, daß er den Interessen des St. Immerthales, welches große Opfer für die Erlangung einer vollständigen Linie von Biel nach Convers gebracht hat, schädlich erscheinen kann. Im Vergleich mit andern Theilen des Jura wäre jedoch das St. Immerthal, wenn es einen Bahnhof in Sonceboz erhielte, reichlich bedacht, während die Amtsbezirke Münster, Delsberg und Laufen, d. h. der ganze jenseits des Berges gelegene Theil viel weniger bedacht wäre, selbst wenn der Staat bis Delsberg bauen würde, was nicht geschehen wird. Wenn indessen die Mitglieder des Großen Rathes wünschen, daß etwas gethan werde, so frage ich: ist denn das Opfer von 6 bis 7 Millionen so groß, daß es nicht zu ertragen wäre? Man hat den Kanton Freiburg genannt, welcher ungeachtet seiner gedrückten Lage eine neue Subvention zu Gunsten der Strecke Bulle-Romont bewilligt hat. Könnte nun der Große Rath von Bern nicht auch ein solches Opfer bringen? Ich hoffe, daß sich in dieser Versammlung eine Mehrheit für die Subventionirung der Jurabahnen finden werde. Wenn Sie in dieser Beziehung das Volk befragen und z. B. den Oberländern sagen, sie werden 50 Rp. mehr Steuern zu zahlen haben, so ist es indessen natürlich, daß sie antworten werden, sie hätten durchaus kein Interesse, das Opfer von 50 Rp. zu bringen. Erkennt man in dieser Frage das Veto, so behaupte ich, daß es ein verborgenes Mittel ist, um nichts zu bewilligen und ich ziehe vor, daß man offen erkläre, für unsere Eisenbahnen nichts geben zu wollen. Ich stimme in erster Linie für den Antrag des Herrn Moschard, welcher mir der zweckmäßigste zu sein scheint und in zweiter Linie für die Anträge der Kommission, welche mit der Zeit, wenigstens theilweise, ausführbar sind.

Kummer, Erziehungsdirektor und Zyro, Fürsprecher, verzichten auf das Wort.

Dr. Tièche. Ich dagegen kann auf das Wort nicht verzichten. Als Herr v. Gonzenbach mit bewegtem Herzen die Rednerbühne bestieg und gestern früh Herr Präsident Stämpfli die vorliegende wichtige Frage besprach, sagte ich mir, daß

wenn das gesammte jurassische Volk den gegenwärtigen feierlichen Verhandlungen beiwohnen und die tröstenden Worte dieser ausgezeichneten zwei Mitglieder des Großen Rathes zu Gunsten des Jura hören könnte, wir schon eine große Befriedigung hätten. Wenn wir sehen, daß es im alten Kantonstheile sympathetische Herzen gibt, so dürfen wir in unsern Anstrengungen den Muth nicht sinken lassen, sondern wir sollen, wie Herr Stockmar sel., unser große Mitbürger, gesagt hat, für eine Idee zu leiden wissen und den Muth nicht verlieren. Mag aus dieser Frage werden, was da will, wir wollen uns nicht entmuthigen lassen. — Seit seiner Vereinigung mit dem Kanton Bern hat sich der Jura an die bernischen Institutionen gewöhnt und zwar hauptsächlich seit 1831, dem Zeitpunkt unserer denkwürdigen politischen Regeneration; und heute noch hängen wir uns in unsrer kritischen Lage an dieselben wie ein Schiffbrüchiger ein Stück Holz zu seiner Rettung ergreift. Im Laufe der Berathung wurde gesagt, daß der Jura keine Antecedention von Freiheit habe. Herr Kohler hat dargethan, daß der Jura seit dem 14. Jahrhundert an der Befestigung der Freiheit unseres Vaterlandes gearbeitet hat, er vergaß jedoch zu sagen, daß der Amtsbezirk Münster als verburgerrechtete Prolstei von Biel seit dem 15. Jahrhundert eine Kolonne hatte, welche für die Freiheit kämpfte und ein Vorfahr des Herrn Moschard sich an der Spitze dieser Kolonne befand. Haben Sie denn die Jurassier nicht stetsfort treu und ergeben gefunden, haben wir Ihnen nicht Hülfe und Beistand geleistet? Wie können Sie uns also vorwerfen, eine so große Anhänglichkeit an Ihren Eisenbahnen gezeigt zu haben? Ja, ich erklare, daß wenn wir uns heute noch einmal im nämlichen Falle befänden, die jurassischen Großräthe großentheils stimmen würden, wie sie es früher gethan. Als im Jahre 1852 die Centralbahn ihre Konzession verlangte und die Eisenbahnen des Landes untereinander im Kampfe waren, wurden wir hier zur Berathung dieser Angelegenheit versammelt. Der Jura war durch mich und Herrn Choffat von Pruntrut vertreten. Man besprach im Allgemeinen die Zweckmäßigkeit der Erstellung von Eisenbahnen im Kanton Bern und sagte dem Jura, man begreife seine isolirte Lage und sehe den ihm drohenden Verlust ein, man werde jedoch suchen, diesen Verlust durch Erbauung von Straßen zu ersetzen. Wenn nun die Regierung im Jahre 1831 bei der Restauration gewissenhafter gewesen wäre, und wenn die alten Patrizier, welche Straßen erbauen und Gemeindewerkleistungen machen ließen, jedoch nichts dafür ausgaben, — denn diese Straßen wurden zum Theil durch die Gemeinden erstellt, die Freibergen-, die Roche- und die Etourgstraßen wurden von den Gemeinden erbaut, wobei der Staat sich nur in sehr geringem Verhältnisse betheiligte, — wenn, sage ich, man im Jahr 1831 nur Etwas gethan hätte, so wären der Fuet, der Repetsch und Pierre-Pertuis durchbohrt, und diese Durchstiche würden uns erlauben, dem Großen Rathe zu sagen, daß wir es nicht bereuen, für die Eisenbahnen im alten Kanton gestimmt zu haben, daß wir gute Straßen besitzen, daß die Tunnel von Pierre-Pertuis und Séprais, sowie der Durchstich der Freibergen unsern Amtsbezirken genügende Verbindungswege darbieten und uns leichter in die Ebene gelangen lassen. Auf diese Weise würden wir uns in einer glücklichern Lage befinden. Leider ist dieß aber nicht der Fall. Wir sind gänzlich abgeschnitten, alle unsere Bewegungen sind gehemmt, was unsern Interessen schadet. Dieß ist unsere Lage und, ich gestehe es offen, in dem heute Gesagten liegt für uns etwas Erniedrigendes. Ich will deßhalb den Rednern, welche gegen die Eisenbahnen sprachen, keinen Vorwurf machen, weil ich nicht glaube, daß sie es aus üller Absicht gethan haben. Ich muß indessen bemerken, daß in einem frühern Zeitpunkt, besonders als die Ostwestbahn bernische Staatsbahn wurde und die Linie Langnau-Bern durch Führung üler Worb Aussicht auf Verbesserung hatte, die gleichen Männer, welche letzten Sonntag in Münsingen die Jurabahnen als den Ruin des Landes schilderten, uns seiner Zeit gesagt hatten: haltet mit uns in diesem ernsten Augenblick, Ihr werdet auch an die Reihe kommen! Einer dieser Männer, Herr Gustav Röthlisberger, ist jetzt unter den Seligen, der andere ist Herr Großrath v. Goumoëns von Worb. So sprach man damals zu uns; und heute läßt man uns nicht einmal den Trost, uns zu sagen, daß man uns die Bruderhand reichen werde, wenn wir einmal unsre Verpflichtungen erfüllen können; dieser Trost wird uns zu Theil! ich habe die Ueberzeugung, daß die Versammlung diese Ansicht nicht theilt. Ich denke auch nicht, daß der Kanton in großer Trennungsgefahr stehe, nein, wir wollen uns nicht gegen ihn auflehnen; was aber vielleicht schlimmer ist, ist das, daß eine Unzufriedenheit, welche sich von Generation zu Generation fortpflanzt, der Regierung immer mehr Verlegenheiten bereiten wird. Täusche man sich nicht, wir werden unsre Begehren wiederholen. Finden sie Gehör, so werden unsre Herzen von Anerkennung durchdrungen sein, und dann können Sie darauf bauen, im Jura wahre Freunde zu haben, welche Ihnen anhänglich sein und unter allen Umständen ihren Beistand leisten werden. Nun, meine Herren, den Worten des Herrn v. Gonzenbach: „Seien wir Berner in beiden Theilen des Kantons", füge ich bei: Sagen Sie den Jurassiern, daß Sie sie auch aufnehmen wollen, um mit Ihnen eine einzige Haushaltung, eine einzige Familie zu bilden; wir werden dann nicht mehr sagen, wir seien Jurassier, sondern wir seien Berner. Dafür müssen wir die Rechtfertigung der Gesinnungen, welche wir von Ihnen erwarten, erlangen, auch wenn sich in diesem Saale eine Stimme erhöbe und sagte: Sind die Jurassier nicht zufrieden, so mögen sie über die Grenze gehen! Nein, wir wollen im schönen Lande der Freiheit bleiben; wir werden immer eine Anziehungskraft für das Vaterland haben, welches uns verbindet, und wenn Sie durch die Dekretirung der Linien Biel-Dachsfelden und Pruntrut-Delle das Land dem Centrum des Kantons näher bringen, so werden Sie sich um das Vaterland verdient gemacht haben. Wir werden alle diese Projekte kaum in diesem Jahrhundert verwirklicht sehen; die Fortsetzung dieser Linien erfordert vielleicht zwei Jahrhunderte. Wenn nun die Kommission und Herr Moschard Ihnen vorschlagen, uns einen hinlänglichen Kredit zu gewähren, so ist dieß ein zweckmäßiger Antrag, welcher nicht verweigert werden kann, hingegen bei St. Immer-Convers kann man nicht beim Anfang der Linie stehen bleiben, sondern man muß sie fortsetzen. Wählen Sie nun zwischen den zwei Alternativen. Ich hange mehr an einer Demonstration von Bern als an den Millionen und will meinen Wählern lieber sagen, es gebe in Bern Herzen, die für den Jura schlagen, und wenn der Große Rath nicht mehr habe thun können, so haben die gegenwärtigen Umstände es nicht erlaubt. — Ich schließe mich dem Antrage des Herrn Moschard an; sollte derselbe nicht angenommen werden, so stimme ich zu demjenigen der Mehrheit der Großrathskommission.

Gfeller in Wichtrach. Ich bin zwar nicht persönlich wegen des Standpunktes, den ich in der vorliegenden Frage einnehme, angefeindet worden, man glaubt aber, die Vertreter aus dem Amte Konolfingen seien Leute, die sich zu Niemanden schicken wollen. Da von allen Seiten, besonders von Seite der Jurassier, an die Billigkeit und Gerechtigkeit appellirt worden ist, konnte ich nicht begreifen wie man eigentlich die Summe, die man zu bewilligen vorschlägt, als billig erachten kann. Ich glaubte, wenn man von Billigkeit sprechen wolle, so werde man zuerst eine Berechnung aufstellen, aus welcher sich ergeben würde, wie viel der Jura billigerweise fordern darf gegenüber Demjenigen, was bis jetzt im alten Kanton an Eisenbahnen verbaut worden ist, wenn man die ganze Linie der Staatsbahn als dem alten Kanton gehörig annehmen will. Bekanntlich liegt nämlich die Linie Neuenstadt-Biel auf dem

Gebiete des neuen Kantonstheils, doch will ich sie nicht zum Jura rechnen, sondern sagen: Der Staat hat für die Eisenbahnen im alten Kanton Fr. 18,100,000 ausgegeben ohne die verlornen 2 Millionen. Aus dem vom Großen Rathe letzthin berathenen Büdget pro 1867 habe ich ersehen, daß der alte Kantonstheil an direkten Abgaben bezahlt Fr. 1,306,450
und der neue Kantonstheil „ 256,600

Zusammen Fr. 1,563,050

Hieraus ergibt sich, daß der neue Kantonstheil gerade 1/6 der sämmtlichen direkten Steuern bezahlt. Wenn ich nun berechne, wie viel der Jura im Verhältniß zu den Steuern, die er bezahlt, verlangen darf, so bekomme ich die Summe von Fr. 4,016,666. Ich glaube, der Jura sollte sich in Betracht der Forderungen, die er gegenüber dem alten Kanton zu stellen berechtigt ist, mit dieser Summe begnügen. Daß der Jura Eisenbahnen wünscht, ist durchaus begreiflich, und wer die geographische Lage des Jura kennt, kann sich darüber nicht verwundern. Es ist mir nur leid, daß man auf einmal so hoch gegriffen hat und das ganze Netz in Aussicht nehmen will. Dieß hat das Volk erschreckt. Hätte man eine mäßige Summe verlangt, die im Verhältniß zu demjenigen gestanden wäre, was auf die Eisenbahnen des alten Kantonstheils verwendet worden ist, so wäre diese Mißstimmung nicht eingetreten und das Mißtrauen, das bereits im Volke herrschte, nicht so grell geworden. Ich frage mich nun: welche Eisenbahn soll im Jura ausgeführt werden? wo ist der Schlüssel zum ganzen Jura? Wie bereits von Mehreren angeführt worden ist, müssen wir, um in das Herz des Jura zu gelangen, den Pierre-Pertuis durchstechen. Die Strecke von Biel bis Dachsfelden ist für die Reisenden und namentlich auch für den Waarenverkehr sehr beschwerlich und gefährlich, ich glaube daher, es sei wirklich rationell, auf dieser Strecke Etwas zu thun, wenn man Eisenbahnen im Jura bauen will. Allzu viel dürfen wir aber nicht vom Volke verlangen; wir befinden uns in einer Geldkrisis, das auf dem Lande angelegte Geld wird aufgekündet oder es werden größere Prozente verlangt. Jetzt will man von Neuem Millionen ausgeben, und die Krisis wird noch größer werden. Ich habe Auszüge aus den letzten Staatsrechnungen vor mir und finde, daß sich von 1855—65 die Ausgaben um Fr. 1,574,689 vermehrt haben; daraus ergibt sich, daß die Bedürfnisse immer größer werden und vermehrte Ausgaben erheischen. Das soll aber nicht so fort gehen, sondern wir müssen Halt gebieten. Gestützt auf alles Dieses bin ich so frei, eventuell (wenn man gar nicht eintreten will, so fällt natürlich mein Antrag dahin) den Antrag zu stellen, es möchte dem Jura eine Summe von Fr. 4,020,000 bewilligt werden. Ich glaube, es sei wirklich am Besten die Linie Biel-Dachsfelden ins Auge zu fassen. Ich begreife zwar wohl, daß auch dem St. Immerthale, das sich zu so großen Opfern bereit erklärt hat, Rechnung getragen werden sollte; dieß ist aber im Augenblicke nicht möglich. Zudem wird das St. Immerthal durch seine gute Straßenverbindung der Eisenbahn ziemlich nahe gebracht, was ihm genügen dürfte. Anders dagegen verhält es sich mit Pruntrut. Dieses steht ziemlich allein, und da glaube ich, es sollte ihm die Verbindung mit Delle durch eine Eisenbahn möglich gemacht werden. Ich bin daher der Ansicht, daß wenn der Staat einen Beitrag leisten will, derselbe auf die Linien Biel-Dachsfelden und Pruntrut-Delle verwendet werden soll. Wenn wir die Eisenbahn Biel-Neuenstadt zu dem alten Kantonstheil rechnen und dem Jura Fr. 4,020,000 bewilligen, so glaube ich, es sei dieß ein großes Geschenk. Noch Einiges über die Vetofrage. Das Volk hat das Bewußtsein, es stehe ihm das Recht zu, zu so weit gehenden Beschlüssen das letzte Wort zu sagen. Wir sollen ihm daher dieses Recht nicht verweigern und ich habe deßhalb auch die von mir beantragte Summe vorschlagen zu sollen geglaubt, weil ich die Ueberzeugung habe, daß das Volk, wenn es weiß, daß man nicht über die Billigkeit hinaus gehen will, nicht für die Verwerfung stimmen wird. Dann können wir auch sagen, es sei jetzt einmal abgerechnet, und wir wollen nicht mehr weiter gehen; dann werden wir aber auch sicher sein, daß weder der eine noch der andere Kantonstheil so schnell Subventionsbegehren für neue Eisenbahnen stellen wird.

Dr. Schwab. (In deutscher Sprache). Meine Stellung in der vorliegenden Frage ist eine ganz eigene: ich gehöre dem alten Kantonstheil an und wohne im Jura, ich bin ein Alt-Berner und ein Jurassier. Ich gehe vom Standpunkt aus, daß der Jura vollständig bernerisch werden muß. Um dieß zu erreichen, müssen die rechten Maßregeln getroffen werden, worin aber diese bestehen, darüber ist man verschiedener Ansicht. Doch fühlt ein Jeder in diesem Saale, daß gegenseitig Opfer gebracht werden müssen, um zu der angestrebten Einheit zu gelangen; auf der einen Seite Opfer, die man im Jahre 1815 nicht bringen wollte und die man heute ungern bringt. Es handelt sich um Gewohnheiten im Jura; der Jura hat eine Gesetzgebung, eine Sprache und überhaupt Verhältnisse, die ihm eigen sind und von denjenigen des alten Kantons abweichen. Alles das soll nun preisgegeben werden; die Sprache natürlich wird bleiben, was aber verschwinden muß, das ist die Antipathie der beiden Kantonstheile gegen einander, damit der Kanton einig sei und die jurassischen Großräthe, wenn sie hier sitzen, ein Herz haben für Alles und Antheil am Ganzen nehmen können, damit sie nicht, in ihre Berge zurückgekehrt, sagen: es handelt sich um ein Gesetz, das bloß auf den alten Kantonstheil Anwendung finden soll. Dieses Verhältniß soll aufhören, es sollen Alle wie Brüder mit einander an dem Wohl des ganzen Vaterlandes arbeiten, Pruntrut soll ebenso gut bernisch sein als Meiringen, St. Immer so gut als Thun; an jedem Orte des Kantons soll das Gefühl herrschen, daß man bernisch sei, auch wenn man nicht überall die gleiche Sprache spricht. In der Schweiz werden drei Sprachen, deutsch, französisch und italienisch gesprochen, und doch haben wir eine einige Schweiz, und doch lieben wir diese Schweiz, und Keiner möchte von ihr getrennt werden. So soll es auch sein im Kanton Bern. Die Jurassier sollen Berner sein, um aber dieß zu werden, müssen die alten Schranken allmälig (nicht auf einmal) beseitigt werden. Um ganz Berner zu werden, muß der Jura sich wohl fühlen, er kann dieß aber nur, wenn er gedeiht, wenn sein Wohlstand sich mehrt, wenn er gerne bei Bern bleibt, wenn die jurassischen Großräthe nicht mit Herzklopfen, sondern mit Frohlocken nach Bern kommen, um ihre Freunde hier aufzusuchen, ihnen die Hände zu drücken und zu sagen: wir sind zufrieden, ganz zufrieden! So soll es werden, meine Herren! Dazu können wir gelangen, wenn Eisenbahnen im Jura gebaut werden. Wenn wir Eisenbahnen verlangen, so geschieht dieß nur deßhalb, weil der Jura ohne solche immer mehr zu einem armen Lande wird. Wir können die Eisenbahnen aber nicht durch unsere eigenen Kräfte ausführen, deßhalb appelliren wir an den Staat, an den Vater. Wenn der Vater sich einmal erklärt hat, was er geben wolle, so werden wir an andere Personen appelliren, an solche, die Aktien und Obligationen zeichnen können. Hat aber etwa der Staat die Initiative ergriffen? Nein! ich wohne in einem Thale, das im April 1864, also vor mehr als zwei Jahren die Initiative ergriffen und sich zu großen Opfer bereit erklärt hat. St. Immer hat den Anfang gemacht und von da pflanzte sich die Bewegung weiter fort. Man sagte uns hier in Bern, der Jura solle zeigen, was für Opfer er bringen könne. Dieser Stimme sind wir gefolgt, wir glaubten, sie sei wohl gemeint, und in St. Immer, wo man gewohnt ist, nicht an den Staat zu appelliren, sondern selbst zu arbeiten, hat die Einwohnergemeinde im ersten Augenblicke Fr. 100,000 und die Burgergemeinde einige Tage später Fr. 150,000 votirt; andere Gemeinden sind nachgefolgt, und als man sah, daß diese Opfer

noch nicht genügen, sind die Einwohner- und Burgergemeinde auf ihre Beschlüsse zurückgekommen, nicht aber um sie zu beschränken, sondern um sie zu erweitern. So sind wir zu der bedeutenden Summe von Fr. 500,000 gelangt. Dem Beispiele von St. Immer sind Sonvillier, Renan und Villeret gefolgt und haben Fr. 320,000 dekretirt, so daß wir im obern St. Immerthale jetzt eine Summe von Fr. 820,000 zusammengebracht haben, und ich schwöre, daß dieß ehrlich und in guten Treuen geschehen ist; die Protokolle sind da und die ganze Bevölkerung steht dazu. Im untern Thale haben bis jetzt Summen votirt Cormoret, Corgémont, Sonceboz, Cortébert, und morgen kommt Péry zusammen, von dem wir erwarten dürfen, daß es Fr. 80,000 dekretiren werde. Die übrigen Gemeinden haben nicht alle ihre Pflicht gethan; wir glaubten vor zwei Monaten, wenn wir hieher kommen, so können wir darauf hinweisen, wie alle Gemeinden des St. Immerthales und auch die Stadt Biel sich zu Opfern bereit erklärt haben, leider aber ist dieß nicht geschehen. Was ist in den übrigen Theilen des Jura geschehen? In Pruntrut hat man Fr. 900,000, im Dachsfeldenthale beinahe Fr. 600,000 zusammen gebracht. Das hat der Jura bis jetzt gethan, und er tritt nun zu dem Staat heran und fragt ihn: „Vater, willst du auch helfen, willst du auch an dem guten Werke Theil nehmen?“ Ich glaube es! Die Kommission hat dem Großen Rath Vorschläge gebracht; ich bleibe bei denselben, weil Personen in der Kommission sitzen, die allen Landestheilen angehören, weil solche darin sitzen, die den Staatsbau haben dekretiren helfen, und solche, die sich nie mit dem Staatsbau befreunden konnten, — Personen, die für den Jura viel thun wollen und solche, welche die Betheiligung des Staats auf Weniges beschränken möchten. Ich bleibe bei den Vorschlägen der Kommission, weil sie von Personen ausgehen, die ganz sicher das Wohl des Landes befördern wollen und Alles berücksichtigt haben, was dem Kanton zum Wohle gereichen wird. Alle übrigen Anträge aber verwerfe ich und besonders den Vorschlag des Herrn Moschard. Meine Herren! ich handle hier ehrlich, und frei und offen will ich mich aussprechen. Wir leben nicht in der Vergangenheit, wir leben in der Zukunft, in der Gegenwart, und wir müssen sehen, was gegenwärtig gethan werden kann. Ich frage: kann die Jurabahn auf Staatskosten ausgeführt werden? Fragen Sie einmal das Bernervolk! es wird Ihnen antworten: „keine Staatsbahn mehr!“ Wenn aber das Bernervolk den Staatsbau nicht will, so kann die Kommission ihn nicht vorschlagen, und Herr Moschard soll nicht verlangen, daß auf Kosten des Staats gebaut werde. Die Linie Biel-Dachsfelden ist veranschlagt auf Fr. 8,288,000
Nach dem Antrage des Herrn Moschard soll der Staat sich betheiligen mit „ 6,200,000

Es bleiben also bloß noch Fr. 2,088,000

zu finden. Wer wird diese 2 Millionen geben? Niemand anders als die Gemeinden. Wenn da aber nur zwei Betheiligte sind, Staat und Gemeinden, wo bleibt dann die Gesellschaft, wo der Privatbau? Wir haben dann entweder einen Gemeindebau, was nicht möglich ist, oder einen Staatsbau, den das Bernervolk nicht will. Also nur keine Täuschung, sondern reinen Wein eingeschenkt! Der Staatsbau liegt in dem Antrage des Herrn Moschard, und das hat man so sehr gefühlt, daß Herr Carlin, durch denselben bewogen, sogleich auf die alte Idee des Staatsbaues zurückgekommen ist. Ich bin in diesem Augenblicke nicht für den Staatsbau. Ich glaube zwar, er habe vor einigen Jahren seine Berechtigung gehabt, und vielleicht wird man wieder darauf zurückkommen, heute aber ist es nicht möglich. Was hätten Sie, wenn Sie nur die Linie Biel-Dachsfelden bauen und also einfach die Staatsbahn bis Dachsfelden fortsetzen würden? Ich habe hier einige Notizen von einem kompetenten Manne, aus welchen hervorgeht, daß die Einnahmen der Linie Biel-Dachsfelden per Kilometer ungefähr Fr. 10,000 betragen werden, die Betriebskosten sind auf Fr. 9,500 veranschlagt, so daß ein kilometrischer Reinertrag von Fr. 500 bleibt. Dabei sind die Betriebskosten sehr niedrig angeschlagen, bloß um Fr. 500 höher, als diejenigen der Linie St. Immer-Convers, die man auf Fr. 9000 per Kilometer berechnet hat. Will der Staat nun eine solche Linie, wie Biel-Dachsfelden bauen. Würde er, wenn heute die Langnauerbahn nicht existirte, deren Bau auf Staatskosten beschließen? Ich glaube es nicht. Man würde vielleicht eine zweite Linie Neuenstadt-Bern bauen, die 3½ % rentirt, eine Bahn aber, die kaum die Betriebskosten abwirft, wird der Staat nicht mehr auf seine Kosten erstellen wollen. Wenn nun der Antrag des Herrn Moschard nichts Anderes, als den Staatsbau bezweckt, und diese Unternehmung ganz sicher eine unrentable sein wird, sollen wir dann nicht lieber dem Antrag der Kommission beitreten, die neben der Linie Biel-Dachsfelden auch die Linie Sonceboz-Convers in Aussicht nimmt, dafür aber doch nicht ein größeres Opfer vom Staate verlangt, als Herr Moschard? Die Linie Sonceboz-Convers entspricht einem dringenden Bedürfniß, das haben auch die Gemeinden des St. Immerthales durch ihre Leistungen bewiesen. In Convers mündet die Linie in die neuenburgische Bahn aus, die nach Chaux-de-Fonds und Locle geht, zwei bedeutenden Ortschaften, die der St. Immerthalbahn einen ziemlichen Verkehr werden zufließen lassen. Ich muß hier auf die natürliche Fortsetzung des Jura industriel nach Morteau und Besançon aufmerksam machen, an welcher Linie sich das Departement du Doubs zu betheiligen bereit ist und seit mehr als 10 Jahren in dieser Richtung Anstrengungen gemacht und bei der französischen Regierung um eine Concession und eine Subvention nachgesucht hat. Wird aber diese Linie erstellt, dann ist kein Zweifel vorhanden, daß die St. Immerthalbahn eine rentable Bahn werden wird. Wenn nach der von Herrn König aufgestellten Rentabilitätsberechnung die St. Immerthallinie, die einstweilen mehr oder weniger eine Lokalbahn sein wird, 2 % rentiren wird, so muß es eine einträgliche Linie werden, wenn einmal eine direkte Verbindung zwischen Besançon und Locle hergestellt ist, indem diese Bahn industrielle Gegenden durchzieht, in denen Leute wohnen, die thätig sind und arbeiten, erwerben und rastlos nach der Zukunft schauen. Ich bleibe also bei den Vorschlägen der Kommission, so hart sie auch sind. Jedenfalls müssen die Gemeinden noch größere Anstrengungen machen, um zum Ziele zu gelangen; man wird einer Gemeinde nicht sagen: „Du bist arm und kannst nichts thun“, sondern man wird zu ihr sprechen: „Du mußt das Nothwendige zur Unterstützung deiner Armen, zur Errichtung guter Schulen u. s. w. behalten, vom Uebrigen aber mußt du einen Theil an das große in deinem eigenen Interesse liegende Werk beitragen!“ Die jurassischen Gemeinden sind im Allgemeinen ziemlich wohlhabend, ich will nur die Gemeinde Péry anführen, die morgen zusammentreten und hoffentlich ihre Pflicht thun wird, und welche jetzt noch, nach stattgefundener Ausscheidung, ein Burgergut von Fr. 450,000 besitzt. Péry ist ein kleines Dorf, das wenig Einwohner, wenig Burger und, wie ich glaube, auch nicht viele Arme hat. Wenn nach Péry auch alle übrigen Gemeinden ihre Pflicht thun, wie zu erwarten ist, wenn der Staat eine Subvention in Aussicht stellt, so werden wir gewiß zum Ziele und zur Verwirklichung der Idee der Kommission gelangen. Doch hoffe ich, man werde die Volksabstimmung nicht beschließen, und warum? Ich will ein Berner bleiben und die Jurassier, die noch nicht ganze Berner sind, wollen es werden. Führen Sie dann das Veto ein, wenn Sie gewiß sind, ein Bernervolk zu haben von Meiringen bis Pruntrut. Greifen Sie aber nicht zu einem Mittel, das uns noch weiter trennen wird, sondern wählen Sie ein Mittel, das uns immer enger mit einander verbindet. Dieses Mittel ist sicher nicht das Veto. (Der Redner fährt hierauf in französischer Sprache fort:) Das Veto ist ein Mittel des

Krieges und nicht des Friedens. Leben wir mit einander in Eintracht, suchen wir durch immer innigere Bande uns zu vereinigen; der alte Kantonstheil wird dabei gewinnen und glücklicher sein, und wir werden, bei immer größerer Anhänglichkeit an den Kanton Bern, mit um so mehr Eifer zur Entwicklung und Wohlfahrt unseres gemeinsamen Vaterlandes beitragen. Der Franzose ist großmüthig; die Jurassier, welche heute zu Euch sprechen, sind ein großmüthiges Volk; sie haben Ihnen dieß schon bewiesen. Und nun, deutsche Berner, bindet und ziehet den Jura an Euch; er verlangt und wünscht es; denn er will nichts von der Trennung wissen; wenn in seinem Schoße Jemand ist, der sie wünscht, so sind es nicht Diejenigen, welche Schweizer sein wollen. Sehen wir nicht auf Millionen, sondern vielmehr darauf, daß der Kanton gedeihe und in seinem Schoße keine Unordnung vorfalle: dieß ist mehr werth als Geld. (Es wird Beifall bezeugt.)

Kaiser in Grellingen. Ich hätte, da es den Jurassiern nicht wohl ansteht, in dieser Angelegenheit das Wort zu ergreifen, mich dessen auch enthalten, wenn nicht der Antrag des Herrn Moschard, den ich als einen unglücklichen betrachte, gestellt worden wäre. Wenn die Zeit uns nicht so kurz zugemessen wäre, so würde ich Ihnen gerne auseinandersetzen, wie wichtig die Eisenbahnen für die Industrie des Jura sind, ich würde Ihnen gerne mit unwiderruflichen Zahlen nachweisen, daß im Jura jährlich nicht für weniger als 25 Millionen industrielle Produkte gemacht werden, und daß die jurassische Industrie ohne Eisenbahnen ruinirt werden muß. Leider muß ich darauf verzichten; denn es würde mich zu weit führen und die Versammlung allzu lange aufhalten; ohnehin haben Sie sich durch die seit vier Tagen stattgefundene Diskussion überzeugen müssen, daß Eisenbahnen für den Jura ein absolutes Bedürfniß sind. Wäre aber Jemand nicht überzeugt gewesen, so muß er es durch das Veto des Herrn Moschard geworden sein. Herr Moschard hat von jeher alle Bestrebungen der Jurassier, welche die Erstellung von Eisenbahnen im Jura zum Ziele hatten, nicht anerkannt, nie hat er geglaubt, Eisenbahnen liegen im Interesse des Jura, heute aber erklärt Herr Moschard: „ja der Jura bedarf Eisenbahnen, und er verlangt sie!" Meine Herren! diese Sprache aus dem Munde des Herrn Moschard soll Sie überzeugen, wenn irgend wie noch ein Zweifel da ist. Es fragt sich nun, wie weit die Frage durch die uns vorgelegten Anträge gelöst wird. Ich kann nicht verhehlen, daß ich es in hohem Maße bedauern muß, daß die Regierung ihren Antrag zurückgezogen hat, denn derselbe war nach meiner Ueberzeugung der einzige, welcher das ganze jurassische Eisenbahnnetz in's Auge faßte. Einzig der Antrag der Regierung stellte für alle Sektionen Bestimmungen auf und setzte für dieselben Subventionen aus, um es dann der Thätigkeit und Opferwilligkeit des Jura zu überlassen, nach und nach zu dem Netze zu kommen. Ich begreife, daß Angesichts der finanziellen Lage die Kommission nicht den Muth hatte, so weit zu gehen, und daß sie in Folge dessen den Antrag des Regierungsrathes bedeutend reduzirt hat. Eben so offen aber muß ich sagen, daß ich anfänglich der Meinung war, es sei schlechterdings nicht möglich, mit dem Antrage der Kommission Etwas auszuführen, indessen mußte ich mich nach reiflicher Ueberlegung doch überzeugen, daß ja freilich Dasjenige, zwar mit großer Anstrengung von Seite des Jura, ausgeführt werden kann, was die Kommission zunächst im Auge hat, nämlich die Linien Biel-Sonceboz-Dachsfelden, Sonceboz-Convers und Pruntrut-Delle. Sobald ich mich hievon überzeugt hatte, sagte ich mir: zu diesem Antrage stimme ich. Zwar wenn Sie mich fragen, ob noch ein anderer Antrag meine Sympathie habe, so würde ich dieß bejahen müssen; denn ich würde den Antrag des Herrn Carlin dem Kommissionalantrag vorziehen, ich glaube aber nicht, daß ich die entfernteste Hoffnung haben dürfe, daß Sie den Staatsbau erkennen werden. Erkennen Sie aber nicht auch den Staatsbau, wenn Sie den Antrag des Herrn Moschard annehmen? Die Kosten der Linie Biel-Sonceboz-Dachsfelden sind veranschlagt auf Fr. 8,238,000

Hierin sind inbegriffen das Rollmaterial mit Fr. 461,000
für Unvorhergesehenes sind aufgenommen „ 1,093,000
und für Verzinsung des Baukapitals „ 618,000

Es ist nun schlechterdings nicht möglich, daß eine so große Summe für Unvorhergesehenes nothwendig sein wird, und da Sie von vornherein auf den Zins verzichten, können Sie denselben dem Unternehmen auch gleich von vornherein zu gut schreiben. Endlich werden Sie auch nicht wollen, daß wenn bloß die Linie Biel-Dachsfelden gebaut wird, sich eine eigene Betriebsgesellschaft konstituirt, sondern diese Linie wird entweder der Staats- oder der Centralbahn zum Betriebe übergeben werden. Ziehen Sie nun die für das Rollmaterial, Unvorhergesehenes und Verzinsung des Baukapitals veranschlagte Summe mit „ 2,172,000

von den Baukosten ab, so bleiben Ihnen noch Fr. 6,116,000

Herr Moschard schlägt nun vor, daß für die Linie Biel-Dachsfelden die von der Kommission für die Linien Biel-Sonceboz-Dachsfelden und Sonceboz-Convers beantragte Subvention im Betrage von Fr. 6,200,000 einzig auf die Linie Biel-Dachsfelden verwendet werden solle. Das würde aber nichts anderes heißen, als der Staat baue die Linie selbst. Nach obiger Berechnung dürfen Sie nämlich füglich annehmen, daß der Bau wenigstens eine Million weniger kosten würde, als er veranschlagt ist, und der Jura hätte somit bloß für eine Million Aktien zu zeichnen. Da würde also der Bau zu $^6/_7$ mit Staatsmitteln ausgeführt, ohne daß der Staat dabei die Leitung hätte. Dieß kann nun unmöglich in Ihrer Absicht liegen; wollen Sie $^6/_7$ bezahlen, so ist es besser, Sie geben den letzten $^1/_7$ auch noch und verlängern einfach die Staatsbahn bis Dachsfelden. Würde man nicht über den Großen Rath spotten, der einen Privatbau beschließt und $^6/_7$ an die Kosten beiträgt! Es ist mir schlechterdings unmöglich, zu einem solchen Antrage zu stimmen. Zudem sollen wir von dem Grundsatze ausgehen, vorerst die größten Bedürfnisse zu befriedigen, geschieht dieß aber, wenn Sie einzig und allein eine Linie von Biel bis Dachsfelden bauen? Keineswegs! Sie bauen eine Linie, an der verhältnißmäßig wenige Gemeinden liegen, und welche auf einer langen Strecke durch eine Schlucht, durch die Reuchenetteschlucht und durch Tunnel sich hinzieht. Derjenige Theil des Jura aber, welcher das dringendste Bedürfniß nach einer Eisenbahn hat, das St. Immerthal, wird dagegen nicht berücksichtigt. Wenn das St. Immerthal, das eine große Opferwilligkeit gezeigt hat, sich bereit erklärt, mit Fr. 6,200,000 nicht nur die Linie Biel-Dachsfelden, sondern über dieß hinaus noch die Linie Sonceboz-Convers zu erstellen, ist es da noch möglich zu sagen, mit dieser Summe solle nur bis auf Dachsfelden gebaut werden? Will man dem St. Immerthal, wenn es beide Linien auszuführen sich geneigt zeigt, geradezu verbieten, die Linie Sonceboz-Convers zu erstellen? Freilich sagt man, es sei trotz des besten Willens von Seite des Jura schlechterdings nicht möglich, daß er diese Linien mit der vorgeschlagenen Subvention

ausführen könne. Ich behaupte aber: es ist möglich! Der Jura weiß, daß er ungeheure Anstrengungen machen muß, wenn er zum Ziele kommen will, und wenn es im ersten Jahre nicht möglich ist, so wird es im zweiten oder dritten möglich werden. Noch eine Bemerkung über die Rentabilität der Linie Biel-Dachsfelden. Herr Dr. Schwab hat bereits darauf hingedeutet, wie wenig Hoffnung auf Rentabilität diese Linie haben könne. Es ist dieß auch leicht begreiflich; es ist ein sehr schwieriger Bau, es sind mehrere Tunnel vorhanden, die Bahn muß durch eine Schlucht geführt werden, und es ist durchaus unmöglich, daß eine so kurze Linie, die mit derartigen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, rentiren kann. Herr Präsident, meine Herren! Es ist wirklich unmöglich, daß man zu einem solchen Antrage, wie ihn Herr Moschard gestellt hat, stimmen kann, und ich habe, wie gesagt, nur deßhalb das Wort ergriffen, um mich dagegen auszusprechen, da man diesen Antrag ganz zweckmäßig gefunden hat. Es ist mir leid, gegenüber Herrn Moschard sagen zu müssen, daß ich seinen Antrag aus den angeführten Gründen als den aller unglücklichsten betrachten muß. Deßhalb möchte ich auch sehr davor warnen. Wir Jurassier werden einstimmig und ohne Rückhalt, ohne einen geheimen Gedanken dabei zu haben (wie man dieß aussprechen hörte) zu dem Kommissionalantrage stimmen und unser Möglichstes thun, Dasjenige zu erfüllen, was man von uns fordert, damit die Bahn zu Stande komme. Die Hoffnung, die wir auf Sie setzen, würde nicht in Erfüllung gehen, wenn Sie den Antrag der Kommission nicht annehmen würden. Besonders müßten wir bedauern, wenn Sie sich für die Subventionirung der Tronçons aussprechen würden, wodurch die Frage für längere Zeit zwar besänftigt, aber nicht gelöst würde. Bei den Tronçons hat man übrigens noch ein drittes Glied, die Linie Delsberg-Basel, vergessen, die jedenfalls so wichtig als jedes andere und in Bezug auf den Verkehr weitaus das wichtigste Tronçon ist. Es ist Ihnen wiederholt gesagt worden, daß zwischen Delsberg und Basel vielleicht der größte Verkehr existirte, den die Schweiz vor der Erstellung der Eisenbahnen hatte. Zudem befinden sich im Delsbergthale auch eine Anzahl Eisenwerke und Glashütten, die in der That durch den Mangel einer Eisenbahn unendlich leiden. Will man absolut das Tronçonsystem annehmen, so möchte ich den Antrag stellen, daß eine Staatsbetheiligung von zwei Millionen (wie sie bereits vom Regierungsrathe vorgeschlagen worden ist) für die Zweigbahn Delsberg-Angenstein ausgesetzt werde. Da der Bau bis Angenstein Fr. 6,630,000 kostet, so haben die Gemeinden und die Gesellschaft immerhin noch Fr. 2,315,000 in Aktien und eben so viel in Obligationen beizubringen. Wenn auch die dortige Gegend noch keine Beiträge votirt hat, so bin ich doch überzeugt, daß wenn der Staat zwei Millionen in Aussicht stellt, auch sie ihre Pflicht thun und das nöthige Kapital finden wird, um den Bau auszuführen. Durch die Erstellung der Tronçons Delsberg-Basel, St. Immer-Convers und Pruntrut-Delle würde momentan dem Jura geholfen, die Verwirklichung Desjenigen aber, das man eigentlich anstrebt, und das jeder Berner und jeder Jurassier anstreben soll, nämlich die Verbindung des alten und neuen Kantonstheils, würde noch weit hinausgeschoben werden, und es würde einer künftigen Generation überlassen bleiben, dieses enge Band zwischen beiden Kantonstheilen zu knüpfen. Deßhalb möchte ich Ihnen den Antrag der Kommission auf das Wärmste empfehlen.

Hofer bemerkt, daß er seinen Antrag fallen lasse, wenn er nicht Gelegenheit habe, auf die gemachten Einwendungen zu antworten.

Flück. — — Ich bin mit dem Veto, wie es vorgeschlagen ist, durchaus nicht einverstanden. Ich habe schon vor drei Jahren, als die Vetofrage hier zur Sprache kam, erklärt, daß, wenn man das Veto welle, man nicht Spiel mit dem Volke treiben, sondern ehrlich und offen ihm gegenüber handeln solle. Ich habe ferner gesagt, wir sollen die Frage, ob ein Veto eingeführt werden solle oder nicht, dem Volke selbst zur Entscheidung vorlegen. Ich komme heute auf das zurück, was ich damals gesagt habe, und möchte auch heute Ihnen vorschlagen, das Volk selbst darüber entscheiden zu lassen, ob es das Veto begehre oder nicht. Ich möchte aber nicht ein Veto, wie man es heute vorschlägt, wo man dasselbe nur in der vorliegenden Frage brauchen oder mißbrauchen und vielleicht das Spiel damit treiben will, sondern ich möchte dem Volke sagen: du sollst für alle bleibenden Gesetze das Recht des Veto haben. Ich erkläre offen, daß nicht meine Wähler mich bestimmen, sondern die Verfassung, auf die ich meinen Eid geschworen habe, ist für mich maßgebend. Daher könnte ich nie und nimmermehr zu einem solchen Veto stimmen, wie man es uns heute vorschlägt, wo es nur in der vorliegenden Frage angewendet, nachher aber wieder beseitigt würde. Wir haben manches Gesetz erlassen, wozu das Volk, wenn man ihm dasselbe vorgelegt, nicht gestimmt haben würde. Wir haben z. B. die Heirathstaxen um das Dreifache erhöht und ebenso eine Erhöhung der Schulgelder vorgenommen. Damals haben wir das Volk aber nicht angefragt, ob ihm diese Erhöhungen genehm seien. Sollte aber das Volk, wenn wir das Veto haben, nicht berufen sein, auch über derartige Gesetze abzustimmen? Wohl freilich! es soll in allen bleibenden Gesetzen seine Stimme abgeben und nicht nur in einem einzigen Falle. Man sagt uns vielleicht: „da brauchen wir dann keinen Großen Rath mehr". Jedenfalls braucht derselbe dann nicht mehr vier Tage lang über einen einzigen Gegenstand zu debattiren; es bleiben aber immerhin noch viele Fragen dem Großen Rathe anheimgestellt, so daß dessen ungeachtet ein solcher sein muß. — Ich schließe mit dem Antrag, daß man das Volk selbst anfrage, ob ein Veto eingeführt werden solle oder nicht. Erzeigt es sich dann, daß das Volk das Veto will, so soll es, bevor es über die Jurabahnfrage abstimmt, in einer Proklamation von der Finanzlage des Kantons in Kenntniß gesetzt werden. Ebenso sollen ihm die gegenwärtigen Verhandlungen des Großen Rathes bekannt gemacht werden, damit es weiß, auf welchen Grundlagen der Jura Eisenbahnen verlangt, und auf welchen Grundlagen der Große Rath dem Volke die Bewilligung einer Subvention vorschlägt. Ich bin alt geworden, ich bin Großvater, ich lebe im Volk und höre da Manches; ich möchte Sie daher bitten, meinen Antrag anzunehmen. Zum Schlusse muß ich feierlich erklären, daß ich nicht für die Anwendung des Veto in der vorligenden Frage stimmen kann, sondern ich stimme, wenn mein Antrag nicht angenommen wird, zu dem Antrage der Kommission, wie er von der Mehrheit derselben vorgelegt worden ist. Wird mein Antrag nicht angenommen, das Veto dagegen beschlossen, so werde ich in der Schlußabstimmung für Verwerfung des Dekretes stimmen.

Herr Präsident. Ich muß bemerken, daß der Antrag des Herrn Flück nicht wohl zulässig ist. Wenn Herr Flück einen derartigen Antrag stellen will, so muß es in Form eines Anzuges geschehen.

Flück. In diesem Falle ziehe ich meinen Antrag vorläufig zurück.

v. Werdt, Chevrolet und Schori verzichten auf das Wort.

Perrot. Der Herr Finanzdirektor hat mich gestern aufgefordert, zu erklären, ob wir es nicht bereuen, unsere Petition erlassen zu haben. Ich will dem Herrn Finanzdirektor darauf antworten. Ich könnte zwar einfach sagen, es sei unsere Sache, darauf Antwort zu geben oder nicht, in-

dessen will ich doch erklären, daß wir die Sache durchaus nicht bereuen. Der Herr Finanzdirektor glaubte, wir hätten die Vorstellung nicht erlassen, wenn die Anträge der Kommission bekannt gewesen wären. Es ist allerdings richtig, daß die Vorstellung vorher versendet wurde, es kommt mir aber merkwürdig vor, daß von Seite eines Mitgliedes des Regierungsrathes einem Vertreter des Volkes ein Vorwurf, und zwar in einer sehr verletzenden Form, gemacht wird, wenn er von einem durch die Verfassung garantirten Rechte Gebrauch gemacht hat. Die Vertreter von Nidau haben die Vorstellung ganz öffentlich und nicht im Geheimen versandt, auch nicht dafür intriguirt. Es ist jeder Gemeinde frei gestanden, die Vorstellung zu unterzeichnen; merkwürdig ist es aber doch, daß dieselbe von über 200 Gemeinden unterzeichnet worden ist. Die Zeitungen haben so zu sagen nichts gegen die Vorstellung angebracht, sondern blos die Mitglieder des Comite's persönlich verdächtigt. Wenn man aber aufrichtig gehandelt hat, wenn man Etwas im Interesse der Bevolkerung zu thun glaubte, so muß es Einem wehe thun, einen solchen Vorwurf entgegennehmen zu müssen.

v. Büren läßt seinen eventuellen Antrag fallen.

König, Gustav. Ich möchte mir blos wenige Bemerkungen erlauben und dem Herrn Präsidenten das gleiche Recht einräumen, wie Herr Kohler, daß er höchstens nach einer Viertelstunde — —

Es wird Schluß verlangt.

Der Herr Präsident bemerkt, daß nun, da kein Redner mehr das Wort verlange, der noch nicht gesprochen, nach dem Reglemente über den Schluß abzustimmen sei.

Abstimmung.

Für den Schluß	153 Stimmen.
Dagegen	34 „

Der Herr Präsident läßt nun noch einmal alle gefallenen Anträge verlesen und theilt sodann mit, in welcher Ordnung und Succession er die Abstimmung vorzunehmen gedenke, schlägt indessen vor, dieselbe auf die Sitzung von morgen zu verschieben, womit die Versammlung sich einverstanden erklärt.

Schluß der Sitzung um 7¼ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Sechste Sitzung.

Samstag, den 2. Februar 1867.
Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Nach dem Namensaufrufe sind folgende Mitglieder abwesend, mit Entschuldigung: die Herren Bärtschi, Bracher, Füri, Küng, Näz; ohne Entschuldigung Herr Karl Müller.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

Tagesordnung:

Fortsetzung der Jurabahnverhandlung.

Der Herr Präsident, nachdem er noch einmal die Ordnung und Succession der Abstimmung über die Haupt- und Unteranträge eröffnet und klar gemacht hat, läßt nun diese selbst vor sich gehen.

Abstimmung.

1)	Eventuell für Nichteintreten ohne Motivirung (Antrag des Herrn Steiner)	57 Stimmen.
	Eventuell für Nichteintreten mit Motivirung (Antrag des Herrn v. Büren)	143 „
2)	Eventuell für das Eintreten in den Kommissionsentwurf	Gr. Mehrheit.
	Eventuell für das Eintreten in den regierungsräthlichen Entwurf nach dem Antrage des Herrn Girard	Minderheit.
3)	Eventuell für eine Subvention von 2 Millionen für die Zweiglinie Delsberg Basel (eventueller Antrag des Herrn Kaiser)	69 Stimmen.
	dagegen	Mehrheit.
4)	Eventuell für das Tronçonsystem nach dem Antrage des Herrn König	Mehrheit.
	Eventuell für das Tronçonsystem nach dem Antrage des Herrn Carlin	Minderheit.
5)	Eventuell für das Tronçonsystem nach dem Antrage des Herrn König	88 Stimmen.
	Eventuell für das Stammlinienfystem nach dem Antrage des Herrn Egger	128 „
6)	Eventuell für den Kommissionalentwurf	Gr. Mehrheit.
	Eventuell für den Antrag des Herrn Egger	Minderheit.
7)	Für das Eintreten überhaupt	153 Stimmen.

und zwar dem von mehr als 20 Mitgliedern verlangten Namensaufrufe zufolge: die Herren Aebi, Affolter, Anken, Arm, Bernard, Beuret, Biedermann, Blösch, Bohnenblust, Boivin, Born, Bösiger, Brand, Brechet, Brunner in Bern, Bucher, Burger, Buri in Hettiswyl, Buri in Urtenen, Burri in Halten bei Guggisberg, Bütigkofer, Carlin, Chevrolet, Choulat, Christeler, Cuenin, Däbler, Droz, Ducommun, Egger Hektor in Aarwangen, Engel, Etienne, Fenninger, Feune, Fleury Joseph in Courroux, Fleury Dominique in Laufen, Flück, Flückiger, Folletête, Friedli, Frossard, Froté, Gasser, Gfeller in Signau, Gfeller in Schangnau, Girard, Gobat, v. Gonzenbach, Gouvernon, v. Graffenried, Greppin,

v. Groß, Gruber, Gurtner, Gygax in Bleienbach, Gygax in Seeberg, Gyger, Hauert, Helg, Hennemann, Henzelin, Hofer, Hügli, Hurni, Huffon, Jenzer-Steiner, Imer, Indermühle, Joliat, Jooft, Joß, Jungen, Kaiser in Büren, Kaiser in Grellingen, Karlen, Karrer, Kehrli in Utzenstorf, Kehrli in Brienz, Klaye, Kloßner, Knechtenhofer in Hofstetten bei Thun, Knechtenhofer in Interlaken, König Guftav in Bern, König Niklaus in Münchenbuchsee, König Samuel in Neuenegg, Kohler, Koller, Kummer, Landry, Lehmann in Rüedligen, Lehmann in Langnau, Leibundgut, Minder, Mader, Marti, Mauerhofer, Michel, Mischler, Monin, Morgenthaler, Moschard, Möschler, Müller Johann, Nußbaum, Ott, Piquerez, Prêtre, Rebetez, Reichenbach, Renfer, Riat, Rösch, Roffel, Roffelet, Röthlisberger, Roth in Kirchberg, Roth in Wangen, Ruchti, Salzmann, Schären in Spiez, Schertenleib, Schlup, Schmid in Eriswyl, Schneeberger in Spych bei Ochlenberg, Schneeberger im Schweikhof, Schneider, Schüpbach, Schwab, Seiler, Seßler, Sigri, Sommer im Wasen, Sommer in Neumühle, Spring, Stettler, Streit Bendicht, Tièche, Trösch, Vogel, Voisin, v. Wattenwyl in Bern, v. Werdt, Wirth, Wüthrich, Wyder, Zahler, Zbinden Ulrich, Zeesiger, Zeller, Zumwald, Zurbuchen, Zürcher, Zyro.

Für das Nichteintreten 71 Stimmen

und zwar: die Herren Anderegg, Arn, Berger, Brügger, Brunner in Meiringen, v. Büren, Egger in Meiringen, v. Fischer, Furer, Geiser, Geißbühler, Gerber, Gfeller in Oberwichtrach, v. Goumoëns, Hartmann, Hiltbrunner, Hubacher, v. Känel, Keller in Wyl, Keller im Buchholterberg, Kohli, Krebs, Lenz, Liechti im Rüegsauschachen, Liechti in Worb, Löffel, Manuel, Messerli, Perrot, Reber, Ritschard, Rutsch, Salchli, Schären in Bümpliz, Scheidegger, Schlegel, Schmid in Roßhäusern, Schneeberger in Langenthal, Schori in Grisenberg, Schori in Wohlen, v. Sinner, Spycher zu Oberulmitz, Spycher in Bindenhaus, Stämpfli in Uetligen, v. Steiger, Steiner, Streit in Zimmerwald, Struchen im Bühl bei Walperswyl, Struchen im Werdthof, Stucki, Studer, v. Tavel, Thormann, Trachsel, Tscharner, Walther, v. Wattenwyl in Rubigen, v. Wattenwyl in Oberdießbach, Weber, Wegmüller, Wenger in Riggisberg, Wenger im Längenbühl, Werren, Widmer, Willi, Winzenried, Zbinden in Guggisberg, Zeerleder, Zingg, Zingre, Zwahlen.

Es folgt nun die artikelweise Berathung des Dekretsentwurfs der Kommission.

Eingang.

Joliffaint, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Regierungsrath hat beschlossen, bei Ihnen auf Modifikation der Erwägungsgründe des Dekrets in folgender Weise anzutragen: „Der Große Rath des Kantons Bern, in Ausführung des Dekrets vom 19. April 1866, das erklärt, daß die Erstellung von Eisenbahnen im Jura im Interesse des Kantons liegt; daß es Pflicht des Staates ist, an diesem Unternehmen nach Maßgabe seiner Kräfte sich zu betheiligen; nach Anhörung der Berichte und Anträge des Regierungsrathes und der Spezialkommission, beschließt:" u. s. w. — Diese Modifikation in der Redaktion des Einganges des Dekrets rechtfertigt sich hauptsächlich aus folgenden Gründen: der Regierungsrath erachtet es als im Interesse der den Großrathsbeschlüssen schuldigen Achtung liegend, daß man dieselben nur dann abändere oder modifiziere, wenn sich das Bedürfniß dazu fühlbar macht oder das Gesetz des Fortschrittes zweckmäßige Aenderungen verlangt. Durch den fortwährenden Erlaß widersprechender oder sich einander modifizirender Dekrete wird die den Beschlüssen der gesetzgebenden Behörde schuldige Achtung geschwächt und die Gesetzgebung verwickelt und unklar gemacht. Die Erwägungsgründe im Eingang der Kommissionsanträge enthalten eine Modifikation oder vielmehr eine unnütze Beschränkung des Dekrets vom 19. April 1866, wie folgt: „insoweit sie (die Eisenbahnen im Jura) im Interesse des Kantons liegen." Das Dekret vom 19. April stellt den allgemeinen Grundsatz auf, daß die Erstellung von Eisenbahnen im Jura im Interesse des Kantons liegt. Der Große Rath wäre also mit diesem Dekret nicht konsequent, wenn er heute die bezeichnete Beschränkung beschließen würde. Es scheint mir logischer, im Eingang des vorliegenden Dekrets die Erwägungsgründe desjenigen vom 19. April 1866 zu wiederholen; was ich auch im Namen des Regierungsrathes beantrage.

Dr. v. Gonzenbach, Berichterstatter der Kommission, hält die von derselben vorgeschlagene Redaktion fest, da dieser Punkt in der Kommission einläßlich debattirt worden sei und es zur Beruhigung diene, wenn man sage, der Staat betheilige sich bei der Erstellung der Eisenbahnen im Jura nur in soweit sie im Interesse des Kantons liegen.

Abstimmung.

Für den Eingang nach dem Antrage der Kommission — Gr. Mehrheit.

Art. 1.

Carlin. Ich beharre auf den Erwägungsgründen, welche ich gestern mit Rücksicht auf die Zukunft gestellt habe, und verlange die Streichung des Art. 1, um ihn durch den von mir gestellten Antrag, nämlich den Staatsbau, ersetzen zu lassen.

Abstimmung.

Für den Art. 1. nach dem Antrage der Kommission — Mehrheit.
" den Art 1. nach dem Antrage des Herrn Carlin — Minderheit

Art. 2.

Der Herr Präsident bemerkt, daß zu diesem Artikel bereits in der allgemeinen Umfrage zwei Abänderungsanträge gestellt worden seien, nämlich;

1) derjenige des Herrn Moschard, auf die Linie Biel-Sonceboz-Dachsfelden allein Fr. 6,200,000 zu verwenden;
2) derjenige des Herrn Gfeller, die Staatsbetheiligung für die Linien Biel-Dachsfelden und Pruntrut-Delle auf Fr. 4,020,000 zu beschränken.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich muß diese beiden Anträge bekämpfen. In Betreff des Antrages des Herrn Gfeller kann ich mich kurz fassen; wer den Zweck will, muß auch die Mittel wollen! Der Antrag des Herrn Gfeller steht auf einer ganz falschen Basis; denn wir haben es nicht mit einer Abrechnung zwischen dem alten und neuen Kantonstheil zu thun, sondern wir sollen diejenigen Bauten im Kanton Bern, sei es nun im Simmenthal oder im Jura, mit Staatsgeld unterstützen, die wir als im Interesse des Kantons liegend ansehen. Herr Gfeller dagegen rechnet also: „Für die Eisenbahnen im alten Kanton hat der Staat ausgegeben die Summe von: —; die Bevölkerungszahl des Jura verhält sich zu derjenigen des alten Kantonstheils wie: —; der Jura bezahlt den —ten Theil der Steuern, somit soll ihm für seine Eisenbahnen eine Summe von — bewilligt werden." Diese ganze Argumentation beruht auf einer irrthümlichen Basis. Je mehr wir unificiren wollen, desto mehr sollen wir uns hüten, die gegenwärtige Frage in der Weise aufzufassen, wie

wenn zwei Mächte mit einander unterhandeln würden. Das ist ein politischer Grund. Ich habe aber noch einen andern Grund, warum ich dem Antrage des Herrn Gfeller entgegentrete. Mit den von ihm vorgeschlagenen 4 Millionen könnte Nichts erreicht werden. Wenn Sie aber finden, der Bau der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers liege im Interesse des Kantons, dann haben Sie nach dem Beschlusse vom 19. April 1866 zu berathen, wie weit die Kräfte des Kantons ihm gestatten, an diesen Linien sich zu betheiligen. Da nun auch, wenn der Kommissionalantrag angenommen wird, der betreffende Landestheil sehr bedeutende Anstrengungen machen muß, so kann man nicht annehmen, daß der Zweck erreicht werde, wenn die Staatsbetheiligung in der Weise reduzirt wird, wie Herr Gfeller vorschlägt. Was den Antrag des Herrn Moschard betrifft, so sollte derselbe nach meiner Ansicht eigentlich schon durch die Annahme des Art. 1 beseitigt sein, in welchem erklärt wird, daß die Erstellung der jurassischen Eisenbahnen dem Privatbau überlassen werde. Kann man dieß nun noch Privatbau nennen, wenn der Staat an die auf Fr. 8,288,000
devisirte Linie Biel-Sonceboz-Dachsfelden einen
Beitrag von „ 6,200,000

leistet, so daß bloß noch Fr. 2,088,000

beizubringen sind? Da diese Summe vermittelst Obligationen beschafft werden muß, so würde der Unternehmer dieselbe auf sich nehmen, und die Folge davon wäre die, daß im Jura eine Eisenbahn erstellt würde ohne alle und jede Betheiligung des Landes. Das würde nichts Anderes heißen als: Sie behandeln einen Eisenbahnbau ganz gleich, wie den Bau einer Straße I. Klasse. Ich frage, wollen Sie dieß wirklich thun? Herr Moschard hat seinen Antrag sehr schön begründet; sein Grundgedanke ist allerdings richtig, indem er sagt, für den Kanton sei die Hauptsache die Ausführung einer Stammlinie zur Verbindung des alten und neuen Kantonstheil; die von Herrn Moschard beantragte Form der Ausführung dieser Linie ist aber sehr gefährlich, gefährlicher selbst als wenn er direkt den Staatsbau vorgeschlagen hätte, wo der Staat Alles in seiner Hand behalten würde. Auch mit Rücksicht auf die durch Annahme des Antrages des Herrn Moschard entstehenden Konsequenzen kann ich demselben unmöglich beistimmen; denn mit dem gleichen Rechte könnte später das Oberland vor den Großen Rath treten und verlangen, daß ihm an eine Eisenbahn per Kilometer Fr. 280,000 gegeben werden. Aus diesen Gründen muß ich auch den Antrag des Herrn Moschard bekämpfen und stelle den Antrag, Sie möchten den Art. 2 in der Form, wie ihn die Kommission vorschlägt, annehmen.

Jolissaint, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich bin von der Regierung beauftragt, Ihnen zwei Abänderungsanträge zu dem in Berathung liegenden Art. 2 vorzuschlagen. Der erste betrifft den Betrag der Subvention. Nach dem regierungsräthlichen Entwurfe würde sich die Staatsbetheiligung für Biel-Sonceboz-Dachsfelden auf Fr. 4,681,000 belaufen; das Projekt der Kommission bestimmt dieselbe im Art. 2 auf Fr. 4,500,000, also Fr. 181,000 weniger. Der Regierungsrath hält diese Verminderung nicht gerechtfertigt. Zum Beweise dafür bemerke ich vorerst, daß die Sektion Biel-Sonceboz-Dachsfelden zwei schwierige Strecken hat, nämlich Biel-Reuchenette mit 4 bis 5 Tunneln, mehreren Viadukten und 6 Kilometern starker Steigungen von 25 ‰, und Sonceboz-Dachsfelden mit dem Tunnel von Pierre-Pertuis von 1350 Metern Länge. Die Kosten der 21½ Kilometer langen Strecke Biel-Dachsfelden sind auf Fr. 8,300,000 oder auf ungefähr Fr. 385,000 per Kilometer veranschlagt. Fügt man diesen Umständen bei, daß diese Linie der Stamm des Eisenbahnbaumes ist, welcher seine Zweige in den Jura treiben soll, daß sie die eiserne Brücke zur Verbindung der beiden Kantonstheile ist, und berücksichtigt man, daß wenig bedeutende Ortschaften durch diese Linie berührt werden und direkt an ihrem Bau interessirt sind, so ist der Abänderungsantrag des Regierungsrathes sehr begreiflich. Ein anderer Grund, welcher ebenfalls die Regierung veranlaßt hat, an der in ihrem Entwurfe bestimmten Subventionssumme festzuhalten, liegt in den von der Kommission aufgestellten Zahlungsbedingungen. Nach diesen strengen Bedingungen würde der Staat seine Subvention erst nach der Inbetriebsetzung der Bahn leisten. Die Baugesellschaft wird sich also die nöthigen Geldvorschüsse vermittelst lästiger Anleihen verschaffen und wahrscheinlich für Kommissionskosten, Sconto u. s. w. Fr. 150,000 bis Fr. 200,000 bezahlen müssen. Diese Summe, in Verbindung mit den nach dem Kommissionsantrage reduzirten Fr. 181,000, macht eine Verminderung von ungefähr Fr. 400,000 auf der vom Regierungsrathe beantragten Subvention aus. Der Regierungsrath ist überzeugt, daß der Kommission die Ermöglichung des Baues der Strecke Biel-Dachsfelden eben so sehr am Herzen liegt als ihm, und empfiehlt Ihnen mit vollem Zutrauen, den Betrag der Staatssubvention auf Fr. 4,681,000 statt auf Fr. 4,500,000 zu bestimmen. Ich bin ferner beauftragt, Ihnen zu Art. 2 einen zweiten, nicht minder wichtigen Abänderungsantrag als den ersten vorzuschlagen. Damit der Große Rath die Tragweite desselben recht einsehe, will ich einige Bemerkungen vorausschicken. Der Antrag der Regierung theilte die Hauptlinie des Netzes in vier Sektionen ein, nämlich: Biel-Sonceboz, Sonceboz-Delsberg, Delsberg-Pruntrut und Delsberg-Basel. Diese Eintheilung hatte den Zweck, die Schwierigkeiten des Baues im Verhältniß der Hülfsmittel und der Dichtigkeit der betheiligten Bevölkerung zu vertheilen. Der Regierungsrath hatte es zweckmäßig gefunden, mehrere schwierige Theile nicht in der gleichen Sektion zu vereinigen oder anzuhäufen, und im Falle, wo dieß unvermeidlich ist, die Zone der betheiligten Gemeinden auszudehnen, damit die Lasten billiger vertheilt seien. Dieser Grundsatz erklärt, weßhalb die erste Sektion der Hauptlinie nur Biel-Sonceboz umfaßte, welche auf 15 Kilometer Länge vier bis fünf Tunnel und starke Steigungen zählt. Nach dem regierungsräthlichen Entwurf war der Tunnel von Pierre-Pertuis in die zweite Sektion von Sonceboz bis Delsberg eingereiht worden, in der Absicht, die Kosten dieses schwierigen Punktes auf ein möglichst ausgedehntes Rayon zu vertheilen. Indem die Kommission die Eintheilung der Sektionen veränderte und die erste bis Dachsfelden ausdehnte, hat sie zwei schwierige Theile auf eine Strecke von 21½ Kilometern zusammen vereinigt. Diese Anhäufung von Schwierigkeiten auf einen beschränkten Raum, verbunden mit den hohen Betriebskosten und den anderen lästigen Umständen der Kommissionsanträge, welche wir bereits auseinandergesetzt haben, hat Befürchtungen über die Möglichkeit erweckt, die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers, welche nach Art. 2 des Dekrets unzertrennlich die eine mit der andern verschmolzen sind, gleichzeitig zu erstellen. Diese Besorgnisse haben den Regierungsrath bewogen, bei Ihnen die Aufnahme folgenden Zusatzes am Schlusse des erwähnten Art. 2 zu beantragen: „Wenn jedoch innert 18 Monaten nach Erlaß dieses Dekrets sich keine Gesellschaft zur Erbauung dieser beiden Linien präsentirt, so können die Strecke Biel-Sonceboz der Hauptlinie und die Zweigbahn Sonceboz-Convers einer Gesellschaft concedirt werden, die sich verpflichtet, sie gleichzeitig zu erbauen. In diesem Falle verpflichtet sich der Staat, die Linie Biel-Sonceboz mit einer Aktiensumme von Fr. 3,751,000 und diejenige von Sonceboz-Convers mit Fr. 1,700,000, zusammen mit F. 5,451,000 zu unterstützen." Durch diesen Zusatzantrag weicht der Regierungsrath vom Grundsatze der Kommissionsanträge nicht ab; er wünscht, daß Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers gleichzeitig erstellt werden; da jedoch wegen der schwer zu erbauenden und zu betreibenden Strecke Sonceboz-Dachsfelden ernstliche Zweifel hierüber bestehen, fand er es angemessen,

im Dekret die Eventualität vorzusehen, daß keine Gesellschaft sich für die Erbauung des Ganzen zeige, während sich eine finden könnte, welche für das Unternehmen Biel-Sonceboz-Convers Anerbieten machen würde. Die vom Regierungsrathe beantragte Modifikation wird den weitern Vortheil haben, die Gemeinden und Korporationen des Dachsfelden-Thales und der Freiberge, welche das größte Interesse haben, daß die Lokomotive Pierre-Pertuis durchschreite, aufzumuntern. — Schließlich noch ein Wort über Herrn Moschard's Antrag; da Herr v. Gonzenbach denselben bereits erfolgreich bekämpft hat, so kann ich mich über diesen Punkt kurz fassen. Vorerst habe ich zu bemerken, daß, wenn auch einzig der Linie Biel-Dachsfelden die Subvention von Fr. 6,200,000 zugesprochen würde, sie noch weniger möglich wäre, als wenn sie unter den Bedingungen des Kommissionsentwurfes mit Sonceboz-Convers verbunden würde. Ich glaube nicht, daß man wegen der Bau- und Betriebsschwierigkeiten dieser Linie von nur 21¼ Kilometern, welche nahezu Fr. 400,000 per Kilometer kosten wird, und des sehr zweifelhaften Ertrags, wenn sie allein erstellt wird, mit der Subvention der 6 Millionen eine Gesellschaft finden könne, welche sie unternähme. Das Eintreten in diese nach meiner Ansicht sehr zweifelhafte Eventualität selbst zugegeben, fürchte ich dennoch, daß das Betriebsergebniß dieser Sektion, wenn sie vom Verkehr der Zweigbahn nach Convers oder durch Verlängerung der Bahn nach Pruntrut oder Basel nicht unterstützt wird, der Art sei, jede neue Eisenbahnunternehmung im Jura zu gefährden. — Wird mit dieser in jeder Beziehung sehr kostspieligen und ohne Anschluß an andere Linien befindlichen Sektion angefangen, so lauft man die größte Gefahr, das Jurabahnnetz auf lange Zeit zu begraben. Aus diesen Gründen, welche mir den Ausschlag zu geben scheinen, schließe ich mich dem Berichterstatter der Kommission an, um den Antrag des Herrn Moschard zu verwerfen. Ich hoffe, Herr Moschard werde einsehen, daß, wenn die gleichzeitige Erstellung der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers zweifelhaft ist, der Bau von Biel-Sonceboz-Convers es dagegen bei den vom Regierungsrathe durch sein Amendement beantragten Bedingungen nicht sein würde. Ich gebe mich der Hoffnung hin, Herr Moschard werde sich diesem Antrage, den ich dem Großen Rathe zur Annahme empfehle, anschließen.

Liechti von Rüegsauschachen. Wir haben bei diesem Artikel also den Finanzpunkt zu berücksichtigen. Die Kosten der Linien, deren Subventionirung die Kommission beantragt, sind im Ganzen veranschlagt auf Fr. 16,100,000

Hieran soll der Staat nach dem Antrage der Kommission geben	Fr. 6,950,000	
Wie ich die Sache verstanden habe, soll das Obligationskapital ⅓ der Baukosten betragen, also ungefähr	„ 5,300,000	„ 12,250,000
somit hätten die jurassischen Gemeinden nur noch beizutragen		Fr. 3,850,000

oder ungefähr 4 Millionen. Ich finde, dieses Verhältniß sei nicht billig und man verlange da vom Staate zu viel. Wenn wir 7 Millionen geben sollen, die, wie die Kommission selbst glaubt, keinen Zins abwerfen werden, so wird dieß einen Ausfall von Fr. 350,000 auf dem Budget ergeben, was zu dem gegenwärtigen Defizit ein solches von beinahe Fr. 870,000 ausmacht. Man sagt zwar, die jährliche Mehrausgabe von Fr. 350,000 werde keine große Steuererhöhung, sondern nur eine solche von 3/10 ‰ nach sich ziehen, die nicht so drückend sei. Nachdem nun aber in letzter Zeit die Grundsteuerschatzungen revidirt worden sind, scheint es mir, die Steuern seien schon ziemlich hinauf geschraubt, so daß eine weitere Erhöhung mir nicht zweckmäßig erscheint. Ebenso wird auch hauptsächlich der Handwerkerstand durch das neue Einkommensteuergesetz bedeutend belastet. In Berücksichtigung alles dessen finde ich, es sollte genügen, wenn dem Jura ein Beitrag von 4 Millionen in Aussicht gestellt wird, und schließe mich daher dem Antrage des Herrn Gfeller an.

Der Herr Präsident ersucht die Redner, sich bei der artikelweisen Berathung möglichst kurz zu fassen.

Gfeller von Wichtrach wiederholt und begründet nochmals seinen gestern gestellten Antrag.

Girard. Ich kann mich dem vom Herrn Präsidenten ausgesprochenen Wunsche fügen. Ich hoffe, die Kommission werde den Antrag der Regierung unterstützen, sobald von allen Seiten anerkannt ist, daß die Schwierigkeiten groß sind und der Jura ungeheure Anstrengungen wird machen müssen, um seine Wünsche erfüllt zu sehen. So viel an mir, erkläre ich, daß der Jura sein Möglichstes thun wird, um diese Schwierigkeiten im Interesse des Kantons zu beseitigen. Das St. Immerthal hat seinerseits bereits Beweise seiner Opferwilligkeit geleistet; deßhalb wünsche ich, daß man es nach dem gleichen Grundsatze in der gegebenen Zeit sich bewegen lasse. Zu diesem Zwecke stelle ich den Antrag, dem Art. 2 nach dem vom Regierungsrathe beantragten Zusatze folgende Bestimmung beizufügen: „Wenn sechs Monate nach der vorgenannten Zeit sich für die Erbauung der Linie Biel-Convers keine Gesellschaft hat bilden können, so ist es gestattet, daß sich eine Gesellschaft zur Ausführung der Linie St. Immer-Convers, zu welchem Zwecke Fr. 850,000 zugesichert werden, bilden kann."

Seßler. Gestützt auf mein gestriges Votum, bin ich im Falle, einen Abänderungsantrag zu stellen. Es sind nämlich durch den Antrag der Kommission die Subventionen für die Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers fest zusammengekittet, indem Art. 2 bestimmt, daß die Betheiligungen für die Linie Biel-Dachsfelden und für die Linie Sonceboz Convers nur unter dem Vorbehalte erfolgen, daß beide Linien durch dieselbe Gesellschaft und gleichzeitig ausgeführt werden. Ich habe aber bereits gestern darauf aufmerksam gemacht, daß es möglich wäre, daß eine Gesellschaft sich finden würde, welche die durchgehende Linie von Biel auf Basel im Auge hätte. Ebenso könnte sich umgekehrt eine Gesellschaft für die Linie Biel-Sonceboz-Convers finden, welche sich aber zu dem Bau der Linie Sonceboz-Dachsfelden nicht verstehen könnte. Es wäre nun unbillig, wenn das St. Immerthal, das unter dem Mangel einer Eisenbahn bedeutend leidet, so zurückgehalten würde und von der ihm gebotenen Subvention nicht Gebrauch machen könnte. Wenn nun die Volksabstimmung beschlossen werden sollte, so könnten Sie in einem solchen Falle das Dekret nicht selbst abändern, sondern müßten zu diesem Zwecke wieder vor das Volk treten. Deßhalb wünsche ich für den Fall, da die Volksabstimmung vom Großen Rathe beschlossen werden sollte, daß die Subvention der beiden Linien nicht so fest zusammengeknüpft werde.

Herr Präsident. Ein solcher Antrag ist nicht zulässig; will Herr Seßler die Bestimmung in der Weise abändern, so muß er einen absoluten Antrag stellen.

Seßler. In diesem Falle wünsche ich, daß beigefügt werde: „Dem Großen Rathe ist jedoch vorbehalten, diese Bestimmung durch einen spätern Beschluß zu modifiziren."

Moschard. Ich bin so frei, in deutscher Sprache das Wort zu ergreifen; denn es ist mir viel lieber, unvollkommen als gar nicht verstanden zu werden. Was beantragt die Kom-

mission? Sie will dem Jura eine Subvention von 7 Millionen bewilligen, um ihn in den Stand zu setzen, eine Ausgabe von ungefähr 16 Millionen zu bestreiten. Ist es nun denkbar, daß, wenn eine solche Subvention in Aussicht gestellt wird, irgend eine Gesellschaft zu Stande kommt? Wo sollen die noch fehlenden 9 Millionen genommen werden? Auf der Strecke Biel-Dachsfelden befinden sich drei Gemeinden, welche ihr Möglichstes thun werden, aber doch im Verhältniß nicht Beträchtliches zu leisten im Stande sind. Das St. Immerthal hat sich zu bedeutenden Opfern bereit erklärt, die aber dessen ungeachtet nicht genügend sind, indem sie blos etwa auf 1½ Millionen ansteigen. Es bleiben also immerhin noch etwa 7 Millionen zu decken. Wo sollen die gefunden werden? Wenn der Kommissionalantrag angenommen wird, so werden wir nach meiner Ueberzeugung keinen Kilometer Eisenbahnen erhalten, und ich glaube, es seien hier Viele anwesend, welche diese Ansicht mit mir theilen — —

Herr Präsident. Es thut mir leid, den Redner ersuchen zu müssen, sich nicht zu wiederholen; er hat Alles das bereits gestern gesagt.

Moschard fährt fort: Da der gestern von mir gestellte Antrag sowohl gestern als heute bekämpft worden ist, so ist es doch meine Pflicht, ihn gegen diese Angriffe zu vertheidigen. Ich sage, es sei rein unmöglich, mit der von der Kommission beantragten Subvention die betreffenden Linien auszuführen. Deßhalb möchte ich blos die Linie Biel-Dachsfelden in Aussicht nehmen, gewiß das Bescheidendste, was man verlangen kann. Diese Linie kann aber auch nicht mit einer Subvention von 4½ Millionen, wie sie die Kommission vorschlägt, erstellt werden; deßhalb habe ich gestern den Antrag gestellt, es möchte die ganze vorgesehene Staatsbetheiligung für Biel Dachsfelden und Sonceboz-Convers einzig auf erstere Linie verwendet werden. Man wendet ein, dadurch werde der Staatsbau erkennt. In diesem Falle geschieht dieß auch bei dem Antrage der Kommission; denn ich habe mich, mit Ausnahme dieses einzigen, in allen Punkten an den Kommissionalantrag angeschlossen. Wenn nicht eine größere Subvention beschlossen wird, als die Kommission vorschlägt, so ist es unmöglich, die Linie Biel-Dachsfelden zu erstellen, indem die wenigen Gemeinden, welche an dieser Linie liegen, wenig thun können, und der Bau mit Rücksicht darauf, daß die Bahn durch Schluchten, Felsen und Tunnel geleitet wird, ungemein schwierig und kostspielig ist. Wenn daher die Erstellung dieser Linie wirklich gesichert sein soll, so ist es nothwendig, daß ein Beitrag von 6 Millionen = ⅔ des Baukapitals geleistet werde. Das St. Immerthal glaubt vielleicht, mein Antrag sei gegen dasselbe gerichtet; das ist aber durchaus nicht der Fall. Wenn ich ihm eine Eisenbahn geben könnte, so würde ich gerne bereit sein, es ist dieß aber unter den gegenwärtigen Verhältnissen unmöglich. Uebrigens geht die Bahn Biel-Dachsfelden bis in die Mitte des St. Immerthals, und ich glaube, mein Antrag liege sogar in seinem Interesse; denn wenn derselbe angenommen wird, so wird das St. Immerthal doch Etwas bekommen, wird er aber nicht angenommen, so wird es ihm nicht möglich sein, die betreffenden Linien zu erstellen.

Herr Vizepräsident Brunner übernimmt den Vorsitz.

Scherz, Finanzdirektor. Ich ergreife das Wort, um die Anträge der Herren Moschard und Gfeller zu bekämpfen. Gegen den Erstern ist es, wie ich glaube, nicht nöthig, viele Waffen in's Feld zu tragen; denn die von der Kommission gemachten Vorschläge werden Ihnen gewiß der Sache angemessen erscheinen, oder wenn Sie glauben, die Kommission sei nicht weit genug gegangen, so werden Sie dem Antrage der Regierung beitreten, welche Fr. 4,681,000 für die Linie Biel-Dachsfelden zu bewilligen vorschlägt. Ich muß mich aber auch in Bezug auf das System, welches Herr Moschard anstrebt, gegen seinen Antrag aussprechen. Keine Gegend im Jura bedarf der Eisenbahnen in so hohem Grade wie das St. Immerthal. Es ist bereits auseinandergesetzt worden, daß viele Etablissements des St. Immerthales fortgezogen sind und daß ihnen beständig andere nachfolgen, welche Auswanderung noch zunehmen wird, wenn die Hoffnung auf eine Eisenbahnverbindung fehlschlägt. Es ist bemerkt worden, es halte ungeheuer schwer, die Steuern zusammenzubringen, deßhalb solle man nicht so hoch gehen. Es weiß das wohl Niemand besser, als der Finanzdirektor, der während der Durchführung der Grundsteuerschatzungsrevision und des neuen Einkommensteuergesetzes in dieser Beziehung Erfahrungen gemacht hat und daher wirklich kompetent ist, hierüber ein Urtheil abzugeben. Ich will nur bemerken, was mir der Steuerverwalter in jüngster Zeit gesagt hat. Er äußerte nämlich, er wolle lieber ein Jahr in's Zuchthaus, als noch einmal anfangen, das Einkommensteuergesetz durchzuführen. Ich halte mich in dem vorliegenden Falle an den Satz, von dem Herr v. Gonzenbach ausgegangen ist, daß wer den Zweck wolle, auch die Mittel wollen müsse. Deßhalb kann ich auch dem Antrage des Herrn Gfeller nicht beistimmen, weil ich glaube, eine niedrigere Subvention als diejenige, welche die Kommission vorschlägt, würde zu keinem Ziele führen. Ja, es ist noch sehr fraglich, ob mit dieser Summe Etwas zu Stande gebracht werden kann; denn es bleiben dem Jura wirklich immer noch sehr große Opfer zu übernehmen. Ich bin also der Ansicht, die Kommission oder der Regierungsrath habe die richtige Mitte getroffen und man solle nicht höher, aber auch nicht tiefer gehen. Da ich gerade das Wort habe, so bin ich auch im Falle, auf einige Anfechtungen zu antworten, da ich gestern nicht Gelegenheit hatte, dieß zu thun; der Herr Präsident hat mich auf die artikelweise Berathung vertröstet. Es wurden gestern von einer Seite Komplimente ausgetheilt nach rechts und links und die Bemerkung gemacht, die Diskussion sei würdevoll geführt worden; eine einzige Ausnahme habe der Finanzdirektor gemacht. Sie werden begreifen, daß ich einen solchen Vorwurf nicht auf mir sitzen lassen kann. Zunächst habe ich mich gefragt, wie das betreffende Mitglied, Herr Großrath Hiltbrunner, dazu komme, über das Benehmen des Großen Rathes die Censur zu führen, und ob es ihm zustehe, seine Billigung oder Mißbilligung auszusprechen. Ich habe gefunden, daß dieß nicht der Fall sei; ich nehme das Censurrecht auch nicht in Anspruch, aber wenn ich censiren sollte, so würde ich ein solches Benehmen als arrogant erklären. Man hat mir vorgeworfen, ich habe den Ausdruck „Lügen und Entstellungen" gebraucht. Ich gebe zu, daß ich vielleicht besser gethan hätte, das Wort „Lügen" zu vermeiden und zu sagen: „Unwahrheiten"; ein Irrthum ist es indessen nicht, wenn man eine Sache mit dem richtigen Namen bezeichnet; denn wer wissentlich Thatsachen entstellt, der irrt sich nicht. Wenn man mir im Weitern untergeschoben hat, ich habe auch die Petenten damit beleidigen wollen, so ist eine solche Behauptung doch etwas weit herbeigezogen. Es ist mir gar nicht eingefallen, die Unterzeichner der Petition irgendwie zu beleidigen; ich habe im Gegentheil noch ausdrücklich gesagt, daß ich begreifen könne, daß die Vorstellung unterzeichnet worden sei, indem die in derselben enthaltene unrichtige Darstellung allerdings Besorgnisse erregen konnte. Wenn ich gegenüber den Petenten eine Bemerkung hätte machen wollen, so hätte ich gesagt, es sei vielleicht nur zu große Aengstlichkeit und vielleicht Leichtgläubigkeit von ihrer Seite dabei im Spiele gewesen. Dem Herrn Hiltbrunner muß ich noch bemerken, daß ich mich gar nicht veranlaßt fühle, meine Worte zurückzuziehen; ich bin aber auch gar nicht im Falle, mich bei ihm Raths zu erholen über die Pflichten eines Staatsbürgers in Steuersachen und über die Pflichten des Soldaten im Felde. Schließlich muß ich auch sagen, daß es mir sehr gleichgültig ist, was er von mir denkt und spricht — —

Der Herr Vizepräsident ersucht den Redner, sich nicht auf dieses Feld zu begeben.

Herr Finanzdirektor. Noch Eins! Herr Perrot hat — —

Herr Vizepräsident. Die persönlichen Erörterungen nützen nichts, ich möchte daher Herrn Scherz ersuchen, davon abzugehen.

Herr Berichterstatter der Kommission. Als Berichterstatter der Kommission habe ich auf den Antrag der Regierung zu antworten, welcher dahin geht, daß man die von der Regierung ursprünglich beantragte Summe von Franken 4,681,000 für die Linie Biel-Sonceboz-Dachsfelden wieder aufnehmen möchte. Dieser Punkt ist in der Kommission erörtert worden, und ich glaube wirklich, es sei nicht zweckmäßig, den beträchtlichen Staatsbeitrag von Fr. 6,950,000, welchen die Kommission zu bewilligen anträgt, noch zu erhöhen. Ueberdieß glaube ich, daß wenn die Linie Biel-Dachsfelden mit der vorgeschlagenen Subvention von 4½ Millionen nicht erstellt werden kann, dieß auch nicht möglich sein wird, wenn man um Fr. 181,000 höher geht. Viel wichtiger ist der Zusatzantrag der Regierung, der so ziemlich mit demjenigen des Herrn Seßler zusammenfällt. Ich gestehe, daß ich persönlich im ersten Augenblicke ganz geneigt war, darauf einzugehen und die Bestimmung aufzunehmen, daß es, wenn sich keine Gesellschaft zur Ausführung der beiden Linien präsentire, unter Umständen gestattet sein solle, die Linie Sonceboz-Dachsfelden abzutrennen. Nach genommener Rücksprache mit den Mitgliedern der Kommission und in Erwägung, daß diese Frage in der Kommission selbst schon berührt worden ist, spreche ich mich Namens der Kommission dagegen aus. Wenn Sie eine solche Trennung erlauben, so wird derjenige Landestheil, der im Stande ist, bedeutende Opfer zu bringen, in seiner Opferwilligkeit beschränkt. Auf der andern Seite ging man gerade deßwegen mit der Subvention für die Linie Biel-Dachsfelden so hoch, weil an dieser Linie wenig Ortschaften liegen und daher nicht auf eine große Betheiligung gerechnet werden darf. Wo wir hinkommen, wenn wir den Antrag der Regierung annehmen, das hat Niemand deutlicher bewiesen, als Herr Girard. Er bricht nicht nur das Stück Sonceboz-Dachsfelden, sondern auch das Stück Biel-Sonceboz-St. Immer ab, so daß nur noch St. Immer-Convers übrig bleibt. Da haben Sie also das Tronçonsystem, das Sie bereits verworfen haben. Sie haben bereits entschieden, daß wenn von Tronçons die Rede sein soll, nur der Antrag des Herrn Egger in Frage kommen könne. Ich kann also weder den Antrag des Herrn Seßler, noch denjenigen des Herrn Girard, noch endlich denjenigen des Regierungsrathes zugeben. Was den Antrag des Herrn Moschard betrifft, so hat er zu dessen Begründung hauptsächlich hervorgehoben, daß er sich ja auch im Wasser der Kommission befinde. Wenn dieß auch wahr wäre, so steht er jedenfalls nicht auf dem Boden der Kommission. Vom formellen Standpunkt aus kann ich gar nicht begreifen, daß nicht Jeder sogleich den bedeutenden Unterschied zwischen dem Antrage des Herrn Moschard und demjenigen der Kommission herausfühlt. Die Kommission schließt sich an eine bereits ertheilte Konzession und an eine bereits bestehende Gesellschaft an und bietet derselben eine Subvention an, wenn sie auf Biel und auf Dachsfelden hinabfahren will. Für die Linie, welche Herr Moschard ausführen will, besteht dagegen keine Gesellschaft und man weiß nicht, ob sich eine solche bilden wird. Sie fangen also mit dem Staatsbeitrage an. Ist darin nicht ein himmelweiter Unterschied? Gewiß! Aber auch vom materiellen Standpunkt ist der Unterschied zwischen dem Antrage der Kommission und demjenigen des Herrn Moschard groß. Vorerst ist es nichts anders als Staatsbau, wenn der Staat einen so großen Theil der Erstellungskosten auf sich nimmt, wie Herr Moschard vorschlägt. Ich begreife aber auch nicht, warum man mit dem gleichen Gelde viel weniger, bloß die Linie Biel-Dachsfelden, bauen sollte, während man damit auch noch die Linie Sonceboz-Convers erstellen kann, welch' letztere Linie namentlich deßhalb wichtig ist, da sie das St. Immerthal mit seiner Industrie dem alten Kantonstheile näher bringt. Mit Rücksicht hierauf kann man wirklich nicht sagen, daß Herr Moschard auf den gleichen Boden sich gestellt hat, wie die Kommission. Ich trage daher darauf an, daß der Artikel angenommen werde, wie ihn die Kommission vorschlägt.

Herr Präsident Stämpfli übernimmt wieder den Vorsitz.

König, Gustav, Mitglied der Kommission. Ich will die Gelegenheit nicht benutzen, um Dasjenige zu sagen, was ich gestern sagen wollte, sondern ich will mich einfach an den in Behandlung liegenden Artikel halten. Herr Moschard behauptet, es sei nicht möglich, mit der von der Kommission beantragten Summe von Biel auf Dachsfelden und Convers zu bauen, man müsse daher, wenn man den Zweck wolle, auch die Mittel wollen, und den Staatsbeitrag bedeutend erhöhen. Ich glaube, Herr Moschard befinde sich vollständig im Irrthum, wenn er von der Ansicht ausgeht, der Große Rath lade durch Annahme des Dekrets der Kommission die Verpflichtung auf sich, unter allen Umständen die vorgesehenen Linien zu erstellen. So ist es nicht gemeint, sondern man nimmt an, die Ausführung der betreffenden Linien liege allerdings im Interesse des Kantons, aber nicht in dem Sinne, daß der Staat sie selbst erstellen wolle und erstellen könne, sondern er will nur dem Jura dabei behülflich sein. Wir geben daher den betreffenden Gemeinden eine Summe von Fr. 6,200,000 für den Fall, daß sie den Rest beifügen. Ist ihnen dieß nicht möglich, so ist die Folge davon nicht die, daß wir die Bedingungen erleichtern und den Beitrag erhöhen sollen, sondern man erklärt einfach nur, daß wenn die Gemeinden während drei Jahren die nöthige Summe nicht zusammenbringen, die ganze Sache dahinfalle. Nach drei Jahren ist man dann vollkommen frei zu sagen: ihr seid nicht im Stande, die Linien zu bauen, und wir sind nicht im Stande, mehr zu geben, und darum kommen wir wieder auf den Boden der Regionalbahnen oder der Tronçons. Die Kommission muß daher an den aufgestellten Bedingungen festhalten. Ich frage übrigens: ist der Beitrag, welchen die Kommission vorschlägt, wirklich zu klein? Wenn man bedenkt, daß der Staat für die Linie Biel-Sonceboz-Dachsfelden über Fr. 200,000 per Kilometer bezahlen soll, so ist das wirklich eine Staatsunterstützung, die sich sehen läßt. Für die Linie Sonceboz-Convers, die viel leichter zu bauen ist und weniger im allgemeinen Interesse, als vielmehr in demjenigen der betreffenden Gegend liegt, wird ein Staatsbeitrag von Franken 63,000 per Kilometer vorgeschlagen. Man hat also bei der Linie Biel-Dachsfelden der Schwierigkeit des Baues bereits in hohem Maße Rechnung getragen. — Schließlich sei mir noch erlaubt zu bemerken, daß wenn ich einen Ausdruck gebraucht habe, der den Herrn Berichterstatter des Regierungsrathes verletzte, dieß nicht mit meiner Absicht geschehen ist.

Abstimmung.

Eventuell für die Linie Biel-Dachsfelden die Subvention auf Fr. 4,500,000 festzusetzen nach dem Antrage der Kommission	Mehrheit.
Eventuell sie auf Fr. 4,681,000 zu erhöhen nach dem Antrage des Regierungsrathes	Minderheit.
Eventuell für den Zusatz des Herrn Girard zum Zusatzantrage des Regierungsrathes	"
Für den Zusatzantrag des Regierungsrathes	"
" " Antrag des Herrn Seßler	"

Eventuell für den Antrag des Herrn Moschard	Minderheit.
Eventuell für den Antrag des Herrn Gfeller	Mehrheit.
Für die Anträge der Kommission	145 Stimmen.
„ den Antrag des Herrn Gfeller	58 „

Art. 3.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Regierungsrath glaubt, der Art. 3 des Projektdekrets enthalte einen Irrthum in der Redaktion, darin bestehend, daß die Gesellschaft verpflichtet wird, für jede subventionirte Unternehmung ein den zwei Dritteln des Gesammtkostenvoranschlages, wie er im Gutachten der Experten Gränicher, Weiß und Froté aufgestellt ist, gleichkommendes Aktienkapital aufzubringen. Nach dieser Fassung des ersten Alinea des Art. 3 wäre es der Gesellschaft nicht gestattet, für den Bau weniger als den Betrag des Expertendevises auszugeben, da sie verpflichtet ist, die zwei Drittel der durch das Expertengutachten bestimmten Kostensumme in Aktien und den andern Drittel in Obligationen aufzubringen. Dieß liegt gewiß nicht im Willen der Kommission; sie kann nicht die Absicht haben, die Gesellschaft zu verhindern, unter dem Voranschlag der Expertise zu bauen, wenn ihr dieß möglich ist. Der Zweck, den sie durch den Art. 3 im Auge hat, ist einfach der, die Emission der Obligationen auf den Drittel des Kostenvoranschlages zu beschränken. Es genügt, den das Projektdekret begleitenden Bericht zu lesen, um sich zu überzeugen, daß dieß der Gedanke der Kommission gewesen ist; sie drückt sich auf Seite 31 folgendermaßen aus: „Einzig den Satz wünschen wir festzuhalten, daß 1) das Obligationenkapital nicht mehr als höchstens einen Drittel der Gesammtkosten betragen dürfe." Da dieser Gedanke nicht klar und deutlich wiedergegeben ist und der Art. 3 zu verschiedenen Auslegungen Anlaß geben könnte, welche man vermeiden muß, so beantragt der Regierungsrath beim Großen Rathe, das erste Alinea dieses Artikels also zu fassen: „Das aufzubringende Obligationskapital für jede der genannten Unternehmungen darf auf höchstens einen Drittel der im Expertenbefund der Herren Gränicher, Weiß und Froté vom Oktober 1865 für die betreffenden Strecken berechneten Gesammtkosten ansteigen." Bei dieser Redaktion ist in Bezug auf den Betrag des Aktienkapitals, welches unter der Schätzung des Expertenvoranschlages wird sein können, kein Zweifel möglich, wenn, wie es vorauszusehen und zu wünschen ist, die Gesellschaft Ersparnisse macht.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich glaube, der Antrag des Regierungsrathes entspringe nur aus einer irrigen Auffassung des Wortes „wenigstens". Wenn das Unternehmen so viel Zutrauen erweckt, daß man das ganze Kapital in Aktien aufbringen kann, so ist die Kommission ganz einverstanden; sie sagt nur, es liege im Interesse des Staates, daß das Obligationskapital nicht mehr als höchstens ⅓ der Gesammtkosten betragen dürfe, damit die Aktien des Staates um so eher verzinst werden können. Es scheint mir also, das Wort „wenigstens" sei mißverstanden worden, was vielleicht an der französischen Uebersetzung seinen Grund haben mag. Sollte ich jedoch den Gedanken der Kommission nicht richtig ausgesprochen haben, so bitte ich ein anderes Mitglied derselben, noch das Nöthige zu ergänzen.

Abstimmung.

Für die Redaktion der Kommission	Gr. Mehrheit.
„ den Antrag des Regierungsrathes	Minderheit.

Art. 4.

Froté, Mitglied der Kommission. Ich habe zu Art. 4 einen Abänderungsantrag zu stellen; er ist von Wichtigkeit, weil es in einer gewissen Eventualität im Interesse des Staates und der Baugesellschaft liegt, wenn angenommen wird, daß in den Fällen, wo die Tunnelarbeiten verspätet und der Unterbau vor dem Tunnel beendigt wäre, die Gesellschaft auch ermächtigt werden kann, die Linie Biel-Sonceboz-Convers in Betrieb zu setzen, ohne die Vollendung der Arbeiten am Tunnel von Pierre-Pertuis abwarten zu müssen.

Kaiser in Grellingen. Ich erlaube mir einen Abänderungsantrag zu Art. 4 zu stellen, in so weit er die strenge Bedingung betrifft, nach welcher die Staatssubvention ausbezahlt werden soll. Die Kosten der Linien Biel-Dachsfelden und Sonceboz-Convers sind veranschlagt auf Fr. 13,800,000. Nach den Bestimmungen des soeben angenommenen Art. 3 soll das Aktienkapital wenigstens ⅔ und das Obligationskapital höchstens ⅓ der Gesammtkosten betragen, ersteres also Fr. 9,200,000 und letzteres Fr. 4,600,000. Nach dem bereits angenommenen Art. 2 soll der Staat einen Beitrag von Fr. 6,200,000 in Aktien leisten, es bleiben dem Jura also immerhin noch 3 Millionen in Aktien und Fr. 4,600,000 in Obligationen zu decken, im Ganzen also Fr. 7,600,000. Herr Präsident, meine Herren! Wenn der Jura nach einem oder zwei Jahren, nachdem er alle Anstrengungen gemacht hat, zu Ihnen kommt und sagt: „Wir haben unsern Antheil Aktien mit 3 Millionen in der Kantonskasse oder in der Kantonalbank deponirt, und hier ist das Obligationskapital im Betrage von Fr. 4,600,000 in Folge der dafür gegebenen Garantie gesichert," dann können Sie gewiß dem Jura nicht mehr verwerfen, daß er Schwindel treibe, sondern Sie müssen gestehen, daß es dem Jura ernst ist, wie es ihm schon heute ernst ist, in guten Treuen ohne einen Hintergedanken den Bau auszuführen. Ist es dann gerechtfertigt zu sagen: „unsern Antheil bezahlen wir erst dann, wenn die Bahn erstellt, wenn also die ganze Summe von Fr. 13,800,000 verbaut ist?" Was ist die nothwendige Folge davon? Wenn der Jura solid und ökonomisch bauen will, so ist er genötbigt, die 6 Millionen, welche der Staat beitragen will, hiefür zu entlehnen. Wird der Jura im Stande sein, das zu thun? wird nicht sein Kredit erschöpft sein, wenn er bereits Anleihen im Betrage von 7½ Millionen gemacht hat? Es fragt sich nun, ob Sie Etwas zu riskiren haben. Im Allgemeinen hat kein Redner bezweifelt, daß die Devissumme zur Ausführung des Baues genügen werde; man hat ja sogar allgemein vorausgesetzt, die Devissumme werde nicht einmal erreicht werden, weil Vieles angesetzt ist, das gar nicht in Betracht kommen kann. So ist eine bedeutende Summe für Verzinsung des Baukapitals (zu ungefähr 7½ %) angenommen. Da aber der Staat von vornherein auf einen Zins von den Aktien verzichtet und auch der Jura dieß thun muß, so lange die Aktien nicht rentiren, so können Sie während 1½ Jahren 7½ % auf 9 Millionen abschreiben, was ungefähr 1 Million ausmacht. Im Fernern ist es auch gar nicht wahrscheinlich, daß das Unvorhergesehene 15 % der ganzen Summe betragen wird; denn nach allen statistischen Angaben, welche man hierüber hat, ist das Unvorhergesehene noch nie so hoch gestiegen. Sie dürfen daher wohl annehmen, daß das Unvorhergesehene sich von 15 % auf 10 % reduziren wird, was wieder ungefähr 1 Million ergibt. Wenn wir endlich in Betracht ziehen, daß sehr wahrscheinlich die Baugesellschaft die Linien nicht exploitiren wird, indem dieß wegen ihrer geringen Länge nicht gerechtfertigt wäre, sondern daß man wahrscheinlich die Staatsbahn, oder wenn Sie dieß nicht wollen, die Centralbahn oder den Jura industriel ersuchen wird, die Linien zu exploitiren, so brauchen Sie auch das auf ungefähr 1 Million veranschlagte Rollmaterial nicht. Es ergibt sich hieraus, daß die Kosten unmöglich auf Fr. 13,800,000 steigen können. Wenn

Ihnen nun der Jura das Obligationskapital gesichert vorlegt, und seinen Antheil am Aktienkapital baar in der Kasse hat, so muß die Bestimmung, daß die Staatssubvention erst nach Vollendung des Baues ausbezahlt werden soll, allzu streng und hart erscheinen. Sie nöthigen dadurch den Jura sich an eine große Baugesellschaft zu wenden, die vielleicht das Anerbieten des Staats acceptiren wird, aber unter welchen Bedingungen? Sie wird vielleicht 2 — 3 Millionen mehr fordern, liegt es aber im Interesse des Staats, welcher der größte Aktionär ist, daß eine so hohe Bausumme verausgabt werde? Gewiß nicht! denn je höher das Baukapital gestellt wird, desto weniger hat der Staat Aussicht, eine entsprechende Rente zu bekommen. Auch ist dann viel weniger Aussicht vorhanden, daß die Linie von Dachsfelden hinweg fortgesetzt werde. Ich möchte deßhalb den Antrag stellen, daß der von der Kommission vorgeschlagene Art. 4 durch folgenden ersetzt würde: „Die wirkliche Einzahlung der Aktien des Staats erfolgt, auf speziellen Beschluß des Großen Rathes, erst nachdem die betreffende Gesellschaft ihren Antheil am Aktienkapital baar in der Kasse hat, und das weiter nöthige Obligationskapital ihr durch eine anerkannt solide Finanzgesellschaft garantirt ist und dieselbe sich verpflichtet hat, das betreffende Kapital auszubezahlen, sobald das Aktienkapital für den Bau verwendet worden ist."

Geißbühler. Ich muß auf absolutes Festhalten an dem Artikel, wie ihn die Kommission vorschlägt, antragen. Wenn Sie nicht eine zweite Ostwestbahngeschichte wollen, so müssen Sie in das Dekret schützende Vorschriften aufnehmen; wenn aber irgend eine Bestimmung eine schützende ist, so ist es die, daß der Staatsbeitrag erst nach Vollendung und Betriebseröffnung der betreffenden Bahn ausbezahlt werden soll; denn da ist dann der Beweis geleistet, daß die Sache da ist. Ich bedaure, daß die Mitglieder aus dem Jura in diesem Augenblicke, wo man ihnen entgegen kommt, bei jedem Paragraphen Aenderungen vornehmen, die Sache mehr und mehr auf's Eis führen und überhaupt von dem festen, vernünftigen und klugen Boden, welchen die Kommission vorgeschlagen hat, abgehen wollen, um möglicherweise wieder eine neue Ostwestbahngeschichte herbeizuführen. Ich halte die Bestimmung des Art. 4 wichtiger als die Subvention, welche man gibt. Ich stelle daher den Antrag, der Große Rath möchte den Artikel so genehmigen, wie er von der Kommission vorgelegt worden ist.

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich muß mich gegen beide Amendements zu Art. 4 aussprechen. Der Abänderungsantrag des Herrn Froté ist an und für sich scheinbar sehr billig, und ich zweifle nicht daran, daß wenn es so kommen wird, wie Herr Froté sagt, der Große Rath einen Ausweg finden wird. Herr Froté fragt nämlich, ob, wenn bei dem Baue des Tunnels von Pierre Pertuis unvorhergesehene Umstände eintreten sollten, so daß die gleichzeitige Vollendung der Linie Sonceboz-Dachsfelden mit der St. Immerthallinie unmöglich wäre, man nicht bereits bei der Vollendung des Unterbaues der letztern Linie der Unternehmungsgesellschaft einen Zins von 5 % von ⅔ der Aktiensumme zu gut schreiben wolle. Wenn dieser Fall eintreten sollte, wenn die Linie durch das St. Immerthal sogar in Betrieb gesetzt, der Tunnel aber in Folge unvorhergesehener Umstände noch nicht durchbrochen wäre, so wird man dann untersuchen, was zu thun ist. Ich möchte aber sehr davor warnen, den Artikel abzuändern; denn es sind dieß Eventualitäten, die möglicherweise entstehen können, vielleicht aber auch nicht. Eine Abänderung des Artikels in diesem Sinne würde die ganze Garantie bedeutend schwächen. Wird die Bestimmung des Artikels aufrecht erhalten, so weiß der Jura, daß er sich bestreben soll, nach allen drei Richtungen, nach Biel, Convers und Dachsfelden, gleichzeitig fertig zu werden. Obschon ich anerkenne, daß der Antrag des Herrn Froté, wenn der von ihm vorgesehene Fall eintreten sollte, nicht unbillig wäre, so muß ich doch den Artikel wie ihn die Kommission vorlegt, aufrecht halten. Namentlich muß ich mich aber aussprechen gegen den Antrag des Herrn Kaiser. Dieser Punkt ist in der Kommission weitläufig besprochen worden. Wir haben wohl gewußt, daß die von uns vorgeschlagenen Bedingungen außerordentlich streng sind, und daß allerdings die Gesellschaft theureres Geld haben muß, wenn der Staatsbeitrag erst nach Betriebseröffnung der Bahn ausbezahlt werden wird. Gegenüber dem im Lande herrschenden Mißtrauen aber, welches glaubt, man werde wieder in eine zweite Ostwestbahngeschichte hineingerissen, sagte sich die Kommission, daß einzig und allein das vorgeschlagene Mittel dieses Mißtrauen überwinden könne. Wir sehen wohl ein, daß die Fr. 6,950,000, welche der Staat beitragen soll, anfänglich von den betheiligten Gegenden aufgebracht werden müssen, es wird uns dieß aber auch zeigen, ob diese Gegenden so sehr Eisenbahnen wünschen, daß sie die größten Anstrengungen zu machen im Stande sind. Durch eine solche Bestimmung gewinnen sie indessen das, daß der Kanton um so eher bereit sein wird, die Staatsbetheiligung auszubezahlen, weil er sicher ist, daß der Zweck erreicht werden wird. Ist aber auch das ganze Aktienkapital eingezahlt und das ganze Obligationskapital bei einer soliden Gesellschaft deponirt oder von ihr garantirt, so ist damit noch nicht bewiesen, daß es zur Ausführung des Unternehmens hinreicht. Man will nur eine Staatsbetheiligung geben, wenn damit wirklich der Zweck erreicht wird, ich bitte daher die Versammlung, die Bestimmungen des Art. 4 in keiner Weise zu schwächen, wodurch nur neues Mißtrauen geweckt würde.

Kaiser. Da ich sehe, daß mein Antrag so gut gemeint und so loyal aufgefaßt er war, auf Widerstand stößt, so ziehe ich ihn zurück.

Froté. Mit Rücksicht auf die so eben erhaltenen Aufschlüsse und das Wohlwollen, welches in der Versammlung zu herrschen scheint, ziehe ich ebenfalls meinen Antrag zurück.

Art. 4 wird vom Großen Rathe unverändert genehmigt.

Art. 5.

Wird ohne Einsprache genehmigt.

Art. 6.

Bernard. Ich will die Versammlung nicht länger ermüden, sondern mich auf einige Worte hinsichtlich der Bestimmungen des Art. 6 beschränken. Ich begreife, daß die vorhergehenden Artikel, welche so streng sind, von der Versammlung angenommen worden sind, denn es ist ganz natürlich, daß man eine Wiederholung der Ostwestbahngeschichte verhüten will. Die für die Bildung einer Gesellschaft festgesetzte Frist von drei Jahren scheint mir jedoch zu kurz. Ich frage Sie: was wird der Jura thun können, um eine Gesellschaft zu finden, welche die Ausführung der Bauten übernimmt? Das laufende Jahr ist dafür nicht günstig, die europäischen Angelegenheiten sind gegenwärtig zu verwickelt, um etwas machen zu können, so daß, wenn man es dem Jura freistellen will, eine Gesellschaft zu bilden, man ihm auch die nöthige Zeit dazu gewähren muß. Ich beantrage daher, die im Art. 6 bestimmte Frist auf vier Jahre zu verlängern. Dieser Antrag kann in keiner Weise den Interessen des Staates Eintrag thun, während er für diejenigen des Jura sehr vortheilhaft sein wird.

v. Büren. Ich beabsichtigte auf Streichung des Schlußsatzes anzutragen, welcher lautet: „und behält sich der Große Rath die alsdann der Sache angemessene weitere Entschließung vor.“ Ich glaubte, es sei besser, diesen Satz zu streichen, weil es sich von selbst versteht, daß später nöthig werdende Beschlüsse werden gefaßt werden, aus der Diskussion mußte ich mich aber überzeugen, daß doch der Fall eintreten kann, wo einige Abänderungen zu treffen sind. Ich möchte aber doch diese Bestimmung etwas deutlicher redigiren, als sie hier ist. Wäre es nicht möglich, daß wenn die Staatsbetheiligung nicht zum Ziele führen sollte, man später noch 1—2—3 Millionen verlangen würde? Ich glaube aber aus der Diskussion entnommen zu haben, daß der Schlußsatz des Art. 6, in dem von weiteren Beschlüssen die Rede ist, sich nicht auf eine weitere Betheiligung des Staats beziehen kann. Um indessen die Sache klar auszudrücken, schlage ich folgenden Zusatz vor: „immerhin jedoch nur innerhalb der im Art. 5 bestimmten Schranken.“

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich bin darin mit Herr v. Büren einverstanden, daß der letzte Satz des Art. 6 ganz hätte wegbleiben können. Da er nun aber einmal dasteht, so wünsche ich, damit das Dekret angenommen werde, wie es ist, und man nicht anfange daran zu mäkeln, daß der Artikel unverändert belassen werde. Beharrt aber Herr v. Büren auf seinem Antrag, so glaube ich nicht, daß irgend ein Mitglied der Kommission etwas dagegen haben werde, um so weniger, als im Art. 5 gerade Dasjenige steht, welches Herr v. Büren anstrebt. Art. 5 sagt nämlich: „der Staat darf in keinem Falle an einen Ueberschuß von Bau- oder Betriebskosten Etwas beitragen; sein Beitrag ist unabänderlich festgestellt und ein für allemal auszubezahlen.“ Der Vorbehalt im Art. 6 bezieht sich gar nicht auf das Maß der Betheiligung, wenn indessen die Aufnahme eines Zusatzes, wie Herr v. Büren ihn vorschlägt, zur Beruhigung dienen kann, so glaube ich nicht, daß ein Mitglied der Kommission dagegen Einwendung erheben werde, obschon es mit Rücksicht auf die Bestimmung des Art. 5 ein reiner Pleonasmus ist. Was nun den Antrag des Herrn Bernard betrifft, daß die Frist von drei auf vier Jahre ausgedehnt werden möchte, so soll ich mittheilen, daß dieser Antrag bereits in der Kommission gestellt und dort auch nicht bekämpft worden ist. Wenn man daher lieber 4 Jahre annehmen will, so möge es geschehen; denn je später der Staat die von ihm zu leistende Summe ausbezahlen muß, desto lieber wird es ihm natürlich sein, und wenn man so ein Ding auf die Ewigkeit machen könnte, so würde er nichts dagegen einzuwenden haben. Ich gebe daher den Antrag des Herrn Bernard gerne zu und glaube auch denjenigen des Herrn v. Büren zugeben zu dürfen, wenn er sich nicht durch die Bestimmung des zweiten Alinea's des Art. 5 beruhigen kann.

König, Gustav. Ich stelle gegenüber dem Antrag des Herrn v. Büren einen Gegenantrag.

v. Büren. Ich möchte nur um Aufschluß bitten. Je nachdem die Abstimmung einen Sinn hat, ist die Sache wichtig oder weniger wichtig. Wenn die Abstimmung glaubt, es sei ein Pleonasmus, hat die Sache keine Wichtigkeit; sie ist aber von großer Wichtigkeit, wenn die Abstimmung glaubt, es sei kein Pleonasmus.

Herr Präsident. Ich kann natürlich keinen Aufschluß geben, wie die Versammlung es meint, wenn sie den Zusatz annimmt oder verwirft.

Abstimmung.

Für den Antrag des Herrn Bernard	Mehrheit	
" " " " " v. Büren	101	Stimmen
Dagegen	71	"

Art. 7.

Marti. Ich habe mich gestern noch als Redner einschreiben lassen, um mit Rücksicht auf mein früheres Votum zwei Punkte, einen persönlichen und einen sachlichen, zu erörtern. Sie haben mir, wie noch manchem Andern, das Wort entzogen, und ich bin Ihnen dankbar dafür; denn nicht nur hätte ich Ihre Zeit zu sehr in Anspruch genommen, sondern möglicherweise Dinge gesagt, die ich heute bereuen könnte. Sie brauchen auch nicht zu besorgen, daß ich heute auf die Sache zurückkommen werde. Was den persönlichen Punkt anbetrifft, so gehe ich darüber hinweg mit der einzigen Bemerkung, daß ich mir nicht bewußt bin, mich eines persönlichen Ausfalls schuldig gemacht zu haben, daß ich daher meinem Votum nichts beizufügen, aber eben so wenig etwas davon wegzunehmen habe. Was den sachlichen Punkt anbetrifft, so hat man mir vorgeworfen, ich habe in Aussicht gestellt, daß die vorgeschlagene Staatsbetheiligung nicht hinreichen werde, und daß es auf gleichen Schwindel, wie bei der Ostwestbahn abgesehen sei. Das ist aber durchaus nicht so gemeint. Ich will nicht sagen, Sie haben meine Worte irrig aufgefaßt, sondern ich will zugeben, daß ich mich irrig ausgedrückt habe, um Ihnen aber zu beweisen, daß ich im Sinne meines frühern Votums offen und ehrlich zu dem Dekret stehe, erkläre ich, daß ich zu dem in Behandlung liegenden Artikel stimmen werde, obgleich ich nicht ganz damit einverstanden bin; denn ich halte es nicht für gerechtfertigt, daß der Große Rath sich für die Zukunft so die Hände binden soll, wie es hier vorgeschlagen ist.

König, Gustav, Mitglied der Kommission. Ich habe bereits in der Kommission die Erklärung abgegeben, daß ich zu Art. 7, wie er lautet, nicht stimmen kann und mir vorbehalte, im Großen Rathe einen Modifikationsantrag zu stellen. Ich trage daher auf Streichung der beiden letzten Alinea's („Für den Fall jedoch“ bis ans Ende) an. Hier wird nämlich in Aussicht gestellt, daß für den Fall, da sich eine Gesellschaft finden sollte, um das ganze jurassische Eisenbahnnetz auszuführen, die Strecken der gegenwärtigen Staatsbahn Bern-Biel und Biel-Neuenstadt einzuschießen seien. Nun wissen wir noch zur Stunde nicht, wer das jurassische Eisenbahnnetz ausführen soll, und eben so wenig wissen wir, ob dasselbe überhaupt jemals zu Stande kommen wird. Wir sollen deßhalb nicht von vorneherein die Geneigtheit aussprechen, irgend einem beliebigen X., der sich einmal zeigen wird, die genannten Strecken der bernischen Staatsbahn abtreten zu wollen. Es wird eben darauf ankommen, was für eine Gesellschaft vorhanden sein wird, und ich möchte daher nicht schon jetzt einen solchen vorgreifenden Beschluß fassen. Die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern haben ungefähr 11 Millionen gekostet, und da wir heute 7 Millionen bewilligen sollen, so erklären wir uns durch Annahme des Art. 7 von vornherein zu einer Subvention von 18 Millionen bereit. Das ist die größte Summe, welche bis jetzt dem Jura in Aussicht gestellt worden ist; während früher von 4, 6, 8, 10 und schließlich 15 Millionen die Rede war, will nun das vorliegende Dekret 18 Millionen bewilligen. Eine solche Subvention ist mir aber zu hoch, und ich wünsche deßhalb, daß die beiden letzten Alinea's des Art. 7 gestrichen werden.

Liechti, in Rüegsauschachen, schließt sich dem Antrag des Herrn König an und weist darauf hin, daß wenn das jurassische Eisenbahnnetz einmal ausgeführt werde, die Rentabilität desselben hauptsächlich auch mit Rücksicht auf die in Folge der starken Steigungen von 25 ‰ eintretende Vermehrung der Betriebskosten so gering sein werde, daß man froh sein könne, wenn man im Stande sei, das Obligationskapital zu verzinsen. Der Redner frägt, in welcher Lage sich da der Kanton befinde, wenn er, wie das Dekret der Kommission vorschlage, 18 Millionen für die Jurabahnen verwendet habe? Schließlich spricht der Redner noch seine Verwunderung dar-

über aus, daß man von der Linie Bern-Langnau nichts sage und dieses Stück einzig dem Staat zum Betrieb überlassen wolle.

Fleury, in Laufen, stellt den Antrag, das erste Alinea des Art. 7 mit Rücksicht darauf, daß später vielleicht auch andere Theile des Jura Eisenbahnen verlangen dürften, zu streichen.

v. Büren. Ich stimme ebenfalls zu dem Antrage des Herrn König, möchte aber zugleich das erste Alinea etwas bestimmter redigiren. Dasselbe lautet nämlich: „Außer der im Art. 2 festgesetzten Subvention von Fr. 6,950,000 gibt der Staat keine weitern Leistungen an Geld für die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes u. s. w." Wenn man sich frägt, was die Worte „an Geld" sagen wollen, so findet man die Antwort gleich in den beiden letzten Alinea, in welchen der Einschuß bereits bestehender Bahnen in Aussicht gestellt ist. Eine weitere Antwort gibt Art. 8, welcher bestimmt, daß der Staat der Gesellschaft die bis jetzt auf Kosten des Staats gemachten Studien, Pläne u. s. w. zu unentgeldlicher Benutzung überlasse. Mit der Bestimmung dieses Artikels bin ich ganz einverstanden, wenn aber die Redaktion des ersten Alinea's des Art. 7 unverändert belassen wird, so könnte man glauben, der Staat gebe zwar nichts weiter an Geld als die Fr. 6,950,000, wohl aber darüber hinaus noch irgend etwas Anderes — ich weiß gerade nicht was. Ich wünsche deßhalb, daß der Artikel etwas präziser redigirt werden möchte, was vielleicht am einfachsten geschehen könnte, wenn man sagt: „Außer der im Art. 2 festgesetzten Subvention von Fr. 6,950,000 und der im Art. 8 enthaltenen Zusicherung gibt der Staat keine weitern Leistungen für die Ausführung des jurassischen Eisenbahnnetzes u. s. w."

Herr Berichterstatter der Kommission. Ich hätte die erhobenen Einwendungen am allerwenigsten von dieser Seite erwartet. Der ganze Artikel ist so, wie er vorliegt, festgestellt worden, um dem Kanton die völligste Sicherheit und Gewähr zu geben, daß er an Geld oder Geldeswerth für die jurassischen Eisenbahnen nicht mehr einschieße, als Fr. 6,950,000. Der Ausdruck „an Geld" wurde deßwegen aufgenommen, weil die Kommission das ganze jurassische Eisenbahnnetz im Auge haben wollte, damit nicht später andere Gegenden des Jura auch mit Begehren um Unterstützung „an Geld" einkommen können. Die Mittel des Kantons erlauben uns nicht, mehr als die beantragte Subvention an Geld für die jurassischen Eisenbahnen zu bewilligen, wenn man aber später das Netz vollenden will, so verwendet der Staat nach dem Antrage der Kommission hiefür eine Summe, die er bereits in Eisenbahnen angelegt hat und ist nicht genöthigt, neue Kapitalien aufzunehmen. Ich halte diese Bestimmung für eine der glücklichsten des ganzen Dekrets und glaube, sie gewähre nach beiden Seiten hin Beruhigung und Sicherheit. Der Jura weiß, daß wenn später auch die übrigen Linien gebaut werden sollen, er nicht ohne Unterstützung bleiben wird; der ganze Kanton weiß aber auch, daß seine Finanzkräfte nicht allzu stark angespannt werden sollen. Ich glaube deßhalb, Herr v. Büren, der den Gedanken nach mit mir einverstanden ist, dürfe sich beruhigen. Um jeden Zweifel zu heben, könnte man vielleicht sagen: „An Geld oder Geldeswerth". Was den Antrag des Herrn König betrifft, der die beiden letzten Alinea streichen will, so will ich auch hier die Gründe auseinandersetzen, welche die Kommission zu ihrem Antrage bewogen haben. Der Kostenswerth der Linie Bern-Biel-Neuenstadt ist allerdings = 10—11 Millionen. Der Werth als produktives Kapital ist jedoch heute bei weitem nicht so groß, doch nehme ich an, derselbe werde zur Zeit, da das jurassische Eisenbahnnetz ganz ausgeführt sein wird, dem Kostenswerthe gleichkommen. Geben Sie aber die Sache ganz aus der Hand, wenn Sie Dasjenige als Aktienbetheiligung in der jurassischen Bahn einschießen, was Sie jetzt als Staatsbahn besitzen, gegen welche ein wahrer Aufschrei im Lande ist? In dieser Hinsicht kann ich nicht genug betonen, wie merkwürdig es ist, daß man jetzt, in der nämlichen Versammlung, in der man sich nicht genug vor dem Staatsbau und Staatsbetrieb glaubte verwahren zu können, Bedenken hegt, wenn vorgeschlagen wird, sich auf die vernünftigste Weise von diesem Staatsbau und Staatsbetrieb loszumachen und dasjenige System anzunehmen, welches in der ganzen übrigen Schweiz, in England, Amerika, überhaupt bei allen alemannischen Völkern herrscht, die das selfgovernment lieben. Man scheint jetzt zu sagen: „wir sind jetzt an den Staatsbau gewöhnt, und er kommt uns nicht mehr so schrecklich vor." Ich muß wirklich meine Verwunderung über diese Sprache ausdrücken; denn ich habe geglaubt, wenn Eine Bestimmung des Dekretes allgemein Anklang finden werde, so sei es diese. Ich betone dieß um so mehr, als auch Herr Steiner den Artikel bekämpft hat, und somit auch, um mich trivial auszudrücken, mit Andern anzunehmen schien: „die Kuh (die Staatsbahn) sei zwar nicht die beste im Stalle, sie könne sich aber noch bessern, wenigstens scheine sie in der Milch zu „„mehren"". Herr König begründet seinen Antrag damit, daß er sagt, man wisse nicht, was das für ein quidam sein werde, der da bauen werde, und Jedem wolle er die Staatsbahn nicht abtreten. Herr König vergißt aber ganz die Bestimmung des Art. 5, welcher sagt: „Die Konzessionen und Statuten der Gesellschaft werden alle nähern Bedingungen aufstellen, welche die Organisation des Unternehmens und den Bau, Betrieb und einstigen Rückkauf der Bahn betreffen u. s. w." Kommt einmal ein größerer Unternehmer, meinetwegen Herr Brassey, und will das jurassische Eisenbahnnetz vollenden, so daß wir zwei durchgehende Linien nach Basel und Pruntrut-Belfort haben, da darf der Staat, der ja immer der größte Aktionär bei den Jurabahnen sein wird, die Staatsbahn wohl einschießen, um nicht genöthigt zu sein, neue Anleihen aufzunehmen und somit neue Schulden zu kontrahiren. Man wird nun allerdings einwenden, wir schmälern dadurch möglicherweise das Einkommen des Staates, indem vielleicht zu jener Zeit die Linie Bern-Biel-Neuenstadt 6 % rentiren werde. Dieser Nachtheil kann uns allerdings treffen, allein dem gegenüber steht ein enormer politischer Vortheil, derjenige einer durchgehenden Linie durch den ganzen Jura, ohne genöthigt zu sein, neuerdings in Frankfurt oder anderwärts zu onerosen Bedingungen Geld zu suchen und die Staatsschuld zu erhöhen! Ich glaube, die größte Garantie dafür, daß die Finanzkraft des Staates nicht höher angestrengt werde, liege gerade in der Bestimmung des Art. 7, wonach wir, statt neue Schulden aufzunehmen und dadurch den Staatskredit herunter zu drücken und den Zinsfuß im Lande zu erhöhen, bloß dasjenige Geld, was wir bereits für Eisenbahnen verwendet haben, in anderer Form wieder für solche verwerthen. Aber auch für den Jura ist darin eine wichtige Garantie gegeben, daß das ganze Netz im Auge behalten wird. Ich muß noch den von Herrn Liechti angeregten Punkt berühren, welcher frägt, was dann mit der Linie Bern-Langnau geschehen solle. Ich gebe zu, daß diese Frage eine ganz begreifliche und berechtigte ist; aber es wird wohl noch mancher Tropfen Wasser die Aare hinab fließen, bevor Sie in den Fall kommen, die Staatsbahn zu cediren, und ich hoffe, daß in der Zwischenzeit auch für die Langnauer linie sich eine bessere Zukunft findet. Wenn einmal diese Linie bis nach Luzern verlängert ist, was früher oder später geschehen muß, so ist alle Hoffnung vorhanden, daß wir sie auch in eine andere rentablere Bahn einschießen können, vielleicht mit neuen Opfern von unserer Seite, die ich aber, im Hinblick auf den dadurch erhöhten Ertrag der Linie Bern-Langnau und den erhöhten Nutzen derselben gerne bringen will. Gegenwärtig kommen die Betriebskosten dieser Linie auf Fr. 6000 per Kilometer zu stehen und der Ertrag beläuft

sich auf Fr. 6709, so daß sie bereits etwas an die Verzinsung des Baukapitals beiträgt, wenn aber einmal die Entlebucherbahn gebaut und dadurch die Langnauerbahn zu einer durchgehenden Linie gemacht wird, so wird sie auch einen ungleich höhern Ertrag abwerfen. Ich hoffe also, daß sich auch für diese Linie eine Lösung finden lasse, jedenfalls aber kann der Betrieb derselben gemäß Art. 7 des Dekretes dann derjenigen Gesellschaft überlassen werden, welche die Linie Basel-Biel-Bern und Pruntrut-Biel-Bern besitzt. Die Ungewißheit über das künftige Schicksal der Bern-Langnaulinie könnte aber unmöglich den Entschluß motiviren, auch die übrigen Linien der Staatsbahn nicht in die Jurabahnen einzuschießen, sondern sich auch dießfalls noch freie Hand vorzubehalten. Was würde die Folge davon sein? Der Jura würde mit Recht folgendermaßen argumentiren: „Ihr habt dadurch, daß ihr auf Dachsfelden gebaut und dafür große Opfer gebracht habt, thatsächlich anerkennt, daß die jurassischen Eisenbahnen im Interesse des Kantons liegen, ihr seid daher verpflichtet, weitere Opfer im nämlichen Maßstabe für die Fortsetzung der Linie zu bringen." Wenn der Antrag des Herrn König angenommen wird, so wird die Frage daher heute noch nicht gelöst, sondern man wird später wieder an die Thüre klopfen und Sie können, Herr Präsident, meine Herren, wenn sie heimkommen, nicht sagen: „es ist ein schweres Stück Arbeit hinter uns, aber die schwierige Frage der Jurabahnen ist, Gott sei Dank, zu Ende geführt!" sondern wenn sich eine Gesellschaft zur Fortsetzung der Linie von Dachsfelden bis Delsberg oder bis Basel bildet, würde man wieder vor den Großen Rath treten und wieder Subventionen verlangen, die gleichen Erörterungen würden wieder stattfinden, und wir würden uns wieder in den Haaren liegen. Nehmen Sie aber das Dekret an, wie es ist, so haben wir Sicherheit auf der einen und auf der andern Seite, und der angestrebte Zweck wird erfüllt. Ist aber einmal das ganze jurassische Eisenbahnnetz erstellt, haben wir durchgehende Linien bis Delle und Basel, so wird der dadurch erreichte politische Vortheil die Einbuße an Geld weit aufwiegen. Deßhalb muß ich gegenüber meinen verehrten Herren Widersachern, die heute alle auf der rechten Seite sitzen, erklären, daß ich den gestellten Abänderungsantrag nicht zugeben kann, sondern Namens der Kommission die unveränderte Annahme des Art. 7 beantrage.

Steiner, Müller. Ich hätte das Wort in dieser Angelegenheit nicht ergriffen, wenn nicht Herr von Gonzenbach meinen Namen genannt hätte. Ich habe wirklich in der allgemeinen Umfrage meine Ansicht in Uebereinstimmung mit Herrn König dahin ausgesprochen, daß nach meinem Dafürhalten die beiden letzten Alinea des Art. 7 gestrichen werden sollen. Bei einem Haare hätte mich Herr von Gonzenbach im Anfange seines Vortrages überwiesen, und ich gedachte schon die Waffen zu strecken, im weitern Verlaufe desselben sind aber neuerdings Besorgnisse in mir aufgestiegen. Wenn Herr von Gonzenbach darauf aufmerksam macht, daß dieser Artikel Garantien enthalte, so sage ich: er enthält auch zugleich ein Versprechen. Ein solches ist meiner Ansicht nach bindend, die aufgestellten Garantien sind aber nicht sicher. Ich frage: sollen wir auf 20—30 Jahre hinaus dem dennzumaligen Großen Rathe die Hände binden? Wenn wir heute beschließen, die Linie Bern-Biel-Neuenstadt in das jurassische Eisenbahnnetz hineinzuwerfen, sind wir dann sicher, daß es dabei bleiben wird, wenn einmal eine Gesellschaft sich finden sollte, um das Jurabahnnetz zu vollenden? Dafür haben wir auch nicht einen Schatten von Sicherheit. Sehen wir denn nicht, daß im Augenblicke selbst, da wir das Dekret berathen, die Herren Jurassier Artikel für Artikel mehr zu ihren Gunsten zu drehen suchen? haben wir da noch irgend eine Sicherheit, daß sich die Jurassier mit Demjenigen begnügen werden, was vorgeschlagen ist? Greifen wir doch der Zukunft nicht zu weit vor, sondern nehmen wir an, es gebe nach uns auch noch gescheidte Leute. So viel über die Garantien. Ich wende mich nun zum Versprechen, und da sage ich: das Versprechen ist ebenso bindend als die Garantien wirkungslos. Das betreffende Alinea des Art. 7 enthält das Versprechen der Ausführung des ganzen jurassischen Eisenbahnnetzes, und das ist gerade der Punkt, gegen welchen ich mich aufgelehnt und verwahrt habe. Wir wissen, daß man aus dem bloßen Verschiebungsdekret vom 19. April 1866 bindende, stringente Verpflichtungen abgeleitet hat; da will ich mich für meine Person wohl hüten, heute schon an diesem so weit gehenden Versprechen mich zu betheiligen. So bereitwillig die einen Mitglieder sein mögen, die betreffenden Linien der Staatsbahn Preis zu geben, so wenig bereit ist man, wenn ganz andere Verhältnisse obwalten. Ich mache noch darauf aufmerksam, daß man die guten rentablen Stücke der Staatsbahn abtreten, das schlechte Stück Bern-Langnau dagegen behalten will. Der Herr Großrathspräsident hat darauf hingedeutet, daß für diese Linie eine Zukunft möglich sei, indem man sie bis nach Luzern verlängere. Ich frage aber: wird man Aussicht auf bessere Rentabilität haben, die im Verhältniß steht zu den Opfern, welche diese Verlängerung erheischen wird? Nein, gewiß nicht! wir haben in den letzten Tagen vernommen, daß die Linie Zürich-Zug-Luzern, die geringe Anlagekosten erforderte und von der Nordostbahngesellschaft mit geringen Kosten betrieben werden kann, bloß $^4/_5$ % rentirt. Nehmen Sie das doppelte an, wenn die ganze Linie gebaut sein wird, so ist das aller Handel. Die Linie Bern-Zürich über Luzern, deren Steigungsverhältnisse sehr ungünstig sind, wird nie eine gute Linie werden; den die Thallinie wird, namentlich für den Waarenverkehr, stets den Vorrang behalten. Das gebe ich zu bedenken. Man sagt nun aber, daß die Linie Bern-Langnau-Luzern nach Erstellung der Gotthardbahn rentiren werde. Das liegt aber noch im weiten Felde; denn die dabei betheiligten europäischen Mächte, Kantone und Eisenbahngesellschaften müssen fast so herzhaft sein, wie der Kanton Bern, wenn sie die Gotthardbahn erstellen wollen. Deßhalb unterstütze ich den Antrag des Herrn König auf Streichung der beiden letzten Alinea des Art. 7.

v. Büren. Ich bin mit der vom Herrn Berichterstatter der Kommission ertheilten Auskunft befriedigt.

Herr Berichterstatter der Kommission. Es soll mir eine Lehre sein, als Berichterstatter so kurz und so nüchtern zu sein und mich an die Sache so enge anzuschließen, als möglich. Wenn ich nicht unglücklicherweise über die Linie Bern-Langnau gesprochen hätte, so könnte ich die Hoffnung haben, daß auch Herr Steiner sich in Betreff des Art. 7 der Kommission angeschlossen haben würde; denn er sagte, im Anfange meines Vortrages sei er innerlich dazu geneigt gewesen. Ich glaube, die Besorgniß, welche ich bei Herrn Steiner durch den Schluß meines Vortrages erregt habe, durch ein einziges Wort wieder beschwichtigen zu können. Wenn die angefochtene Bestimmung des Art. 7 ausgeführt wird, so sind Sie ja auch da; Sie können immer noch entscheiden, Sie werden die Pläne, die Rentabilitätsberechnungen u. s. w. vor Augen haben. Herr Liechti fragt, ob der Staat den Betrieb der Linie Bern-Langnau dann selbst übernehmen wolle. In dieser Beziehung muß ich aber darauf aufmerksam machen, daß der Art. 7 bestimmt, daß die betreffenden Strecken der Staatsbahn unter alsdann zu vereinbarenden nähern Bedingungen abgetreten werden sollen. Unter diese Bedingungen kann ganz gut diejenige aufgenommen werden, daß die betreffende Gesellschaft auch den Betrieb der Linie Bern-Langnau zu übernehmen hat. Das bleibt der Zukunft immer noch vorbehalten, und da bin ich mit Herrn Steiner einverstanden, daß es sehr unklug ist, zu glauben, man könne die Zukunft binden. Die lebenden Geschlechter, nicht aber diejenigen, die bald nicht mehr da sein werden, haben das Recht, über das

Leben zu verfügen. Ich glaube daher, es sei kein Grund zu Besorgnissen vorhanden und halte den Antrag der Kommission aufrecht, wie er vorliegt.

v. Wattenwyl von Dießbach. Entweder legt der Art. 7 dem Staate eine Verpflichtung auf oder nicht. Ich glaube, wir sollen in solchen Fällen uns deutlich und klar aussprechen. Es heißt hier: „so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus." Was heißt das „Geneigtheit?" liegt darin eine Verpflichtung oder keine Verpflichtung? Ist es eine Verpflichtung, so will ich sie auf den heutigen Tag nicht aussprechen, ist es aber keine Verpflichtung und hat es keine Konsequenzen, so kommt es auf das Gleiche hinaus, wenn man diese Bestimmung fallen läßt und sich vorbehält, zur Zeit, da der Fall eintreten wird, von dem hier die Rede ist, zu thun was man dannzumal für angemessen halten wird. Man soll nicht in ein solches Dekret so unbestimmte Ausdrücke aufnehmen, von denen man nicht weiß, wozu sie führen können, und ob sie eine Verpflichtung aussprechen oder nicht. Wenn es nicht klug ist, heute eine Verbindlichkeit hinsichtlich der Staatsbahn zu übernehmen, so ist es besser, man schweige einfach davon. Das ist gewiß der praktischere Standpunkt, als wenn wir jetzt schon eventuell eine Geneigtheit oder Verbindlichkeit aussprechen. Ich habe aber noch einen weitern Grund. Wenn man die Staatsbahn abtreten will, so wissen wir noch gar nicht, was für einen Werth wir preisgeben werden. Man sagt uns, dieselbe werde von Jahr zu Jahr besser, und wie sie zur Zeit sein wird, da sie abgetreten werden soll, das weiß heute Niemand. Dieß die Gründe, die mich bewegen, zu dem Antrage des Herrn König zu stimmen.

Brunner, Fürsprecher, Mitglied der Kommission. Ich unterstütze den Artikel, wie er von der Kommission vorgeschlagen wird. Ich habe ihn auch schon in der Kommission vertheidigt. Herr von Gonzenbach hat im Wesentlichen bereits die Gründe entwickelt, und ich erlaube mir nur noch Weniges beizufügen. Wenn wir bloß auf die in Art. 2 genannten Linien Bedacht nehmen, die übrigen Theile des jurassischen Eisenbahnnetzes aber mit Stillschweigen übergehen, so werden, wenn es sich einmal um die Vollendung des Netzes handelt, die übrigen Gegenden des Jura verlangen, daß man sie auch in gleicher Weise bedenke, wie die vordern Gegenden. Wer A sagt, muß auch B sagen. Wir wollten aber von vornherein überlegen, wie B sein werde, wenn wir A gesagt haben, und glaubten deßhalb, in dem betreffenden Alinea liege eine große Garantie, daß die Summe nicht erhöht werde. Ich glaube daher, dieser Artikel dürfe mit Rücksicht hierauf und in Betracht der Vereinbarungen, die dann noch zu treffen sein werden, eher beruhigend wirken.

Aebi. Ich habe bis dahin zu den Anträgen der Kommission gestimmt, ich muß aber bekennen, daß ich es bei dem vorliegenden Artikel unmöglich könnte, sondern entschieden zu dem Antrage des Herrn König stimmen muß. Nach meiner Ansicht liegt im Art. 7 mehr oder weniger eine moralische Verpflichtung für den Staat, die betreffenden Linien abzutreten. Wenn Herr v. Wattenwyl gefragt hat, ob Art. 7 eine Verpflichtung ausspreche oder nicht, so sage ich: es ist mindestens eine Ehrenverpflichtung; denn wenn der Artikel angenommen wird und sich eine Gesellschaft zu Vollendung des jurassischen Eisenbahnnetzes bildet, so können wir unmöglich sagen, wir treten die Linie Bern-Biel Neuenstadt nicht ab. Mich stößt im Artikel zweierlei: erstens die Worte „früher oder später" und zweitens die Worte „zum Kostenswerthe". „Früher oder später" kann heißen in 5, 10, 20, 40 und mehr Jahren; sollen wir uns aber für alle Zukunft moralisch binden? Ich frage irgend einen Handelsmann, der in diesem Jahre Waaren kauft und dafür einen Wechsel ausstellt, ob er ihn unterzeichnen werde, wenn man ihm denselben möglicherweise noch in diesem Jahre oder erst in 10—20 Jahren präsentiren kann? Gewiß nicht; denn er wird sagen: wenn ich bezahlen soll, so will ich wissen, wann; ich will nicht dieses Damoklesschwert während langen Jahren über meinem Haupte hängen sehen, ich will nicht, daß mir der Wechsel präsentirt wird, wenn das Geld theuer ist. Im Fernern wird auch gesagt, daß die Linien Biel-Bern und Biel-Neuenstadt „zum Kostenswerthe" abgetreten werden sollen. Diese Linien rentiren allerdings gegenwärtig nicht viel, und eine Gesellschaft wird sich daher wohl hüten, sie zum Kostenswerthe anzunehmen, ich hoffe aber (und diese Hoffnung ist allseitig ausgesprochen worden), daß dieselben sich mit der Zeit bessern werden. Wenn sie aber dereinst, statt 3 %, 5—6—10 % rentiren werden, sollen wir sie dann zum Kostenswerthe abtreten? Wenn wir die theuern Jahre durchmachen, so wollen wir auch die guten Jahre für uns haben.

Karrer. Ich hatte nicht im Sinne, in der ganzen Frage irgendwie das Wort zu ergreifen, die stattgefundene Diskussion über den Art. 7 veranlaßt mich aber, doch einige Worte zu sagen. Vor Allem aus muß ich bemerken, daß es mich freut zu vernehmen, daß denn doch die Staatsbahn auch noch Etwas werth ist. Bis dahin hatte sie keinen Werth, sondern war lediglich ein schwerer Klotz, den man kaum bewältigen konnte. Es freut mich, daß man anerkennt, daß dieß nicht der Fall ist, sondern daß die Staatsbahn unter Umständen sogar zur Erleichterung des nationalökonomischen Lebens des Kantons Bern beitragen kann. Ich bin so frei, noch einige Erörterungen beizufügen. Wenn Sie die Abtretung der Staatsbahn heute nicht so leicht in Aussicht stellen wollen, so geht es Ihnen ganz gleich, wie anfänglich auch mir. Als ich den Antrag der Kommission zum ersten Male gelesen, habe ich mir gleich gesagt: nein, dazu kann ich nicht Hand bieten. Wenn wir die Staatsbahn einwerfen, so geben wir einen Theil unserer rentablen Domänen preis; denn die Staatsbahn wirft ungefähr einen Zins von 7—8 Millionen ab, je nachdem man ihn zu 5 oder zu 4 % berechnet. Der wirkliche Ertrag der Staatsbahn ist aber bedeutend größer; denn durch sie werden die indirekten Einnahmen gesteigert und die indirekten Ausgaben vermindert. So wird z. B. der Ertrag des Salzregals größer, indem die Salzfuhrungen weniger Kosten verursachen, als früher, da wir die Staatsbahn noch nicht hatten. Auch das Ohmgeld wirft eine größere Einnahme ab, und in Betreff der Steuerschatzungen ist es eine bekannte Thatsache, worüber sich die Betreffenden schon mehr oder weniger beklagt haben, daß die an Eisenbahnen liegenden Gegenden höhere Schatzungen haben und in Folge dessen auch höhere Steuern bezahlen, indem der Grund und Boden dort einen größern Werth hat, als in denjenigen Landestheilen, die nicht von Eisenbahnen durchzogen sind. Wenn man diese Minderausgabe und Mehreinnahme auf Fr. 100,000 anschlägt, so wird man nicht weit fehl gehen. Ich habe aber die Ueberzeugung, der Ertrag der Staatsbahn werde sich noch bedeutend verbessern. Das letzte Jahr war bekanntlich für alle schweizerischen Bahnen ein schlechtes; einzig die Nordostbahn machte eine Ausnahme, weil ihr der Waarenverkehr, namentlich die Getreidefuhren, Dasjenige einbrachten, was sie im Personenverkehr verloren hatte. Obschon aber alle andern Bahnen der Schweiz ein schlechtes Jahr hatten, sind die Einnahmen der bernischen Staatsbahn gegenüber dem Jahr 1864 in zweiter Reihe von allen schweizerischen Bahnen gestiegen, so daß die Staatsbahn gleich nach der Nordostbahn kommt. Sollen wir nun dessen ungeachtet diese Bahn, für welche die Aussichten günstig sind, als Beitrag an die Jurabahnen in Aussicht stellen? Anfänglich hatte ich in dieser Beziehung eine andere Ansicht als heute. Nachdem ich aber die Sache überlegt, nachdem ich die verschiedenen Meinungen angehört und die Eventualität des Ausbaues der jurassischen Eisenbahnen in's Auge gefaßt hatte, stimme ich unbedenklich zu dem Art. 7,

und zwar aus folgenden Gründen. Entweder ist die Möglichkeit der Vollendung der Jurabahnen vorhanden oder nicht. Ist sie nicht vorhanden, so ist der Artikel non valeur und es kommt auf das Gleiche hinaus, ob man in dieser Beziehung Etwas sagt oder nicht. Ist aber die Möglichkeit des Ausbaues der Jurabahnen vorhanden, so daß Sie eine Linie von Bern über Delle, die in Verbindung mit Paris und Havre steht, und ferner eine Linie über Delsberg und Basel bekommen, die daselbst an die badischen Bahnen anschließt und in Verbindung mit den Plätzen an der Nordsee steht, so liegt es in Ihrer Pflicht, daß Sie von vornherein ihre Hülfe in Aussicht stellen. Wie steht es dann mit der Finanzfrage? Glauben Sie, es werde sich eine Gesellschaft finden, die diese Linien nach Delle und Basel erstellt, wenn sie nicht eine gewisse Rente in Aussicht nehmen zu können glaubt? Darauf dürfen Sie zählen, daß sich namentlich unter den gegenwärtigen kritischen Verhältnissen, wo das Kapital theuer ist und wo die Kapitalisten ihr Geld in derartige Unternehmen hineinzuwerfen Bedenken haben, keine Gesellschaft finden wird, wenn sie nicht die Zusicherung hat, daß die betreffenden Linien wenigstens 4 bis 5 % rentiren werden. Nun noch ein letztes Wort über die Linie Bern-Langnau. Man hat in letzter Zeit gesagt, es wäre besser wenn man diese Linie mit Pferden befahren würde. Es sind auch verschiedene Artikel und Zeichnungen gemacht worden, wo es stets hieß: „Sie hei wieder Eine!“ Frage man aber die betreffende Gegend, frage man die Leute, welche mit dieser Linie in Verbindung stehen, was für einen nationalökonomischen Nutzen dieselbe hat! frage man namentlich in letzter Zeit, wo die Holzpreise bedeutend gesunken sind, ob es nicht ein großes Glück war, nicht nur für die Betreffenden, sondern mit Rücksicht auf den Geldverkehr für das ganze Land, daß das Holz verkauft werden konnte? Man hat seiner Zeit berechnet, (Sie werden dieß auch in den Verhandlungen des Großen Rathes finden können), daß diese Linie gar nichts rentiren werde, und daß man froh sein könne, wenn der Ertrag den Betriebskosten gleich komme. Gegenwärtig ist aber ihr Ertrag nicht nur gleich, sondern er übersteigt die Betriebskosten per Kilometer ungefähr um 700 Fr. Da sich seit der Erstellung der Bahn Handel und Industrie mehr in deren Nähe zieht, so ist es auch ganz unzweifelhaft, daß auch da noch eine Vermehrung der Einnahmen eintritt, und ich glaube, das Stiefkind werde mit der Zeit noch ein angenehmes Kind werden. Wir wollen aber auch weiter gehen. Gegenwärtig sind natürlich die Dispositionen, namentlich in der bernischen Bevölkerung, für eine Verlängerung der Bahn bis Kröschenbrunnen ungünstig. Ich glaube man könnte mit aller Anstrengung die nöthige Summe nicht zusammenbringen. Die Gesinnung der bernischen Bevölkerung kann sich aber ändern. Belehrung wird entweder in dieser oder jener Richtung kommen, und man wird nach und nach einsehen, daß ein Kapital, das möglicherweise auch außerhalb des Kantons angelegt ist, dennoch rentiren und dem Kanton von Nutzen sein kann. Wir wollen diese Gesinnung nicht erzwingen nicht forciren, wir wollen sie aber kommen lassen, und sie wird auch kommen. Wenn sie einmal da ist und auch im Kanton Luzern sich, wie sie bereits angefangen, Bahn bricht, so wird die Fortsetzung der Langnauerlinie auch möglich werden. Ich glaube auch, die Besorgniß, welche Herr Steiner äußerte, daß diese Linie im Hinblick auf die Linie Zürich-Zug-Luzern wenig rentiren werde, sei nur theilweise begründet. Die Linie Zürich-Zug-Luzern hat eben deßhalb nur geringen Verkehr, weil derselbe zwischen Luzern und Zürich nicht groß ist, und der Touristenverkehr sich bloß auf wenige Monate beschränkt. Diese Linie wird aber eine ganz andere Bedeutung erhalten, wenn einmal Bern mit Luzern direkt verbunden ist, so daß die Reisenden freie Wahl haben, von Bern oder der französischen Schweiz über Olten oder über Luzern nach Zürich zu gehen. Damit wird man jedenfalls einverstanden sein, daß der Touristenverkehr sich theilen wird, während gegenwärtig die Linie Zürich-Zug-Luzern nur einen sehr geringen Touristenverkehr aufweist. — Der Redner empfiehlt schließlich die Annahme des Art. 7.

Abstimmung.

Für die Streichung des ersten Alinea's nach dem Antrage des Herrn Fleury	Minderheit.
Für die Streichung des zweiten und dritten Alinea's nach dem Antrage des Herrn König	84 Stimmen.
dagegen	120 „
Für Einschaltung der Worte „oder Geldeswerth“ nach dem Worte „Geld“	Mehrheit.

Art. 8

wird ohne Einsprache genehmigt.

Art. 9.

Bjrunner, Fürsprecher. Als Vertreter der Minderheit der Kommission erkläre ich bloß, daß ich mit Rücksicht darauf, daß die Frage der Volksabstimmung genugsam debattirt worden ist, auf jedes Votum verzichte.

Abstimmung.

Für den Majoritätsantrag gemäß dem verlangten Namensaufrufe 129 Stimmen.
nämlich: die Herren Aebi, Affolter, Bernard, Beuret, Blösch, Bohnenblust, Boivin, Born, Bösiger, Brand, Brêchet, Bucher, Burger, Buri in Hettiswyl, Buri in Urtenen, Burri in Halten bei Guggisberg, Bütigkofer, Carlin, Chevrolet, Chonlat, Christeler, Cuenin, Droz, Ducommun, Egger Hektor in Aarwangen, Engel, Etienne, Fenninger, Feune, Fleury Joseph in Courroux, Fleury Dominique in Laufen, Flück, Flückiger, Folletête, Frossard, Froté, Gasser, Gfeller in Signau, Gfeller in Schangnau, Girard, Gobat, Gouvernon, v. Graffenried, Greppin, Gurtner, Gygax in Bleienbach, Gygax in Seeberg, Gyger, Helg, Hennemann, Henzelin, Hofer, Hügli, Hurni, Hussou, Jenzer-Steiner, Imer, Indermühle, Joliat, Joost, Joß, Kaiser in Grellingen, Karlen, Karrer, Kehrli in Utzenstorf, Kehrli in Brienz, Klaye, König Niklaus in Münchenbuchsee, König Samuel in Neuenegg, Kohler, Koller, Kummer, Landry, Lehmann in Rüdtligen, Lehmann in Langnau, Leibundgut, Linder, Mader, Marti, Mauerhofer, Michel, Mischler, Monin, Morgenthaler, Moschard, Möschler, Müller, Johann; Nußbaum, Ott, Piquerez, Prêtre, Rebetez, Reichenbach, Renfer, Riat, Rösch, Rossel, Rosselet, Röthlisberger, Roth in Kirchberg, Roth in Wangen, Ruchti, Salzmann, Schertenleib, Schlup, Schmid in Eriswyl, Schneeberger in Spych bei Ochlenberg, Schneeberger im Schweikhof, Schneider, Schwab, Seßler, Sigri, Sommer im Wasen, Sommer in Neumühle, Stettler, Tièche, Trösch, Vogel, Voisin, v. Wattenwyl in Bern, v. Werdt, Wirth, Wüthrich, Wyder, Zbinden in Schwarzenburg, Zeesiger, Zurbuchen, Zürcher, Zyro.

Für den Minoritätsantrag 95 Stimmen.
nämlich: die Herren Auderegg, Anken, Arm, Arn, Berger, Biedermann, Brügger, Brunner in Meiringen, Brunner in Bern, v. Büren, Dähler, Egger in Meiringen, v. Fischer, Friedli, Furer, Geiser, Geißbühler, Gerber, Gfeller in Oberwichtrach, v. Gonzenbach, v. Goumoëns, v. Groß, Gruber, Hartmann, Hauert, Hiltbrunner, Hubacher, Jungen, Kaiser in Büren, v. Känel, Keller in Wyl, Keller in Buchholterberg,

Kloßner, Knechtenhofer in Hofstetten bei Thun, Knechtenhofer in Interlaken, König Gustav in Bern, Kohli, Krebs, Lenz, Liechti im Rüegsauschachen, Liechti in Worb, Löffel, Manuel, Messerli, Perrot, Reber, Ritschard, Rutsch, Salchli, Schären in Spiez, Schären in Bümpliz, Scheidegger, Schlegel, Schmid in Roßhäusern, Schneeberger in Langenthal, Schori in Grisenberg, Schori in Wohlen, Schüpbach, Seiler, v. Sinner, Spring, Spycher in Oberulmiz, Spycher in Bindenhaus, Stämpfli in Uetligen, v. Steiger, Steiner, Streit in Großg'schneit, Streit in Zimmerwald, Struchen in Bühl bei Walperswyl, Struchen im Werdthof bei Lyß, Stucki, Studer, v. Tavel, Thormann, Trachsel, Tscharner, Walther, v. Wattenwyl in Rubigen, v. Wattenwyl in Oberdießbach, Weber, Wegmüller, Wenger in Riggisberg, Wenger in Längenbühl, Werren, Widmer, Willi, Winzenried, Zahler, Zbinden in Guggisberg, Zeerleder, Zeller, Zingg, Zingre, Zumwald, Zwahlen.

Generalabstimmung.

Für definitive Annahme des Dekrets, wie es aus der Berathung hervorgegangen ist 137 Stimmen.

und zwar: die Herren Aebi, Affolter, Anken, Arm, Bernard, Beuret, Biedermann, Blösch, Bohnenblust, Boivin, Born, Bösiger, Brand, Brèchet, Bucher, Burger, Buri in Hettiswyl, Buri in Urtenen, Bütigkofer, Carlin, Chevrolet, Choulat, Christeler, Cuenin, Droz, Ducommun, Egger in Aarwangen, Engel, Etienne, Fenninger, Feune, Fleury Joseph in Courroux, Fleury Dominique in Laufen, Flück, Flückiger, Folletête, Friedli, Frossard, Froté, Gasser, Gfeller in Signau, Gfeller in Schangnau, Girard, Gobat, Gouvernon, v. Grafenried, Greppin, Gurtner, Gygax in Bleienbach, Gygax in Seeberg, Gyger, Hauert, Helg, Hennemann, Henzelin, Hofer, Hügli, Hurni, Husson, Jenzer-Steiner, Imer, Indermühle, Joliat, Joost, Joß, Kaiser in Grellingen, Karlen, Karrer, Kehrli in Utzenstorf, Kehrli in Brienz, Klaye, Kloßner, Knechtenhofer in Hofstetten bei Thun, König Niklaus in Münchenbuchsee, König Samuel in Neuenegg, Kohler, Koller, Kummer, Landry, Lehmann in Rüedtligen, Lehmann in Langnau, Leibundgut, Linder, Mader, Marti, Mauerhofer, Michel, Monin, Morgenthaler, Moschard, Möschler, Müller Johann, Nußbaum, Ott, Piquerez, Prêtre, Rebetez, Reichenbach, Renfer, Riat, Rösch, Rossel, Rosselet, Röthlisberger, Roth in Kirchberg, Roth in Wangen, Ruchti, Salzmann, Schertenleib, Schlup, Schmid in Eriswyl, Schneeberger in Spych bei Ochlenberg, Schneeberger im Schweikhof, Schneider, Schwab, Seiler, Seßler, Sigri, Sommer im Wasen, Sommer in Neumühle, Stettler, Tièche, Trösch, Vogel, Voisin, v. Wattenwyl in Bern, v. Werdt, Wirth, Wüthrich, Wyder, Zbinden in Schwarzenburg, Zeesiger, Zeller, Zumwald, Zurbuchen, Zürcher, Zyro.

Für Verwerfung 87 Stimmen

und zwar: die Herren Anderegg, Arn, Berger, Brügger, Brunner in Meiringen, Brunner in Bern, v. Büren, Burri in Halten bei Guggisberg, Dähler, Egger in Meiringen, v. Fischer, Furer, Geiser, Geißbühler, Gerber, Gfeller in Oberwichtrach, v. Gonzenbach, v. Goumoëns, v. Groß, Gruber, Hartmann, Hiltbrunner, Hubacher, Jungen, Kaiser in Büren, v. Känel, Keller in Wyl, Keller in Buchholterberg, Knechtenhofer in Interlaken, König Gustav in Bern, Kohli, Krebs, Lenz, Liechti im Rüegsauschachen, Liechti in Worb, Löffel, Manuel, Messerli, Mischler, Perrot, Reber, Ritschard, Rutsch, Salchli, Schären in Spiez, Schären in Bümpliz, Scheidegger, Schlegel, Schmid in Roßhäusern, Schneeberger in Langenthal, Schori in Grißenberg, Schori in Wohlen, Schüpbach, v. Sinner, Spring, Spycher zu Oberulmiz, Spycher in Bindenhaus, Stämpfli in Uetligen, v. Steiger, Steiner, Streit in Großg'schneit, Streit in Zimmerwald, Struchen in Bühl bei Walperswyl, Struchen im Werdthof bei Lyß, Stucki, Studer, v. Tavel, Thormann, Trachsel, Tscharner, Walther, v. Wattenwyl in Rubigen, v. Wattenwyl in Oberdießbach, Weber, Wegmüller, Wenger in Riggisberg, Wenger in Längenbühl, Werren, Widmer, Willi, Winzenried, Zahler, Zbinden in Guggisberg, Zeerleder, Zingg, Zingre, Zwahlen.

Das Dekret ist somit zu Ende berathen und tritt sofort in Kraft.

Der Herr Präsident schlägt nun vor, hier abzubrechen und um 3½ Uhr Nachmittags zu Erledigung der restirenden Geschäfte eine Extrasitzung zu halten, womit die Versammlung sich einverstanden erklärt.

Schluß der Sitzung um 2 Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Siebente Sitzung.

Samstag, den 2. Februar 1867.
Nachmittags um 3½ Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Stämpfli.

Das Protokoll der heutigen Vormittagssitzung wird verlesen und vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

Tagesordnung:

Wahl eines Gerichtspräsidenten des Amtsbezirks Münster.

Vorgeschlagen sind:

von dem Amtsbezirk:

Herr Gerichtspräsident Grandvillers in Delsberg;
„ Dr. Tièche, Großrath, in Reconvillier;

vom Obergerichte:

Herr Viktor Bernard, Notar, in Münster;
„ Aimé Constant Rossel, gew. Gerichtspräsident v. Pruntrut.

Es wird ernannt:

Herr Gerichtspräsident Grandvillers im ersten Wahlgang mit 88 Stimmen von 148 Stimmenden, gegen
Herrn Rossel mit 54 Stimmen,
„ Bernard „ 5 „
„ Tièche „ 1 „

Wahlangelegenheit von Frutigen.

Die Kommission beantragt:

es sei nach dem Austritte der Herren Rösti, Thönen und Hofstetter aus dem Großen Rathe die Frage der Kassation dieser Wahlen als dahingefallen anzusehen, dagegen der Regierungsstatthalterwahlvorschlag, soweit er den Herrn Rösti betrifft, wegen der über ihn verhängten Strafe der Wahlbestechung, zu kassiren.

Karrer, Berichterstatter der Kommission. Es sind der für die Wahlangelegenheit von Frutigen niedergesetzten Kommission drei Vorträge des Regierungsrathes überwiesen worden: der eine bezieht sich auf die Kassation der Wahl der Herren Hofstetter und Thönen in den Großen Rath, der zweite betrifft die Kassation des auf Herrn Rösti gefallenen ersten Wahlvorschlages für die Regierungsstatthalterstelle von Frutigen, wobei es sich überdieß um die Frage handelte, ob Herr Rösti, der durch gerichtlichen Entscheid im Aktivbürgerrecht eingestellt ist, ebenfalls als Großrath eingestellt werden solle. Die Regierung hat hierüber keinen Antrag gestellt, sondern überläßt den daherigen Entscheid dem Ermessen des Großen Rathes. Was nun vorerst die Wahl der Herren Hofstetter und Thönen betrifft, so geht der Antrag des Regierungsrathes auf Kassation derselben; es ist indessen die Behandlung dieses Gegenstandes durch den Großen Rath unnöthig geworden, da die beiden Herren in einem bei den Akten liegenden Schreiben die Erklärung abgeben, daß sie unter den gegenwärtigen Umständen auf ihre Wahl in den Großen Rath verzichten. Die Kommission hätte in dieser Beziehung einstimmig die Kassation beantragt. Auch in Betreff der Frage, ob die Stelle des Herrn Rösti als Mitglied des Großen Rathes erledigt erklärt werden solle, war die Kommission einstimmig der Ansicht, es solle dieß allerdings geschehen, gestützt auf das Urtheil der Polizeikammer, laut welchem Herr Rösti für einige Zeit im Aktivbürgerrecht eingestellt wurde. Indessen hat hierüber der Große Rath auch nicht mehr zu entscheiden, weil Herr Rösti auf seine Stelle als Großrath durch Schreiben vom 23. Januar ebenfalls verzichtet. Es liegt uns gegenwärtig nur noch die Frage vor, ob der erste Vorschlag des Amtsbezirks Frutigen für die Stelle des Regierungsstatthalters (Rösti) als ungültig erklärt werden solle oder nicht. Ohne ihn näher zu begründen, beschränke ich mich darauf, Ihnen den bezüglichen einstimmigen Antrag der Kommission mitzutheilen, welcher dahin geht, es solle der betreffende Wahlvorschlag kassirt werden. Die Gründe liegen auf der Hand, und ich glaube daher nicht weiter eintreten zu sollen. Ein dritter der Kommission vom Regierungsrath vorgelegter Vortrag betrifft die von mehreren Gemeinden und Partikularen in dieser Angelegenheit eingereichten Begnadigungsgesuche. Rücksichtlich dieser Frage theilte sich die Kommission in eine Mehrheit und in eine Minderheit; Berichterstatter der erstern ist Herr v. Känel, der letztern meine Wenigkeit. Indessen liegt dieses Geschäft gegenwärtig noch nicht zur Behandlung vor, sondern es handelt sich in diesem Augenblicke bloß um die Frage der Kassation des Regierungsstatthalterwahlvorschlages, soweit er den Herrn Rösti betrifft, in Bezug worauf die Kommission, wie gesagt, einstimmig auf Kassation anträgt.

Der Große Rath pflichtet dem Antrage der Kommission ohne Widerspruch bei.

Nun wird in Bezug auf die eingelangten Petitionen um Begnadigung der drei Genannten, soweit es ihre Einstellung im Aktivbürgerrecht ansieht, weiter beantragt:

von Seite der Mehrheit der Kommission: den Herren Hofstetter, Thönen und Rösti die Einstellung im Aktivbürgerrecht begnadigungsweise zu erlassen;

von Seite der Minderheit (in Uebereinstimmung mit dem Regierungsrathe): die petitionirenden Gemeinden und Privaten mit ihrem Schlusse abzuweisen, sonach die fragliche Begnadigung nicht auszusprechen.

v. Känel, Berichterstatter der Mehrheit der Kommission. Wie Sie soeben gehört, sind durch zwei verschiedene gerichtliche Urtheile drei Mitglieder des Großen Rathes, von denen das Eine bereits anerkannt und beeidigt, und um die Wahl der beiden Andern es sich eben handelt, der Wahlbestechung schuldig erklärt worden. Es sind nämlich verurtheilt worden:

a. durch Urtheil der Polizeikammer des Appellations- und Kassationshofes vom 15. Dezember 1866:

1) Hans Hofstetter von Langnau, Wirth im Heustrichbad, wegen Wahlbestechung anläßlich der Großrathswahlen, korrektionell zu acht Tagen Gefangenschaft und einem Jahr Einstellung im Aktivbürgerrecht;
2) Johann Gottlieb Thönen von Frutigen, Wirth zur „Helvetia" daselbst, wegen Wahlbestechung anläßlich der Großrathswahlen, korrektionell zu acht Tagen Gefangenschaft und sechs Monaten Einstellung im Aktivbürgerrecht;

b. durch Urtheil der nämlichen Gerichtsbehörde vom 26. Dezember 1866:

Christian Rösti von Adelboden, Großrath und Landhauswirth in Frutigen, wegen Wahlbestechung anläßlich der Wahlverhandlungen betreffend die Bezirksbeamten, korrektionell zu acht Tagen Gefangenschaft und sechs Monaten Einstellung im Aktivbürgerrecht.

Nachdem diese drei Verurtheilten ihre Gefängnißstrafe ausgehalten hatten, kamen die sämmtlichen Gemeinderäthe des Amtsbezirks Frutigen und eine Anzahl Privaten mit dem Gesuch an den Großen Rath ein, es sei die gegen die Herren Hofstetter, Thönen und Rösti verhängte Einstellung im Aktivbürgerrechte, soweit diese Strafe nicht bereits ertragen ist, auf dem Wege der Begnadigung aufzuheben. Der Regierungsrath trägt auf Abweisung dieses Gesuches an. Wie Ihnen bekannt, wurde dieses Geschäft im Anfange der gegenwärtigen Session an eine aus den Herren Karrer, Michel, Feune, Born und meiner Wenigkeit zusammengesetzte Kommission gewiesen. Dieselbe hat sich in Bezug auf dieses Geschäft in eine Mehrheit und in eine Minderheit gespalten; erstere besteht aus den Herren Michel, Feune und meiner Wenigkeit,

letztere aus den Herren Karrer und Born. Die Mehrheit Ihrer Kommission stellt den Antrag, Sie möchten den eingereichten Begnadigungsgesuchen entsprechen. Wenn die Kommissionsmehrheit diesen Antrag stellt, so will sie hiemit keineswegs der namentlich im Amtsbezirk Frutigen zu herrschen scheinenden Sitte oder vielmehr Unsitte das Wort reden, bei Anlaß der Wahlen zu trinken verabfolgen zu lassen; sie ist vielmehr damit einverstanden, daß es am Orte ist, durch strafrechtliche Urtheile zu konstatiren, daß diese Sitte nicht gebilligt wird. Nichts destoweniger glaubt sie, es sei unter den obwaltenden Umständen, und nachdem der Hauptheil der Strafe (Gefangenschaft) bereits vollzogen ist, nachdem ferner die sehr beträchtlichen Untersuchungskosten bezahlt sind, gerechtfertigt, für den übrigen Theil der Strafe, für die Einstellung im Aktivbürgerrecht, soweit dieselbe nicht ebenfalls bereits ertragen ist, Gnade für Recht ergehen zu lassen. Vor Allem aus will ich hier bemerken, daß, wenn eine Strafe gegen eine derartige Unsitte eintreten sollte und mit Recht eingetreten ist, sie nach meinem Dafürhalten mehr die Wähler als die Gewählten hätte treffen sollen. Ich betrachte es als eine unwürdige Handlung von Seite der Wähler, wenn sie sich auf diese Art beeinflussen lassen, daß sie ihr politisches Stimmrecht um ein geringes Quantum Wein verkaufen. Indessen scheint mir aus der ganzen Art und Weise, wie die Sache her- und zugeht, hervorzugehen, daß es sich bei einem solchen Anlasse weniger darum handelt, Stimmen zu gewinnen und die Leute zur Stimmgebung für diesen oder jenen Kandidaten zu bewegen, als daß man vielmehr den Gewählten, sei er wer er wolle, ein wenig schröpfen will. Ich glaube, die Wähler von Bunderbach, Frutigen, Aeschi u. s. w. hätten ungefähr gleich getrunken, wenn auch ein anderer Kandidat gewählt worden wäre. Es scheint mir, es sei da eine fast allgemeine Uebung, und man nehme es als selbstverständlich an, daß die Gewählten Etwas bezahlen, ohne daß man sich zum Voraus mit ihnen darüber verständigt. Ich hatte nicht Zeit, die Akten genau und aufmerksam zu durchlesen, doch habe ich einen flüchtigen Blick in diejenigen geworfen, welche den gravirendsten Fall (Hofstetter) betreffen; ich habe aber nirgends gefunden, daß Hofstetter irgendwie persönlich nachgegangen wäre und Jemanden persönlich angesprochen oder zu trinken gegeben hätte, damit er für ihn wirke. Es ist einzig konstatirt, daß Hofstetter von dem Wirthe in Bunderbach und einem Leistwirthe in Adelboden (von dem einen bei Anlaß eines zufälligen Zusammentreffens persönlich, von dem andern schriftlich) angefragt worden ist, ob er nicht bei Anlaß der Wahlen, da er Kandidat sei, Etwas thun werde. Hofstetter hat nichts weiter gethan, als daß er sich verleiten ließ zu erklären, auf ein paar Flaschen komme es ihm am Ende nicht an. Hofstetter scheint hiebei von einem falschen Gefühl geleitet worden zu sein, indem er es der ziemlich allgemein herrschenden Unsitte gegenüber, wie es scheint, als eine Art Schmutzigkeit betrachtete, wenn er eine abschlägige Antwort geben würde. Seine Zusage wurde denn auch von den Wirthen, die daraus lediglich eine Spekulation gemacht haben, benutzt, um den Wählern auf Rechnung Hofstetters Wein zu verabfolgen. Es scheint auch noch an andern Orten getrunken worden zu sein, ohne daß irgendwie nachgewiesen ist, daß Hofstetter Versprechungen gemacht habe; selbst an diesen beiden Orten, wo ausdrückliche Zusagen gemacht worden sind, ist wieder nicht konstatirt, daß irgend einem Wähler vor der Wahl gesagt wurde, Hofstetter lasse für den Fall, daß er gewählt werde, Wein einschenken. Die Mehrheit Ihrer Kommission will keineswegs diese Sitte billigen, allein sie mußte finden, das Verschulden liege nicht so sehr im Verhalten der Gewählten, als eben auch im Verhalten der Wähler, und hier hat die Kommissionsmehrheit Etwas vermißt. Das Gesetz droht nämlich Bestrafung an nicht nur Demjenigen, der besticht, sondern auch Demjenigen, der sich bestechen läßt; so bald aber Einer da ist, der besticht, so muß auf der andern Seite natürlich auch ein Bestochener sein. Da ist aber gar Niemand bestraft worden, während mir doch scheint, es hätten, bei Anwendung eines gleichen Maßstabes, doch wenigstens die Wirthe nicht leer ausgehen sollen, welche einen materiellen Vortheil aus der Sache gezogen und die Gewählten (wenigstens Hofstetter) dafür angesprochen haben, Etwas einschenken zu lassen. Das Gesetz betreffend die Wahlbestechungen bedroht mit Strafe Diejenigen, welche mittelst Zusicherung materieller Vortheile auf die Wähler einwirken, oder auf sich einwirken lassen. Nun haben offenbar die betreffenden Wirthe, welche den Wein ausgeschenkt und sich ihn von den Gewählten haben bezahlen lassen, unstreitig einzig einen materiellen Vortheil gehabt. Dieß ist ein Gesichtspunkt, der uns bestimmt, auf Begnadigung anzutragen. Ein anderer ist der, daß es jedenfalls hier erlaubt ist, die Urtheile einigermaßen einer Kritik zu unterwerfen. Ich erkläre zwar offen, daß nach meinem Dafürhalten der Große Rath in der Regel sich nicht in der Stellung befindet, sich über gerichtliche Urtheile weg zu setzen und sie zu kritisiren. In vorliegendem Falle kommt aber jedenfalls das Moment in Betracht, daß das Amtsgericht, das die dortigen Verhältnisse genau kennt, und vor dem sich die Verhandlung durch Abhörung der Zeugen abgewickelt hat, die Betreffenden einstimmig frei gesprochen hat; zwar scheint es auch von dem Gefühl geleitet worden zu sein, daß derartige Gelage nicht am Orte seien, indem es den Angeklagten die Kosten auferlegt hat. Die Polizeikammer hat die Sache allerdings von einem strengern Gesichtspunkte angesehen und die Betreffenden verurtheilt. Was die Verurtheilung der Herren Thönen und Rösti betrifft, so steht dieselbe jedenfalls auf äußerst schwachem Boden. Ich glaube, sämmtliche Mitglieder der Kommission haben anerkennen müssen, daß man hier sehr darüber im Zweifel sein kann, ob überhaupt ein Beweis geleistet worden sei, daß sie irgendwie diese Einwirkung auf die Wähler durch die stattgefundenen Trinkgelage mitverschuldet und direkt vor den Wahlen irgend welche Zusicherung gemacht haben. Ein weiterer Grund, welcher die Mehrheit der Kommission bestimmte, auf Strafnachlaß anzutragen, so weit es die Einstellung im Aktivbürgerrecht betrifft, liegt in der seither eingetretenen Veränderung der Strafgesetzgebung. Die Urtheile haben, wie bereits bemerkt am 15. und 26. Dezember stattgefunden, und auf 31. Dezember wurde das Gesetz, nach welchem die Petenten verurtheilt worden sind, außer Kraft gesetzt und ein anderes eingeführt. Das Gesetz von 1846 hat die Einstellung im Aktivbürgerrecht als absolute Folge des Schuldspruches vorgeschrieben; wenn Jemand der Wahlbestechung schuldig erklärt worden ist, so war als Strafe sowohl Gefangenschaft als Einstellung im Aktivbürgerrecht vorgeschrieben; das Gesetz ließ den Gerichten keine Wahl, und die Polizeikammer mußte demnach letztere Strafe mit der Gefängnißstrafe verbinden. Anders ist es geworden seit dem am 1. Januar d. J. erfolgten Inkrafttreten des neues Strafkodexes, welcher die Einstellung im Aktivbürgerrecht fakultativ läßt; Gefängniß ist die Hauptstrafe, welche ausgesprochen werden *muß*, die Einstellung im Aktivbürgerrecht dagegen *kann* vom Gerichte ausgesprochen werden. Es würde sich deßhalb fragen, ob das Obergericht, wenn es einige Wochen später den Fall beurtheilt, die Einstellung im Aktivbürgerrecht ausgesprochen hätte, da nach dem Promulgationsgesetz zu dem neuen Strafgesetzbuche strafbare Handlungen, welche vor dem Inkrafttreten desselben begangen worden sind, aber erst nachher zur Behandlung kommen, nach den Bestimmungen des neuen Strafgesetzes beurtheilt werden sollen, wenn nicht die zur Zeit der Begehung gültig gewesenen Bestimmungen für den Angeschuldigten günstiger sind. Das ist ein weiterer Grund, der uns bestimmte, auf Nachlaß des Restes der Strafe anzutragen. Es scheint mir auch aus den Petitionen hervorzugehen, daß man in der dortigen Gegend die Sache nicht so streng angesehen hat, wie die Polizeikammer. Die Petitionen gehen theils von Gemeindsbehörden aus, theils sind

sie von vielen ehrenwerthen Persönlichkeiten, Beamten u. s. w., die ich theilweise zu kennen die Ehre habe, unterschrieben und beweisen mir, daß die Sache dort jedenfalls nicht die strenge Beurtheilung gefunden hat, wie vielleicht anderwärts, wo man an so Etwas nicht gewöhnt ist. Ich bemerke, daß z. B. mehrere Ortspfarrer, zwar mit einigen Reservaten, die Petition ebenfalls unterzeichnet haben. Ich schließe mit dem Antrage der Kommissionsmehrheit auf Erlassung des Restes der Einstellungsstrafe im Aktivbürgerrecht, indem ich noch eine mir vorhin von Jemanden gemachte Bemerkung anführen will; man hat mir nämlich bemerkt, es sei allemal, wenn ein Prinz geboren werde, Sitte, den Geburtstag mit einer Amnestie zu feiern. Da heute der Jurabahnprinz geboren worden ist (zu dem ich zwar nicht einmal das Vergnügen habe Pathenstelle zu vertreten), so möchte ich auch hier eine Amnestie in Anwendung bringen.

Karrer, Berichterstatter der Minderheit der Kommission. Ich glaube mich in dieser Angelegenheit so kurz fassen zu können, als der Berichterstatter der Kommissionsmehrheit. Vorerst bemerke ich, daß von Seite Derjenigen, welche die Sache zunächst betrifft, nämlich von Seite der Herren Hofstetter, Thönen und Rösti, kein Begnadigungsgesuch vorliegt, sondern daß solche von verschiedenen Gemeinden und Privaten ausgegangen sind. Ganz gleichlautende Petitionen sind eingelangt von den Gemeinderäthen von Kandergrund, Adelboden, Krattigen, Frutigen, Reichenbach und Aeschi; ferner wurden drei unter sich ebenfalls gleichlautende, von Privaten unterzeichnete Vorstellungen eingereicht, deren Unterschriften aber nicht legalisirt sind, was übrigens im vorliegenden Falle in meinen Augen und wahrscheinlich auch in den Augen des Großen Rathes von keiner Bedeutung ist; denn wenn die Begnadigungsgesuche begründet sind, so werden Sie dieselben auch begründet finden, selbst wenn die Unterschriften nicht legalisirt sind. Es ist indessen der Kommissionsminderheit aufgefallen, daß sich unter den Petenten mehrere Pfarrer befinden, die in ihrer Eigenschaft als solche unterzeichnet haben, — Einer von ihnen mit dem dringenden Wunsche, daß wenn die Betreffenden nicht begnadigt werden, alles hierauf Bezügliche genau untersucht und mit gleicher Elle gemessen werde. Ein anderer Pfarrer hat die Petition unterzeichnet, nicht weil er das Verhalten der Bestraften billige, sondern weil das Verhalten ihrer Ankläger noch weit weniger zu billigen sei, und namentlich litt. 4 der Vorstellung betont werden müsse, welche sagt, daß allgemein bekannt sei, daß nicht der vorgeblich getriebene Wahlunfug die Wahlbeschwerden veranlaßt habe, sondern einzig der Umstand, daß gewisse Persönlichkeiten nicht gewählt worden. Noch zwei andere Pfarrer haben die Vorstellung unterzeichnet, ohne jedoch weitere Bemerkungen zu machen. Ich wollte dieses nur mittheilen, um zu zeigen, welche Agitation in dieser Beziehung im Amtsbezirk Frutigen, welche Ansichten dort herrschen, und wie der Druck so stark ist, daß sogar Beamte und Angestellte des Staates (soweit ich die Pfarrer als solche ansehe) Etwas unterstützen, welches nach gewöhnlichen Begriffen der Moralität nicht ganz nahe steht. Die erste Regel, welche in solchen Angelegenheiten die Bürger überhaupt, namentlich aber Diejenigen, die eine öffentliche Stellung einnehmen, beobachten sollen, ist die, gegen sich selbst am allerwenigsten nachsichtig zu sein. Ich glaube deßhalb auch, es liege in der Stellung des Großen Rathes und der einzelnen Mitglieder desselben, bei Beurtheilung solcher Fälle gegen sich selbst am wenigsten Nachsicht zu üben. Sie können nachsichtig sein gegenüber solchen Personen, die, ohne im Großen Rathe zu sitzen, sich einer Uebertretung der Strafgesetze schuldig gemacht haben, wo also die Stellung der Großrathsmitglieder in keiner Weise kompromittirt wird. Da aber, wo dieß wirklich der Fall ist, sollen der Große Rath und dessen einzelne Mitglieder gegen sich selbst nicht nachsichtig sein; denn es liegt im Sinn und Geist einer Republik, streng gegen sich selbst und nur nachsichtig gegen Andere zu sein. Dieß der Grund, warum die Kommissionsminderheit glaubt, es solle gegenüber einem in der Ausübung der bürgerlichen Ehrenfähigkeit eingestellten Mitgliede des Großen Rathes Begnadigung nicht stattfinden. Ich weiß nicht, ob vielleicht einzelne Redner auf das Materielle der Sache eintreten werden und das von der Polizeikammer erlassene Urtheil kritisiren wollen. Sollte dieß geschehen, wie ich glaube, so behalte ich mir vor, auch in die materielle Begründung des daherigen Urtheils einzutreten. Indessen glaubt die Minderheit der Kommission, der Große Rath solle sich nicht in das Materielle der Sache einmischen, sondern von vornherein annehmen, daß ein Urtheil richtig sei, welches von dem Gerichte und namentlich von der obersten Instanz eines Gerichtes gesprochen wurde, die an gewisse Formalitäten, an gewisse Erscheinungen und im vorliegenden Falle an eine gewisse öffentliche Verhandlung gebunden war, bei welcher die Mitglieder des Großen Rathes nicht anwesend sein konnten. Ich will deßhalb auf die materielle Begründung von Seite des Berichterstatters der Mehrheit der Kommission nichts erwiedern, sondern den Grundsatz aufstellen, daß der Ausspruch des Gerichtes für den Großen Rath wahr und recht sein soll. Man sagt, in dem betreffenden Amtsbezirk, wie vielleicht auch anderwärts, herrsche in dieser Beziehung eine Sitte, die im größern Theile des Kantons als verwerflich angesehen werde. Ich frage nun: würde, abgesehen davon, daß der Große Rath sich selbst gewiß kein gutes Zeugniß ausstellen würde, wenn er gegenüber andern Kollegen, die sich einer strafbaren Handlung schuldig gemacht, welche die Einstellung in der Ausübung des Aktivbürgerrechtes zur Folge hatte, Begnadigung eintreten lassen würde, eine solche den Zweck erreichen und dem herrschenden Uebelstande, dieser Unsitte abhelfen? Ich gebe von vornherein zu, daß die Betreffenden in den Augen des Publikums, in den Augen ihrer Wähler weder mehr noch weniger ehrenhaft erscheinen, auf der andern Seite wird man aber auch zugeben müssen, daß diese Ansicht nicht richtig ist und nicht auf republikanischen Grundsätzen basirt. Müssen Sie aber nicht auch zugeben, daß die Möglichkeit, ja sogar die Wahrscheinlichkeit vorhanden ist, daß eine zu große Nachsicht in solchen Fällen gegen Ihre Mitkollegen und mehr oder weniger gegen Sie selbst zur Folge haben wird, daß nicht nur die betreffende Ortschaft, wo die fragliche Unsitte herrscht, nicht davon abgehen, sondern dieselbe auch anderwärts verpflanzt werden und das Volk sagen wird: der Große Rath findet, daß wenn man den Leuten ein wenig Wein zahlt, dieß keine strafbare Handlung ist, wir wollen es daher in Zukunft auch thun. Statt diese Korruption zu beseitigen und sie, wie eine ansteckende Krankheit, mit einem glühenden Eisen auszubrennen, wird dieselbe nur weiter verbreitet. Es ist dieß ein fernerer Grund, warum die Minderheit glaubt, der Große Rath solle nicht auf die eingelangten Gesuche eintreten, sondern einmal einen ernstlichen Anfang machen, diesem Uebel Einhalt zu thun. Es wurde in der Kommission darauf hingedeutet, daß wenn die Betreffenden auch nicht begnadigt werden, sie bei den nächsten Wahlen ohnehin wieder gewählt werden dürften, was ein großer Skandal wäre. Ich bin einverstanden, daß dieß ein Skandal wäre, wenn ich aber die Wahl habe, ob ich einen solchen Skandal lieber vom Großen Rathe, oder von anderer Seite, von den Wählern ausgehen lassen will, so ziehe ich das letztere vor und sage: „salvavi animam meam!“ Man wendet ein, es habe im vorliegenden Falle eine ungleiche Behandlung stattgefunden. Es ist ein allgemeines, zwar juristisch nicht gerechtfertigtes Sprüchwort: „Wo kein Kläger ist, ist auch kein Richter.“ In allen denjenigen Fällen, wo ein Kläger ist, findet eine Verfolgung statt, und wo man diese für begründet hält, wird das Urtheil ausgesprochen. Wenn aber in einzelnen Fällen keine Anklage erfolgt ist und deßhalb keine Verfolgung und keine Verurtheilung stattgefunden hat, kann man nicht sagen, man müsse mit

Rücksicht darauf auch in den übrigen Fällen Gnade für Recht ergehen lassen. Das würde uns sehr weit führen. Es kann im Leben vorkommen, daß z. B. Beamte, Dienstboten u. s. w. sich eine Veruntreuung zu Schulden kommen lassen, die aber sofort wieder gut gemacht und deßhalb von der betreffenden Dienstherrschaft nicht angezeigt wird. Obschon also dieses Vergehen von Amtswegen verfolgt werden sollte, geschieht dieß nicht, weil die Volksansicht eine andere ist. Wenn aber einmal die Verfolgung eingetreten ist, soll sie deßhalb, weil andere Verbrechen nicht bestraft wurden, aufgehoben werden? soll ein Dieb mit Rücksicht darauf, daß andere Diebe nicht bestraft worden sind, ebenfalls der Strafe entgehen? Nein, meine Herren! dieß wäre offenbar ein ganz falscher Grundsatz. Ich schließe, indem ich Ihnen den Antrag der Kommissionsminderheit zur Annahme empfehle.

Michel, Mitglied der Kommissionsmehrheit. Ich will auch nicht in das Materielle der Sache eintreten. Wenn ich, obschon ich dem Vergehen der Wahlbestechung durchaus nicht das Wort reden will, zu der Mehrheit der Kommission gehöre, so glaube ich, es seien im vorliegenden Falle Gründe vorhanden, welche den Großen Rath berechtigen, Begnadigung auszusprechen. Die Motive, welche mich leiten, sind bereits von Herrn v. Känel berührt worden. Ich will vor Allem aus darauf hinweisen, daß wenn die Betreffenden 14 Tage später verurtheilt worden wären, diejenige Strafe, um deren Nachlaß gegenwärtig nachgesucht wird, nämlich die Einstellung im Aktivbürgerrecht, nicht gegen sie ausgesprochen worden wäre. Es ist ein offenes Geheimniß, daß das Amtsgericht Frutigen die Angeklagten einstimmig freigesprochen, und daß die Polizeikammer mit 2 gegen 1 Stimme die Verurtheilung ausgesprochen hat. Ebenso ist es eine Thatsache, daß die betreffenden zwei Mitglieder der Polizeikammer die mildeste Strafe, welche das damals in Kraft bestehende Gesetz gestattete, ausgesprochen haben. Ich glaube deßhalb die Ueberzeugung aussprechen zu dürfen, daß wenn zur Zeit der Verurtheilung das neue Strafgesetzbuch in Kraft bestanden wäre, das Gericht auch wieder zur mildesten Strafe gegriffen, d. h. bloß Gefangenschaft und nicht auch Einstellung im Aktivbürgerrecht ausgesprochen hätte. Der zweite nach meiner Ansicht ebenso gewichtige Grund ist der, daß die Spitzen im vorliegenden Falle nicht alle gleich lang gemacht worden sind. Nach dem Gesetze sollen nämlich Diejenigen, welche sich bestechen lassen, ebensowohl bestraft werden, als Diejenigen, welche bestechen. Im vorliegenden Falle ist nun aber, trotzdem durch die Strafuntersuchung gar wohl bekannt worden ist, wer bestochen wurde, wer von dem Wein getrunken hatte, Niemand bestraft worden, als die Herren Hofstetter, Thönen und Rösti. Wenn Herr Karrer sagt: „wo kein Kläger ist, da ist auch kein Richter", so acceptire ich diesen Satz im vorliegenden Falle nicht. Es gibt zweierlei Vergehen: Vergehen, die nur auf die Klage des Beschädigten in Untersuchung gezogen und bestraft werden, und ferner Vergehen, welche von Amtswegen verfolgt werden sollen. Im vorliegenden Falle handelt es sich um ein Vergehen der letztern Art, es wäre daher in der Pflicht der Staatsbehörde gelegen, nicht nur Herrn Hofstetter und Mithafte, sondern auch alle Andern zu bestrafen, welche in die Sache verwickelt waren. Ich habe nie gehört, daß es gar gut herauskömmt, wenn man politische Vergehen zu strenge bestraft und die Strafe zu strenge handhabt, ich habe im Gegentheil immer gehört, daß wenn je Milde gute Folgen gehabt hat, dieß in Fällen, wie der vorliegende, der Fall war. Ich weiß nun, daß im Amtsbezirk Frutigen gegenwärtig eine bedeutende Aufregung herrscht, und zwar, wie sich dieß aus den Vorstellungen ergibt, hauptsächlich deßwegen, weil die Bevölkerung fühlt, es seien im vorliegenden Falle die Spitzen nicht gleich lang gemacht und nicht alle Diejenigen bestraft worden, welche hätten bestraft werden sollen. Wenn der Große Rath zur Beruhigung des Amtsbezirkes Frutigen beitragen will, so soll er die Begnadigung aussprechen, dann wird die Sache im Sand verlaufen, und der Skandal, von dem Herr Karrer gesprochen, wird nicht eintreten. Zum Schlusse noch eine Bemerkung. Es haben sich mehrere Mitglieder des Großen Rathes gegen mich dahin ausgesprochen, daß allgemein die Ansicht herrsche, die fragliche Sitte sei im Oberlande gäng und gäbe. Auch in mehreren Zeitungen ist diese Behauptung aufgestellt worden. Ich erkläre dieß als eine Verleumdung und als eine Unwahrheit; ich weiß gar wohl, daß an einzelnen Orten den Leuten, welche zur Ausübung ihres Wahlrechtes 3—4 Stunden weit herkommen und kein Geld haben, von den Wirthen ein Glas Wein, ein Stück Brod und vielleicht auch ein Stück Käse verabreicht wird, und daß nachher die Wirthe sich von den betreffenden Gewählten bezahlen lassen, obschon sie nicht zum Voraus wissen konnten, auf wen die Wahl fallen werde. In solchen Fällen kann man doch gewiß die Gewählten nicht der Bestechung beschuldigen, und ich glaube daher die Behauptung aufstellen zu dürfen, daß die oberländische Bevölkerung in dieser Hinsicht nicht schlechter ist, als die übrige.

Hofer bemerkt auf eine in öffentlichen Blättern gemachte, wahrscheinlich ihn betreffende Bemerkung, daß er, obschon er glaube, einem Mitgliede des Großen Rathes, welches vor erster und vor oberer Instanz als Vertheidiger aufgetreten sei, stehe das Recht zu, in dieser Versammlung die Sachlage auseinander zu setzen, auf dieses Recht verzichten werde.

Migy, Justizdirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Regierung ist bei ihrem Antrage auf Abweisung von folgenden Punkten ausgegangen. Es liegt uns also ein Urtheil der Polizeikammer vor, aber weder der Regierungsrath noch der Große Rath ist ein Appellationshof und kann daher, ohne die Akten gelesen und der betreffenden Verhandlung beigewohnt zu haben, nicht behaupten, daß die vorhandenen Umstände derart seien, daß eine Verurtheilung nicht gerechtfertigt wäre. Die Regierung ist also mit Rücksicht darauf, daß die Polizeikammer ein ganz unbefangenes Urtheil abgegeben hat, während das Amtsgericht diese Unbefangenheit vielleicht nicht in gleichem Maße in Anspruch nehmen kann, von der Ansicht ausgegangen, daß sich die Verurtheilten wirklich der Wahlbestechung schuldig gemacht haben. Es wäre aber nach der Ansicht des Regierungsrathes viel eher möglich gewesen, den Verurtheilten die Gefängnißstrafe zu erlassen, als die Einstellung im Aktivbürgerrecht aufzuheben; denn die zweckmäßigste Strafe für Diejenigen, welche bei den Wahlen das Aktivbürgerrecht mißbraucht haben, ist gerade die Entziehung dieses Rechtes selbst. Der Regierungsrath ist daher der Ansicht, es sei nicht der Fall, hier auf Begnadigung anzutragen. Die Einwendung, daß auch die Wähler, die sich haben bestechen lassen, hätten bestraft werden sollen, ist nicht begründet; denn ich mache darauf aufmerksam, daß es immerhin freisteht, in dieser Beziehung eine Anzeige einzureichen. Eine solche wurde jedoch blos gegen die Bestechenden gemacht, die Gerichtsbehörde hat das gesetzliche Verfahren eingeleitet und das Urtheil gesprochen, gegen die Bestochenen aber ist keinerlei Anzeige erfolgt. Einen Hauptgrund für Abweisung der Gesuche erblickt der Regierungsrath darin, daß wie dieß aus den Vorstellungen selbst hervorgeht, derartige Wahlumtriebe seit vielen Jahren in der dortigen Gegend zur allgemeinen Uebung geworden sind. Es ist nun unsere Pflicht, gegen eine solche Unsitte zu kämpfen und gegen dieses tief eingerissene, das politische Leben eines freien Volkes geradezu vergiftende Uebel endlich einmal mit Ernst und mit der Strenge des Gesetzes einzuschreiten. Ich trage daher im Namen des Regierungsrathes auf Abweisung an.

Herr Vizepräsident Brunner übernimmt den Vorsitz.

Zyro. Allbekannt ist der Satz: „Strenge Herren regieren nicht lange.“ Es ist mir wirklich aufgefallen, mit welcher Schärfe man das vorliegende Vergehen ahnden will. Es ist ferner ein allbekannter Satz, daß man, wenn je in Strafsachen, in politischen Dingen Gnade für Recht ergehen lassen soll. Sie wissen, daß die Betreffenden durch Einreichung von Entlassungsbegehren der Kassation zuvorgekommen sind. Darin liegt meiner Ansicht nach eine Anerkennung ihres Fehlers. Von einem gewissen Gesichtspunkte aus hätte ich gewünscht, daß dieser Schritt nicht gethan worden wäre, damit der Große Rath die Kassation hätte aussprechen können; da es nun aber geschehen ist, müssen wir die Sache annehmen, wie sie ist. Der Herr Justizdirektor hat die strafrechtlichen Theorien entwickelt; ich will in dieser Beziehung einfach bemerken, daß nach meiner Ansicht die Strafe nicht nur den Zweck hat, das Vergehen zu sühnen, sondern auch Denjenigen, der sich eines solchen schuldig gemacht, zu bessern. Daß letzterer Zweck bereits erreicht ist, beweist uns der Umstand, daß die Betreffenden ihre Entlassung genommen haben. Was die Sühnung der Strafe betrifft, so appellire ich an das Ehrgefühl eines Jeden und frage ihn, ob, wenn er als Mitglied des Großen Rathes vor Amtsgericht zitirt würde, dort einen ganzen Tag auf der Anklagebank sitzen müßte, freigesprochen würde und nachher in Bern erscheinen, dort sich seine Sünden vorhalten lassen und schließlich noch acht Tage im Gefängniß sitzen müßte, dieß nicht so deprimirend auf ihn wirken würde, daß er sagen würde: „in Zukunft keinen Schoppen mehr, lieber will ich mich nicht mehr wählen lassen!“ Ich mache im Weitern darauf aufmerksam, daß die Herren Hofstetter und Thönen jung, man kann eigentlich sagen, Füchse im Großen Rath sind, wie die jungen Studenten unter der Burschenschaft, und daß sie die Sache nicht überlegt haben. Denken sich einmal die bemoosten Häupter 20 Jahre zurück und fragen sie sich, ob man ihnen, wenn man hätte streng sein wollen, nicht hie und da den gleichen Vorwurf hätte machen können. Wenn Sie diese Frage verneinen und sagen müssen: Daorts haben wir nicht gefehlt, nun, so begnadigen Sie diesen ersten Fall nicht. Wenn Sie indessen finden, es sei da früher Manches gegangen, ohne daß eine Anzeige gemacht worden, so wollen wir es bei der ausgestandenen Strafe bewenden lassen. Ich will nicht weitläufiger sein, obschon ich noch Anderes erwähnen und namentlich darauf hinweisen könnte, das nach meinem Dafürhalten im vorliegenden Falle die Spitzen insofern nicht gleich lang gemacht worden sind, als die frühern Konkurrenten der Betreffenden seiner Zeit, obschon sie vielleicht das Gleiche gethan, nicht bestraft worden sind. Die Frutiger beklagen sich hauptsächlich darüber, daß sie Solche kennen, welche, nachdem sie früher das Nämliche gethan und nun bei diesem Anlaß unterlegen sind, gesagt haben, sie wollen es jetzt den Herren „reisen“. Ich will garantiren, daß von den Betreffenden gewiß Keiner sich mehr der Wahlbestechung schuldig machen wird, und möchte Ihnen deßhalb den Antrag der Kommissionsmehrheit zur Annahme empfehlen.

Stämpfli, Bankpräsident. Ich sehe die Frage etwas ernster an, als man sie im ersten Augenblicke vielleicht auffaßt. Es handelt sich in meinen Augen um eine Frage des Ansehens des Großen Rathes des Kantons Bern. Das Ansehen dieser Behörde beruht darauf, daß man allgemein die Ueberzeugung hat, die hieher gesandten Vertreter seien aus reinen, fleckenlosen Wahlen hervorgegangen. Wenn Ihnen nun ein Urtheil, von oberer Instanz ausgesprochen (auf das andere gehe ich deßhalb weniger, weil die Betreffenden sich mitten in den Parteien befanden), vorliegt, — ein Urtheil, das, möge es nun materiell beschaffen sein, wie es wolle, offiziell verkündet und besiegelt ist, und welches konstatirt, daß eine Wahl nicht fleckenlos vor sich gegangen und daß die Betreffenden strafbar sind; wenn ferner die Gewählten selbst nur durch ihre Demission der Kassation zuvorkommen, und wenn in einer Nebenfrage, wo der Betreffende vergessen hat, zu demissioniren, heute die Kassation ausgesprochen wird, — so soll man nicht, gestützt darauf, daß die achttägige Gefängnißstrafe erstanden, die Kosten bezahlt und also der Haupttheil der Strafe vollzogen sei, die Aufhebung der Einstellung im Aktivbürgerrecht verlangen; denn letztere ist nicht eine Nebensache, sondern ein Haupttheil der Strafe, und wenn die Betreffenden acht Tage länger im Gefängnisse hätten sitzen und noch einmal so viel Kosten hätten bezahlen müssen, so wäre dieß nach meiner Ansicht viel weniger drückend gewesen, als die Einstellung im Aktivbürgerrecht. Was für eine Meinung wird entstehen im Kanton Bern und namentlich in denjenigen Gegenden, wo die fragliche Unsitte herrscht, wenn Sie nun im vorliegenden Falle die Begnadigung aussprechen? Man wird glauben, daß Sie eine solche Unsitte dulden, und gerade dem Amtsbezirk Frutigen zu lieb, und um der dortigen Bevölkerung zu zeigen, daß der Große Rath dieß nicht so leicht nimmt wie sie, wünsche ich, daß der Antrag der Kommissionsminderheit angenommen werde. Ich wünsche, daß der Große Rath nicht nur in seinem eigenen Kanton, sondern in der ganzen Schweiz sein Ansehen nicht schwäche; denn bedenken Sie wohl, was man in der Schweiz sagen würde, wenn es hieße, es seien drei bernische, wegen Wahlbestechung bestrafte Großräthe vom Großen Rathe begnadigt worden. Was würden ferner auch Diejenigen sagen, welche die Strafgesetze übertreten haben? Könnten Sie mit Rücksicht darauf, daß der Große Rath seine eigenen Kollegen begnadigte, nicht sagen, daß auch sie volles Recht auf Begnadigung haben? Ich sage also, das Ansehen des Großen Rathes vor seinem eigenen Volke und vor der ganzen Schweiz erheischt es, daß die Begnadigungsgesuche abgewiesen werden. Ich habe gegen die Betreffenden persönlich durchaus nichts, sondern es ist mir nur um das Ansehen des Großen Rathes zu thun. (Der Redner übernimmt den Vorsitz.)

Brunner, alt-Regierungsrath. Ich bestätige den Satz, daß ein einmal ausgesprochenes Urtheil des Obergerichtes, mag es nun motivirt sein, wie es wolle, als begründet anerkannt und respektirt werden soll; wenn wir indessen diesen Grundsatz immer so strenge beobachten wollen, so können wir auf das dem Großen Rathe zustehende Begnadigungsrecht verzichten. Ich glaube auch, die Betreffenden haben gefehlt, nachdem sie aber auf der Anklagebank gesessen sind, sich haben verurtheilen hören müssen und eine Gefängnißstrafe ausgestanden haben, nachdem ferner anerkannt ist, daß das Urtheil, wenn es unter der gegenwärtigen Strafgesetzgebung erfolgt, wahrscheinlich milder ausgefallen wäre, glaube ich, wir sollen hier von dem schönen Rechte der Begnadigung Gebrauch machen. Ich kenne die Akten nicht, ich weiß nicht, was gegangen ist, ich habe blos gehört, daß man zu trinken bezahlt hat. Dieß ist jedenfalls verwerflich, was geschieht aber in andern Staaten, welche in Bezug auf politische Freiheit hoch geachtet sind? Dort würde man über so Etwas lachen. Bekanntlich kommt ein Mitglied des englischen Parlaments seine Wahl in dasselbe stets auf Fr. 25,000 zu stehen. Ich zweifle, daß die Herren, um deren Begnadigung es sich hier handelt, eine solche Summe ausgegeben haben. Dieß nur als Beispiel, um zu zeigen, was in andern Staaten geschieht. Die Ansicht unseres Herrn Präsidenten, daß wir uns, wenn wir Begnadigung aussprechen, in den Augen der ganzen Schweiz blamiren, kann ich nicht theilen. Ich will in keiner Weise die Betreffenden vertheidigen, ich glaube aber, daß sie vollständig das Maß der Strafe ausgehalten haben, welches für derartige Fälle anwendbar ist. Ich frage: Wird man, wenn man zu haarscharf sein will, nicht beinahe in jeder Wahl Etwas auffinden können? Wenn es sich z. B. um die Wahl eines Großrathes handelt und ein Freund des Betreffenden ohne dessen Wissen mit einigen Wählern ein Glas Wein trinkt, so ist der Betreffende hieran gewiß unschuldig und kann, wenn

er auch gewählt wird, gewiß nicht der Bestechung angeklagt werden. In denjenigen Fällen, wo das Gericht Strenge anwendet, ist der Große Rath da, um die Begnadigung auszusprechen. Ich wiederhole: die Herren sind genügend bestraft. Ich empfehle Ihnen deßhalb den Antrag der Kommissionsmehrheit.

Dr. Hügli. — — Ich möchte wieder einmal einen Mißbrauch rügen, der im Großen Rathe mit dem Begnadigungsrechte getrieben wird. Wenn Einer sich eines Verbrechens schuldig gemacht hat und dafür zu zwölf Jahren Zuchthaus verurtheilt worden ist, so kommt nach sechs Jahren die Justizdirektion und trägt, weil der Betreffende sich während der Strafzeit gut gehalten, darauf an, daß ihm der Rest der Strafe geschenkt werde; er kann fast sicher sein, daß er nach sechs Jahren wieder frei ist. Für was haben wir eigentlich Gesetze? sollen wir sie handhaben oder nur spaßweise promulgiren? Entweder ist die Strafe, mit welcher ein Gesetz ein Vergehen bedroht, demselben angemessen, und dann soll Derjenige, der sich einer Gesetzesübertretung schuldig gemacht hat, die Strafe aushalten, oder das Gesetz ist zu streng, und dann soll es revidirt werden. Man hat gesagt, die Betreffenden seien eben aufgegriffen worden, während viele Andere, die sich des gleichen Vergehens schuldig gemacht, straflos ausgegangen seien. Herr Karrer hat gesagt: Wo kein Kläger ist, da ist kein Richter. Ein anderer Redner hat dagegen eingewendet, das betreffende Vergehen solle von Amtswegen verfolgt werden. Ich weiß nicht mehr, welcher Redner sich in dieser Weise ausgesprochen hat; wenn man aber sagt, dieses Vergehen solle von Amtswegen verfolgt werden, in den meisten Fällen aber werde es nicht bestraft, so heißt dieß so viel als: wir haben schlechte Regierungsstatthalter, welche in den Bezirken, wo Solches vorfällt, nicht aufpassen. Wenn übrigens Einer der Strafe entgeht, so ist dieß kein Grund, einen Andern, der das nämliche Vergehen begangen hat, ungestraft zu lassen.

Zahler. Es scheint mir allerdings nicht passend, daß die Betreffenden wieder in den Großen Rath gewählt werden. Ich will aber hier auf ein Verhältniß aufmerksam machen. Es bestehen nämlich im ganzen Wahlkreis Frutigen zwei Parteien, und diejenige, welche jetzt klagend auftritt, hat während langer Zeit die nämlichen Mittel angewendet und ist durchaus nicht besser, als die andere. Es ist eben Parteileidenschaft, politische Leidenschaft im Spiele. Hätte der Wahlkreis Frutigen das Glück gehabt, eine gewisse Persönlichkeit in den Großen Rath zu wählen, so wäre von alledem nichts geschehen. Der Redner macht noch eine weitere Bemerkung, wird aber von dem Präsidium ersucht, sich an die Sache zu halten; empfiehlt schließlich den Antrag der Kommissionsmehrheit zur Annahme.

Flück stellt den Antrag, daß den Verurtheilten die nicht ausgestandene Haft zur Hälfte erlassen werden möchte.

Der Herr Präsident bemerkt, daß die Haft bereits ausgestanden sei, und dieser Antrag daher von selbst dahinfalle.

Da Niemand mehr das Wort verlangt, so wird die Umfrage geschlossen.

Herr Präsident. Nach § 95 des Großrathsreglements muß die Abstimmung durch Ballotiren stattfinden, indem der Antrag auf Strafnachlaß bestritten ist.

König, Gustav. Ich möchte mir über die Art und Weise der Abstimmung eine Bemerkung erlauben und eine Reminiszenz auffrischen. In einem frühern Falle, wo es sich zwar allerdings um Todesstrafe handelte, ist über zwei Personen mit einander ballotirt worden. Später wurde dieß aufgegriffen, und man hat einen Skandal im ganzen Kantone daraus gemacht, indem man erklärte, man hatte über Beide separat abstimmen sollen.

v. Känel. Es scheint mir, es solle, sobald kein Mitglied getrennte Abstimmung verlangt, also jedes Mitglied entschlossen ist, alle Drei gleich zu behandeln, auch über Alle zu gleicher Zeit abgestimmt werden.

Auf die Anfrage des Herrn Präsidenten, ob Jemand getrennte Abstimmung verlange, geschieht dieß nicht.

Abstimmung durch Ballotiren.

Für Willfahr	73	Stimmen.
„ Abschlag	90	„

Naturalisationsgesuch

des Herrn Sigismund Sulzbach, Banquier, von Frankfurt a/M., verheirathet und Familienvater, dem das Ortsburgerrecht von Thun zugesichert, und der vom Regierungsrathe empfohlen ist.

Migy, Justizdirektor, empfiehlt den Antrag des Regierungsrathes, gestützt auf die Garantien, welche der Petent durch den Besitz eines bedeutenden Vermögens (er versteuert ein jährliches Einkommen von 40,000 Gulden) und eines vortheilhaften Leumundes darbietet.

Zyro empfiehlt das Gesuch ebenfalls mit der Bemerkung, daß die Burgergemeinde von Thun dem Petenten, nach reiflicher Erwägung der Sache und nach Prüfung der eingelangten Akten, mit allen gegen 1 Stimme das Ortsburgerrecht unter Vorbehalt der Naturalisation ertheilt habe. Der Redner fügt bei, daß Herr Sulzbach von Herrn Dr. Auerbach, einem bekannten Juristen in Frankfurt, als eine Persönlichkeit geschildert worden sei, die jedem Staate zur Ehre gereiche.

Dr. v. Gonzenbach. Im großen Ganzen bin ich der Ansicht, es sollte die Naturalisation in einem Staate, namentlich in einer Republik, nicht so leicht jedem Fremden, den wir nicht einmal von Angesicht zu Angesicht kennen, ertheilt werden; unter Umständen könnte sogar eine gewisse Gefahr darin liegen. Wenn ich dessen ungeachtet heute zu dem Antrage des Regierungsrathes stimme, so thue ich es nur, weil der Herr Regierungsrath Migy ausdrücklich erklärt hat, daß ähnliche Fälle auch schon vorgekommen seien. Ich bin aber auch darum geneigter zu willfahren, weil es eine sonderbare Schickung ist, daß gerade heute, nachdem durch unsere Beschlüsse bei Vielen ernstliche Besorgnisse über unsere finanzielle Lage aufgetaucht sind, ein Mann aus dem Auslande sich an uns wendet und sich um unser Bürgerrecht bewirbt, weil er es vorzieht, Berner statt Preuße zu sein, nachdem es ihm nicht mehr vergönnt sein soll, Bürger der freien Stadt Frankfurt zu bleiben. Daß dieser Mann ein jährliches Einkommen von 40,000 Gulden versteuert und uns somit helfen wird, die durch unsern heutigen Beschluß erhöhten Staatslasten zu tragen, schadet an der Sache nichts, sondern erscheint mir als ein erfreuliches Komplement zu unsern heutigen Beschlüssen.

Abstimmung.

Für Willfahr	136	„
„ Abschlag	14	„

Herr Sulzbach ist mit dem gesetzlichen Mehr von zwei Drittel Stimmen naturalisirt, doch selbstverständlich unter dem Vorbehalte der Entlassung aus seinem bisherigen Staatsverbande.

Es fällt die Motion, nunmehr abzubrechen und die übrigen Geschäfte auf die nächste Session zu verschieben, was jedoch Widerspruch findet, indem verlangt wird, daß sowohl die zwei Strafnachlaßgesuche, als die Mahnung des Herrn Steiner noch behandelt werden. Der Große Rath spricht sich für die Behandlung der Strafnachlaßgesuche, nicht aber der Mahnung Steiner aus.

Abstimmung.

Für Behandlung der Strafnachlaßgesuche	80 Stimmen.
Dagegen	Minderheit.
Für die Behandlung der Mahnung Steiner	30 Stimmen.
Dagegen	Mehrheit.

Hierauf wird auf den Antrag des Regierungsrathes

1) dem Michel Schneiter von Reichenbach, Amtsbezirk Frutigen, die Hälfte seiner Gefängnißstrafe nachgelassen und

2) dem Johann Wütherich der Rest seiner Strafe in Kantonsverweisung von gleicher Dauer umgewandelt.

Herr Präsident. Nicht behandelt und auf die nächste Sitzung zu verschieben sind folgende Geschäfte: die Mahnung des Herrn Steiner, ein Strafnachlaßgesuch mit dem Schluß auf Abweisung, und das Gesuch von Herrn Bezirksprokurator Raaflaub um Erhöhung seiner Besoldung. Der im Traktandenverzeichniß angezeigte Bericht über Aufhebung des Erforderniss.s der regierungsräthlichen Bestätigung für die Polizeiinspektoren ist nicht eingelangt.

Hierauf wird der Namensaufruf vorgenommen, nach welchem folgende Mitglieder abwesend sind, mit Entschuldigung: die Herren Arn, Bärtschi, Bracher, Füri, Henzelin, Küng, Räz. Ohne Entschuldigung: die Herren Affolter, Anken, Berger, Brügger, Egger, Kaspar; Engel, Etienne, Fenninger, v. Fischer, Fleury, Tominique; Gerber, Girard, Gobat, Imer, Joliat, Kaiser, Friedrich; Kaiser, Niklaus; Kohli, Koller, Messerli, Monin, Müller, Johann; Müller, Karl; Renfer, Riat, Rosselet, Roth in Wangen, Rutsch, Salzli, Schären in Spiez, Scheidegger, Schlegel, Schmid, Rudolf; Schneeberger, Joseph; Schneider, Schwab, Sigri, Sommer in Wasen, Streit, Bendicht; Struchen im Werdthof, Tscharner, Wegmüller, v. Werdt, Werren, Widmer, Willi, Wyder, Zbinden, Johann; Zingg.

Schließlich wird das Protokoll der heutigen Nachmittagssitzung noch verlesen und vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

Herr Präsident. Hiemit sind die Verhandlungen der gegenwärtigen Session beendigt, die zu den wichtigsten gezählt werden konnen, welche je im Großen Rathe von Bern vorgekommen sind. Meine Herren! Sie sind unter großer Spannung des Volkes zusammengetreten, im Anfange waren Sie selbst vielleicht von Aengstlichkeit und Unruhe befangen, ich glaube aber, die Verhandlungen, in der Art und Weise, wie sie geführt worden sind, die Gründlichkeit, Kaltblütigkeit und gegenseitige Achtung der Ansichten, hat bei Ihnen viel dazu beigetragen, die ursprüngliche Unruhe und Aengstlichkeit zu verscheuchen. Ich habe die Ueberzeugung, daß die nämlichen Eindrücke nach und nach in das Volk zurückströmen werden, welches ebenfalls mit großer Aengstlichkeit Ihren Verhandlungen in dieser Frage entgegengesehen hat. Ich wünsche, daß die von Ihnen gefaßten Beschlüsse uns dem Ziele entgegenführen werden, welches wir Alle im Auge haben, nämlich die Einheit in der Gesetzgebung, und daß sie überhaupt die friedliche, fruchtbringende Entwicklung in allen unsern Verhältnissen mächtig fördern werden. Damit schließe ich diese außerordentliche Session und wünsche allseitig glückliche Heimreise.

Schluß der Sitzung und der Session um 6½ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Berichtigungen.

In dem Votum des Herrn Brunner über die Jurabahnfrage heißt es irrthümlicher Weise:

Seite 26, Spalte 1, Zeile 23 von unten: verworfen, statt: verstanden.

Seite 28, Spalte 2, Zeile 11 von oben: rein kantonalen, statt: rein lokalen.

Verzeichniß

der seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

Gesuche aus dem Amtsbezirk Frutigen, nämlich von den Einwohnergemeinderäthen Reichenbach, Kandergrund, Krattigen, Adelboden, Frutigen und Aeschi; ferner ein solches aus dem gleichen Amtsbezirk mit 73, ein achtes mit 41 und ein neuntes mit 16 Unterschriften — um theilweisen Strafnachlaß für die Herren Großräthe Thönen, Hofstetter und Rösti, vom 22. Januar 1867.

Petitionen aus dem Jura mit zirka 13,000 Unterschriften, um Subventionirung der Jurabahnen, vom Dezember 1866 und Januar 1867.

Vorstellungen von zirka 200 Gemeinden des alten Kantonstheils gegen die Subventionirung der Jurabahnen, vom Januar 1867.