Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1891)

Rubrik: Zusammentritt des Grossen Raths : April

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: 02.09.2025

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

Tagblatt

des

Großen Rathes des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Großen Raths.

Bern, den 23. März 1891.

Herr Großrath,

Der Unterzeichnete hat im Einverständniß mit dem Regierungsrathe den Zusammentritt des Großen Raths auf **Montag den 6. April** festgesetzt. Sie werden demnach eingeladen, sich am genannten Tage, Nachmittags 2 Uhr, auf dem Rathhause in Bern einzufinden.

Die zur Behandlung kommenden Gegenstände sind folgende:

1. Vortrag und Beschlussesentwurf betreffend die Betheiligung des Staates an dem Baue neuer Eisenbahnlinien. — Präsident der Kommission: Herr Direktor Marti.
2. Vortrag betreffend die Verwendung des Alkoholzehntels gemäß Art. 32 bis der Bundesverfassung. — Präsident der Kommission: Herr Oberst Müller.
3. Weitere dringende Geschäfte.

Die Herren Kommissionspräsidenten sind ersucht, dafür zu sorgen, daß die ihrer Berichterstattung zufallenden Traktanden im Zeitpunkt des Zusammentritts des Großen Raths vorberathen sind.

Mit Hochschätzung!

Der Großraths-Präsident
R. Brunner.

Erste Sitzung.

Montag den 6. April 1891.

Nachmittags 2 Uhr.

Vorsitzender: Präsident Dr. Brunner.

Der Namensaufruf verzeigt 210 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 56, wovon mit Entschuldigung: die Herren Aebi, Arm, Ballif, Benz, Bratschi, Flückiger,

Horn, Kohli, Romy, Stämpfli (Bern), Stoller, Stouder; ohne Entschuldigung abwesend sind: die Herren Affolter, v. Allmen, Bircher, Dr. Boéchat, Boß, Choffat, Choquard, Farni, Frutiger, Gerber (Steffisburg), Gerber (Unterlangenegg), Glaus, Gygax, Hegi, Hennemann, Hiltbrunner, Jenni, Iseli, Kaiser, Lauper, Lüthi (Rüderswyl), Marchand (St. Immer), Marthaler, Marti (Mülchi), Meyer (Laufen), Mouche, Müller (Tramlingen), Neuenschwander (Lauperswyl), Neuenschwander (Thierachern), Nußbaum, Rätz, Dr. Reber, Rieben, Robert, Roth, Ruchti, Schär, Schärer, Steiner, Stotzinger, Streit, Tièche (Biel), Zaugg, Ziegler.

Der Präsident gibt dem Großen Rathe Kenntniß von folgender Zuschrift:

Bern, den 4. April 1891.

Die städtische Schuldirektion
an die
Tit. Mitglieder des Großen Rathes des Kantons Bern.

Geehrter Herr Präsident,
Geehrte Herren,

Wir erlauben uns, Ihnen hiemit höflichst zur Kenntniß zu bringen, daß wir im Turnsaale des städtischen Gymnasiums (Eingang Waisenhausstraße), eine Ausstellung der Gegenstände veranstaltet haben, die im verflossenen Winter im Handfertigkeitsunterricht mehrerer hiesigen Schulen angefertigt wurden. Wenn sich diese Ausstellung auch äußerlich in ganz bescheidenen Rahmen hält, so glauben wir doch, daß dieselbe für Sie nicht ohne Interesse sein könnte, um so mehr als der Große Rath in nächster Zeit voraussichtlich in den Fall kommen wird, sich über die Subventionirung dieses neuen Unterrichtsfaches auszusprechen.

Wir laden Sie daher höflichst zum Besuche dieser Ausstellung ein, und zeichnen mit Hochachtung

Der städtische Schuldirektor:
Kuhn.

Diverse Eingaben betreffend die Betheiligung des Staates am Baue neuer Eisenbahnlinien werden der Staatswirthschafts- und der Eisenbahnkommission zugewiesen.

Herr Großrath Bühlmann wird auf seinen Wunsch als Mitglied der Kommission zur Vorberathung des revidirten Primarschulgesetzes entlassen und das Büreau beauftragt, eine Ersatzwahl zu treffen.

Tagesordnung:

Verkauf der Lastwaage in Bern.

Der Regierungsrath beantragt, die dem Staate gehörende öffentliche Lastwaage in Bern um die Summe von Fr. 30,000 an die Gemeinde Bern zu verkaufen. Die Staatswirthschaftskommission stimmt diesem Antrage bei, jedoch unter der Bedingung, daß Nutzen und Schaden sofort beginnen sollen.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsraths. Der Staat ist noch Eigenthümer der Lastwaage auf dem alten Holzmarkt in Bern, ein Gebäude, das wohl den meisten von Ihnen bekannt ist. Auch das Waaggeschäft selbst wird gegenwärtig durch den Staat besorgt. Es stammt diese Einrichtung aus der Zeit, da der Staat noch Eigenthümer von Zoll und Ohmgeld war, weshalb er an den großen Verkehrspunkten eigene Waagen aufstellen mußte. Gegenwärtig sind dieselben alle schon längst liquidirt, nur in Bern wurde die Waage noch beibehalten und bis zum Wegfall des Ohmgeldes durch die Ohmgeldverwaltung verwaltet. Gegenwärtig muß dieselbe direkt durch das Büreau der Finanzdirektion besorgt werden, was sich schon längst als sehr unzweckmäßig herausgestellt hat, indem das Büreau der Finanzdirektion durchaus nicht geschaffen ist, ein solches Geschäft zu betreiben. Zudem ist es nicht Aufgabe des Staates, solche Waagen zu unterhalten und zu betreiben, sondern laut Gesetz sind die Gemeinden verpflichtet und berechtigt, öffentliche Lastwaagen aufzustellen und zu betreiben. Infolge dessen ist der Gedanke aufgetaucht, auch die Waage in Bern der dasigen Gemeindeverwaltung zu übergeben. Die Gemeindeverwaltung von Bern war damit einverstanden und es wurde der Kaufpreis auf Fr. 30,000 festgesetzt. Die amtliche Schatzung der Waage, des Gebäudes und des Gebäudeplatzes beträgt Fr. 10,500 und die Brandassekuranz Fr. 14,500. Der Kaufpreis ist also dreimal größer als die Grundsteuerschatzung. Immerhin muß berücksichtigt werden, daß der Ertrag der Waage ein bedeutend höherer ist als nur ein 4 %iger Zins des Kaufpreises; er beläuft sich nämlich nach dem 10jährigen Durchschnitt, nebst dem Miethzins für gewisse Lokalitäten, auf Fr. 4550. Kapitalisirt man diesen Ertrag, so würde sich ein Kaufpreis von Fr. 30,000 als viel zu niedrig herausstellen. Man kann aber die Sache nicht nur in dieser Weise betrachten, sondern es müssen noch andere Verumständungen mit in's Auge gefaßt werden. Vorerst ist zu berücksichtigen, daß die Waage selbst unbrauchbar geworden ist und neu erstellt werden muß, was durch den Staat zu geschehen hätte, wenn er die Waage nicht abtreten könnte. Ferner ist zu berücksichtigen, daß die Gemeinde Bern berechtigt ist, jederzeit an einem andern Verkehrspunkte eine neue Waage zu errichten und damit die staatliche Waage zu konkurrenziren, sodaß die letztere vielleicht nur noch halb so viel oder noch weniger frequentirt würde. Diese Gefahr, daß der Staat konkurrenzirt würde, ist übrigens nicht bloß eine Möglichkeit, sondern ist in nächste Nähe gerückt, indem ein Privatmann sich entschlossen hat, beim Güterbahnhof eine solche Waage zu errichten. Mit Rücksicht auf diese Umstände kann man behufs Feststellung des Kaufpreises

nicht einfach den bisherigen Ertrag kapitalisiren, und es rechtfertigt sich daher ein Preis von Fr. 30,000 vollkommen. Es wird deshalb beantragt, der Große Rath möchte dieses Kaufgeschäft genehmigen in der Meinung, daß dasselbe sowohl für den Staat ein vortheilhaftes ist, indem sich die Staatsverwaltung des Betriebes der Waage entledigen kann, als anderseits auch für die Gemeinde Bern, indem sie es dann in der Hand hat, dafür zu sorgen, daß ihr keine schädliche Konkurrenz erwächst. Die Staatswirthschaftskommission stimmt dem Antrage der Regierung bei mit der einzigen Aenderung, daß sie beantragt, es sollen Nutzen und Schaden sofort beginnen und nicht erst auf Anfang Juli, wie es der Kaufvertrag vorsieht. Es ist nämlich eine Neuerstellung der Waage äußerst dringlich geworden und dieser soll sich der Staat nicht mehr unterziehen. Der Antrag der Staatswirthschaftskommission ist daher durchaus am Platz.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Staatswirthschaftskommission empfiehlt Ihnen ebenfalls Genehmigung dieses Verkaufes. Es rechtfertigt sich durchaus nicht mehr, daß der Staat für eine Einrichtung des öffentlichen Verkehrs, die ihn direkt nicht viel interessirt, einen besondern Beamten besitzt. Die Verkaufsbedingungen sind meiner Ansicht nach auch ziemlich günstige. Ein Preis von Fr. 30,000 gegenüber einer Grundsteuerschatzung von Fr. 10,500 erscheint von vornherein als ein sehr annehmbarer und wenn auch der Ertrag bisher höher war als die Fr. 30,000 Zins abwerfen werden, so ist eben zu berücksichtigen, daß die Gemeinde Bern jederzeit dem Staat Konkurrenz machen könnte. Die Staatswirthschaftskommission empfiehlt also Genehmigung des Verkaufs, jedoch, mit Rücksicht auf Vorkommnisse in den letzten Tagen, unter der Bedingung, daß Nutzen und Schaden sofort beginnen sollen.

Im Sinne des Antrages der Staatswirthschaftskommission genehmigt.

Nachkreditbegehren zur Tilgung von Vorschüssen der Staatskasse etc.

(Siehe Nr. 22 der Beilagen zum Tagblatt des Großen Rathes von 1891.)

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsraths. Wie Sie aus der gedruckten Vorlage ersehen, weist die Rechnung der laufenden Verwaltung pro 1890 ein günstiges Resultat auf, indem die Einnahmen die Ausgaben um Fr. 861,645. 22 übersteigen, während das Büdget einen Ausgabenüberschuß von Fr. 38,530 vorgesehen hatte. Die einzelnen Posten, aus denen sich der Einnahmenüberschuß zusammensetzt, sind kurz folgende. Die Rubrik XV, Staatswaldungen, weist ein Mehreinnehmen von rund Fr. 85,000 auf und zwar trotzdem die durch Großrathsbeschluß vom Jahre 1887 kreirte Forstreserve beschlussesgemäß dotirt wurde. Ferner weisen Mehreinnahmen auf die Rubriken XVI, Domänen, rund Fr. 30,000, XIX[a], Hypothekarkasse, rund Fr. 26,000, XX, Kantonalbank, rund Fr. 44,000, XXV, Stempelgebühren, rund Fr. 130,000, XXVI[a], Amts-, Gerichtsschreiberei- und Einregistrirungsgebühren, rund Fr. 50,000, XXVII, Erbschafts- und Schenkungsabgaben, rund Fr. 160,000, XXXI und XXXII, direkte Steuern, rund Fr. 240,000. Dagegen sind die Einnahmen auf Rubrik XVII, Eisenbahnkapitalien, infolge der Eisenbahnfusion und der deshalb vorgenommenen Operationen mit unsern Eisenbahnwerthen geringer. Anderseits sind aber auch die Ausgaben auf der Rubrik XVIII, Anleihen, um Fr. 308,000 geringer, als büdgetirt. Auf diversen andern Rubriken wurden rund Fr. 65,000 erspart. Alles zusammen ergibt den vorhin genannten Einnahmenüberschuß von Fr. 861,645. 22.

Nun ist vor einiger Zeit von der Staatswirthschaftskommission die ganz berechtigte Anregung gemacht worden, es möchten solche bedeutende Einnahmenüberschüsse dazu verwendet werden, um Vorschüsse, die der Staat an einzelne Verwaltungszweige und einzelne öffentliche Unternehmungen machte und auch in Zukunft machen wird, etwas zu reduziren. Der gegenwärtige Stand der Vorschußrechnungen ist aus der gedruckten Vorlage ersichtlich. Der Regierungsrath ist mit der Anregung der Staatswirthschaftskommission durchaus einverstanden und beantragt Ihnen daher, es möchten aus dem Einnahmenüberschuß der letzten Staatsrechnung folgende Vorschüsse auf dem Nachkreditswege getilgt werden. Zunächst ein Vorschuß von Fr. 300,000 an die Langenthal-Huttwylbahn. Die Gesammtsubvention betrug Fr. 475,000, die in jährlichen Stößen von Fr. 50,000 aus der laufenden Verwaltung getilgt werden sollte. Es ist nun aber angezeigt, bei der dermaligen Finanzlage, diesen Posten ganz zu amortisiren, um so mehr, als man ja im Begriffe ist, neue daherige Verpflichtungen für den Staat zu übernehmen. Auch ist es nöthig, daß man das Büdget des laufenden Jahres und auch der künftigen Jahre entlastet. Bekanntlich schließt das Büdget des laufenden Jahres mit einem Ausgabenüberschuß von Fr. 370,000 ab und es wird aller Anstrengung der Verwaltung bedürfen, um zu verhindern, daß wirklich ein Defizit entsteht. Ferner wird vorgeschlagen, auf dem Vorschuß für neue Hochbauten Fr. 220,000 und auf demjenigen für neue Straßenbauten Fr. 200,000 zu amortisiren, zwei Abschreibungen, die sich durch die Höhe der Vorschüsse vollkommen rechtfertigen. Ferner wird beantragt, einen Vorschuß an die mittlere Abtheilung der Gürbekorrektion im Betrage von noch Fr. 7878. 67, der uneinbringlich ist, abzuschreiben und diese Rubrik ganz zu streichen. Des weitern wird beantragt, für Inventarankauf für die Strafanstalt St. Johannsen eine Summe von Fr. 50,000 zur Verfügung zu halten, indem der Ankauf des Inventars der vom Staate erworbenen Domäne Witzwyl im Minimum diese Summe erfordern wird und es angezeigt ist, das bereits sehr stark belastete Büdget pro 1891 durch diesen Inventarankauf nicht noch mehr zu belasten. Endlich figurirt auf den Rechnungen von 1884 bis 1890 auf dem Ertrag des deutschen Amtsblattes ein Ausfall von Fr. 24,000, indem infolge des starken Rückgangs der Liquidationen, was allgemein zu begrüßen ist, der Pachtzins nicht ganz flüßig gemacht werden konnte, da der Pächter das Recht hatte, eine entsprechende Reduktion des Pachtzinses zu

verlangen, wenn der Ertrag erheblich zurückgehe. Nun wurde aber alljährlich eine Anweisung im Betrage des ursprünglichen Pachtzinses ausgestellt und so ergab sich nach und nach ein Ausfall von Fr. 24,000, der nun ebenfalls beseitigt werden soll. Beim französischen Amtsblatt hat der Regierungsrath durch Reduktion des Pachtzinses den Verhältnissen bereits Rechnung getragen.

Durch diese verschiedenen Abschreibungen 2c. wäre von dem Einnahmenüberschuß bereits über eine Summe von Fr. 801,878. 67 verfügt und es würde ein wirklicher Ueberschuß verbleiben von Fr. 59,166. 55, der einerseits immerhin noch groß genug ist, um einen anständigen Rechnungsabschluß zu erhalten, anderseits aber verhütet, daß die bereits sehr hoch geschraubten Erwartungen an die Staatskasse und die Verwaltung noch größere Dimensionen annehmen. Der Regierungsrath empfiehlt Ihnen daher die Bewilligung dieser Nachkredite.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Das Resultat der vorläufig abgeschlossenen Staatsrechnung pro 1890 ist ein höchst erfreuliches, indem statt eines Defizits von Fr. 38,000 ein Einnahmenüberschuß von Fr. 861,000 eingetreten ist, ein Resultat, das neuerdings beweist, daß sich unsere Finanzen schon seit einer Reihe von Jahren in durchaus geordneten Bahnen bewegen. Freilich ist das Resultat nur scheinbar ein so günstiges. Die Staatswirthschaftskommission hat bereits bei Behandlung des Staatsverwaltungsberichts von 1889 darauf aufmerksam gemacht, daß unter den Aktiven des Staates sehr große Vorschüsse der Staatskasse, namentlich für Hoch-, Straßen- und Wasserbauten, figuriren. Es wurden deshalb auf Antrag der Staatswirthschaftskommission im Büdget pro 1891 auf den genannten Rubriken bedeutende Summen zur Amortisation dieser Vorschüsse aufgenommen. Sie erinnern sich auch, daß die Ansprüche an diese Rubriken so große sind, daß die ausgesetzten Kredite zum Theil schon in den ersten drei Monaten dieses Jahres nahezu erschöpft worden sind. Es ist deshalb durchaus angezeigt, daß man die Ueberschüsse der Staatsrechnung zur Tilgung dieser großen Vorschüsse verwendet, wie dies der Regierungsrath in Bezug auf den Ueberschuß der Rechnung pro 1890 beantragt. Das Resultat des Antrages des Regierungsrathes ist das, daß sich der Einnahmenüberschuß von Fr. 861,000 auf Fr. 59,000 reduzirt, womit sich das Rechnungsergebniß als ein ziemlich normales herausstellen würde. Wir glauben, es sei diese Art und Weise der Verwendung des Ueberschusses durchaus gerechtfertigt und harmonire nur mit dem, was Sie bei Behandlung des Staatsverwaltungsberichtes pro 1889 bereits beschlossen haben, nämlich daß darnach getrachtet werden solle, die Vorschüsse der Staatskasse möglichst bald zu amortisiren. Die Staatswirthschaftskommission beantragt Ihnen deshalb, den Antrag des Regierungsraths zu genehmigen.

Genehmigt.

Nachkreditbegehren für die Entbindungsanstalt.

Der Regierungsrath beantragt, auf Rubrik IXa H, Entbindungsanstalt, pro 1889 einen Nachkredit von Fr. 1837 und pro 1890 einen solchen von Fr. 4634. 06 zu bewilligen.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsraths. Es wird beantragt, der Entbindungsanstalt für das Jahr 1889 einen Nachkredit von Fr. 1837 und für das Jahr 1890 einen solchen von Fr. 4634 zu bewilligen. Dieser Nachkredit ist erforderlich infolge bedeutend vermehrter Frequenz der Anstalt. Die Zahl der Verpflegungstage betrug im Jahre 1890 34,000 gegenüber 31,000 im Jahre 1889 und war auch im Jahre 1889 erheblich größer als im Vorjahre. Es ist natürlich, daß diese größere Benutzung der Anstalt auch entsprechende Mehrausgaben zur Folge haben mußte, und der Regierungsrath nimmt deshalb keinen Anstand, dieses Nachkreditbegehren zur Genehmigung zu empfehlen.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Staatswirthschaftskommission empfiehlt Ihnen ebenfalls die Bewilligung dieses Nachkredits. Die Verhältnisse der Entbindungsanstalt sind etwas eigenthümliche. Im Jahre 1880 betrug der Kredit für dieselbe Fr. 76,000. Derselbe wurde dann bis 1886 bei den Büdgetberathungen nach und nach bis auf Fr. 68,000 reduzirt. Pro 1890 wurde er dann auf Fr. 69,000 erhöht, ist also immerhin noch um Fr. 7000 niedriger, als im Jahre 1880. Während aber die Zahl der Pflegetage im Jahre 1880 nur 24,000 betrug, stieg dieselbe im Jahre 1889 auf 31,469 und im Jahre 1890 auf 34,495. Es ist selbstverständlich, daß diese bedeutende Frequenzvermehrung auch größere Ausgaben zur Folge hatte, indem die bezahlten kleinen Kostgelder nicht hinreichen, um den Unterhalt der betreffenden Pfleglinge zu bestreiten. Die Staatswirthschaftskommission hält deshalb dafür, es sei das Nachkreditbegehren durchaus gerechtfertigt. Wir sind auch der Meinung, es solle in Zukunft bei Aufstellung des Büdgets der vermehrten Frequenz der Entbindungsanstalt Rechnung getragen und das Büdget mit den wirklichen Bedürfnissen der Anstalt in Einklang gebracht werden.

Genehmigt.

Verkauf eines Theiles des Pfrundguts in Kappelen.

Der Regierungsrath beantragt, dem mit Herrn August Gygi in Kappelen um einen Theil des dortigen Pfrundguts (Grundsteuerschatzung Fr. 22,200) abgeschlossenen Kaufvertrag (Kaufpreis Fr. 17,200) die Genehmigung zu ertheilen.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsraths. Der Staat besitzt in Kappelen bei Aarberg noch ein größeres Pfrundgut, von dem ein Theil im Halt von 7 Hektaren 51 Aren, also etwas mehr als 20 Jucharten, verkauft werden soll. Das Gut wurde schon lange zu den überflüssigen Domänen gerechnet, indem der Pfarrer die Domäne nicht übernehmen wollte und es schwierig war, dafür einen rechten Pächter zu finden. Man hatte in der letzten Zeit nur Verlegenheiten über Verlegenheiten, hatte Mühe, den Zins einzutreiben und selbst Verluste konnten nicht vermieden werden. Die abgehaltenen Steigerungen waren nicht von günstigem Erfolg begleitet, d. h. es wurde nicht die Summe erzielt, welche der Staat verlangen mußte. Erst in neuester Zeit wurde auf dem Wege der Steigerung und nachheriger Unterhandlung ein An-

gebot erzielt, das der Regierungsrath als annehmbar betrachtet, nämlich ein Angebot von Fr. 17,200. Freilich beträgt die Grundsteuerschatzung der zu verkaufenden Objekte Fr. 22,200. Es ist aber zu bemerken, daß sich unter den Kaufsgegenständen zwei Gebäude befinden — Pfrundscheune und Ofenhaus mit sehr beschränkter Pächterwohnung — mit einer Grundsteuerschatzung von Fr. 7600, die im allerschlimmsten Zustand sind. Das Wohngebäude ist geradezu ein verlottertes Gebäude. Auch die Pfrundscheune, namentlich deren Stallwerk, ist — es ist das bei Pfrundscheunen so ziemlich der „ordentliche" Zustand — sehr baufällig, sodaß eine nicht unbedeutende Summe auf die Wiederherstellung verwendet werden müßte. Ferner ist zu bemerken, daß weitaus die meisten der dem Staate gehörenden Grundstücke in die erste Grundsteuerklasse versetzt wurden, während in Kappelen das Land nicht ersten Ranges ist. Es haben denn auch alle Sachkenner, die man anfragte, den Preis von Fr. 17,200 als einen sehr hohen bezeichnet und gerathen, der Staat solle diesen Anlaß benutzen, um diese überflüssige Domäne zu verkaufen. Der Regierungsrath beantragt Ihnen deshalb, Sie möchten dem mit Herrn August Gygi abgeschlossenen Kaufvertrag die Genehmigung ertheilen.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Staatswirthschaftskommission ist einverstanden.

Genehmigt.

Ankauf von Wald- und Weideland zur Arrondirung der Staatswaldungen bei Gündlischwand.

Der Regierungsrath beantragt, eine Herrn Zimmermeister Voß in Gündlischwand gehörende Parzelle Wald- und Weideland, im Halt von 10 Hektaren 8 Aren, behufs Arrondirung der Staatswaldungen bei Gündlischwand zum Preise von Fr. 9000 zu erwerben und dem bezüglichen Kaufvertrag die Genehmigung zu ertheilen.

Scheurer, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsraths. Der Staat besitzt bei Gündlischwand bedeutende Waldungen, die aber nicht einen einheitlichen Komplex bilden, sondern durch Privatwaldungen und -Weiden getrennt sind. Es war nun das Bestreben der Forstverwaltung, durch Ankauf der dazwischenliegenden Wald- und Weidstücke die Staatswaldungen zu arrondiren. Zu diesem Zwecke hat der Regierungsrath bereits vier Wald- und Weidstücke angekauft, deren Ankauf in seiner Kompetenz lag, indem die einzelnen Stücke nicht über Fr. 7000 kosteten. Es bietet sich nun Gelegenheit, eine fernere Parzelle im Halt von 10 Hektaren 8 Aren zu erwerben, indem deren Eigenthümer demnächst nach Amerika auswandern will und deshalb die Liegenschaften verkauft. Die Grundsteuerschatzung für die Parzelle beträgt Fr. 12,270, der Kaufpreis Fr. 9000, ist also um Fr. 3270 unter der Grundsteuerschatzung. Wie es scheint, wären auch noch andere Kaufsliebhaber vorhanden gewesen, und es hätte der Besitzer wahrscheinlich einen etwas höhern Kaufpreis erzielen können. Da er aber auswandern will, so mußte der Kaufpreis sogleich baar bezahlt werden, was die andern Liebhaber nicht thun konnten; deshalb gab er dem Staat den Vorzug.

Da das Wald- und Weidstück zur Arrondirung sehr dienlich und der Kaufpreis ein durchaus dem Werth entsprechender ist, so beantragt der Regierungsrath, Sie möchten den bezüglichen Kaufvertrag genehmigen.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Staatswirthschaftskommission ist einverstanden.

Genehmigt.

Verwendung der zur Bekämpfung des Alkoholismus bestimmten 10 % der aus dem Alkoholmonopol des Bundes dem Kanton zufließenden Einnahmen.

(Siehe Nr. 7 und 21 der Beilagen zum Tagblatt des Großen Rathes von 1891.)

Eintretensfrage.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. Art. 32bis, Alinea 4, der Bundesverfassung bestimmt: „Die Reineinnahmen des Bundes aus der inländischen Fabrikation und aus dem entsprechenden Zollzuschlag auf eingeführte gebrannte Wasser werden unter die sämmtlichen Kantone nach Verhältniß der durch die letzte eidgenössische Volkszählung ermittelten faktischen Bevölkerung vertheilt. Von den daherigen Einnahmen haben die Kantone wenigstens 10 % zur Bekämpfung des Alkoholismus in seinen Ursachen und Wirkungen zu verwenden."

Diese Bestimmung soll zum ersten mal im Jahre 1891 vollzogen werden, indem bis und mit dem Jahre 1890 die Einnahmen aus dem Alkoholmonopol von den Ohmgeldkantonen zur Deckung ihres Ohmgeldausfalles verwendet werden konnten. Mit Rücksicht auf den schon seit längerer Zeit in Ihren Händen befindlichen gedruckten Vortrag will ich meinen mündlichen Rapport möglichst kurz fassen.

Wir haben die Verwendung des sogenannten Alkoholzehntels nach zwei Richtungen hin zu ordnen: einerseits gilt es, die Ursachen des Alkoholismus zu bekämpfen, anderseits dessen Wirkungen möglichst zu mildern und einzudämmen. Dem entspricht auch der Antrag des Regierungsraths, indem von der zur Verfügung stehenden Summe von circa Fr. 100,000 ein Theil, und zwar der größere, zur Bekämpfung der Ursachen des Alkoholismus verwendet werden soll und ein kleinerer Theil zur Bekämpfung der Wirkungen desselben. Wir sind gewiß alle einig, daß der Kampf gegen den Alkoholismus sich hauptsächlich gegen die Ursachen desselben wenden soll, d. h. daß die Behörden in Verbindung mit den gemein-

nützigen Vereinen und Privaten solche Maßregeln treffen sollen, welche die heranwachsende Generation davor bewahren, in das alte Uebel, das sich krebsartig am Körper unseres Volkes eingefressen hat, zu verfallen. Zu diesen Maßregeln gehört hauptsächlich eine intensivere ernsthaftere Fürsorge für solche Kinder, die vermöge der ungünstigen Lebensverhältnisse, in denen sie stehen, vermöge des verderblichen Einflusses ihrer dem Trunke ergebenen Eltern fast naturnothwendig nichts anderes werden können, sofern man sie ihrem Schicksal überläßt, als verdorbene und gefährliche Mitglieder der menschlichen Gesellschaft. Es ist deshalb in der gedruckten Vorlage dieser Aufgabe ganz besondere Aufmerksamkeit gewidmet.

Zu den Ursachen des Alkoholismus gehört nach Ansicht des Regierungsraths aber nicht nur eine ungenügende, gefährdete Jugenderziehung, sondern auch eine vielfach verkehrte Volksernährung, Mangel an Einsicht in dasjenige, was auch mit bescheidenen Mitteln an gesunder und naturgemäßer Kost geleistet werden kann. Es soll deshalb ein Theil des Alkoholzehntels zur Hebung der Volksernährung verwendet werden.

Was die Bekämpfung der Wirkungen des Alkoholismus betrifft, so weiß die Regierung ganz gut, daß vielfach die Meinung herrscht, es sei verlorenes Geld, wenn man etwas für die Besserung bereits dem Trunke ergebener Personen thue. Die Regierung glaubt aber, und befindet sich in dieser Beziehung in Uebereinstimmung mit vielen freiwilligen Bestrebungen in unserem Lande, es könne doch manches gethan werden, um Leute, die bis zu einem gewissen Maße der Trunksucht ergeben sind, wieder auf einen bessern Weg zu bringen. Die in Deutschland und der Schweiz gemachten Erfahrungen beweisen, daß solche Bemühungen nicht vergeblich sind, sondern eine schöne Anzahl dem Trunke ergebener Personen wieder zu nützlichen Gliedern der Gesellschaft gemacht werden können, wenn man es recht angreift. Diese direkte Einwirkung auf die Trinker hat meiner Ansicht nach auch deshalb großen Werth, weil dadurch die öffentliche Meinung mehr und mehr geweckt und auf die vorhandenen Uebelstände aufmerksam gemacht wird. Wenn man Familienväter, die infolge von Trunksucht ihre Familien vernachlässigen, nicht sich selber überläßt, sondern rechtzeitig einschreitet, so wird das manchen Familienvater, der vielleicht nicht mehr weit davon entfernt ist, den gleichen schlimmen Weg zu betreten, warnen und ihm helfen, diesen schlimmen Weg noch zu rechter Zeit zu meiden. Auch wird dadurch die Thätigkeit der Gemeinden angespornt, auf solche Hausväter Acht zu geben und nicht einfach die Zügel immer schlaffer werden zu lassen, sondern rechtzeitig einzuschreiten.

Dies sind in aller Kürze die Gesichtspunkte, welche den Regierungsrath bei Aufstellung seiner Vorlage geleitet haben. Ich empfehle Ihnen, auf dieselbe einzutreten.

Müller (Eduard), Berichterstatter der Kommission. Ihre Kommission hat sich sehr einläßlich mit der Vorlage des Regierungsraths befaßt und ist schließlich zu einem einstimmigen Beschlusse gelangt, gegen den, wie ich glaube, auch die Regierung nicht Opposition erheben wird, indem derselbe von dem, was die Regierung vorschlägt, nicht wesentlich abweicht.

Zunächst muß ich bemerken, daß es ungeheuer schwierig ist, in dieser Angelegenheit einen festen Boden zu finden, von dem man sagen könnte, nun habe man das einzig Richtige getroffen. Man fährt, wie man sich vulgär ausdrückt, mit der Stange etwas im Nebel herum. Wenn man sieht, wie in den verschiedenen Kantonen über die Verwendung des Alkoholzehntels sehr verschiedene Beschlüsse gefaßt wurden und wenn man alle die eingelangten Begehren liest, welche bei den Akten liegen, so ergibt sich, daß eine richtige Lösung erst noch gesucht werden muß. Wir sind deshalb einverstanden, daß die heutigen Beschlüsse mehr nur einen provisorischen Charakter haben und lediglich eine Art Ergänzung zum Büdget pro 1891 bilden sollen. Man will im Laufe des ersten Jahres Erfahrungen sammeln und so durch die Praxis lernen, was in Sachen eigentlich am meisten noththut. Auf die Dauer wird man freilich nicht einfach auf dem Büdgetwege bestimmen können, wie der Alkoholzehntel verwendet werden solle, sondern man wird der Sache nach verschiedenen Richtungen hin durch ein Dekret festere Gestalt geben müssen, damit bezüglich der Verwendung bestimmte Zwecke dominiren und allen möglichen Begehren, die von weither geholt werden und mit dem Alkoholismus in gar keinem Zusammenhang stehen, der Faden etwas abgeschnitten und einer Zersplitterung vorgebeugt wird. Allen eingelangten Begehren liegt etwas Wahres zu Grunde; alle sind gut gemeint, und die große Gefahr ist die, daß man die zur Verfügung stehenden 100,000 Fr. für hundert verschiedene Zwecke zersplittert, sodaß schließlich eine erfolgreiche Wirkung unmöglich wird. Wir sagten uns deshalb von Anfang an, man solle sich ein paar große Aufgaben stellen und diese recht ausführen; dieselben sollen daher von vornherein in einem Dekret fest umschrieben werden, damit nicht in einem unbewachten Moment durch irgend einen Antrag die ganze Sache über den Haufen geworfen werden könne. Auch sonst gibt es gewisse Dinge, die durch ein Dekret geordnet werden müssen. Es sind z. B. Beiträge in Aussicht genommen an die Erziehung von Kindern, deren Erziehung infolge Alkoholismus ihrer Eltern gefährdet ist und die daher der elterlichen Gewalt entzogen werden müssen. Es sind nun zwei Wege denkbar. Der eine besteht darin, daß man einfach den Gemeinden zu diesem Zwecke Beiträge verabfolgt, um ihnen etwas unter die Arme zu greifen und sie zu rechtzeitigem Einschreiten aufzumuntern. Es erscheint dieser Weg auf den ersten Blick als der einfachste, und es wird derselbe oberflächlich betrachtet auch als der zweckmäßigste angesehen werden. Der andere Weg würde darin bestehen, daß der Staat sich eine direkte Einwirkung wahrt, die ganze Frage der Kindererziehung an die Hand nimmt und in demokratischer Weise, ohne büreaukratische Beithaten, die Sache durchführt. Die Gemeinden hätten in diesem Falle vielleicht einen kleinen Beitrag zu leisten; die Centralleitung aber würde in der Hand des Staates liegen. Sie sehen, daß die beiden Wege verschieden sind und ich will mich heute darüber nicht weiter verbreiten. Jedenfalls wird, mag man den einen oder den andern Weg wählen, der Staat über die Verwendung der Beiträge und die erzielten Resultate eine Kontrolle haben wollen, da er der Eidgenossenschaft gegenüber über die Verwendung des Alkoholzehntels Rechnung ablegen muß. Es wird deshalb eine gewisse Aufsicht organisirt werden müssen, sei es daß man die Armeninspektoren damit beauftragt, sei es, daß man sich eine weitergehende Inspektion vorbehält, was beides auf dem Dekretswege geschehen muß. Es ist aber nicht nöthig, daß man das erforderliche Dekret schon heute erläßt. Man wird das vielleicht Ende des Jahres thun können, wenn man etwelche Erfahrungen gesammelt hat, wie sich die Sache macht.

Ferner schlägt die Regierung vor, aus den entstehenden Ueberschüssen — wenn man jährlich Fr. 100,000 fix verwendet, so ist anzunehmen, daß jeweilen ein Ueberschuß von einigen tausend Franken eintreten wird — einen Fonds zu gründen, der gelegentlich für größere Zwecke in Anspruch zu nehmen wäre. Es kann sich z. B. darum handeln, eine Anstalt zur Erziehung schwachsinniger Kinder, deren Schwachsinnigkeit davon herrührt, daß ihre Eltern Alkoholiker waren, zu errichten, oder unsere Rettungsanstalten zu vermehren ꝛc. Solche Aufgaben treten auf einmal an uns heran und verlangen eine größere Summe, sodaß man in Verlegenheit wäre, wenn nicht bei Zeiten ein Fonds angelegt würde. Die Kommission ist damit durchaus einverstanden. Allein auch da wird es nöthig sein, auf dem Dekretswege in Bezug auf die Aeuffnung und die Verwendung des Fonds das Nöthige festzusetzen, damit nicht eines schönen Morgens das vorhandene Geld zu irgend einem Detailzweck, der wohl einem humanen Zug der Zeit Rechnung tragen mag, aber nicht durchdacht ist, verschleudert wird.

Im übrigen haben wir gefunden, die Vorlage der Regierung — wenn auch anfänglich dies und das an derselben kritisirt wurde — sei eine wohldurchdachte und zweckmäßige. Zwar sind wir der Ansicht, daß die für Erziehungszwecke in Aussicht genommenen Fr. 40,000 für den Anfang allerdings genügen werden, daß man aber darauf werde Bedacht nehmen müssen, diesen Betrag mit der Zeit zu erhöhen. Wir glauben, es könne das auch geschehen. Die für Arbeitsanstalten, gestützt auf ein Dekret des Großen Rathes, vorgesehenen Fr. 25,000, können ganz gut in's allgemeine Büdget verwiesen werden, da kein Grund vorhanden ist, die vom Staate mit der Errichtung von Arbeitsanstalten übernommene allgemeine Aufgabe hier zu berücksichtigen. Indessen war es dermalen noch nicht angezeigt, dies zu beantragen, da sonst das bezügliche Dekret hätte geändert werden müssen, ferner das Büdget pro 1891 mit den Fr. 25,000 Beitrag an die Arbeitsanstalten bereits angenommen ist und man drittens noch nicht weiß, ob die vorgesehenen Fr. 40,000 für Erziehungszwecke wirklich nicht genügen. Ist letzteres der Fall, so ist ihre Kommission einstimmig der Ansicht, die für die Arbeitsanstalten ausgesetzten Fr. 25,000 sollen ganz oder soweit nöthig in's allgemeine Büdget verwiesen und der dadurch zur Verfügung stehende Betrag solle für die Kindererziehung verwendet werden; denn wir betrachten den Kampf gegen die schlechte Kindererziehung als das Entscheidende, als das, was die ganze Frage beherrschen muß. Rechnet man zu dem zur Verfügung stehenden Betrag aus dem Alkoholzehntel noch einen Gemeindebeitrag von z. B. 20 Fr. per Kind, macht man ferner die Notharmenbeiträge und alle Beiträge, welche das Armengesetz sonst zur Verfügung stellt, verfügbar, so gibt das zusammen eine Summe, mit welcher sich wirklich etwas Rechtes machen läßt.

Indessen, wie gesagt, wir wollen zunächst einige Erfahrungen sammeln und deshalb stimmen wir der Regierung bei, wenn sie vorläufig lediglich eine Ergänzung des Büdgets pro 1891 beantragt. Immerhin stellen wir den Antrag, es sei bei diesem Anlaß die Regierung einzuladen, über die ganze Materie der Verwendung des Alkoholzehntels im geeigneten Moment dem Großen Rathe einen Dekretsentwurf vorzulegen.

Auf die Einzelheiten der heutigen Vorlage trete ich nicht ein. Es wird dann bei Behandlung der einzelnen Abschnitte sich Gelegenheit bieten, über Einzelnes noch etwas näher Auskunft zu geben. Ich empfehle Ihnen, auf die Vorlage einzutreten.

Das Eintreten wird beschlossen.

Es erfolgt nun die Berathung der Vorlage des Regierungsraths nach Büdgetrubriken:

I.

VIIIa Armenwesen des ganzen Kantons.

E. Bekämpfung des Alkoholismus.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. Es wird beantragt, in die Büdgetrubrik VIIIa, Armenwesen des ganzen Kantons, zur Bekämpfung des Alkoholismus eine Summe von Fr. 40,000 einzustellen und dieselbe wie folgt zu verwenden:

1. Beiträge an die Erziehung verwahrloster Kinder, welche der elterlichen Gewalt entzogen werden:	
a. Beiträge an Gemeinden	Fr. 20,000
b. Kostgeldbeiträge für die Zöglinge der Rettungsanstalten	„ 10,000
c. Beiträge an Vereine und Anstalten	„ 6,000
2. Abtheilung für bösgeartete junge Leute in der Rettungsanstalt Erlach (Dekret vom 18. Mai 1888)	„ 3,000
3. Stipendien für Ausbildung von Armenerziehern	„ 1,000
Zusammen	Fr. 40,000

Sie bemerken, daß nicht einfach Beiträge an die Erziehung verwahrloster Kinder im allgemeinen in's Auge gefaßt werden; wir können nicht bloß eine Aufbesserung des Durchschnittskostgeldes für Notharme vornehmen, schon deswegen nicht, weil nicht alle Kinder, die auf dem Notharmenetat stehen, den Gefahren des Alkoholismus ausgesetzt sind, dann aber auch aus dem Grunde, weil in diesem Falle die Aufbesserung des Durchschnittskostgeldes eine so minime sein würde, daß die Wirkung sehr grring wäre. Im Ganzen stehen etwa 8000 Kinder auf dem Notharmenetat. Wollte man nun zu dem gegenwärtig ausgerichteten Durchschnittskostgeld von Fr. 38—40 auch nur einen Zuschuß von Fr. 10 machen, so würde dies schon Fr. 80,000 erfordern, also den Alkoholzehntel beinahe aufbrauchen. Und doch könnte dabei für die Erziehung des einzelnen Kindes wenig mehr gethan werden als gegenwärtig. Wir beschränken deshalb die Hülfe auf die Erziehung solcher verwahrloster Kinder, welche der elterlichen Gewalt entzogen werden. In welchen Fällen wird der Entzug der elterlichen Gewalt ausgewirkt werden? Offenbar in den Fällen, wo der Einfluß der Eltern ein verderblicher ist, wo der Vater oder die Mutter oder beide von der Trunksucht angesteckt sind, sodaß eine richtige Erziehung des Kindes durch die Eltern nicht denkbar ist. Wir haben nun angenommen, solche Kinder werden von den Gemeinden anderweitig versorgt werden

und nehmen einen Beitrag an die Gemeinden im Betrage von Fr. 20,000 in Aussicht. Richtet man nach Antrag der Kommission — dem die Regierung beistimmt — in der Regel Fr. 20 per Kind aus, so erhält jede Gemeinde mit Inbegriff des Durchschnittskostgeldes an Notharme circa Fr. 60 für jedes Kind und es werden im ganzen auf diese Weise etwa 1000 Kinder bedacht werden können. Diese Zahl ist eine ungefähr aufgegriffene; aber ich zweifle nicht daran, daß im ersten Jahre diese Zahl nicht überschritten werden wird. Es geschieht bis jetzt nämlich noch sehr selten, daß eine Gemeindsbehörde den Eltern die Gewalt über ihre Kinder entzieht. Einige Gemeinden haben allerdings damit angefangen und ich hoffe, dieselben werden durch den vorliegenden Beschluß angespornt werden, dies in Zukunft in noch höherem Maße zu thun. Es liegt z. B. ein Gesuch der Gemeinde Rohrbach vor, welche eine größere Zahl Familien aufzulösen und gegen 40 Kinder anderswo zu versorgen beabsichtigt. Solche Gemeinden müssen ermuntert werden, damit sie eine solche einschneidende Maßregel rechtzeitig treffen.

Unter b finden Sie einen Kredit von Fr. 10,000 zu Kostgeldbeiträgen an Rettungsanstalten ausgesetzt. Das Kostgeld in unsern staatlichen Rettungsanstalten Aarwangen, Erlach, Landorf und Kehrsatz beträgt in der Regel Fr. 150. Man hat nun gefunden, es sei dasselbe etwas hoch und man sollte solchen Gemeinden, welche die Unterbringung von Knaben oder Mädchen in diesen Anstalten anstreben, diesen Schritt etwas erleichtern und an die Kostgelder circa Fr. 50 per Kind beitragen, was, da ungefähr 200 Zöglinge sich in den genannten vier staatlichen Rettungsanstalten befinden, Fr. 10,000 erfordert.

Unter c wird ein Beitrag von Fr. 6000 an Vereine und Anstalten beantragt. Es sind damit Vereine und Anstalten privaten Charakters gemeint und zwar in erster Linie die sogenannte Gotthelfstiftung, die sich zum Zweck setzt, in Ergänzung der Thätigkeit der Gemeinden auf dem Gebiete der Armenerziehung, aus ihren Mitteln Kinder, welche der Verwahrlosung ausgesetzt sind, in guten Familien unterzubringen. Es besteht eine kantonale Gotthelfstiftung mit Sitz in Bern, eine solche im Amt Interlaken, eine fernere in der Gemeinde Rohrbach, und es ist so ein sich nach und nach über den ganzen Kanton ausbreitender Armenerziehungsverein im Werden begriffen. Auch in verschiedenen Ortschaften des Jura bestehen bereits solche Armenerziehungsvereine, so im St. Immerthal und in Biel. Ohne Zweifel ist großer Werth darauf zu legen, daß auf dem Gebiet der Kinder-Armenerziehung nicht alles den Gemeinden überlassen bleibt, sondern daß die private Thätigkeit auch eingreift. Es gibt immer noch viele Kinder, welche von ihren Gemeinden vielleicht nicht auf den Notharmenetat gesetzt werden können, da die bezüglichen Bestimmungen da und dort noch etwas enge sind. Solange noch etwas Vermögen da ist, meint man, man könne ein Kind nicht auf den Notharmenetat aufnehmen, obwohl dasselbe in seiner Erziehung gefährdet ist. Ich halte deshalb dafür, wir sollen solche private Bestrebungen unterstützen und den betreffenden Vereinen und Anstalten, die sich mit der Fürsorge für Kinder von Alkoholikern befassen, ebenfalls Beiträge ausrichten, die sich je nachdem bald auf einen höhern, bald auf einen niedrigern Betrag belaufen werden. Nach den eingezogenen Erkundigungen sind gegenwärtig circa 70—80 solche Kinder von freiwilligen Vereinen versorgt. Ich denke nun, deren Zahl werde sich sehr leicht auf 150 steigern. Für jedes Kind einen durchschnittlichen Beitrag von Fr. 40 in Aussicht genommen, ergibt sich die in der Vorlage des Regierungsraths genannte Summe von Fr. 6000.

Unter Ziff. 2 ist ein Posten von Fr. 3000 an die Abtheilung für bösgeartete junge Leute in der Rettungsanstalt Erlach in Aussicht genommen. Das Dekret vom 18. Mai 1888 betreffend die Organisation der Arbeitsanstalten bestimmt in Art. 1: „Es werden Arbeitsanstalten errichtet: in Ins, für Männer, in der Stadt Bern oder deren Nähe für Weiber. Ebenso wird in der Rettungsanstalt Erlach eine besondere Abtheilung für die Unterbringung bösgearteter junger Leute von 16—20 Jahren errichtet." Bisher wußte man mit solchen Leuten nichts anderes anzufangen, als sie, zu ihrem großen Schaden, in Thorberg unterzubringen. Es macht sich nun überall in der Schweiz seit Jahren das Bedürfniß geltend, für solche jugendliche Verbrecher besondere Anstalten zu gründen und sie nicht in die Verbrecherschule der Zuchthäuser zu stecken. Ob der Posten von Fr. 3000 dies Jahr aufgebraucht werden wird, ist nicht sicher, indem die Abtheilung noch nicht in's Leben getreten ist; allein die Absicht der Armendirektion geht dahin, dieselbe sobald als möglich einzurichten.

Unter Ziff. 3 ist ein Betrag von Fr. 1000 zu Stipendien für die Ausbildung von Armenerziehern in Aussicht genommen. Sie werden fragen, was das nütze. Ich mache Sie darauf aufmerksam, daß wir im Kanton Bern für die sämmtlichen staatlichen und privaten Armenerziehungsanstalten einen Bedarf von 45 Lehrern haben. Es haben nun alle Anstalten schon seit langem die Erfahrung gemacht, daß es oft sehr schwer hält, geeignete Lehrer zu finden oder dieselben für längere Zeit festzuhalten. Die Aufgabe eines Lehrers an einer Armenerziehungsanstalt ist eine ganz eigenartige, die sich nicht mit der Aufgabe des Lehrers an einer Primar- oder Sekundarschule vergleicht. Der Lehrer an einer Armenerziehungsanstalt hat nicht bloß seine bestimmte Anzahl Stunden Unterricht zu geben, sondern seine ganze Zeit der Aufsicht und Leitung der ihm anvertrauten Zöglinge zu widmen. Er muß auch an den Feldarbeiten theilnehmen, er muß im Sommer am Morgen um 4 Uhr mit den Zöglingen mähen gehen, er muß mit ihnen Kartoffeln setzen oder graben ꝛc., kurz es muß alles unter der Leitung des Lehrers ausgeführt werden, und es ist daher nöthig, daß derselbe an dieser Art der Thätigkeit Freude und Lust habe. Das ist nun heutzutage, infolge der gegenwärtigen Art der Lehrerbildung, durchaus nicht bei allen Lehrern der Fall, und deshalb hat man große Mühe, geeignete Lehrer zu finden. Die an Armenerziehungsanstalten wirkenden Personen sind deshalb mehr und mehr zur Ueberzeugung gelangt, daß es, um richtige Anstaltslehrer zu erhalten, angezeigt wäre, wenn die betreffenden jungen Leute vor dem Eintritt in's Seminar einen Kurs von z. B. zwei Jahren in einer Armenerziehungsanstalt durchmachen würden, um das Leben dieser Anstalten kennen zu lernen, wobei es sich dann zeigen würde, ob sie das Zeug zu einem Anstaltslehrer haben und eine gewisse Begeisterung für diese spezielle Thätigkeit in sich verspüren. Wir haben deshalb zur Aussetzung von Stipendien an solche junge Leute, mit denen sie das Kostgeld bestreiten könnten, eine Summe von Fr. 1000 aufgenommen, und wir nehmen an, es können damit 2 oder 3 junge Leute veranlaßt werden, sich dem Berufe eines Armenerziehers zu widmen.

Sollte es sich zeigen, daß ein Bedürfniß nicht vorhanden ist oder dieser Weg nicht zum Ziele führt, so können wir die Sache später wieder fallen lassen. In den Kreisen der Armenerzieher wird es, wie ich weiß, sehr gut aufgenommen werden, wenn man den Versuch macht.

Müller (Eduard), Berichterstatter der Kommission. Die Kommission ist im allgemeinen mit dem Antrag der Regierung einverstanden und macht nur zwei ergänzende Vorschläge, nämlich in Ziffer 1 nach „Beiträge an die Erziehung verwahrloster Kinder" einzuschalten „von Alkoholikern" und bei lit. a in Parenthese beizufügen „in der Regel Fr. 20 per Kind". Die Beifügung „von Alkoholikern" wird mit Rücksicht auf das Bundesgesetz beantragt; denn es gibt auch verwahrloste Kinder, deren Eltern nicht Alkoholiker sind, sodaß man nicht sagen könnte, wenn man auch die Limite ziemlich large ziehen wird, ein Beitrag an die Erziehung solcher Kinder sei auch ein Beitrag an die Bekämpfung des Alkoholismus. Im großen ganzen wird das zutreffen; aber ich erinnere an uneheliche Kinder, deren Mütter sich aus dem Staub machen und sie dem Schicksal überlassen, was noch ziemlich häufig vorkommt.

Großes Gewicht legt die Kommission auf die Bestimmung, daß die Gemeinden, um auf den Beitrag des Staates Anspruch erheben zu können, den betreffenden Eltern die elterliche Gewalt über ihre Kinder entziehen müssen. Geschieht dies nämlich nicht, so ist die Einwirkung der Armenbehörden, wie die Erfahrung lehrt, eine außerordentlich problematische. Wenn die Kinder admittirt und so herangewachsen sind, daß die Eltern sie ausbeuten können, dann bemächtigen sich diejenigen Eltern, welche sich vorher am wenigsten um ihre Kinder bekümmerten, derselben, um sofort ihren verderblichen Einfluß auf sie geltend zu machen und sie auszubeuten, sodaß alles, was man vorher für die Kinder that, einfach weggeworfen ist. Es ist den Eltern nicht darum zu thun, aus den Kindern etwas Rechtes zu machen, sondern es ist ihnen in den meisten Fällen gleichgültig, was später aus denselben wird; die Hauptsache ist ihnen, daß die Kinder etwas verdienen, wenn sie auch nur ein paar erbettelte Rappen heimbringen. Die Behörden sollen deshalb so lange für ein Kind sorgen, bis es wirklich selbständig ist und in's Leben gestellt werden darf, um sich da nun selber durchzuringen. Aber auch bei kleinern Kindern, die noch nicht ausnutzbar sind, kommt es vor, daß ihre Eltern plötzlich die Laune ankommt, sich um dieselben zu bekümmern und in die Maßnahmen der Gemeindebehörden hineinzuregieren. Es gibt Eltern, die förmlich den Teufel im Leib haben, wenn sie die behördlichen Maßnahmen kreuzen können und denen nicht wohl ist, bis sie die Kinder wieder unter ihrem Einfluß haben und Unheil stiften können. Sie werden das sicher so gut wissen, wie ich; denn es zeigt sich von Seite solcher Eltern ganz unbegreiflicher Unverstand und oft auch Bosheit viel häufiger, als man im allgemeinen glauben sollte. Es ist darum angezeigt, daß man verlangt, die Behörden sollen sich in die Lage versetzen, wirksam und einheitlich vorzugehen. Es sind mir auch Fälle bekannt, wo die Eltern ihre Kinder einfach weglockten, ohne daß man gesetzlich viel gegen sie hätte machen können, da der Strafartikel nicht zutreffend war.

Ferner kommt es häufig vor — ich selbst habe erfahren, wie groß die Versuchung ist — daß einer im Zerfall begriffenen Familie mit verwahrloster Erziehung der Kinder anfänglich nur die ältern Kinder weggenommen werden, während man die jüngern, aus Bangen vor der zu übernehmenden großen Last, noch bei den Eltern bleiben läßt. Wenn nun diese Kinder da mit Schnaps statt mit ordentlicher Nahrung aufgezogen werden, wenn sie immer im Schmutz stecken und auch moralisch täglich schlechten Einflüssen ausgesetzt sind, so ist klar, daß schon in frühester Jugend der Keim zu späterer Verderbniß in sie gelegt wird. In solchen Fällen ist es nöthig, daß man voll und ganz einschreitet und sofort die ganze Familie auflöst. Es ist darum recht, daß der Staat diese Tendenz fördert, und wir sind uns voll bewußt, daß wir damit, daß wir die Behörden in der Weise zum Einschreiten anspornen, einen Schritt thun, der von großem Einfluß auf die Erziehung der betreffenden Kinder sein wird. Auch indirekt wird dieser Schritt von Bedeutung sein; denn die Eltern sehen diese Maßregel nicht gern und wenn man den Finger aufhebt und sagt: Wenn es nicht besser wird, so entzieht man euch die elterliche Gewalt und nimmt die Kinder weg, so hat das auf viele Leute, die noch nicht ganz verdorben und versumpft sind, großen Einfluß; sie nehmen sich zusammen und ich habe selbst gesehen, daß ihnen dies längere Zeit gelungen ist.

Was den per Kind auszurichtenden Beitrag anbetrifft, so haben wir Fr. 20 in Aussicht genommen — ursprüglich Fr. 15 — in der Meinung, daß ein solcher Beitrag immerhin so groß sei, daß er eine Gemeinde bestimme, umfassender einzuschreiten, als es bisher vielleicht hie und da der Fall war. Die meisten der betreffenden Kinder sind ja notharm; es kommt also zu den Fr. 20 noch der Notharmenbeitrag hinzu, sodaß die Gemeinden nicht sehr viel werden beisteuern müssen.

Wir haben ferner gesagt, „in der Regel" solle der Beitrag Fr. 20 per Kind betragen; denn es gibt Verhältnisse, wo Fr. 20 nicht genügen werden. Wenn z. B. die Gemeinde Rohrbach — und das gleiche wird wahrscheinlich auch bei Rüschegg der Fall sein — im Falle ist, eine große Anzahl Familien aufzulösen und 30—40 Kinder auf einmal zu übernehmen, so ist dies für sie eine so große Last, daß außerordentliche Hülfe nothwendig ist. Glücklicherweise sind das ausnahmsweise Verhältnisse, die sich nicht so oft wiederholen werden, wenn einmal der erste Schritt richtig gethan ist.

Im übrigen stimmt die Kommission den Anträgen der Regierung bei. Die Herabsetzung des Kostgeldes für die Zöglinge in Rettungsanstalten ist jedenfalls eine durchaus gerechtfertigte Sache. Ich bin persönlich kein großer Freund der Anstaltserziehung; allein es gibt Kinder, die so verdorben sind, daß sie niemand übernehmen will und nur die Anstaltserziehung mit ihrem absolut festgeordneten Leben einige Aussicht auf Erfolg verspricht. Setzt man das Kostgeld auf Fr. 100 herab, so werden dadurch viele Gemeinden erheblich entlastet.

Sehr einverstanden sind wir auch, daß Fr. 6000 aufgenommen werden zu Beiträgen an Vereine und Anstalten privater Art. Wir möchten auch der freiwilligen Thätigkeit auf dem Gebiet der Armenerziehung Vorschub leisten; denn dieselbe vermag oft Besseres zu stande zu bringen, als die behördliche Intervention. Das Eingreifen der Behörde ist ein viel schärferes und schrofferes, auch wenn es mit größter Schonung geschieht, als dasjenige von privaten Vereinen und Anstalten. Speziell wünschen wir den Gotthelfstiftungen größere Verbreitung.

Es sind das außerordentlich segensreich wirkende Vereine. Jedes Kind erhält einen Patron, der für dasselbe sorgt und sich stets auf dem Laufenden erhält, wie es mit ihm steht. Diese Patrone sind vernünftige erfahrene Leute, die das Leben kennen und sich der betreffenden Aufgabe aus Interesse und Hingebung für die Sache widmen und einen vorzüglichen Einfluß ausüben. Die Kommission glaubt darum, es sei durchaus angezeigt, diese Bestrebungen bei diesem Anlaß anzuerkennen und ihnen eine Förderung zu theil werden zu lassen. Allerdings hat dies seine Grenzen. Speziell die Gotthelfstiftung befaßt sich mehr mit nicht notharmen Kindern und überläßt die notharmen den Behörden. Infolge dessen ist ihr Thätigkeitskreis natürlich ein beschränkter und es kann derselbe, wenigstens was die staatliche Subvention anbetrifft, auch nicht allzu sehr ausgedehnt werden. Wir glauben deshalb, es dürfte mit Fr. 6000 ungefähr das Richtige getroffen sein.

Was die Ziff. 2 und 3 anbetrifft, so habe ich dazu keine Bemerkungen zu machen. Ich glaube auch, es sollte in Bezug auf die Beschaffung geschulter Armenerzieher etwas geschehen, namentlich mit Rücksicht darauf, daß die Armenerziehung nach und nach an Bedeutung immer mehr gewinnt. Die in Aussicht genommene Unterstützung von Fr. 1000 ist zwar nicht groß, wird aber doch ihren Einfluß haben, wenn sie sich alle Jahre wiederholt.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. Die Regierung nimmt die Abänderungsanträge der Kommission an. Der Zusatz „von Alkoholikern" war bereits im Antrag der Direktion des Innern enthalten und wurde nur aus Versehen in die Vorlage nicht aufgenommen.

Nach Antrag der Kommission angenommen.

IIIb. Polizei.

F. Bekämpfung des Alkoholismus.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. Der Gesammtkredit, welcher unter dieser Rubrik ausgesetzt werden soll, beträgt wiederum Fr. 40,000. Davon sollen gemäß Ziff. 1 für die Arbeitsanstalten Fr. 25,000 verwendet werden, indem der Art. 5 des Dekrets vom 18. Mai 1888 bestimmt: „Aus dem zur Bekämpfung des Alkoholismus bestimmten Theile des Ertrages der Alkoholsteuer ist alljährlich eine Summe von mindestens Fr. 25,000 zu entnehmen, um die nach Abzug des Kostgeldes noch verbleibenden Kosten der Arbeitsanstalten zu decken." Der Herr Präsident der Kommission hat Ihnen bereits bemerkt, daß man vielleicht dazu kommen werde, die für die Arbeitsanstalten erforderlichen Beträge aus dem allgemeinen Büdget zu decken. Vorläufig aber sind wir an diese Dekretsbestimmung gebunden und deshalb ist hier eine Summe von Fr. 25,000 für die Arbeitsanstalten aufgenommen. Ich glaube auch, der Große Rath habe im Jahre 1888 etwas unbedacht über diese Fr. 25,000 aus dem Alkoholzehntel verfügt. Allein er that es in der guten Absicht, die Begründung der Arbeitsanstalten zu erleichtern, wobei er sich sagte, daß der Zweck der Arbeitsanstalten mit der Bekämpfung des Alkoholismus in gewisser Verbindung stehe.

Ziff. 2 sieht Fr. 10,000 vor zu Beiträgen an Anstalten und Vereine für Bekämpfung des Alkoholismus. In dieser Summe ist der von Ihnen bereits in der letzten Session bewilligte Beitrag für die Trinkerheilstätte auf der Nüchteren inbegriffen. Es sollen aber nicht nur solche Anstalten subventionirt werden, sondern wir möchten wiederum den Gemeinden helfend an die Hand gehen, um dem Trunke ergebene Personen in solchen Anstalten unterbringen zu können. Subventioniren wir die Anstalten direkt, so erleichtern wir allerdings deren Betrieb, es wird aber immerhin nicht möglich sein, das Kostgeld so niedrig zu bemessen, das auch unvermögliche Trinker daselbst untergebracht werden können. Damit das dennoch geschehen kann und die Gemeinden nicht zu große Opfer bringen müssen, nehmen wir hiefür die Ausrichtung von Beiträgen in Aussicht.

Endlich nehmen wir Fr. 5000 in Aussicht zur Ausrichtung von Beiträgen an Anstalten und Vereine für Unterstützung Arbeitsloser und entlassener Sträflinge. Wir denken hier hauptsächlich an Anstalten wie der Tannenhof, der sich zur Aufgabe stellt, Arbeitslose und speziell auch entlassene Sträflinge eine Zeit lang aufzunehmen und ihnen Arbeit zuzuwenden. Es ist ja bekannt, wie schwer es oft Einem, der die Strafanstalt verlassen hat, auch beim Vorhandensein guter Vorsätze, fällt, einen Platz zu finden. Es hängt ihm ein gewisses Odium an und es kam sehr oft vor, daß wenn ein solcher entlassener Sträfling bei einem Bauer Platz fand, die Nebenknechte, wenn sie die Sache erfuhren, ihm den Platz verleideten und alles machten, um ihn zu entfernen. Infolge dessen wird mancher trotz guter Vorsätze dem Verbrechen wieder in die Arme geführt. Anstalten wie der Tannenhof sind daher sehr zu begrüßen, indem sie einen Uebergang aus der Strafanstalt in das freie bürgerliche Leben bilden. Es gibt aber auch noch andere Arbeitslose, die in der schlechten Jahreszeit außerordentlich froh sind, wenn sie irgendwo Arbeit finden können. Man hat in dieser Beziehung auf dem Tannenhof schon sehr erfreuliche Erfahrungen gemacht und gesehen, wie dankbar und anhänglich an die Anstalt oft diese Leute sind und welch einen mächtigen Impuls sie da für das fernere Leben erhalten. Wir glauben, mit Fr. 5000 sowohl die Anstalt Tannenhof als den Schutzaufsichtsverein für entlassene Sträflinge wirksam unterstützen zu können. — Ich empfehle Ihnen den ganzen Abschnitt zur Annahme.

Müller (Eduard), Berichterstatter der Kommission. Ueber die Fr. 25,000 als Beitrag an die Arbeitsanstalten habe ich mich bereits ausgesprochen. Für dies Jahr kann daran nichts geändert werden mit Rücksicht auf das Dekret vom 18. Mai 1888; wir sind aber, wie schon bemerkt, der Ansicht, daß diese Fr. 25,000 in's allgemeine Büdget gehören.

Was die Ziff. 2 anbetrifft, so wissen Sie, daß der Trinkerheilstätte auf der Nüchteren bereits ein Beitrag von Fr. 6000 zuerkannt wurde. Wir fragten uns nun, was mit den übrigen Fr. 4000 geschehen solle. Im Laufe der Diskussion ergab sich, daß man an die Aus-

richtung von Kostgeldbeiträgen für in solchen Anstalten untergebrachte Trinker denke; denn für unvermögliche Trinker werden die Gemeinden das Kostgeld bezahlen müssen, wozu sie der Mithülfe des Staates bedürfen. Um diese Absicht etwas genauer zu präzisiren, beantragt die Kommission eine etwas andere Fassung, nämlich zu sagen: „Beiträge an Trinkerheilstätten und Kostgeldbeiträge zur Unterbringung unvermöglicher Trinker in derartigen Anstalten Fr. 10,000." — Im weitern habe ich nichts zu bemerken.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. Die Regierung stimmt diesem Abänderungsantrag bei.

M. *Daucourt.* Je m'associe pleinement aux conclusions du rapport de M. le directeur de l'intérieur et si je prends la parole dans ce débat, c'est uniquement pour relever un passage de ce rapport et en déduire une conséquence pratique, au profit du Jura. Le passage sur lequel je désire appeler votre attention est ainsi conçu: «L'emploi de presque toute la somme en faveur de l'assistance générale de l'ancienne partie du canton constituerait une injustice vis-à-vis du Jura, où la bienfaisance privée déploie aujourd'hui une activité réjouissante en matière d'éducation des enfants pauvres et mérite des encouragements . . .» Il est parfaitement vrai, Messieurs, que dans le Jura on cherche dans la mesure du possible à combattre les causes créatrices de la misère et que nos communes font notamment de grands sacrifices pour l'éducation de la jeunesse vicieuse et abandonnée. Nous avons à Porrentruy l'hospice du Château qui, bien que deux fois ruiné ensuite d'événements qu'il est inutile de rappeler ici, est aujourd'hui florissant grâce aux efforts combinés des communes; l'orphelinat de Saignelégier est une institution qui rend des services considérables au district des Franches-Montagnes; il en est de même à Delémont, où il existe un hospice et où va s'ouvrir dans quelques jours un orphelinat; enfin les districts de Moutier, Courtelary et Neuveville possèdent une excellente organisation de l'assistance et des institutions de bienfaisance qui leur font honneur. Tous ces établissements méritent à coup sûr des encouragements et il est juste qu'ils obtiennent aussi leur part des recettes provenant de l'exploitation du monopole de l'alcool.

Mais ce que le Jura désire avant tout, c'est d'être une fois admis à bénéficier à son tour du crédit affecté aux maisons de travail et de correction. Un établissement de ce genre est indispensable dans cette partie du canton et on peut dire qu'il y répond à un besoin urgent; en rappelant cette nécessité, je me fais simplement l'interprète des maires du district de Porrentruy, qui ont décidé récemment de prier l'autorité cantonale de transformer l'ancien couvent de Bellelay non en un hospice d'incurables, comme il en a été question, mais en une maison de travail pour les jeunes gens vicieux. Nous avons l'intention d'appuyer cette requête et nous déposerons très prochainement une motion dans ce but.

Remarquez bien, Messieurs, que ce que le Jura demande ainsi, ne constitue pas une faveur, mais une simple application de la loi de 1884, qui prévoit cette création; elle ne serait même, en ce moment, qu'une sorte de compensation: dans quelques semaines, en effet, le peuple jurassien sera appelé à voter un impôt exceptionnel de $^1/_{10}$ ‰ dont il sera seul à supporter le poids et qu'on percevra encore jusqu'en 1900. Vous pensez bien que cet impôt extraordinaire n'est pas sans soulever quelques répugnances, d'autant plus compréhensibles que, comme je l'ai dit, cet accroissement des charges publiques ne pèsera que sur le Jura; j'aime à croire que les électeurs jurassiens le voteront quand même, mais sous la réserve expresse qu'une maison de travail pour les jeunes gens vicieux nous soit accordée soit à Bellelay, soit dans une autre partie du Jura et que, l'an prochain déjà, il participe à son tour au crédit prévu pour ces institutions dans le décret que le gouvernement présentera au Grand Conseil à titre définitif. C'est sous ces conditions qu'en remerciant la Direction de l'intérieur de la mention bienveillante qu'elle a faite dans son rapport, j'accepte les conclusions du Conseil-exécutif, tout en marquant d'avance la place du Jura dans la répartition de bénéfices auxquels il a droit comme les autres parties du canton.

Angenommen.

IX. Volkswirthschaft.

L. Bekämpfung des Alkoholismus.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. Die hier in Aussicht genommene Summe von Fr. 20,000 soll für Zwecke verwendet werden, die vielleicht auf den ersten Blick nicht so direkt mit der Bekämpfung des Alkoholismus im Zusammenhang zu stehen scheinen, wie die in den vorhin behandelten Abschnitten ausgesprochenen Zwecke. Es handelt sich um Maßregeln, durch die die Volksernährung gehoben werden soll. Ich habe schon im Eingangsreferate bemerkt, daß wenn wir dem Uebel des Alkoholismus tiefer auf den Grund gehen, dasselbe seine Wurzeln nicht nur in verfehlter Erziehung hat, sondern vielfach in krankhaften sozialen Zuständen, in einer weitverbreiteten Noth vieler Familien, in dem Mangel an richtiger Ernährung und infolge dessen eines freundlichen Heims. In den der Alkoholgesetzgebung vorausgehenden Jahren wurde vielfach in Referaten, Zeitungsartikeln und Berichten, die über den Gegenstand geschrieben wurden, darauf aufmerksam gemacht, daß mancher dem Alkoholismus verfalle, weil ihm eine normale richtige Ernährung fehle, und behauptet, ein gut genährter Mensch verfalle viel seltener der Trunksucht, als ein schlecht genährter. Ich möchte diesen Satz nicht so ganz absolut hinstellen; denn es gibt auch viele Gutgenährte, die dem Alkoholismus verfallen sind. Unzweifelhaft aber ist doch schlechte Ernährung in vielen Fällen eine Hauptursache der Trunksucht.

Nun kann es sich natürlich nicht darum handeln, einfach allen denjenigen, welche mehr oder weniger an ge-

nügender Nahrung Mangel leiden, zu helfen; denn dazu wären ganz andere Summen erforderlich. Was der Staat thun kann, ist das, daß er ermuthigend, anregend bei allen Bestrebungen eingreift, die darauf gerichtet sind, die Volksernährung zu verbessern. Es kann das im allgemeinen geschehen durch belehrende populäre Schriften, wie sie in den letzten Jahren mehrfach erschienen sind und Anweisung geben, wie ohne größere Ausgaben, oft sogar mit weniger Ausgaben eine viel bessere Nahrung beschafft werden kann. So existirt eine auf Veranlassung der schweizerischen gemeinnützigen Gesellschaft erschienene ganz vorzügliche Broschüre über den Werth des Magerkäses als Nahrungsmittel. Eine andere Broschüre macht auf den Werth der Hülsenfrüchte zur Bereitung von Suppen, Gemüsen 2c., die an Nährwerth beinahe dem Fleisch nahekommen, aufmerksam. Außer diesen Broschüren gibt es auch Veranschaulichungsmittel in Form von Tabellen, worin alle bekannten und gebräuchlichen Nahrungsmittel mit Angabe ihres Nährwerthes und des Preises aufgeführt sind. Gerade gegenwärtig hat die ökonomische Gesellschaft des Kantons Bern die Herausgabe einer solchen Tabelle in's Auge gefaßt, die in großer Zahl verbreitet werden soll. Wir glauben nun, es sei eine gute Verwendung des Alkoholzehntels, wenn man eine bescheidene Summe zur Popularisirung solcher Kenntnisse aussetzt.

Ferner wünschen wir Fr. 2000 auszusetzen, um eine Lehrerin für Kochkurse zu besolden. Sie wissen, daß seit mehreren Jahren, auf Anregung von gemeinnützigen oder landwirthschaftlichen Vereinen, bald da bald dort im Kanton, Kochkurse von mehrwöchiger Dauer abgehalten wurden. Ferner besteht in Worb eine Haushaltungsschule, wo in drei Jahreskursen je 20 Töchter in den nothwendigen Kenntnissen zur tüchtigen Führung eines Haushalts unterrichtet werden. Wir haben uns aber überzeugt, daß mit dieser Haushaltungsschule und den sporadisch abgehaltenen Kochkursen der großen Masse des Volkes nicht gedient ist. Die Kosten der Kurse kommen zu hoch, weshalb Frauen aus den arbeitenden Klassen gewöhnlich nicht theilnehmen. Wir glauben nun die Theilnahme an solchen Kursen dadurch erleichtern zu können, daß man eine ständige Lehrerin anstellt und die Kurstheilnehmerinnen von der Entrichtung eines Kursgeldes befreit. Wir zweifeln nicht, daß wir eine tüchtige Lehrerin werden engagiren können.

Außerdem wünschen wir Koch- und Haushaltungskurse noch extra zu subventioniren, um namentlich Unvermöglichen die Theilnahme zu erleichtern. Es wird hiefür eine Summe von Fr. 5000 aufzunehmen beantragt. Es ist möglich, daß dieselbe im ersten Jahre nicht vollständig aufgebraucht wird; in einem folgenden Jahre aber wird das ohne Zweifel geschehen.

Unter Ziffer 4 wird ein Beitrag von Fr. 8000 vorgesehen an Volksküchen, Kaffee- und Speisehallen, bezw. an die Gründung solcher; denn so ist die Sache verstanden. Solche Volksküchen, Kaffee- und Speisehallen, wie sie namentlich von Temperanzgesellschaften in größeren Ortschaften in's Leben gerufen wurden, sind von sehr gutem Einfluß, indem sie der arbeitenden Klasse ermöglichen, sich zu einem mäßigen Preise eine gesunde richtige Nahrung zu verschaffen. Solche Anstalten sind meistens auch mit einem Lokal verbunden, wo Zeitungen aufliegen und wo namentlich der einzelstehende Arbeiter seine Zeit vernünftig zubringen kann. Es wird durch diese Anstalten dem Alkoholismus deshalb entschieden entgegengearbeitet. Wir sind nun nicht der Ansicht, der Staat solle solche Anstalten direkt subventioniren, sondern halten dafür, dieselben sollen sich selbst erhalten können. Dagegen aber möchten wir die Gründung solcher Anstalten erleichtern. Die Einrichtung derselben kostet immer eine gewisse Summe Geld, die in die Schanze geschlagen werden muß, wenn man die Sache billig geben will. Dies hält oft von der Gründung ab, und deshalb haben wir eine Summe von Fr. 8000 als Beitrag an die Gründungskosten solcher Anstalten in Aussicht nehmen zu sollen geglaubt.

Unter Ziffer 5 beantragt die Regierung, einen Posten von Fr. 4000 zu Beiträgen für Naturalverpflegung armer Durchreisender auszuwerfen. Es bestehen eine Reihe von Vereinen, die sich zum Zweck setzen, die Verpflegung armer Durchreisender so zu organisiren, daß in einer Gemeinde nur an einem Orte etwas verabfolgt wird und zwar eine Mahlzeit oder wenn nöthig auch ein Nachtlager. Ueberall, wo man diese Organisation einführte und die Baaralmosen dahinfielen, hat sich die Zahl der um ein Almosen Nachsuchenden, namentlich der eigentlichen Stromer bedeutend vermindert. Auch werden dadurch viele wandernde junge Leute vor den Gefahren des Alkoholismus bewahrt. Mancher rechtschaffene Handwerksbursch — jung vielleicht an Jahren und Erfahrung — ist unterwegs in schlechte Gesellschaft gerathen, hat von den Leuten Almosen erhalten, dieselben dann mit den Kameraden vertrunken und ist so zum Trinker geworden. Das wird weniger leicht der Fall sein, wenn die Naturalverpflegung eingeführt und den Durchreisenden kein baares Geld verabfolgt wird. Ich glaube deshalb, es rechtfertige sich dieser Beitrag von Fr. 4000 gar wohl. Der Verband für Naturalverpflegung beanspruchte ursprünglich in seiner Eingabe eine höhere Summe; nach näherer Erläuterung erklärte er sich aber mit Fr. 4000 zufrieden.

Müller (Eduard), Berichterstatter der Kommission. Die Kommission ist im allgemeinen mit dem Antrage der Regierung einverstanden, und beantragt nur eine etwas andere Fassung, obschon wir uns gefragt haben, ob man nicht die Kräfte etwas zu sehr zersplittere und es angezeigt sei, volle Fr. 20,000, also einen Fünftel des Alkoholzehntels, für Spezialzwecke zu verwenden, welche mit der Bekämpfung des Alkoholismus nicht in direktem Zusammenhang stehen. Allein man mußte sich sagen, daß allen Bestrebungen, welche darauf ausgehen, eine bessere Volksernährung herbeizuführen, um das handelt es sich hier, alle Anerkennung gebühre und daß es sich rechtfertige, dieselben soweit thunlich zu fördern. Man ist darüber im Klaren, daß sehr viele Fälle von Alkoholismus ihren Grund darin haben, daß die Hausfrau nicht recht kochen kann. Findet der Mann daheim eine schlechte Nahrung, die ihm nicht genügt, so ergibt er sich dem Alkoholgenuß, um das Elend des Magens zu betäuben und wird allmälig ein Alkoholiker. Sehr häufig muß der Alkohol auch dazu dienen, schlecht und ungenügend genährte Leute „aufzuklepfen", damit sie scheinbar ihre Arbeit zu erledigen vermögen. Bekanntlich leisten sie dann um so weniger; es wird aber immerhin den ganzen Tag dergleichen gethan, sodaß man meint, es sei etwas gegangen.

Natürlich läßt sich das Uebel der schlechten ungenügenden Ernährung nicht durch eine staatliche Intervention beseitigen; es muß in Bezug auf dessen Bekämpfung vielmehr sehr viel der Privatinitiative, der Belehrung und Verbreitung gesunder Ansichten überlassen werden.

Leider begegnen diese privaten Anstrengungen gerade in den Kreisen, welche es am nöthigsten hätten, einer gewissen Opposition und Gleichgültigkeit, und ich könnte in dieser Beziehung ganz frappante Beispiele erzählen, die beweisen, daß für die Bedeutung einer richtigen gesunden Ernährung oft gar kein Verständniß vorhanden ist. Auch macht sich vielfach Mißtrauen gegen die besser situirten Klassen geltend, indem die Leute sagen: Ihr habt gut predigen; wir kennen unsere Verhältnisse besser; wir sind so auch groß geworden und unsere Kinder sollen es ebenso haben. Es hält schwer, der Aufklärung und bessern Belehrung wirksam Eingang zu verschaffen. Allein gerade weil es so schwer hält und das Gebiet ein so wichtiges ist, fand man es für angezeigt, daß der Staat bei diesem Anlasse auch diese Bestrebungen fördere und unterstütze, nicht in dem Sinne, daß man große finanzielle Beiträge verabfolge, sondern diesen Bestrebungen einen aufmunternden Anstoß zu geben versuche. Mit Fr. 20,000 könnte natürlich materiell nicht sehr viel geleistet werden. Es ist auch nicht nöthig, an alle möglichen Unternehmungen Beiträge zu verabfolgen, sondern wir halten dafür, man könnte auch in der Weise vorgehen, daß man solche Bestrebungen nach gewissen Grundsätzen prämiren würde. In einzelnen Fällen wären vielleicht auch Stipendien ganz gerechtfertigt, namentlich um Unbemittelten den Besuch von Haushaltungskursen zu ermöglichen. Uebrigens ist nicht alles Heil in den Kursen zu suchen, da sich ärmere Leute oft von denselben fernhalten, weil sie sich geniren. Es sollte auch mehr von Familie zu Familie Aufklärung zu verbreiten gesucht werden, namentlich über die große Bedeutung einer guten richtigen Ernährung. Es geht natürlich lange, bis die Sache Boden faßt. Erfahrungen aus der neueren Zeit haben uns aber überzeugt, daß man wirklich etwas erreichen kann und daß man nach und nach, wenn auch mit vieler Mühe, doch zu einem Ziele kommt, das die aufgewendete Mühe lohnt. Wir fanden deshalb bei näherer Prüfung, es sei gerechtfertigt, auch für diese Zwecke einen Theil des Alkoholzehntels zu verwenden.

Was speziell den Beitrag an die Naturalverpflegung von Durchreisenden betrifft, so kann ich nur das bestätigen, was Herr v. Steiger sagte. Es ist dieser Beitrag nicht eine Prämie für das Stromerthum, sondern ein Mittel zur Bekämpfung desselben, wie die Erfahrung beweist. Erstens erhalten die Leute kein baares Geld, das sie in geistigen Getränken auflösen könnten, und zweitens wird dem liederlichen Stromerthum, das auch verbrecherische Elemente in sich schließt, entgegengearbeitet, indem dasselbe die mit der Naturalverpflegung verbundene Kontrolle scheut. Gegenüber rechten Burschen, die auf der Walz sind, ist das System der Naturalverpflegung eine große Wohlthat, da es ihnen richtige Nahrung und Unterkunft verschafft; gegenüber den schlechten Elementen aber ist es ein bewährtes Abschreckungsmittel; letzteres ist eigentlich der Hauptwitz bei der ganzen Sache. Was die Herkunft der Durchreisenden anbetrifft, so sind die meisten derselben Einheimische und vielleicht nur 1/4 sind Ausländer.

Schließlich noch eine Bemerkung betreffend die Speisung armer Schulkinder. Die Kommission hat nicht an die Verabfolgung eigentlicher Beiträge gedacht, glaubt aber, es könnten solche Gemeinden, die in dieser Beziehung Hervorragendes leisten, durch Verabfolgung von Prämien aufgemuntert werden, was gewiß zur Folge hätte, daß diese Speisung armer Schulkinder, die schon jetzt an vielen Orten eingeführt ist, sich rasch über das ganze Land verbreiten würde. Wird einer Schule eine Prämie von 20 oder 25 Fr. verabfolgt, so ist dies für die Schule und den Lehrer eine außerordentlich angenehme Ueberraschung und eine Aufmunterung, die nicht zu unterschätzen ist.

Weber (Graswyl). Ich halte dafür, es sei hier ein wichtiges Moment außer Acht gelassen worden. Man hat sich nämlich nicht gefragt, von wem der Alkoholzehntel herrühre. Man wird sagen, derselbe komme vom Bund. Das ist aber nicht richtig, sondern er kommt von den Leuten her, welche gezwungen sind, monopolpflichtige Getränke zu konsumiren, vom Handwerker-, Arbeiter- und Bauernstand. Ich glaube deshalb, es sei an diesen Ständen, über die Vertheilung des Alkoholzehntels auch ein Wort mitzureden. Da ist nun namentlich der Beitrag an die Naturalverpflegung armer Durchreisender, der im Volk auf großen Widerstand stoßen wird. Wenn das Geld wirklich armen Durchreisenden zukäme, so hätte sicher niemand etwas dagegen, auch wenn der Beitrag ein zwei- oder viermal so großer wäre. Allein 90 % der „armen Durchreisenden" sind Stromer, welche nichts besseres zu thun wissen, als die Bauern auszulachen und Nachts noch zu bestehlen. Der Bauernstand wird sich deshalb dafür bedanken, daß für die Verpflegung dieser „armen Durchreisenden" ein Beitrag aus dem zum großen Theil vom Bauernstand herrührenden Alkoholzehntel verabfolgt wird. Es ist eine irrige Ansicht, wenn man glaubt, mit einer solchen Unterstützung das Stromerthum bekämpfen zu können. Gerade deshalb weil sie genährt werden und ein Nachtlager erhalten, leben sie so fröhlich in den Tag hinein und wollen absolut nichts mehr schaffen, sondern verfolgen keinen andern Zweck, als die ländliche Bevölkerung zu verhöhnen à la Seidel & Comp., welcher sagte, man sollte dem Bauernstand einfach den Kropf umdrehen.

Im weitern will es mir scheinen, man gehe überhaupt etwas zu weit. Wenn man den Alkoholzehntel so verwenden will, wie es hier vorgeschlagen wird, so kann man ihn überhaupt verwenden, wie man will. Ich halte dafür, es wäre eben so gerechtfertigt gewesen, den Posten von Fr. 20,000 den Spendkommissionen der Gemeinden zur Verfügung zu stellen. Diese haben ein Interesse daran, daß ein Bürger nicht dem Alkoholismus verfällt. Es gibt viele hundert Bürger, die keine Unterstützung verlangen, weil sie ihr Stimmrecht nicht verlieren wollen, und sich und ihre Kinder mit Rübliwasser, etwas Milch, Kartoffeln und Schwarzbrod ernähren, wodurch sie physisch herabkommen und zur Flasche greifen, um ihre Armut und ihr Unglück zu vergessen. Solchen Leuten sollten die Gemeindebehörden im richtigen Moment unter die Arme greifen und sie durch Verabfolgung von Nahrungsmitteln unterstützen, was sich die Leute gefallen lassen würden, da sie dadurch des Stimmrechts nicht verlustig gingen. Ich halte deshalb dafür, es wäre richtiger, wenn man diese Fr. 20,000 den Spendkommissionen zur Verfügung stellen würde, um damit den Alkoholismus zu bekämpfen. Im Volk hegt man denn auch allgemein diese Erwartung. Ich stelle deshalb den Antrag, es sei der Beitrag an die Naturalverpflegung armer Durchreisender zu streichen und überhaupt die ganze in diesem Abschnitt vorgesehene Summe von Fr. 20,000 den Spendkommissionen der Gemeinden zu überweisen.

Dr. Gobat, Erziehungsdirektor. Ich bin im Falle, aus dem Schooße der Regierung einen Minderheitsantrag

zu stellen. Im ursprünglichen Schulgesetzentwurf stand ein Artikel folgenden Inhalts: „Der Staat, in Verbindung mit den Gemeinden und wohlthätigen Vereinen und Privaten, betheiligt sich an der Versorgung armer Kinder mit Kleidern zum Schulbesuch und mit Nahrung während der Schulzeit.“ Als der Entwurf in der Regierung zur Vorberathung kam, wurde bemerkt, die Versorgung armer Schulkinder mit Nahrung sei zwar etwas sehr Schönes, es gehöre das aber nicht in's Schulgesetz, sondern sollte auf andere Weise zu erreichen getrachtet werden; man werde bei der Berathung über die Verwendung des Alkoholzehntels diesen Zweck im Auge behalten und dafür einen Kredit aussetzen. Ich gab mich damit zufrieden und erklärte mich mit der Streichung des mitgetheilten Artikels einverstanden.

Als nun in der Regierung der Beschluß betreffend Verwendung des Alkoholzehntels zur Berathung kam, stellte ich den Antrag, es solle eine bestimmter Betrag für die Versorgung armer Schulkinder im Winter mit Nahrung in Aussicht genommen werden. Allein mit der gleichen Einstimmigkeit, mit der man mich auf den Alkoholzehntel vertröstet hatte, wurde mein Antrag abgewiesen, sodaß ich nun zwischen Stuhl und Bank sitze. Ich glaube aber, daß die Versorgung armer Schulkinder im Winter mit Nahrung mit zu denjenigen Mitteln gehört, mit welchen am erfolgreichsten gegen den Alkoholismus angekämpft werden kann. Herr Fabrikinspektor Schuler in Glarus hat schlagend nachgewiesen, daß eine gute Volksernährung das beste Mittel gegen den Alkoholismus sei, und je eher man für eine gute Ernährung sorgt, desto leichter kann der Alkoholismus bekämpft werden. Leider bilden bei uns in vielen Landestheilen Schnaps und Kartoffeln in vielen Familien die Hauptnahrung. Es ist klar, daß damit genährte Kinder vom Unterricht nicht viel profitiren, indem sie nicht kräftig und aufgeweckt genug sind — der Alkohol stumpft ab — um dem Unterricht mit Nutzen zu folgen. Die Versorgung solcher Kinder mit besserer Nahrung, namentlich im Winter, hat sich im Kanton Bern bereits zu einer sehr schönen Institution entwickelt und man hat in vielen Gemeinden damit sehr gute Erfahrungen gemacht. Als ich die Revision des Schulgesetzes vorbereitete, erhielt ich aus mehreren Gemeinden Zuschriften, worin gesagt wurde, die Versorgung armer Schulkinder mit Nahrung wirke besser als der beste Schulgesetzartikel, namentlich sei der Schulbesuch ein viel besserer geworden, auch seien die Kinder aufgeweckter.

Man hat mir im Regierungsrath bemerkt, man solle in dieser Beziehung die Privatthätigkeit gewähren lassen; auf diese komme es doch schließlich an und es sei nicht vom guten, wenn dem Staat Leistungen zugemuthet werden, für die Private und gemeinnützige Vereine in erster Linie zu sorgen haben. Das ist alles schön und gut, und es fällt mir nicht ein, das Eingreifen des Staates zu verlangen, sofern die private Thätigkeit hinreicht. Im vorliegenden Falle aber genügt die private Thätigkeit leider nicht. Im letzten Verwaltungsbericht steht zu lesen, daß im Jahre 1889 für die Versorgung armer Schulkinder mit Nahrung und Kleidern von Gemeinden, Vereinen und Privaten eine Summe von ungefähr Fr. 60,000 aufgebracht und verwendet worden sei. Mit dieser Summe wurden aber verhältnißmäßig nicht viele Kinder versorgt, oder, um mich besser auszudrücken, es gibt noch viele Gemeinden, in welchen nichts gethan wird. Von 583 Schulgemeinden thaten nur 223 in Sachen etwas, während 360 nichts leisteten, und zwar glaube ich aus meiner Zusammenstellung schließen zu können, daß dies gerade diejenigen Gemeinden sind, in denen Hülfe am nothwendigsten wäre, und ich bin überzeugt, daß wenn nicht der Staat eingreift, es vielleicht noch 50 Jahre dauern wird, bis in allen Gemeinden für die Versorgung armer Schulkinder mit Nahrung etwas gethan wird.

Ich möchte Ihnen deshalb beantragen, für diesen Zweck aus dem Alkoholzehntel eine bescheidene Summe zu bewilligen in dem Sinne, daß diejenigen Gemeinden, welche eine große Kinderzahl aufweisen und nicht über die nöthigen Mittel verfügen, unterstützt würden. Ich könnte Ihnen große Schulgemeinden nennen, in denen wider alles Erwarten für die Versorgung armer Schulkinder mit Nahrung viel geschieht und eine verhältnißmäßig ärmliche Bevölkerung alljährlich zu diesem Zweck einige tausend Franken zusammenlegt, welche Summe aber mit Rücksicht auf die große Kinderzahl nicht genügt. Solche Gemeinden sollten gehörig unterstützt werden können. Ferner sollte man in allen Gemeinden, wo bisher noch nichts geschehen ist, mit einigen hundert Franken das gute Beispiel geben. Mit Zwanzigfrankenprämien, wie die Kommission sie in Aussicht nimmt, erreichen wir nichts; denn dadurch werden die Gemeinden, welche bis jetzt nichts thaten, nicht veranlaßt, sich der Sache anzunehmen. Sie können auch ganz gut für diesen Zweck hier eine bestimmte Summe speziell in Aussicht nehmen, ohne die andern Zwecke zu schmälern; denn es ist nicht zu vergessen, daß wir jedenfalls über mehr als Fr. 100,000 zu verfügen haben werden. Nach den letzten Publikationen des Finanzdepartements kommen dies Jahr aus dem Ertrag des Alkoholmonopols pro Kopf der Bevölkerung Fr. 2. 15 zur Vertheilung. Das würde für den Kanton Bern Fr. 1,150,000 ausmachen, sodaß sich der Alkoholzehntel also auf Fr. 115,000 belaufen würde. Ich möchte Ihnen deshalb beantragen, für dies Jahr — ich will bescheiden sein — unter Vorbehalt anderer Anträge, wenn diese Angelegenheit einmal durch Dekret geordnet werden wird, der Erziehungsdirektion zum Zweck der Speisung armer Schulkinder einen Kredit von Fr. 6000 zu eröffnen. Es ist das gewiß keine hohe Summe, und doch kann damit etwas angefangen werden, das mit der Zeit gute Früchte tragen wird.

Mettier. Gestatten Sie mir, mit zwei Worten den Antrag auf Unterstützung der Naturalverpflegung armer Durchreisender zu empfehlen. Es hat mich nicht verwundert, daß aus dem Schooße der Bauernsame heraus dagegen Opposition erhoben wurde. Wenn wir an frühere Zeiten zurückdenken, so finden wir, daß jedes Zeitalter seine überflüssigen Leute hatte. Im Zeitalter des 30jährigen Krieges war es der Soldat, der den Bauer belästigte, und oft kam es zwischen Bauern und Soldaten zu eigentlichen Kämpfen. Auch unser Zeitalter hat seine Mißachteten des Volkes. Gewiß, der Handwerksbursche ist kein nobler Herr, aber er gehört doch zum Zeitalter, wie das Rädchen der Maschine zum ganzen Industrialismus. Es gibt heute überall Leute, die ihr Brod nicht auf gewöhnlichem Wege und durch ehrliche Arbeit verdienen können, weil die Industrie immer eine Unzahl Kräfte überschüssig macht. Es ist nun durchaus unrichtig, wenn man glaubt, das seien alles liederliche Menschen. Durchaus nicht! Er-

innern Sie sich nur daran, daß es bei uns viele gutsituirte Handwerksmeister gibt, die mit einer gewissen Freude, ich möchte sagen mit Wohlbehagen, auf die Zeit zurückblicken, wo sie noch in der Fremde waren und ein Handwerksburschenleben führten. Wer weiß, vielleicht kann gerade aus dem verachtetsten Handwerksburschen, wenn man ihn auf den richtigen Weg führt, ein braver Mann, ein richtiger Handwerksmeister werden. Es ist auch nicht richtig, wenn behauptet wird, die Handwerksburschen seien zum größten Theil Ausländer. Ich habe mir das von den bernischen Vereinen für Naturalverpflegung in ihren Eingaben beigebrachte sehr reichhaltige statistische Material etwas angesehen, und es wird Sie vielleicht interessiren, wenn ich einiges daraus mittheile.

Es bestehen im Kanton Bern 9 Verbände für Naturalverpflegung armer Durchreisender — Aarberg, Biel, Burgdorf, Büren, Fraubrunnen, Konolfingen, Oberaargau, Seftigen und Steffisburg — mit zusammen 32 Verpflegungsstationen. Die Zahl der unentgeltlich ausgestellten Gutscheine beläuft sich im Jahr 1889 auf 39,552. Von 24,690 im Jahre 1889 Unterstützten — es ist das eine große Zahl und gewiß nicht alle sind aus Vergnügen auf die Wanderschaft gegangen — waren 8754 Berner, 7982 Angehörige anderer Kantone und nur 5274 Ausländer. Drei Viertel der Unterstützten waren also Schweizer. Die Unterstützungssumme belief sich auf Fr. 10,202, immerhin eine bescheidene Ausgabe, zu der noch Fr. 1655. 76 Verwaltungskosten hinzukamen.

Der Centralverband für Naturalverpflegung armer Durchreisender hat nun, wenn ich nicht irre, einen Beitrag von Fr. 5000 verlangt, und ich glaube, es sei nicht mehr als recht und billig, daß wir diese Forderung bewilligen. Herr Pfarrer Güder hat namens des Centralverbandes über die ganze Frage eine Brochüre veröffentlicht und ich bin überzeugt, wenn Herr Weber dieselbe gelesen hätte, so würde er sich heute ganz anders ausgesprochen haben. Ich will daraus nur einen einzigen Satz mittheilen, er lautet: „Die Naturalverpflegungsstationen bilden die unerläßliche Grundlage zur Bekämpfung der Vagabondage." Es könnte dieser Satz vielfach bewiesen werden, aber ich nehme an, Sie seien von seiner Richtigkeit überzeugt. Auch andere Kantone unterstützen aus dem Alkoholzehntel die Verpflegungsstationen. Zürich hat schon früher, wenn ich nicht irre, einen Beitrag von Fr. 12,000 verabfolgt und fügt demselben nun aus dem Alkoholzehntel einen weitern Beitrag von Fr. 5000 bei. So anerkennt man überall die Naturalverpflegung als eine nützliche Institution, die dazu beiträgt, dem Uebel der Vagabondage zu steuern. Ich empfehle Ihnen daher aus bester Ueberzeugung den bezüglichen Antrag des Regierungsrathes zur Annahme.

Ich kann nicht schließen, ohne noch eine kleine Bemerkung anderer Art beizufügen. Ich glaube, es sei nicht wohlgethan, in diesem Saale Namen von Parteiführern zu nennen, die mit der Sache nichts zu thun haben. Ich weiß aus bester Quelle, daß z. B. Herr Seidel, dessen Name genannt wurde, seit 20 Jahren mit viel Wissen und Geist bestrebt ist, dem Uebel des Elends zu steuern, freilich nach seiner Art und seine Wege werden nicht die sein, welche die große Mehrzahl als die richtigen ansieht. Allein das ist gleichgültig, und ich bedaure daher, daß man Parteistreite in dieses friedliche Geschäft hineingetragen hat.

Was endlich noch den Antrag des Herrn Regierungsrath Gobat anbetrifft, so könnte ich meinerseits demselben zustimmen, sofern sich der Alkoholzehntel so strecken läßt, daß die übrigen Zwecke nicht benachtheiligt zu werden brauchen. Daß es nöthig ist, die Schulkinder ordentlich zu kleiden und zu nähren, darüber will ich nicht weitere Worte verlieren. Ich empfehle Ihnen also auch den Antrag des Herrn Regierungsrath Gobat zur Annahme.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. Gegen die von der Kommission beantragte Zusammenfassung der Ziff. 3 und 4 hätte der Regierungsrath nichts einzuwenden. Dagegen glaubt er, es sei die von der Kommission vorgeschlagene neue Redaktion doch etwas gefährlich, indem dieselbe Prämien und Stipendien in Aussicht nimmt. Namentlich wird mit dem letztern Worte ein Gegenstand neu in die Vorlage hineingetragen, den die Regierung nach einläßlicher Besprechung absichtlich wegließ.

Der Antrag der Kommission und derjenige des Herrn Gobat unterscheiden sich durch folgendes. Die Kommission will nicht die Speisung armer Schulkinder direkt subventioniren, weil in dieser Beziehung einige tausend Franken nirgends hinlangen würden, sondern sie will Prämien verabfolgen. Der Herr Erziehungsdirektor will weiter gehen, indem er sagt, mit einer Prämie von Fr. 20 werde nichts erzielt, man müsse einige hundert Franken geben können, um in einer Gemeinde die Sache zu organisiren. Ich halte dafür, gerade aus der Differenz der beiden Anträge ergebe sich, daß wir besser thun, über diese Materie nichts in die Vorlage aufzunehmen. Ich glaube auch, eine Prämie von Fr. 20 nütze nichts; will man aber im Sinne des Herrn Gobat vorgehen, so werden nicht bloß Fr. 6000, sondern vielleicht Fr. 60,000 nöthig sein. Herr Erziehungsdirektor Gobat hat bemerkt, die Speisung armer Schulkinder sei gegenwärtig nur in 223 Schulkreisen eingeführt, in 360 andern dagegen nicht. Wenn wir bedenken, wie kurze Zeit es her ist, seit man mit dieser Einrichtung begonnen hat, so glaube ich, es dürfe dieses Resultat ein erfreuliches genannt werden und es lasse dasselbe hoffen, daß man in wenigen Jahren auch in den 360 andern Schulkreisen, soweit nöthig, die gleiche Einrichtung treffen werde. Es ist übrigens nicht zu vergessen, daß an manchem Ort, wo die Sache nicht gerade organisirt ist, doch für die armen Schulkinder gesorgt wird, indem vermögliche, in der Nähe der Schule wohnende Bürger ärmere Kinder, namentlich wenn sie einen weiten Schulweg haben, abwechslungsweise einen Tag an ihren Mittagstisch nehmen, oder auch ein bestimmtes Kind den ganzen Winter über übernehmen. Ueber diese Wohlthätigkeit werden natürlich keine Berichte eingeschickt und keine Tabellen angefertigt und ich glaube, es sei gut, daß es noch solche freie Wohlthätigkeit gibt und halte dafür, wir sollen dieselbe nicht beeinträchtigen und den schönen Duft, der auf derselben ruht, nicht zerstören, was der Fall wäre, wenn es auf einmal heißen würde, der Staat unterstütze jetzt die Speisung dieser armen Schulkinder. An vielen Orten hätte die Ausrichtung eines Staatsbeitrags vielleicht gerade eine ungünstige Wirkung, indem die Leute sagen würden: Der Staat gibt ja jetzt einen Beitrag, wir brauchen deshalb nichts mehr zu geben oder wenigstens nicht mehr so viel, wie bisher. Ich halte deshalb dafür, der von der Regierung

gestellte Antrag und die dafür gewählte Fassung verdiene den Vorzug, ohne dabei zu verkennen, daß den andern Anträgen auch eine Berechtigung zu Grunde liegt. Einzig zu Ziff. 4 beantrage ich die Aenderung, zu sagen: „Beiträge an die Gründung von . . .“ Ich will dabei noch bemerken, daß diese Beiträge an die Gründung von Volksküchen 2c. auch wieder der Speisung armer Schulkinder zu gute kommen, namentlich da, wo dieselbe durch Errichtung einer eigentlichen Volksküche organisirt ist. Sobald eine eigentliche Suppenanstalt errichtet wird, wo auch andere Leute Nahrung holen können, wird man, da die Einrichtung mit Kosten verbunden ist, an diese Kosten einen Beitrag verabfolgen. Bei der Vertheilung von Brod und Milch dagegen, die mit keinen Einrichtungskosten verbunden ist, wird dies allerdings nicht der Fall sein.

Was die Prämien und Stipendien für Koch- und Haushaltungskurse anbetrifft, so hätten wir nichts dagegen einzuwenden, wir glauben aber, es sei nicht nöthig, das extra zu sagen.

Was endlich noch die Naturalverpflegung armer Durchreisender anbetrifft, so möchte ich, in Ergänzung der von Herrn Großrath Mettier gemachten Mittheilungen, Herrn Großrath Weber bloß noch bemerken, daß eine ganze Anzahl Gemeinden aus seiner Gegend — Bettenhausen, Bollodingen, Berken, Graben, Herzogenbuchsee, Heimenhausen, Wanzwyl, Thörigen u. s. w. — am oberaargauischen Verband für Naturalverpflegung armer Durchreisender betheiligt sind und also die Nützlichkeit der Naturalverpflegung eingesehen haben. Ich glaube, Herr Weber sollte sich beruhigen und überzeugen können, daß das Vagantenthum mit einem solchen Beitrag nicht gefördert, sondern daß demselben im Gegentheil dadurch entgegengetreten wird.

Abstimmung.

I. Eventuell.

1) Für die Ziff. 1, 3 und 4 nach Antrag der Regierung	45 Stimmen.
Für den Antrag der Kommission, diese drei Ziffern in eine zusammenzufassen	25 „
2) Für den Antrag Gobat	36 „
Dagegen	28 „
3) Für Ziff. 5 nach Entwurf (gegenüber dem Streichungsantrag Weber) . .	Mehrheit.
4) Ziff. 2 ist nicht bestritten und mithin angenommen.	

II. Definitiv. Für Festhalten an dem gefaßten Beschluß (gegenüber dem Antrag Weber, den Spendkommissionen der Gemeinden Fr. 20,000 zuzuweisen) . Mehrheit.

II.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsraths. In der Ziff. II wird festgesetzt, soweit die Ausgaben für die Bekämpfung des Alkoholismus in einem Jahre — ich möchte dies abändern in „im Jahre 1891“ — den Ertrag des Alkoholzehntels nicht erreichen, sei der Ueberschuß dem Spezialfonds für die Bekämpfung des Alkoholismus zuzuweisen, über dessen Verwendung der Große Rath später beschließen werde. Wie der Herr Kommissionspräsident bereits bemerkt hat, wünschen wir einen Spezialfonds anzulegen, um gegebenen Falles, wenn es sich um etwas Außerordentliches, um die Gründung dieser oder jener Anstalt oder um besondere Maßregeln, die nicht in den gewöhnlichen Rahmen hineinpassen, handelt, eine größere Ausgabe machen zu können. Die Kommission beantragt eine etwas andere Redaktion und ich bemerke, daß ich derselben beistimmen kann.

Müller (Eduard), Berichterstatter der Kommission. Die Kommission ist in der Hauptsache mit dem Antrag der Regierung einverstanden. Nur befürchtet sie, wenn man bloß sage, ein Ueberschuß solle dem Spezialfonds zugewendet werden, so werde überhaupt kein Ueberschuß entstehen. Wir glauben deshalb, da dieser Fonds unbedingt eine Bedeutung hat, man solle eine bestimmte Summe aussetzen und beschließen, pro 1891 demselben Fr. 5000 zuzuwenden. Die Details über den Spezialfonds sollen dann in dem aufzustellenden Dekret festgesetzt werden.

Da ich gerade das Wort habe, so will ich noch auf unsern Schlußantrag aufmerksam machen, der dahin geht, der Regierungsrath sei zu ermächtigen, innert der Hauptrubriken allfällig nöthig werdende Ausgleichungen vorzunehmen. Wir sagten uns nämlich, man wisse noch nicht recht, ob die vorgesehenen Zahlen überall richtig bemessen seien und damit der Regierungsrath nicht wegen jeder Kleinigkeit vor den Großen Rath zu treten brauche, solle er ermächtigt sein, innerhalb der Hauptrubriken allfällig nöthig erscheinende Ausgleichungen vorzunehmen.

Nach Antrag der Kommission angenommen.

Die definitive Redaktion des Beschlusses soll in einer spätern Sitzung dieser Session vorgelegt werden.

Es wird beschlossen, die morgige Sitzung um 8 Uhr zu beginnen.

Schluß der Sitzung um 6¼ Uhr.

Der Redaktor:
Rud. Schwarz.

Zweite Sitzung.

Dienstag den 7. April 1891.

Morgens 8 Uhr.

Vorsitzender: Präsident Dr. Brunner.

Der Namensaufruf verzeigt 228 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 38, wovon mit Entschuldigung: die Herren Aebi, Arm, Ballif, Benz, Bratschi, Flückiger, Horn, Kohli, Romy, Schlatter, Stoller, Stouder; ohne Entschuldigung abwesend sind: die Herren v. Allmen, Bircher, Boß, Cüenin, Dähler, Glaus, Gygax, Hari, Jenzer, Iseli, Kaiser, Lauper, Lüthi (Gümligen), Marchand (St. Immer), Marti (Mülchi), Meyer (Laufen), Naine, Neuenschwander (Thierachern), Nußbaum, Rätz, Roth, Ruchti, Schärer, Schneeberger (Schoren), Tièche (Biel), Ziegler.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird abgelesen und bestätigt.

Eine Anzahl Eingaben aus dem Amtsbezirk Freibergen betreffend Subventionirung der Eisenbahnlinie Saignelégier-Chaux-de-Fonds gehen an die Regierung und die Eisenbahnkommission.

Ein Strafnachlaßgesuch des Fritz Leuenberger, Pächter in der Roßmatt zu Envelier wird der Regierung zugewiesen.

Tagesordnung:

Beschlussesentwurf

betreffend

die Betheiligung des Staates an dem Baue neuer Eisenbahnlinien.

(Siehe Nr. 19 und 20 der Beilagen zum Tagblatt des Großen Rathes von 1891.)

Eintretensfrage.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Vous n'attendez pas de moi un long préambule pour justifier le dépôt de la proposition qui vous est soumise par le gouvernement. Vous nous en avez donné le mandat il y a quelques mois, lorsque les premières demandes de subventions vous ont été adressées. Ce décret était indispensable pour le plus grand nombre des lignes projetées, pour lesquelles on demandait des subventions dépassant la compétence du Grand Conseil. Vous avez en outre admis avec nous qu'il était nécessaire de faire une étude d'ensemble des projets, afin de renseigner le peuple sur la portée financière des décisions qu'il est appelé à sanctionner. C'était aussi le seul moyen d'assurer l'égalité de traitement à tous les projets, sauf à motiver les exceptions qui pourraient être imposées par les circonstances.

En 1875, le chiffre des subventions promises s'élevait à plus de 13 millions; une seule a été versée, celle de 800,000 fr. au chemin de fer de l'Emmenthal. Il est probable que le nouveau décret aura de tout autres conséquences. La plupart des lignes projetées se construiront certainement, mais successivement. La construction des chemins de fer est maintenant plus facile qu'il y a 16 ans: on a appris à les établir économiquement, on construit des chemins de fer secondaires et des lignes à voie étroite; les frais d'établissement ont en outre considérablement diminué, et enfin on peut mieux calculer aujourd'hui les probabilités de trafic et de rendement, parce que les éléments en sont mieux connus et qu'on profite de l'expérience acquise.

Les nouvelles lignes répondent d'ailleurs pour la plupart à un besoin incontestable. Les chemins de fer sont aujourd'hui indispensables pour soutenir la concurrence industrielle et même agricole. Cherté des transports, perte de temps, augmentation du prix des matières premières, etc., tous ces facteurs contribuent à placer les régions privées de voies ferrées dans un état d'évidente infériorité. Les conséquences n'en sont que trop apparentes: la population émigre, et avec elle les capitaux qui ne trouvent plus une rémunération suffisante. C'est la ruine lente, le dépérissement du pays. L'exemple le plus frappant nous en est fourni par le Simmenthal, qui a perdu *le dixième* de sa population en moins de dix ans!

Quand on construit des routes alpestres dont les frais se comptent par millions, uniquement à l'usage des touristes, on ne doit pas hésiter à assurer aux districts qui souffrent de l'isolement le bienfait des routes perfectionnées qui leur permettront de se relever. Au Grand Conseil de Berne, on parle du reste à des convertis. Les bons résultats obtenus jusqu'ici ne peuvent qu'engager le canton de Berne à persévérer dans la politique courageuse qui lui a si bien réussi.

On peut cependant différer d'opinion sur la forme qu'il convient d'adopter pour ce décret. La proposition a été faite au Conseil-exécutif, et peut-être sera-t-elle renouvelée au Grand Conseil, d'employer une formule plus générale, de ne pas énumérer les lignes subventionnées, et de se borner à déterminer les conditions auxquelles les subventions seront accordées et la proportion de la participation de l'Etat. Le gouvernement n'a pas pu se ranger à cette manière de voir. D'abord parce que, pour une mesure générale, s'appliquant à toutes les lignes à construire sur le territoire bernois, il faudrait une loi, dont la préparation et la discussion en deux débats exigeraient un temps considérable, au grand détriment des entreprises actuellement projetées, dont quelques-unes sont urgentes. Il serait dificile aussi de définir d'une manière précise, au moyen d'une formule générale, les lignes qui auraient le droit de réclamer des subventions. Il est probable en outre qu'une décision qui entraînerait des engagements financiers indéfinis ne serait pas sanctionnée par le peuple, qui aime à savoir exactement où va son argent et se méfie des blancs-seings. Ou bien il faudrait limiter la somme totale des subventions, comme l'ont fait d'autres cantons, et l'on assurerait ainsi un privilège aux premiers arrivants. Le Conseil-exécutif estime donc qu'il vaut mieux s'en tenir au système que nous proposons, comme on l'a fait en 1875. Ce système est clair, compréhensible pour chaque électeur, et il a l'avantage de ne rien laisser à l'imprévu.

Je m'abstiens d'examiner le côté financier du projet, qui vous sera exposé par M. le Directeur des finances, et je me borne à vous prier de passer à la discussion des articles.

Scheurer, Finanzdirektor, zweiter Berichterstatter des Regierungsraths. Bei einer Frage, bei welcher die Finanzen des Staates so stark engagirt werden, wie dies hier der Fall ist, ist es Pflicht des Finanzdirektors, sich auch mündlich darüber auszusprechen und namentlich die finanziellen Folgen zu erörtern.

Ich wiederhole vor allem, was bereits im schriftlichen Rapport steht, daß es für die Finanzverwaltung das bequemste wäre, zu sagen: Wir wollen keine neuen Eisenbahnen; wir haben vor Kurzem unsere Eisenbahnverhältnisse, lange Zeit die Last des Kantons, zu einem glücklichen Abschluß gebracht, wir sind in eine gute finanzielle Situation gelangt und wollen dieselbe nicht durch neue Engagements gefährden, sondern behalten, was wir haben! Das ist nun aber natürlich ein Standpunkt, der nicht durchgeführt werden kann und ich habe schon vor mehr als 10 Jahren, als sich der Kanton infolge der großen Leistungen an die Eisenbahnen, in schwierigen Verhältnissen befand, erklärt, daß man sich nicht auf einen solchen Standpunkt stellen könne, sondern daß die Zeit kommen werde, wo der Staat für neue Eisenbahnunternehmungen neue Ausgaben werde machen müssen. Natürlich muß dabei vorbehalten sein, daß die Projekte berechtigt sind, die betreffenden Gegenden Anspruch auf die Mithülfe des Staates haben und die Finanzen des Staates durch die Ausführung der Projekte nicht aus dem Gleichgewicht gebracht werden.

Es ist also zunächst zu untersuchen, welche Opfer die projektirten Eisenbahnlinien vom Staat erheischen und ob er im Stande ist, dieselben ohne Störung des Gleichgewichtes leisten zu können.

Wenn man die Subventionsbegehren liest, so könnte man zu der Meinung gelangen, daß der Staat eigentlich ein gutes Geschäft mache und kein materielles Opfer riskire; denn die meisten Begehren rechnen eine Rendite von mindestens 4 % aus, gehen sogar auf 5, 6, 7 und 8 %, sodaß man es also mit einem glänzenden Geschäft zu thun hätte. Allein wenn dem wirklich so wäre, brauchten die Gesellschaften nicht den Staat anzusprechen, es wäre genügend Privatgeld zu erhalten. Es ist vielmehr von vornherein anzunehmen, daß die meisten neuen Projekte nur eine geringe oder im Anfang vielleicht gar keine Rendite abwerfen werden. Man muß sich deshalb fragen, wie groß der Ausfall des Staates sein werde. In dieser Beziehung kann man nun verschiedene Rechnungen aufstellen; eine ganz sichere Rechnung läßt sich natürlich nicht aufstellen, sondern man kann nur mit Wahrscheinlichkeiten rechnen. Ich will in dieser Beziehung in aller Kürze den von der Finanzdirektion in ihrem schriftlichen Bericht eingenommenen Standpunkt erörtern.

Die Finanzdirektion berechnet das Maximum der zu leistenden Totalsubvention, wenn die projektirten Linien alle zu Stande kommen, auf rund Fr. 10,000,000. Den entstehenden Zinsausfall bei voller Einbezahlung der 10 Millionen berechnet sie auf Fr. 175,000 per Jahr, da anzunehmen ist, einzelne der geplanten Unternehmungen werden einige Prozente Rendite abwerfen. Man kann diese Rechnung, wonach der Staat in den ersten Zeiten und für den Fall, daß sofort alle planirten Linien ausgeführt werden, einen jährlichen Ausfall von Fr. 175,000 zu erleiden hätte, kritisiren; ich halte aber dafür, dieselbe werde sich von der Wirklichkeit nicht sehr weit entfernen.

Es entsteht nun die andere Frage: Vermag der Staat in den nächsten Jahren eine solche Mehrleistung voraussichtlich zu ertragen? Ohne optimistisch zu Werke zu gehen, sondern bei ganz kühler Taxirung der gegenwärtigen und künftigen Finanzlage des Staates — immer eine solide Verwaltung und eine gewisse Oekonomie vorausgesetzt — glaubt die Finanzdirektion diese Frage bejahen zu dürfen. Sie kennen die gegenwärtige Finanzlage und den günstigen Abschluß der Rechnung pro 1890. Die Rechnung pro 1891 wird allerdings nicht so günstig ausfallen, sondern man wird mit aller Sorgfalt vorgehen müssen, wenn nicht ein Defizit entstehen soll. Von 1891 ab bessern sich aber die Verhältnisse wieder in der Weise, daß bedeutende Ausgabeposten wegfallen, so der Beitrag an die Juragewässerkorrektion, die Amortisation und Verzinsung des Wirthschaftskonzessionsanleihens 2c. und wenn auch neue Ausgaben auftreten, so ist anderseits sicher, daß auch die Einnahmen sich

steigern werden. Dabei muß natürlich vorbehalten werden, daß die im Prinzip beschlossene Reduktion des Salzpreises nicht ohne Schaffung eines Aequivalents durchgeführt wird, das den Ausfall, wenn auch nicht vollständig, so doch zu einem guten Theil wieder einbringt.

Die Finanzdirektion hält also im großen und ganzen dafür, der Staat dürfe, ohne sich einer finanziellen Gefahr auszusetzen, die ihm zugemutheten Subventionen an die neu projektirten Eisenbahnen übernehmen.

Außerdem aber hält die Finanzdirektion, wie die Regierung dafür, man dürfe sich überhaupt nicht auf den streng finanziellen Boden stellen, sondern müsse sich auch fragen, ob die neuen Eisenbahnlinien der Volkswohlfahrt und den volkswirthschaftlichen Interessen in bedeutendem Maße dienen. Ist dies der Fall, so ist damit auch gesagt, daß die Finanzen des Kantons von den entstehenden volkswirthschaftlichen Verbesserungen auch profitiren werden; denn es gilt noch heute wie vor mehr als hundert Jahren der Satz, daß wenn der Bürger arm ist, dies auch der Staat ist und umgekehrt. Es ist klar, daß die Entstehung eines Eisenbahnnetzes von der allergünstigsten Einwirkung auf die Volkswohlfahrt ist. Bei Berathung des bekannten Eisenbahnbeschlusses von 1875 hat Herr Stämpfli konstatirt, daß während der Kanton Bern im Jahre 1818 nur etwas über 300,000 Einwohner gehabt habe, er nun im Jahre 1875 deren 500,000 aufweise. Heute beträgt die Einwohnerzahl unseres Kantons nach der letzten Volkszählung bereits 540,000 Einwohner. Während ferner im Jahre 1818 das Büdget des Kantons Bern sich im Einnehmen und Ausgeben auf wenige Millionen belief, betrugen die Ausgaben im Jahre 1874 Fr. 9,120,000. Im letzten Jahre beliefen sich dieselben sogar auf Fr. 11,685,000. Mit dieser Vermehrung der Ausgaben hielt die Vermehrung der Einnahmen Schritt und es betrugen dieselben im letzten Jahre Fr. 12,174,000. Der von Herrn Stämpfli im Jahre 1875 konstatirte wirthschaftliche Aufschwung läßt sich also auch heute wieder konstatiren und beweist, daß die im Jahre 1875 und seither gebrachten Opfer nicht vergeblich waren, sondern daß eine wesentliche Vermehrung der Bevölkerung und eine bedeutend größere Leistungsfähigkeit des Staates eingetreten ist. Will man auf einzelne Ortschaften abstellen und an denselben den günstigen Einfluß der Eisenbahnen nachweisen, so ist in dieser Beziehung die Stadt Biel das sprechendste Beispiel, die wie keine andere von der neuern Entwicklung der Eisenbahnen profitirt hat. Im Jahre 1860, als noch wenig Eisenbahnen bestanden, hatte Biel eine Bevölkerung von nicht 6000 Seelen. Im Jahre 1874, nachdem das Eisenbahnnetz sich vervollständigt hatte, die Jurabahn aber noch nicht gebaut war, war die Einwohnerzahl bereits auf 11,600 gestiegen, die sich seither, nachdem inzwischen die Jurabahn eröffnet worden, auf 15,400 vermehrt hat. Ich glaube, ein sprechenderes Beispiel für die günstige Einwirkung guter Verkehrsmittel, als Biel, könne es nicht geben. Von diesem Standpunkt aus kann man eigentlich nur froh sein, daß man wieder über genügende Mittel verfügt, um das bernische Eisenbahnnetz zu erweitern und Landesgegenden, welche bis jetzt dieses Verkehrsmittel entbehrten, dasselbe zugängig zu machen.

Die Finanzdirektion anerkennt also, daß die heutige Vorlage berechtigt und dieselbe ein Mittel ist, um die Prosperität des Landes und seine Finanzen zu heben. Das Einzige, was jede solide Finanzverwaltung in einem solchen Falle verlangen muß, ist, daß nicht leichtsinnige, unlimitirte Zusicherungen gemacht werden, deren Tragweite man nicht absehen und berechnen kann. In dieser Beziehung ist nun aber im vorliegenden Entwurf sorgfältig vorgesorgt worden, indem alle Kautelen, die der Staat und seine Finanzverwaltung zu verlangen berechtigt sind, in den Beschluß hineingelegt wurden. Vorerst ist der Beitrag des Staates an die verschiedenen Unternehmungen nach zwei Richtungen hin limitirt, erstens in der Weise, daß nur eine bestimmte Quote der Baukosten vom Staat übernommen werden soll und zweitens in der Weise, daß die kilometrische Subvention eine gewisse Summe nicht übersteigen soll. Die Leistungen des Staates können also nicht in's Ungemessene vergrößert werden, sondern es ist von vornherein eine ganz bestimmte Grenze gezogen. Auch sonst wurden von der Kommission verschiedene Kautelen in den Beschlussesentwurf hineingelegt. So soll der Art. 5 verhindern, daß Schwindelprojekte zur Ausführung gelangen. Ferner ist die Vorschrift aufgestellt, daß bei Privataktienzeichnungen Zeichnungen von Unternehmern der Bahn nicht berücksichtigt werden dürfen. Auch diese Vorschrift, die man gestützt auf gemachte Erfahrungen aufstellte, soll der Unsolidität vorbeugen. Ferner soll die Festsetzung der Baukosten auf eine Art und Weise stattfinden, daß keine unberechtigten Ausgaben aufgenommen werden. Im weitern ist vorgesehen, daß die Einzahlung der Aktien in anderer Weise stattfinden soll, als nach dem Dekret von 1875 und zwar nach meinem Dafürhalten in zutreffenderer Weise, indem der Staat einbezahlt wie alle andern Aktionäre, daß aber 1/5 der Aktienbetheiligung des Staates zurückbehalten wird bis der Bau fertig ist und der Bund die Baukosten festgesetzt hat. Ferner ist vorgesehen, daß das Stimmrecht des Staates ein unbegrenztes sein soll und daß der Große Rath die Statuten und den Finanzausweis zu genehmigen hat, bevor der Bau in Angriff genommen werden darf. Endlich, und das ist die Hauptsache, ist die Beitragsverpflichtung des Staates nicht nur dem Betrage, sondern auch der Zeit nach begrenzt, indem der Staat nur für einen Zeitraum von 6 Jahren gebunden sein soll. Diese Bestimmung nimmt der Vorlage ihre Tragweite in finanzieller Beziehung ganz bedeutend.

Es wird sich ferner noch fragen und die Finanzdirektion ist verpflichtet, darüber Auskunft zu geben, wie für den Fall, daß der Beschlussesentwurf vom Volk angenommen wird, der Staat das nöthige Geld beschaffen wird. Früher kannte man kein anderes Mittel als das der Anleihensaufnahme und es sind infolge dessen die Eisenbahnverhältnisse der 60er und 70er Jahre noch vielerorts in unangenehmer Erinnerung, weil sehr große Summen für einen hohen Zinsfuß aufgenommen werden mußten. Ich halte nun aber dafür, daß wenn auch einige der im vorliegenden Entwurf angeführten Linien zur Ausführung gelangen, der Staat deswegen nicht neue Schulden zu machen braucht. Für den Fall, daß, wie im Jahre 1875, nur einzelne der projektirten Linien zur Ausführung gelangen sollten, bin ich der Ueberzeugung, daß der Staat die Subventionen aus der laufenden Verwaltung tilgen kann, wie dies in Bezug auf die Emmenthalbahn, die Langenthal-Huttwylbahn und die Tramelan-Tavannes-Bahn auch der Fall war.

Sollte dies nicht möglich sein, weil eine Mehrheit der projektirten Linien zur Ausführung kommt, so daß der Staat einen Beitrag von 2, 3 oder 4 Millionen leisten muß, so sind gleichwohl genügend Mittel vorhanden, um ein Anleihen entbehren zu können, indem das Guthaben des Staates bei der Staatskasse nahezu 7 Millionen beträgt. Von dieser Summe könnten einige Millionen verwendet werden. Falls dies nicht hinreichend sein sollte, könnte immer noch die Frage erhoben werden, ob es nicht angezeigt sei, einen Theil der Bundesrententitel zu veräußern. Es ist nicht daran zu zweifeln, daß diese Rententitel jeder Zeit zu einem guten Kurs abgesetzt werden können, sodaß die Frage der Geldbeschaffung, im Gegensatz zu 1875 und früher, dem Staat keine Schwierigkeiten bereiten wird; man braucht deshalb an die Subvention neuer Eisenbahnlinien nicht mit Mißtrauen und Bedenken heranzutreten.

Die Finanzdirektion kommt also zum Schluß, es könne und dürfe gegen den vorliegenden Entwurf auch vom finanziellen Standpunkt aus nicht Opposition gemacht werden, indem die volkswirthschaftlichen Gründe, Erweiterung des bernischen Eisenbahnnetzes, allfällige finanzielle Bedenken überwiegen. Kommen alle projektirten Linien zur Ausführung, so wird unser Eisenbahnnetz um 270 Kilometer erweitert. Da diese Erweiterung seitens des Staates ein jährliches Opfer von höchstens Fr. 175,000 erfordert, so halte ich dafür, man dürfe sich derselben gegenüber nicht ablehnend verhalten. Wir geben für Straßen alljährlich Summen aus, welche die Fr. 175,000 übersteigen; vor nicht langer Zeit beliefen sich die Ausgaben für Straßenbauten jährlich auf Fr. 250,000 und letztes Jahr haben Sie ohne Widerstand, ja mit einer gewissen Freudigkeit, diese Summe um über Fr. 150,000 erhöht. Wenn nun für eine so große Strecke verbesserter Straßen, von Eisenbahnen, nur ein Opfer von Fr. 175,000 per Jahr gebracht zu werden braucht, so halte ich dafür, es sei diese große Verbesserung des öffentlichen Verkehrswesens nicht durch ein zu großes Opfer erkauft. Die Finanzdirektion empfiehlt Ihnen deshalb ebenfalls, auf den vorliegenden Beschlussesentwurf einzutreten und denselben anzunehmen.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Der Herr Finanzdirektor hat die heutige Vorlage in volkswirthschaftlicher und finanzieller Beziehung so zutreffend und gründlich erörtert, daß ich mich, als Berichterstatter der Kommission, sehr kurz fassen kann.

Ich bemerke zunächst, daß Ihre Kommission mit der Staatswirthschaftskommission gemeinschaftlich berathen und Beschluß gefaßt hat. Man glaubte zwar anfänglich nicht, daß ein einstimmiger Beschluß zu stande kommen werde; man machte sich mehr auf eine orientirende Diskussion gefaßt, worauf dann jede Kommission für sich berathen werde. Nachdem man aber einige Stunden diskutirt hatte, gelangten beide Kommissionen, trotzdem viele Hindernisse zu überwinden und manche Bedenken zu beschwichtigen waren und zahlreichen Gelüsten nicht Rechnung getragen werden konnte, zu einem einstimmigen Beschluß, und ich hoffe, es werde diese Thatsache im Großen Rathe die Wirkung haben, daß man mit größerem Zutrauen an diese wichtige Frage herantritt.

Was nun den vorliegenden Beschlussesentwurf anbetrifft, so liegt der erste Anstoß dazu in allgemeinen Verhältnissen. Seit vielen Jahren ist im Kanton Bern der Eisenbahnbau brach gelegen. Der weitherzige Beschluß von 1875, der einer ganzen Menge von Projekten Subventionen in Aussicht stellte, kam nicht zur vollen Ausführung, indem von den darin projektirten Linien nur drei zu stande kamen, beziehungsweise genau nach den Bedingungen des Beschlusses nur eine, die Emmenthalbahn Langnau-Burgdorf-Solothurn. Die Brünigbahn, welcher im Jahre 1875 eine Subvention von 2½ Millionen zugesichert worden, kam nachher ohne jede Staatssubvention zu stande, ja der Staat konnte seine Aktiven noch mit Fr. 50,000 Benefice verkaufen. Die Langenthal-Huttwylbahn kam, wie die Brünigbahn, erst zu stande, nachdem der Beschluß von 1875 außer Kraft getreten war. Der Große Rath subventionirte die Linie dann durch besondern Beschluß mit Fr. 400,000, welche Summe ungefähr ⅓ der Baukosten repräsentirte. Von den übrigen im Beschluß von 1875 aufgeführten Linien sind einzelne ganz von der Tagesordnung verschwunden, z. B. die Linie Lyß-Zofingen; mehrere andere dagegen erheben heute wiederum Anspruch auf Staatsunterstützung, zu welchen noch einige neue hinzutreten.

Die Gründe für die heutige Vorlage liegen also in den veränderten Verhältnissen, in der blühenden Finanzlage des Kantons; der Kanton ist finanziell durchaus sanirt und es ergeben sich sogar Ueberschüsse, die man momentan unterzubringen Mühe hat (Heiterkeit). Ein fernerer Grund ist der, daß letztes Jahr im Oberland eine Menge Eisenbahnprojekte auftauchten. Ich will den Charakter dieser Gründungen nicht näher schildern. Ich wünsche den betreffenden Unternehmungen alles Gedeihen. Immerhin glaube ich, und noch viele andere mit mir, man sei da viel zu hastig vorgegangen und es werden sich nicht alle Erwartungen erfüllen. Es haben aber diese leichten, um nicht zu sagen leichtfertigen Gründungen namentlich im Oberland die öffentliche Meinung in Aufregung gebracht, ich möchte fast sagen korrumpirt. Das Eisenbahnfieber, das anno 1875 am höchsten stand, ist wieder erwacht und es haben einzelne Unternehmungen, im Anschluß an die Gründungen des letzten Jahres, sofort Schritte gethan um eine Staatssubvention in Anspruch zu nehmen und zwar eine in der Kompetenz des Großen Rathes liegende. Wie Sie wissen geht die Kompetenz des Großen Rathes bis zu einer halben Million und je nachdem man diese Summe bewilligt oder nicht, kann manches Eisenbahnprojekt möglich gemacht oder verunmöglicht werden. Auch in andern Landesgegenden, in Freibergen und Pruntrut, machten sich ähnliche Bestrebungen geltend und so tauchten successive eine ganze Menge Projekte auf, die alle innerhalb der Kompetenz des Großen Rathes die Staatsfinanzen in Anspruch nehmen wollten.

Die Regierung mußte sich nun sagen, es wäre nicht richtig, wenn man vorab den Projekten, die sich zufällig der Unterstützung der Finanz erfreuen, bedingungslos entsprechen würde, während andere Projekte, deren Verwirklichung ein viel dringenderes volkswirthschaftliches Bedürfniß ist, zurückgestellt würden, da sie mit einer Staatssubvention von bloß Fr. 500,000 nicht ausgeführt werden können, ein Antrag auf höhere Subvention eines einzelnen Projektes vom Volke aber kaum angenommen würde, indem ja bekannt ist, daß jeder Landestheil zu sich selbst sieht. Die Regierung fragte sich deshalb, ob es nicht möglich wäre, auf der Basis des Beschlusses von 1875 ein Werk zu schaffen, das dem Volke

genehm und recht und billig wäre, die Finanzen des Staates nicht zu sehr in Anspruch nehmen und keinen leichtfertigen Unternehmungen Vorschub leisten würde. So kam die Eisenbahndirektion dazu, einen Beschluß betreffend die Subventionirung neuer Eisenbahnlinien auszuarbeiten. Als bekannt wurde, die Regierung gedenke auf diesem Wege vorzugehen, erwachten in allen Landestheilen Eisenbahnbestrebungen; es wurden Komites niedergesetzt und die betreffenden Projekte zur Subventionirung angemeldet. So entstand das Tableau projektirter Eisenbahnlinien, das Ihnen vorliegt, und der Beschluß, den wir heute zu berathen haben, und in Bezug auf welchen, wie ich mit Vergnügen konstatire, sich die Regierung bis auf wenige untergeordnete Fragen den Beschlüssen der beiden vereinigten Kommissionen angeschlossen hat.

Welche Gesichtspunkte haben nun die Regierung bei Ausarbeitung ihrer Vorlage geleitet? Erstens fragte man sich: Soll von allen den verschiedenen Projekten das eine oder andere von vornherein ausgeschlossen werden, weil man findet, dasselbe sei nicht lebensfähig oder bedürfe der Hülfe des Staates nicht? In dieser Beziehung wurde einzig das Projekt Saignelégier-Chaux-de-Fonds beanstandet, und es konnte sich die Kommission, und schließlich auch die Regierung, nicht entschließen, dasselbe ebenfalls in den Beschlussesentwurf aufzunehmen. Die Gründe hiefür sind theilweise formelle, theilweise materielle. Ein sehr wichtiger formeller Grund lag darin, daß die Unternehmung bereits in voller Ausführung begriffen ist. Von dem benöthigten Kapital von Fr. 1,300,000 ist bereits über eine Million in Aktien zugesichert und wenn auch der Rest nicht in Aktien untergebracht werden könnte, so hat die Unternehmung doch höchstens den vierten Theil des Kapitals auf dem Anleihenswege aufzubringen. Von allen andern Projekten befindet sich nicht ein einziges in diesem glücklichen Fall und wir sagten uns, vor allem aus solle der Staat nicht solche Unternehmungen unterstützen, die auch ohne Staatshülfe ausgeführt werden können. Das Projekt Saignelégier-Chaux-de-Fonds befindet sich deshalb in dieser glücklichen Lage, weil der Kanton Neuenburg und die Gemeinde Chaux-de-Fonds über eine halbe Million zeichneten. Unsere lieben Freunde von Neuenburg haben also das Unternehmen bereits gesichert und zwar thaten sie dies deshalb, damit Freibergen nicht etwa in Verbindung mit St. Immer gebracht werde, was schon früher angestrebt worden war, aber nicht realisirt werden konnte. Das Unternehmen Saignelégier-Chaux-de-Fonds könnte auch die im vorliegenden Beschlussesentwurf enthaltenen Bedingungen nicht mehr genau erfüllen. Es werden in dem Beschluß noch keine endgültigen Subventionen zugesichert, sondern der Große Rath soll erst später, wenn genaue Pläne und ein Finanzprogramm vorliegen, innert der vorgesehenen Grenzen die Subvention definitiv bestimmen. Hätte man einfach gesagt, an normalspurige Bahnen werde eine Subvention von Fr. 40,000 per Kilometer ausgerichtet, so würden, ähnlich wie bei Straßenbauten, große Devise aufgestellt worden sein. Auch kann man unter einer normalspurigen Bahn verschiedenes verstehen; die gleiche Bahn kann Fr. 200,000 per Kilometer kosten oder auch nur Fr. 80,000, wie z. B. die Langenthal-Huttwylbahn, die ein Muster einer normalspurigen Sekundärbahn ist. Würden wir nun von vornherein die Subvention an normalspurige Bahnen auf Fr. 40,000 per Kilometer fixiren, so könnte eine Gesellschaft eine Bahn erstellen, die, wie die Langenthal-Huttwylbahn, nur auf Fr. 80,000 per Kiometer zu stehen käme, sie brauchte also einfach noch Fr. 40,000 per Kilometer Schulden zu machen und könnte dann lachend sagen, sie habe die Bahn einzig mit Staatsgeld gebaut. Da wir also heute nicht wissen, ob eine Gesellschaft theuer oder billig bauen, eine Vollbahn oder eine Sekundärbahn erstellen will, so können wir auch die Subventionen nicht definitiv festsetzen, sondern müssen zuerst die technischen Vorlagen abwarten. Nun ist aber die Unternehmung Saignelégier-Chaux-de-Fonds rücksichtslos vorgegangen. Sie ließ sich in's Handelsregister eintragen, hat mit den Expropriationen begonnen und es ist der Bau bereits in Ausführung begriffen. Es können also alle im vorliegenden Beschlussesentwurf aufgestellten Garantien auf das Unternehmen nicht mehr angewendet werden, und da die Gesellschaft so gestellt ist, daß sie ohne Staatshülfe vorgehen kann, so muß man sie gewähren lassen. Es hat das aber durchaus nicht die Meinung, daß man gegenüber dieser Bahn irgendwelche feindselige Gesinnung hätte. Ich anerkenne, daß die Bahn den Freibergen volkswirthschaftlich am besten dient, indem sie ihren Markt schon jetzt in Chaux-de-Fonds haben, sodaß es eigentlich etwas Unnatürliches gewesen wäre, wenn man sie von Chaux-de-Fonds abgetrennt hätte.

Es ist übrigens noch ein anderer viel wichtigerer Grund vorhanden, an die Bahn Saignelégier-Chaux-de-Fonds keinen Beitrag zu verabfolgen. Der Staat hat seinerzeit die Regionalbahn Tramlingen-Dachsfelden mit Fr. 150,000 subventionirt; den Rest der Kosten brachten durch große Opferwilligkeit die Gemeinden und Privaten auf und so konnte die Bahn erstellt werden, ohne daß Schulden gemacht werden mußten. Dank einer uneigennützigen Verwaltung, die fast nichts kostet, hat sich die Bahn so gut gehalten, daß sie den Aktionären 2 % Zins bezahlen kann. Sobald nun aber der Bezirk Freibergen nach Chaux-de-Fonds gezogen wird, fällt ein Theil des Verkehrs auf der Tramelan-Tavannes-Bahn weg, sodaß dieses Unternehmen sich vielleicht nicht mehr als lebensfähig erweist und die Aktien des Staates, der Gemeinden und Privaten verloren sind. Wir sagten uns nun: Wenn wir die ohnehin gesicherte Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds nicht in den Subventionsbeschluß aufnehmen, so können wir das dadurch ersparte Geld an die Erstellung einer Linie Saignelégier-Tramelan geben, wodurch vermieden wird, daß Freibergen seinen Markt vollständig nach Chaux-de-Fonds verlegt, sondern die Leute auch Delsberg, Biel u. s. w. besuchen, wodurch in Bezug auf die Tramelan-Tavannes-Bahn das Gleichgewicht wieder hergestellt wird. Wir fanden also, es liege mehr im allgemeinen Interesse, wenn statt der Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds die Strecke Saignelégier-Tramelan mit einem erhöhten Beitrag unterstützt werde; denn es ist diese 15 Km. lange Strecke keine billige, da das Plateau der Freiberge bedeutend höher liegt als Tavannes, sodaß man die Bahn manche Windungen beschreiben lassen oder Zahnstangen einlegen muß; es könnte diese Bahn also auf keinen Fall ohne Staatssubvention zu stande kommen. Maßgebende Persönlichkeiten des Bezirkes Freibergen haben sich mit unserm Standpunkte einverstanden erklärt unter der Bedingung, daß auch eine Subvention bewilligt werde für die Linie

Saignelégier-Goumois. Die Regierung hat diese Linie gestrichen, die Kommission dagegen hält daran fest; sie möchte der Linie Saignelégier-Tramlingen statt Fr. 35,000, wie die Regierung vorschlägt, Fr. 30,000 per Kilometer verabfolgen und dann auch der Linie Saignelégier-Goumois eine Subvention von Fr. 25,000 per Kilometer gewähren. Wir glauben, daß unter diesen Umständen der Bezirk Freibergen sich nicht beklagen könne, der Große Rath habe seine Eisenbahninteressen nicht gehörig gewahrt. Wir dienen den Freibergen auf diese Weise mehr, als wenn wir die ohnehin gesicherte Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds subventioniren würden, und es lag mir sehr daran, dies hier klarzulegen, damit auch nicht ein Schatten auf den Staat fällt, als habe er die Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds nicht begünstigen wollen.

Im fernern stellte sich die Kommission auf den Standpunkt, daß sie mit Ausnahme der soeben erwähnten Linie keines der anhängigen Projekte zurückwies. Wir glaubten, wir sollen uns nicht auf einen engherzigen Standpunkt stellen. Es war dies für uns allerdings ein schwerer Entschluß, denn es liegen Projekte vor, die sich gegenseitig außerordentlich widerstreiten, sogar in dem Maße, daß das Zustandekommen des einen Projekts zur Voraussetzung hat, daß ein anderes sich nicht verwirklicht. Wir fanden nun, es sei das Richtigste, vorläufig allen Projekten, die volkswirthschaftlich Sinn haben und ein Landesinteresse befriedigen, eine Subvention in Aussicht zu stellen; wir seien nicht dafür da, Kirchthumspolitik zu treiben, sondern seien die Vertreter des ganzen Kantons, nicht einzelner Landestheile. Fanden wir also, es sei kein Projekt, von Saignelégier-Chaux-de-Fonds abgesehen, auszuschließen, so haben wir anderseits bedeutende Sicherheitsvorkehren aufgestellt, damit nicht Unternehmungen zu stande kommen, die nicht lebensfähig wären, oder die bernischen Landesinteressen in keiner Weise fördern würden.

Was die finanzielle Grenze der Staatsbetheiligung anbetrifft, so handelt hievon ein einziger Artikel des Beschlussesentwurfes, und werde ich darüber bei der Berathung des betreffenden Artikels ein Wort sagen.

Ich empfehe Ihnen auf die Vorlage einzutreten und bei Art. 1 über jede Linie separat zu berathen.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Wie schon Herr Marti bemerkte, ist es nach den Auseinandersetzungen des Herrn Finanzdirektors kaum nöthig, die Frage, ob der Staat verpflichtet und in der Lage sei, auch in Zukunft Eisenbahnunternehmungen zu unterstützen, nochmals eingehend zu besprechen.

Ich glaube, in einer Zeit, wo der Bund in so energischer Weise vorgeht, um die schweizerischen Eisenbahnen, wenigstens die Hauptlinien, in seine Hände zu bringen, und jedermann sieht, daß der Staat an der Entwicklung des Eisenbahnwesens bedeutendes Interesse hat, wird es kaum nöthig sein, den Beweis zu erbringen, daß der Staat verpflichtet ist, die Erstellung neuer Eisenbahnen, die der Hebung des Verkehrs dienen sollen, finanziell zu unterstützen. Wenn ich gleichwohl einen kurzen Rückblick auf die Eisenbahngeschichte des Kantons Bern werfe, so geschieht es deshalb, weil seit der letzten großen Eisenbahndiskussion fast 20 Jahre vorübergegangen sind, so daß viele die Geschichte des bernischen Eisenbahnwesens nicht mehr im Auge haben, und ferner weil diese Geschichte nach meinem Dafürhalten beweist, daß die Pflicht des Staates zur Unterstützung von Eisenbahnunternehmungen nicht bloß von den Behörden und leitenden Führern des Volkes anerkannt wurde, sondern daß auch das Volk in bewußter und weitsichtiger Weise diesen Grundsatz zu dem seinigen machte.

Sie wissen alle, daß die Eisenbahngeschichte der Schweiz eine etwas eigenthümliche ist. Nach sehr eingehender Diskussion beschloß der Bund, trotz sehr energischer Opposition, namentlich von Seite unseres Stämpfli, es sei der Bau von Eisenbahnen der Privatspekulation zu überlassen. Diesen Beschluß würde der Bund heute, wie ich glaube, nicht mehr fassen; seine heutigen Bestrebungen beweisen, wie richtig der Blick weitsichtiger Männer war, die den Bund warnten, das Eisenbahnwesen der Privatspekulation zu überlassen. So wurde denn der Bau der Hauptlinien der privaten Thätigkeit überlassen und erst später, als es sich darum handelte, das Eisenbahnnetz auszubauen und auch entlegeneren Gegenden zu einer Eisenbahn zu verhelfen, wurde die Hülfe des Staates nöthig. So erhielten wir im Kanton Bern den großen Eisenbahnkampf, namentlich gegenüber der Centralbahn, der dahin ging, den großen Einfluß dieser Gesellschaft zu brechen und auch entfernteren Gegenden zu Eisenbahnen zu verhelfen. Es tauchten daher die Projekte der Ost-Westbahn und der Jurabahnen auf. Sie wissen, mit welcher Energie der Kanton Bern damals vorging, um seine Interessen zu wahren und die neuen Linien dem Staat zu sichern.

Ich glaube, es sei überflüssig, bezüglich dieser Periode unserer Eisenbahngeschichte in nähere Details einzutreten. Dagegen möchte ich Sie noch etwas näher auf die Diskussion hinweisen, die anno 1874/75, als es sich um die Subvention einer Reihe neuer Eisenbahnlinien handelte, stattfand. Damals setzte die Finanzdirektion in einem sehr eingehenden Bericht alle leitenden Gesichtspunkte auseinander und die seitherige Geschichte beweist, wie richtig diese Erörterungen waren. Unter anderem stellte die damalige Finanzdirektion in ihrem Bericht den Satz auf, daß der Kanton Bern absolut verpflichtet sei, die Eisenbahnbestrebungen abgelegener Gegenden zu unterstützen. Dieser Satz wurde damals auch ganz allgemein anerkannt und das Volk ertheilte dem Subventionsbeschluß seine Genehmigung, machte also jenen Grundsatz zu dem seinigen, wie das auch verschiedene andere Thatsachen beweisen. Vor Erlaß des Referendumsgesetzes bewilligte der Große Rath größere Summen an die Centralbahn, die Ostwestbahn und die Jurabahn, Summen, die mit Rücksicht auf die damalige Lage als enorme bezeichnet werden müssen. Nach Erlaß des Referendumsgesetzes war das Volk gleicher Meinung, wie vorher der Große Rath. Das Volk war weitsichtig genug, zu erkennen, daß wenn der Kanton Bern einer blühenden Zukunft entgegengehen solle, er sich auch an den Eisenbahnbestrebungen betheiligen müsse. Sie wissen, daß der Gotthardsubventionsbeschluß, obschon Bern am Gotthard nicht so direkt betheiligt war, mit 30,000 gegen 10,000 Stimmen angenommen wurde. Ich erinnere Sie ferner an die Unterstützung der Bern-Luzernbahn, die trotz der Opposition eines Landestheiles mit 28,000 gegen 11,000 Stimmen beschlossen wurde. Und endlich erinnere ich Sie daran, daß der Subventionsbeschluß von 1875, der die Finanzen des Kantons in ziemlich weitgehendem

Maße in Anspruch nahm, mit 37,000 gegen 24,000 Stimmen angenommen wurde. Bei ferneren Abstimmungen wurde das Verhältniß eher noch ein besseres. Ich erinnere Sie nur an die eidgenössische Abstimmung über die Subventionirung von Alpenbahnen, wo der Kanton Bern 45,000 Ja gegen nur 8000 Nein abgab.

Ich glaube also, es sei unsere Pflicht, unser Eisenbahnnetz in einer dem Bedürfniß entsprechender Weise ausdehnen zu helfen, und zwar ist dies um so mehr unsere Pflicht, weil der Anlauf, der in dieser Beziehung im Jahre 1875 genommen wurde, mehr oder weniger ein vergeblicher war, weil infolge des Nationalbahnkrachs und anderer Verumständungen die wirthschaftlichen Verhältnisse sehr zurückgingen. Infolge dessen wurde, wie schon Herr Marti auseinandergesetzt hat, von sämmtlichen subventionirten Linien nur die Linie Burgdorf-Langnau ausgeführt. Statt 13 Millionen, wie der Subventionsbeschluß vorsah, hatte der Kanton infolge dessen nur eine Subvention von 450,000 Franken auszurichten. Ich halte deshalb dafür, es sei nur ein Gebot der Gerechtigkeit und Billigkeit, wenn die Projekte, die sich neuerdings um eine Subvention bewerben und die zum größten Theil mit den Projekten von 1875 in naher Verbindung stehen, als subventionsberechtigt anerkannt werden. Ich glaube deshalb, die Frage des Eintretens auf den heute vorliegenden Beschlussesentwurf könne unmöglich verneint werden.

Es ist ferner auch die Frage entstanden, in welcher Weise man heute vorgehen wolle. Andere Kantone progredirten so, daß sie förmliche Subventionsgesetze aufstellten. So stellte z. B. der Kanton Zürich fest, es sei jedes neue Eisenbahnprojekt berechtigt, eine Staatssubvention zu verlangen. Auch im Jahre 1875 hat man sich gefragt, ob nicht der Erlaß eines förmlichen Subventionsgesetzes vorzuziehen wäre, oder ob man von Fall zu Fall entscheiden solle. Man fand, es empfehle sich weder das Eine noch das Andere. Die Verhältnisse sind im Kanton Bern so verschieden, daß es unmöglich ist, ganz allgemeine verbindliche gesetzliche Bestimmungen aufzustellen, was auch der heutige Beschluß beweist. Auch die Entscheidung von Fall zu Fall ist nicht angezeigt, indem die Rivalität unter den einzelnen Landesgegenden so groß ist, daß wenn jede einzelne Unternehmung für sich dem Referendum unterstellt werden müßte, man möglicherweise zu keinem Resultate käme. Man fand daher, es sei der Weg eines Beschlusses, in welchem eine Reihe Projekte vereinigt sind, der richtigste, es sei das der goldene Mittelweg. Es ist dabei auch das zu berücksichtigen, daß bei Aufstellung eines allgemeinen Gesetzes dessen finanzielle Tragweite nicht überblickt werden könnte. Der Kanton Bern müßte sich unter Umständen mit ganz kolossalen Summen betheiligen, wenn das Gesetz bestimmen würde, es habe jede Eisenbahn, die im Kanton Bern erstellt werde, das Recht, eine Subvention zu verlangen. Ich erinnere Sie an die vielen Oberländer-Bergbahnprojekte. Ebenso beweist das Projekt Saignelégier-Chaux-de-Fonds, daß es besser ist, keine allgemeine Gesetzesvorschrift aufzustellen.

Was das Maß der Subvention anbetrifft, so müssen dabei die finanziellen Kräfte des Staates mit in Betracht gezogen werden. Diese sind nun heute offenbar besser, als im Jahre 1875. Wir haben gestern die erfreuliche Thatsache konstatiren können, daß die Staatsrechnung pro 1890 mit einem Einnahmenüberschuß von 860,000 Fr. abschließt. Ferner ist das große Kapital, das wir in den Eisenbahnen stecken hatten, nun völlig sicher gestellt dadurch, daß wir die betreffenden Aktien in eidgenössische Renten umwandelten. Unsere Finanzlage ist also eine durchaus gesicherte und normale und jedenfalls eine viel bessere, als im Jahre 1875. Es kann aber nicht nur die finanzielle Kraft des Staates maßgebend sein, sondern es kommt auch auf die Wichtigkeit der projektirten Linien, die Leistungsfähigkeit der betreffenden Gegenden und die Schwierigkeiten der Erstellung an. Endlich muß auch als weiterer Faktor die Höhe der bisher bewilligten Subventionen berücksichtigt werden. In der letztern Beziehung habe ich eine Zusammenstellung gemacht, aus der sich folgendes ergibt. Die Subvention des Staates betrug per Kilometer für die

Centralbahn	Fr.	23,800
Jurabahnen	„	97,000
Bern-Luzernbahn, auf die bernische Strecke berechnet	„	238,500
Broyethal	„	41,600
Linie Burgdorf-Langnau	„	36,300
Linie Langenthal-Huttwyl	„	26,600

Durchschnitt: Fr. 77,300.

In Prozenten der Voranschlagsumme betrug die Staatssubvention für die

Centralbahn	9 %
Jura-Bernbahn	36 „
Bern-Luzernbahn	112 „
Broyethalbahn	27 „
Linie Burgdorf-Langnau	33 „
Linie Langenthal-Huttwyl	33 „

Durchschnitt: 41 %.

Zieht man die Centralbahn und die Bern-Luzernbahn, deren Verhältnisse durchaus ausnahmsweise waren, nicht in Betracht, so ergibt sich eine durchschnittliche staatliche Subvention von 50,000 Fr. per Kilometer oder 33 % der Kosten. Sie sehen daraus, daß der Antrag der Kommission durchaus dem entspricht, was bis jetzt geleistet wurde und wenn wir auch die Subvention von 50 auf 40,000 Fr. reduzirten, so geschah das mit Rücksicht darauf, daß die Erstellung von Eisenbahnen bedeutend billiger geworden ist.

Sie wissen ferner, daß im Jahre 1875 zwei Kategorien von Bahnen aufgestellt wurden; man unterschied zwischen solchen, bei welchen die Vorarbeiten ziemlich weit vorgerückt waren und ziemlich genau gesagt werden konnte, was der Bau kosten werde, und solchen Bahnen, wo dies nicht der Fall war. An die Bahnen der ersten Kategorie wurde eine bestimmte Summe als Beitrag bewilligt, während für diejenigen der zweiten Kategorie eine Subvention per Kilometer in Aussicht genommen wurde. Heute nun ist das Verhältniß ein etwas anderes. Es liegen in Bezug auf kein Projekt so genaue Vorlagen vor, daß mit Rücksicht darauf eine bestimmte Subvention in Aussicht genommen werden könnte. Wir lassen deshalb die im Jahre 1875 praktizirte Ausscheidung fallen und nehmen nur kilometrische Beträge in Aussicht. Eine Ausnahme macht einzig der Simplon. In Bezug auf diesen Letztern glaube ich schon hier erklären zu sollen, daß die Subventionirung des Simplon nur die Erfüllung einer bereits eingegangenen Verpflichtung ist. Bei der Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit der Suisse-Occidentale wurde die Verwirklichung des Simplondurch-

stiches als das Hauptziel derselben betrachtet und bei Genehmigung der Fusion ging der Kanton Bern die Verpflichtung ein, eine Subvention zu bewilligen. Dazu kommt, daß der Kanton Bern an diesem Durchstich großes Interesse hat, da wir dem Simplon näher stehen als dem Gotthard, und nachdem die Jura-Bern-Luzern mit der Suisse-Occidentale vereinigt wurde, haben wir ein noch größeres Interesse am Zustandekommen des Simplondurchstiches.

Eine Unterscheidung haben wir nur gemacht zwischen normal- und schmalspurigen Bahnen. Es ist im Jura bereits der Beweis geleistet worden, daß eine Schmalspurbahn den Bedürfnissen einer Gegend, welche keinen großen durchgehenden Waarenverkehr hat, viel besser entspricht, da für eine Schmalspurbahn viel geringere Opfer gebracht werden müssen, als für eine Normalbahn. Es rechtfertigt sich daher, hier einen Unterschied zu machen.

Die finanziellen Folgen des Beschlusses sind Ihnen bereits vom Herrn Finanzdirektor auseinandergesetzt worden. Ich will Ihnen offen gestehen, daß mir die Annahme einer Rendite von 1,75 % noch etwas zu hoch erscheint. Wir dürfen nicht vergessen, daß wir es nicht mit Hauptlinien zu thun haben, sondern alle in Aussicht genommenen Projekte die Bedürfnisse kleiner Gegenden befriedigen sollen, aus welchem Grunde die Rendite eine durchaus andere sein wird, als bei einer großen Bahn. Angenommen die Rendite werde nicht mehr als 1 % betragen, so ergibt sich bei einer Subvention von 10 Millionen ein durch die laufende Verwaltung zu deckender jährlicher Zinsausfall von Fr. 250,000. Der Bericht der Finanzdirektion zeigt jedoch, daß mit dem Jahre 1891 der jährliche Beitrag an die Juragewässerkorrektion mit Fr. 230,000 dahinfällt, ebenso mit dem Jahre 1892 die Amortisationsquote für das Wirthschaftskonzessionsanleihen im Betrage von jährlich Fr. 250,000. Es genügt also schon die letztere Summe, um den erwähnten Zinsausfall zu decken, sofern die sämmtlichen 10 Millionen ausgegeben werden müssen. Die finanziellen Folgen sind mithin solche, daß wir davor nicht zurückzuschrecken brauchen.

Schließlich möchte ich Sie noch darauf aufmerksam machen, daß Ihnen ein einstimmiger Beschluß beider Kommissionen vorliegt. Wie Ihnen bereits mitgetheilt wurde, hielten die beiden Kommissionen — Staatswirthschafts- und Spezialkommission — eine gemeinschaftliche Sitzung ab, in welcher nach einer lebhaften Diskussion eine Einigung zu stande kam. Anfänglich bestunden wesentliche Differenzen, namentlich bezüglich der Frage des Ausschlusses von Konkurrenzlinien, sowie in Bezug auf die Höhe der Subvention. Schließlich kam ein Kompromiß zu stande, indem man sich auf das vorliegende Dekret einigte. Ich glaube, dasselbe sollte dem Volk und dem Großen Rathe konveniren können, da man nach allen Richtungen hin das beste herauszufinden suchte. Ich möchte Sie deshalb schon jetzt bitten, Sie möchten wenn möglich einen einstimmigen Beschluß fassen; denn ein so großes Werk ist sicher nur dann möglich, wenn die Behörden möglichst einstimmig vor das Volk treten können. Ich möchte wirklich davor warnen, den Kompromiß der Kommission dadurch zu stören zu suchen, daß man die Differenzpunkte, die in der Kommission erledigt wurden, hier wieder aufgreift. Wenn dies der Fall sein sollte, so würden wir einen großen Markt erhalten, und auch in Bezug auf die Höhe der Subvention werden dann wieder neue Anträge gestellt werden. Es ist darum sehr zu wünschen, daß das Beispiel der Kommission auch vom Großen Rathe selbst befolgt werden möchte, damit wir möglichst zu einem einstimmigen Beschluß kommen.

Ich muß noch auf einen Punkt zu sprechen kommen, von dem ich weiß, daß er vielen Mitgliedern zu Bedenken Anlaß gab. Es betrifft dies die Streichung des Art. 4 des Entwurfs der Regierung und der Eisenbahndirektion. Wie Sie gesehen haben werden, waren im ersten Entwurf eine Reihe von Projekten in Art. 1 nicht aufgeführt, sondern es wurde in einem besondern Artikel gesagt, daß dieselben unter die Kompetenz des Großen Rathes fallen und daß daher der Große Rath über deren Subventionirung zu entscheiden habe. Wir haben gefunden, es gehe nicht an, dem Großen Rathe in einem Beschlusse, der dem Referendum unterliegt, eine Kompetenz zu geben, die er bereits besitzt. Es ist selbstverständlich, daß der Große Rath jederzeit innerhalb seiner Kompetenz Eisenbahnsubventionen bewilligen kann und es hätte also keinen Sinn, einen bezüglichen Artikel in den Beschlussesentwurf aufzunehmen. Aus diesem Grunde wurden weggelassen die Weißensteinbahn, die Linie Huttwyl-Willisau und die Linie St. Immer-Les Breuleux, da deren Subventionirung durchaus innerhalb der Kompetenz des Großen Rathes liegt und der Große Rath auch keinen Anstand nehmen wird, denselben die gleiche kilometrische Unterstützung zu gewähren, wie den andern Projekten. Ich möchte das speziell betonen, da mir bekannt wurde, man habe Bedenken und glaube die Streichung sei aus materiellen Gründen erfolgt.

Ich empfehle Ihnen namens der Staatswirthschaftskommission ebenfalls Eintreten auf die Vorlage und betone nochmals, daß es wünschbar erscheint, bezüglich dieser Eisenbahnbestrebungen, die sicher nur zum Wohle des Kantons dienen werden, mit einem einstimmigen Antrag vor das Volk treten zu können, das die Sanktionirung desselben sicher nicht verweigern wird.

Das Eintreten wird ohne Widerspruch beschlossen.

Art. 1, Ingreß.

Ohne Bemerkung angenommen.

Lit. a. Bern-Neuenburg.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Le projet d'une ligne directe de Berne à Neuchâtel mérite de figurer en tête du décret, ne serait-ce qu'à cause de son âge vénérable. Voilà 30 ans qu'il est sur le tapis. Dans l'origine, ses promoteurs avaient surtout en vue l'établissement de communications directes entre Berne et Neuchâtel et le trafic Paris-Berne-Oberland. Ce côté de la question a son importance, mais ce qui

recommande principalement une subvention, à notre avis, c'est l'intérêt local. La ligne desservira deux districts, ceux de Laupen et de Cerlier, qui n'ont pas encore de chemins de fer. En outre l'Etat est fort intéressé à l'établissement de cette ligne, depuis qu'il a fait l'acquisition du domaine de Witzwyl et de plusieurs milliers d'arpents de terrain dans le Grand Marais. Une voie ferrée facilitera beaucoup la mise en culture et l'exploitation de cet immense territoire encore inculte.

Le tracé n'est pas encore arrêté définitivement. Il existe des divergences entre Berne et Neuchâtel au sujet du raccordement, qui peut se faire à Cornaux ou à St-Blaise. Le raccordement de Cornaux répondrait mieux aux intérêts bernois. Quant au tracé de Berne à la frontière neuchâteloise, il peut emprunter le territoire fribourgeois sur un parcours de 7 kilomètres, comme le prévoit le projet Beyeler, ou rester tout entier sur territoire bernois, comme le demande une pétition de Wyleroltigen et des communes environnantes. C'est le tracé qu'on avait adopté en 1875. Le décret ne préjuge pas la solution, qui ne pourra être arrêtée que lorsqu'on connaîtra le résultat des études définitives.

En tout cas, la construction de cette ligne par la Compagnie du Jura-Simplon nous paraît une condition essentielle de réussite. C'est aussi une garantie pour le Grand Conseil, car la Compagnie ne s'en chargera que dans de bonnes conditions.

Suivant le tracé auquel on donnera la préférence, la subvention bernoise s'élèvera de 1,100,000 à 1,400,000 fr.; elle sera donc moindre que celle de 1875.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich habe mich nicht im allgemeinen ausgesprochen über den Art. 4, in welchem noch mehrere Projekte in Aussicht genommen werden. Der Herr Berichterstatter der Regierung hat zwar alles gesagt, was nöthig ist. Er hat hervorgehoben, daß es durchaus unzulässig sei, dem Großen Rath durch das Volk eine Kompetenz geben zu lassen, welche er schon besitzt. Auf der andern Seite hat man Bedenken getragen — und ich bin aufgefordert worden, diese Bedenken zu zerstreuen — ob die Subventionen für die betreffenden Projekte seinerzeit auch werden bewilligt werden. Offenbar muß das geschehen und zwar habe ich nicht nur die Bahn von Breuleux nach St. Immer und die Linie von Huttwyl nach Wolhusen im Auge, sondern auch die Weißensteinbahn. Die Erstellung der Weißensteinbahn liegt theils im Interesse des Kantons, theils ist sie gegen dasselbe, ich glaube aber das Interesse des Kantons sei überwiegend. Nicht nur die Amtsbezirke Münster und Delsberg, die gerne noch einen neuen Ausgang fänden, um in den alten Kantonstheil zu kommen, hängen an der Weißensteinbahn, sondern auch das Ober- und Unteremmenthal und das Oberland, sofern die Linie in's Oberland direkt fortgesetzt werden kann. Es scheint mir also, wie gesagt, selbstverständlich, daß der Große Rath diese andern Projekte, wenn sie einmal reif sind, subventionniren wird.

Was nun die Linie Bern-Neuenburg betrifft, so hat Ihnen Herr Regierungsrath Stockmar auseinandergesetzt, daß diese Linie außerordentlich nöthig ist. Nachdem das große Moos entsumpft ist, müssen wir dafür sorgen, daß es auch angebaut und bevölkert wird, was ohne Bahn nicht geschehen kann. Ich sehe durchaus ab von den übrigen Gründen: daß die Linie Bern-Neuenburg bestimmt ist, zwei Hauptstädte und zwei Kantone, Bern und Neuenburg, mit einander zu verbinden, welche mit einander große Relationen haben. Ich sehe auch davon ab, daß die Erstellung dieser Linie nöthig ist, um den Pariserverkehr nach Bern zu bringen, sondern ich sehe diese Linie als eine agrikole Nothwendigkeit an und bin überzeugt, die Bahn werde unter allen Umständen beschlossen werden. Es könnte zwar für das große Moos genügen, eine Regionalbahn zu bauen, es würde sogar die Erstellung einer Linie von Müntschemier nach Cornol genügen. Allein wir dürfen nicht vergessen, daß auch noch der Amtsbezirk Laupen zu berücksichtigen ist und daß, wenn wir die Hauptstädte in eine bessere Situation bringen können, wir das nicht unterlassen sollen. Gegenwärtig befindet sich die Stadt Bern nicht in günstiger Lage. Sie besitzt keine eigentliche Transitlinie und wenn es möglich ist, derselben zu einer solchen zu verhelfen, so liegt das im großen Landesinteresse.

Allerdings verkenne ich nicht, daß sich die Stadt Biel in einer unangenehmen Lage befindet, indem sie einerseits von der Weißensteinbahn, anderseits von der Linie Bern-Neuenburg abgeschnitten wird, und ich begreife, daß man in Biel das Zustandekommen der Linie Bern-Neuenburg nicht gerne sieht. Nun müssen sich aber die Bieler in das Unvermeidliche schicken. Biel liegt übrigens an sehr großen Transitlinien, wozu noch die Transversale nach Bern kommt, sodaß nicht davon die Rede sein kann, daß es auf ungehörige Weise geschädigt werde. Biel soll fortfahren, gute Uhren zu machen, und wenn es dann noch die Eisenbahnschule erhalten wird, die ihm das entgangene Technikum ersetzen dürfte, kann man nicht so großes Mitleid haben. Was den Bau der Linie Bern-Neuenburg betrifft, so kann dieselbe nach meinem Dafürhalten nicht ausgeführt werden, oder die Jura-Simplonbahn baue sie. Ob sich diese Bahn herbeilassen wird, die Linie zu bauen, weiß ich nicht. Ich bin dafür, aber auf mich kommt's nicht an und ich stehe mit den Aktionären nicht auf bestem Fuße. Indessen hoffe ich, wenn die Sache einmal recht studirt ist, werde sich eine Kombination finden lassen, bei welcher die Jura-Simplonbahn den Bau übernehmen wird; denn gerade wie Biel wird auch die Jura-Simplonbahn geschädigt, allein das kann kein Grund sein, eine Unternehmung hintertreiben zu wollen, die im großen Interesse des übrigen Theils des Landes liegt. Stellen Sie sich also auf den Standpunkt, daß wir den Amtsbezirken Erlach und Laupen und dem großen Moos eine Eisenbahn geben müssen, dann brauchen Sie die übrigen Vortheile für die Stadt Bern und das Mittel- und Oberland nicht sehr in die Wagschaale fallen zu lassen.

Weber (Biel). Gleich wie ich in der Eisenbahnkommission gegen diese Linie Bern-Neuenburg gewesen bin, so muß ich auch hier den gleichen Standpunkt einnehmen. Ich habe mich zwar dann schließlich, um nicht die andern Projekte zu gefährden, der Mehrheit angeschlossen und für das Dekret gestimmt. Ich hätte es, wie gesagt, lieber gesehen, wenn einzelne Linien, worunter auch die Direkte, aus dem Dekret herausgenommen worden wären, indem ich befürchte, es möchten diese Projekte,

die dem Volke im großen und ganzen nicht mundgerecht sind, die ganze Vorlage gefährden. Daß wir in Biel das Projekt der Erstellung einer direkten Linie von Bern nach Neuenburg natürlich nicht rosig ansehen, ist begreiflich. Wir sind übrigens in Biel nächstens daran gewöhnt, daß man uns wegnimmt, was wir haben und uns nicht gibt, was wir möchten. Indessen führt uns diese Thatsache nicht dazu, uns gegen alle neuen Eisenbahnen ablehnend zu verhalten; nur möchten wir nicht die ganze Vorlage wegen einzelner Projekte gefährdet wissen. Ich kann Sie versichern, daß trotz unseres Zuspruches die Bevölkerung in Biel und theilweise des Seelandes überhaupt jedenfalls nicht mit großer Begeisterung für das Dekret stimmen wird. Ich beantrage daher, es sei die Linie Bern-Neuenburg weg zu lassen und behalte mir vor, später bei andern Bahnprojekten den gleichen Antrag zu stellen.

Heller. Ich möchte, entgegen dem Antrag des Herrn Weber, den Antrag der Kommission unterstützen, es sei die direkte Linie Bern-Neuenburg im Dekret ebenfalls aufzuführen. Die Sache ist durch die Herren Berichterstatter so einläßlich begründet worden, daß es wohl nicht nöthig ist, alle Momente in Erinnerung zu bringen, die den Großen Rath bestimmen müssen, diese wichtige Linie im Dekret aufzuführen. Es müßte Jedermann, der die Sache irgendwie näher betrachtet, merkwürdig erscheinen, wenn man eine solche Linie ausschließen würde und zwar gerade seitens des Staates würde sich ein solcher Ausschluß eigenthümlich ausnehmen, da der Staat an der Erstellung dieser Linie selbst das größte Interesse hat. In der letzten Session hat der Große Rath den Ankauf der Domäne Witzwyl beschlossen und es ist dadurch der Staat Eigenthümer eines Terrains im großen Moose von circa 4000 Jucharten geworden, welches Terrain von dieser direkten Eisenbahnlinie berührt wird. Es sprechen aber noch andere Interessen für die Erstellung dieser Linie. Sie wissen, daß der Amtsbezirk Laupen und der obere Theil des Seelandes gegenwärtig vom Eisenbahnverkehr abgeschnitten und daß es an der Zeit ist, auch diese Gegend mit einer Eisenbahnlinie zu bedenken. Ich möchte Ihnen deshalb wärmstens empfehlen, diese Linie im Dekret ebenfalls aufzuführen. Ja man könnte sogar versucht sein, diese Linie sogar ausnahmsweise zu behandeln, da dieselbe bedeutend mehr kostet, als alle andern, nämlich mindestens 8 Millionen. Ich will indessen keinen Antrag stellen und habe auch in der Kommission einen bezüglichen Antrag zurückgezogen.

Ich gebe zu, daß Biel die Erstellung dieser Linie nicht gerne sieht. Allein der Ausfall, der für Biel infolge der Erstellung dieser Linie entsteht, ist entschieden nicht so groß, wie man anzunehmen scheint. Die Fremden, welche in's Oberland reisen wollen, steigen in Biel selten aus und es wird also Biel in Bezug auf den Fremdenverkehr nicht geschädigt werden. Uebrigens möchte ich Sie an das Wort des Herrn Marti erinnern, welcher sagte, wir seien nicht hier versammelt, um einzelne Lokalinteressen zu vertreten, sondern die Interessen der Gesammtheit wahrzunehmen. Ich möchte Ihnen deshalb nochmals, ohne weitläufiger zu sein, die Aufnahme der Linie Bern-Neuenburg wärmstens empfehlen.

Weber (Graswyl). Ich unterstütze den Antrag der vorberathenden Behörden. Ich finde, es sei gerade die direkte Linie Bern-Neuenburg diejenige, welche am meisten Berücksichtigung verdient. Die Kommission, welche seinerzeit die Frage untersucht hat, ob die Domäne Witzwyl anzukaufen sei, hat in ihrem Bericht ausgeführt, um das Werk des Staates richtig durchzuführen, sei die Erstellung dieser Linie absolut nothwendig. Uebrigens sind die von dieser Linie berührten Amtsbezirke fast die einzigen, welche mit der Bundesstadt keine direkte Verbindung haben. Die Linie ist also auch vom volkswirthschaftlichen Standpunkt aus gerechtfertigt. Das gleiche gilt auch in militärischer Beziehung und ich erinnere Sie nur daran, welche Erleichterung es gewesen wäre, wenn die Linie Bern-Neuenburg beim Uebertritt der Bourbakiarmee vorhanden gewesen wäre. Ich unterstütze darum lebhaft den Antrag, diese Linie im Dekret aufzuführen.

Abstimmung.

Für Festhalten an dieser Linie (gegenüber dem Streichungsantrag Weber, Biel) . . . . Mehrheit.

---

b. Bern-Worb-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwyl.

c. Konolfingen-Hasle oder Goldbach.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Ces deux lignes sont connexes, puisqu'elles ont une section commune. La première donne satisfaction à beaucoup d'intérêts locaux, qui sont pour ainsi dire énumérés dans le titre.

C'est d'abord la situation isolée de la grande commune de Worb, qui s'est trouvée jadis, par sa faute, en dehors du tracé de la ligne Berne-Lucerne, et qui le regrette vivement aujourd'hui. Les concessionnaires comptent obtenir du Jura-Simplon le déplacement de la ligne actuelle depuis Trimstein. A partir de ce point, elle suivrait le cours de la Worblen jusqu'au Wylerfeld, en desservant Worb et la vallée. Il est douteux que cette combinaison puisse aboutir. — La ligne desservirait ensuite la vallée de Biglen, dont les communes déclinent par suite de leur isolement, tandis que celles qui sont situées sur la ligne de Berne à Lucerne, sont en pleine prospérité.

Le tracé passerait ensuite à Sumiswald, qui serait ainsi relié au chemin de fer de l'Emmenthal. Cette combinaison s'est substituée aux deux projets concurrents de Ramsey à Grünen ou à Sumiswald, que le gouvernement avait vainement essayé de concilier. — De Sumiswald, la ligne sera prolongée jusqu'à Huttwyl, soit par Affoltern, soit par Wasen. — La concession a aussi été demandée pour la ligne de Huttwyl à Wohlhusen par Willisau. Nous n'avons pas compris cette ligne dans le décret, pour ne pas préjuger l'interprétation que le Grand Conseil pourrait donner à la disposition qui réserve les subventions aux sections situées sur territoire bernois. De Huttwyl à Willisau, elle n'emprunte le territoire bernois que sur une longueur de 2 kilomètres, mais les 2 kilomètres suivants sont pour ainsi dire à cheval sur la frontière. Le Grand

Conseil voudra sans doute adopter, quand il statuera sur la demande de subvention, l'interprétation la plus favorable à cette entreprise, dont nous devons désirer l'achèvement. — La ligne de Berne à Wohlhusen par Sumiswald et Huttwyl réalisera enfin le vœu exprimé depuis 20 ans par une grande partie de l'Emmenthal.

Quant à la ligne de Konolfingen à Hasle, elle sera la continuation de celle de Thoune à Konolfingen, qui sera prochainement construite, sans subvention, par une Compagnie déjà constituée. Elle raccourcira considérablement la distance de Thoune à Berthoud et pourra probablement compter sur un trafic assez important, surtout pour les marchandises. La section de Biglen à Goldbach est commune avec la ligne de Worb à Huttwyl, mais les raccordements aux deux extrémités ne sont pas encore définitivement arrêtés. Les uns voudraient partir de Konolfingen et les autres de Zäziwyl, en empruntant sur un parcours de 2 kilomètres les rails du Berne-Lucerne. Quant à la jonction avec le chemin de fer de l'Emmenthal, ce sera l'affaire d'une enquête technique de décider si elle doit se faire à Hasle ou à Lützelflüh. Toutes ces questions demeurent réservées jusqu'au moment où les études définitives seront terminées.

Les frais d'établissement de ces deux lignes seront modérés; ils sont devisés à 120,000 fr. par kilomètre, mais on espère les réduire encore dans une assez forte mesure.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Was die Linie Bern-Worb-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwyl betrifft, so wird deren vollständige Ausführung wohl nicht in naher Aussicht stehen. Was vorerst das Hauptstück Bern-Worb anbetrifft, so geben die Initianten selber zu, daß diese Bahn nur lebensfähig sei, wenn die Jura-Simplonbahn ihre Linie verlege und statt über Gümligen über Worb fahre.

Nun wird die Jura-Simplonbahn die Sache in Erwägung ziehen, wie überhaupt alles, was man von ihr verlangt; aber ich möchte doch nicht sagen, daß ich Hoffnung machen könnte, daß dieselbe auf eine solche Linienverlegung, die bei einem Kostenaufwand von 1½ bis 2 Millionen ein längeres Tracé zur Folge hat, eingehen wird. Wir bedürfen einer Vollbahn, die einem größern Transitverkehr genügen kann, während für eine Linie Bern-Huttwyl eine normalspurige Sekundärbahn genügen würde. Sollte das Stück Bern-Worb wegfallen, so würde offenbar eine Bahn Konolfingen-Hasle oder Goldbach den Interessen des Amtes Konolfingen viel besser dienen und würde auch Norden und Süden besser mit einander verbinden. Die Erstellung der Linie Konolfingen-Hasle hängt zwar davon ab, ob die Konzessionäre der Linie Thun-Konolfingen finanzkräftig genug sind, um diese Linie zu bauen. Wir wollen es hoffen.

Sollte aber das Stück Bern-Worb nicht gebaut werden können, so wird der ganze Rest der Linie auf eine andere Basis gestellt werden müssen. Wenn es möglich ist, soll es zur Erstellung derjenigen Bahnverbindungen kommen, von denen schon beim Bau der Bern-Luzernbahn gesprochen wurde und deren Nichtausführung damals eine tiefgehende Verstimmung des Unteremmenthals zur Folge hatte.

Im Sinne dieser Ausführungen hat sich die Kommission dahin geeinigt, es sollen beide Projekte, ohne Präjudiz, als subventionsberechtigt anerkannt werden. Ich empfehle Ihnen die Lit. b und c zur Annahme.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Es ist über beide Projekte schon bei Anlaß des Subventionsbeschlusses von 1875 diskutirt worden. Man fand damals, nachdem verschiedene Anträge gefallen waren, allgemein, es sei eine Subvention gerechtfertigt, und so wurde denn die Bestimmung aufgenommen, die Staatssubvention werde auch bewilligt für eine Linie „Huttwyl-Sumiswald-Goldbach (Lützelflüh), eventuell Fortsetzung über Walkringen mit Anschluß an die Bern-Luzernbahn". Ich glaube, wir können auch heute die nämlichen Bestrebungen, die sich in sehr energischer Weise geltend machen, nicht verkennen.

Was speziell die Linie Konolfingen-Hasle oder Goldbach betrifft, so mache ich darauf aufmerksam, daß die Erstellung dieser Linie abhängig ist von der Erstellung der Bahn Thun-Konolfingen. Diese letztere Linie befand sich schon im Jahre 1875 in der ersten Kategorie der zu subventionirenden Bahnen, indem man schon damals anerkannte, es sei die Erstellung dieser Linie ein absolutes Bedürfniß. Leider unterblieb die Erstellung infolge der allgemeinen Misere, die in Eisenbahnsachen eintrat. Seither haben sich die Verhältnisse bedeutend geändert. Sie wissen, daß die Thunerseebahn erstellt wird; die betreffende Gesellschaft hat sich nun auch sofort des Stückes Thun-Konolfingen bemächtigt und gestützt auf eine neue Berechnung, die auf einer genauen Zählung beruht, ist anzunehmen, daß diese Linie eine sehr große Rendite abwerfen wird, da sie einem bedeutenden Lokalverkehr und auch allgemeinen Interessen dient. Mit Rücksicht hierauf hat man sich von privater Seite neuerdings um die Konzession beworben und wurde die Zusicherung gegeben, die Erstellung der Linie werde ohne Staatshülfe vor sich gehen. Immerhin ist die Erstellung der Fortsetzung von Konolfingen nach Burgdorf von der Ausführung der Strecke Konolfingen-Thun abhängig.

Was das andere Projekt betreffend Erstellung einer Bahn Bern-Worb-Lützelfluh-Sumiswald-Huttwyl betrifft, so wissen Sie, daß die Gegend schon seit Jahren eine bessere Verbindung anstrebt. Ursprünglich lagen verschiedene Projekte vor. Es ist nun aber gelungen, dieselben in ein einziges großes Projekt zu vereinigen. Die Kommission glaubt deshalb, es sei auch dieses Stück als subventionsberechtigt anzuerkennen.

Angenommen.

---

d. Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Ce projet a déjà subi bien des modifications. En 1875, la ligne de Berne à Thoune par la rive gauche de l'Aar devait être la première section du chemin de fer du Brunig. L'entreprise

du Brunig n'ayant pas pu se constituer dans sa forme primitive, ce projet fut abandonné. La direction du Jura-Berne-Lucerne le reprit il y a quelques années, à la demande des intéressés, et proposa une ligne à voie étroite aboutissant au Kirchenfeld. Accueilli d'abord avec faveur par la population, ce projet fut ensuite délaissé pour celui de M. l'ingénieur Beyeler, qui sollicite en ce moment la concession fédérale.

Le projet de M. Beyeler n'est pas encore définitif: c'est surtout le raccordement à Berne qui soulève des difficultés. M. Beyeler voulait d'abord établir un tramway de Berne à Wabern, mais le gouvernement s'y est opposé catégoriquement, ainsi qu'à l'idée d'une station sur la place de la gare ou dans la rue fédérale. La variante qui consisterait à établir le raccordement à la gare aux marchandises présenterait aussi de nombreux inconvénients, entre autres d'allonger la ligne outre mesure et de ne pas desservir le fauburg du Mattenhof. C'est évidemment une question très difficile, de concilier tout à la fois les intérêts du trafic de banlieue, ceux du trafic local du district de Seftigen et ceux du trafic direct de Berne à Thoune. On reviendra peut-être au projet du Kirchenfeld, modifié, comme l'a proposé M. de Werdt, par un raccordement spécial depuis Wabern pour le service des marchandises. Quoi qu'il en soit, la solution doit être réservée. C'est pourquoi nous n'indiquons que les deux points extrêmes de la ligne, comme le fait d'ailleurs la concession. Le Grand Conseil se prononcera plus tard en connaissance de cause sur la question du tracé.

L'établissement de cette ligne est du reste amplement justifié par l'importance du trafic local et par la nécessité pour le district de Seftigen de sortir de son isolement.

Nous avons renoncé à inscrire dans le décret l'embranchement projeté de Wattenwyl à Wimmis, d'abord parce qu'il ne figure pas dans la demande de concession, et puis parce qu'il ne paraît pas nécessaire de l'établir. Le raccordement à la ligne du Simmenthal devrait se faire à Reutigen. Or la ligne de Wattenwyl à Reutigen par Thoune ne sera que d'un kilomètre plus longue que la ligne directe par Blumenstein. Ce n'est donc pas la peine de construire un raccordement spécial. Si le chemin de fer du Niesen se construit, et si le trafic devient assez important pour motiver l'établissement d'une ligne directe, le Grand Conseil pourra toujours la subventionner dans les limites de sa compétence.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Die Gürbethalbahn ist nicht ein Unternehmen, zu dem sich das Kapital hinzudrängen wird und es wird wohl noch ziemlich viel Wasser die Aare hinabfließen, bis die Sache reif ist. In der letzten Zeit gerieth das Unternehmen auf eine etwas abschüssige Bahn, was uns veranlaßte, uns zu fragen, was eigentlich unter einer Eisenbahn zu verstehen sei. Nachdem ein Projekt aufgestellt worden, wonach eine schmalspurige aber leistungsfähige Bahn die Stadt Bern auf dem kürzesten Wege mit Thun verbunden hätte, was einzig geschehen kann, wenn die Bahnlinie auf dem Kirchenfeld einmündet, tauchte ein zweites Projekt auf, das wie ein Chamäleon alle möglichen Formen annahm. Es hieß, man wolle im Mattenhof eine Station erstellen und bis Wabern eine Trambahn bauen, von dort bis Thun dann eine eigentliche Eisenbahn. Das hat Niemand begriffen und man wird dem Staat nicht zumuthen wollen, daß er ein Tramway nach Wabern finanziell unterstütze. Die Erstellung dieses Tramways wollen wir der Gesellschaft überlassen, die sich bereits im Besitze der Konzession befindet und die Linie auch ausführen will. Eine Gürbethalbahn zu subventioniren, die in Wabern an ein Tram anschließen würde, hätte durchaus keinen Sinn und ich ließ deshalb bereits einen Artikel redigiren, wonach der Kanton Bern nur Eisenbahnen mit Lokomotiv- resp. Dampfbetrieb subventionire. Es ist allerdings gar wohl möglich, daß die Eisenbahnen früher oder später viel billiger mit Elektrizität oder auch mit komprimirter Luft, die sich in Bern und anderswo als sehr leistungsfähig erwiesen hat, betrieben werden können. Allein zur Stunde ist das noch nicht der Fall und wenn wir eine Bahn subventioniren, so stellen wir uns vor, es sei ein „Choli" vor den Zug gespannt, das heißt die Bahn werde mit Dampf betrieben. Wenn man mit einem andern System Experimente machen will, so soll dies jedenfalls nicht auf dem Rücken des Staates geschehen. Wir haben dann aber darauf verzichtet, eine bezügliche Bestimmung in's Dekret aufzunehmen, weil die Gesellschaften ihre finanziellen und technischen Vorlagen dem Staate unterbreiten müssen, bevor eine Subvention definitiv zugesichert wird. Wir können also ruhig abwarten, bis diese Vorlagen kommen und dann untersuchen, was für eine Bahn durch das Gürbethal gebaut werden soll. Dies ist der Standpunkt, auf den man sich gegenüber diesem unsichern Projekte stellen müßte.

v. Werdt. Die Erstellung einer Gürbethalbahn ist allerdings noch Sache näherer Untersuchung. Nachdem die projektirte Normalbahn Bern-Thun im Jahre 1875 nicht effektuirt werden konnte, ließ später die Jura-Bern-Luzernbahn ein neues Projekt aufstellen für eine schmalspurige Bahn, deren Ausgangspunkt das Kirchenfeld wäre. Es ist das ein sehr schönes Projekt, und ich benütze gerne diesen Anlaß, um Herrn Direktor Marti dafür den besten Dank auszusprechen, da dies bis jetzt seitens der betreffenden Gegend noch nicht geschehen ist. Nun ist in letzter Zeit plötzlich das Projekt des Herrn Beyeler aufgetaucht. Dasselbe verursachte eine lebhafte Agitation und gewinnt nachgerade die Oberhand, weil das Projekt des Herrn Marti — wie ich das Projekt der Jura-Bern-Luzernbahn nennen will — keinen direkten Anschluß an den Bahnhof vorsieht. Wir glaubten, durch eine Abzweigung Kehrsatz-Weyermannshaus den Leuten das Projekt des Herrn Marti genehmer machen zu können; allein es gelang das leider nicht. Das Projekt des Herrn Beyeler hat den Fehler, daß es einen Anschluß mit dem Bahnhof Bern vorsieht, der nach meinem Dafürhalten gar nicht auszuführen ist. Herr Beyeler hat dann allerdings die Zusicherung gegeben, er werde einen andern besser entsprechenden Anschluß suchen. Herr Beyeler hat ferner erklärt, er glaube bei Anwendung komprimirter Luft die gleiche Schnelligkeit erzielen zu können wie beim Dampfbetrieb. Ich glaube das nicht und ich möchte nicht, daß unser Amtsbezirk der Probierplatz würde für Dinge, die noch nicht reif sind. Ich habe mich darum gerne der Fassung der Kommission angeschlossen, es solle

die Frage bezüglich der Art des Betriebes offen gelassen werden; die Hauptsache ist, daß die Leistungsfähigkeit des anzuwendenden Systems die gleiche ist, wie diejenige bei Anwendung des Dampfbetriebs. Wir hätten in erster Linie gewünscht, eine Normalbahn zu erhalten; ich sehe aber ein, daß dies nicht möglich ist, und es wird wohl die richtige Lösung die sein, daß man eine normalspurige Sekundärbahn erstellt. Es werden in dieser Beziehung noch Studien gemacht werden müssen und wird es sich dann zeigen, zu was man sich entschließen wird; vielleicht kommt man wieder auf das alte Projekt zurück. Namens des von mir vertretenen Bezirks acceptire ich die Fassung, wie sie von der Regierung und der Kommission vorgeschlagen ist.

Angenommen.

---

e. Spiez-Frutigen.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Le projet de Frutigen est, comme celui d'Erlenbach, une conséquence de l'établissement de la ligne du lac. Le district de Frutigen ressent vivement, comme le Simmenthal, les suites de son isolement. La population diminue, et l'émigration prend des proportions inquiétantes. On ne peut l'enrayer qu'en fournissant au district de nouvelles sources de travail.

Les distances sont considérables. Il y a 5 lieues de Frutigen à Thoune, la station de chemin de fer la plus rapprochée, 8 lieues de Kandersteg et 9 lieues d'Adelboden. Ces distances seront quelque peu réduites par l'établissement de la ligne du lac, qui aura une station à Spiez, mais elles n'en resteront pas moins un grand obstacle au développement du trafic. Frutigen a besoin d'un chemin de fer pour relever son agriculture et soutenir son industrie naissante.

Deux solutions sont possibles: la voie normale ou la voie étroite. Une ligne à voie normale coûtera 170,000 fr. par kilomètre. Elle n'a de raison d'être que si on la considère comme la première section d'une future ligne de transit reliant Berne au Simplon. Si cette solution est possible, elle sera appuyée par la spéculation, mais avec ses seules ressources et la subvention de 40,000 fr. par kilomètre, le district de Frutigen ne pourrait que difficilement la réaliser.

Une ligne d'intérêt local, à voie étroite, est plus facile à construire, mais les frais d'établissement n'en seront pas moins fort élevés, à cause des difficultés du terrain. Nous avons donc cru devoir vous proposer, en prévision de cette éventualité, d'allouer à cette entreprise une subvention exceptionnelle de 35,000 fr. par kilomètre au maximum, comme pour le Simmenthal. Cette proposition n'a pas besoin d'être plus longuement justifiée: elle répond aux nécessités de la situation.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich würde es sehr bedauern, wenn dieses Projekt so zu stande käme, wie es projektirt ist; denn eine normalspurige Bahn hat keine Aussicht auf Rentabilität. Es ist das übrigens nur meine unmaßgebliche Ansicht. Die Herren Initianten zählen auf die Lötschbergbahn, wie auf ihren Messias, und glauben, ihre Bahn werde dann eine solche ersten Ranges werden. Ich kann, wie gesagt, dieser Bahn kein gutes Prognostikon stellen. Eine schmalspurige Bahn genügt vollständig. Ich habe mich denn auch in der Kommission mit solcher Ueberzeugung ausgesprochen, daß der Vertreter der betreffenden Landesgegend erklärte, er wolle lieber eine etwas höhere Subvention für eine Schmalspurbahn, als eine solche für eine Normalbahn. Die Bahn ist schwierig zu bauen und man kann daher ganz wohl eine höhere Subvention verabfolgen, sofern sie schmalspurig erstellt wird. Sollte sie aber normalspurig gebaut werden wollen, so müßten sich noch Finanzkräfte finden, die wir derzeit noch nicht kennen.

Angenommen.

---

f. Spiez-Erlenbach.

g. Thun-Reutigen-Erlenbach-Saanen-Waadt (Simmenthalbahn).

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. L'embranchement d'Erlenbach à Spiez correspond à divers intérêts. Lorsque la concession de la ligne du Simmenthal a été demandée, le gouvernement a déclaré qu'il lui paraissait nécessaire de la relier à la ligne du lac pour établir une communication directe avec Interlaken. D'autre part, Erlenbach et le Bas-Simmenthal ont cherché à obtenir une ligne à voie normale pour pouvoir transporter le bétail sans transbordement et en plus grande quantité. Cette ligne ne fait pas double emploi avec celle de Thoune à Erlenbach, parce qu'elle dessert Wimmis et relie le Simmenthal à Interlaken. Peut-être un arrangement est-il possible entre les deux entreprises; ce n'est pas le moment d'en indiquer les conditions, mais pour réserver toutes les éventualités qui peuvent se produire, le gouvernement a décidé de vous recommander de les subventionner toutes les deux.

La ligne d'Erlenbach coûtera cher; elle est devisée à plus de 200,000 fr. par kilomètre. La subvention de l'Etat ne représente donc que le cinquième des frais d'établissement, mais l'entreprise est assurée de l'appui de la Compagnie de la ligne du lac, à laquelle elle apportera un trafic important.

Quant au chemin de fer du Simmenthal, il était déjà prévu dans le décret de 1875. La subvention promise alors s'élevait à 2,500,000 fr.; elle est réduite aujourd'hui à 1,850,000 fr. — De toutes les lignes d'intérêt local, c'est bien la plus nécessaire et la plus urgente. Les conséquences de l'isolement du Simmenthal se résument d'un mot: entre les deux derniers recensements, la population a diminué du dixième. Et il ne s'agit pas du déplacement d'éléments flottants ou passagers, mais du départ

d'une population fixée au sol, uniquement vouée à l'agriculture, — qui ne trouve plus dans le pays les ressources nécessaires à l'existence.

Les distances sont plus grandes encore que dans le district de Frutigen. De la station de chemin de fer la plus rapprochée, il y a 4 lieues jusqu'à Weissenbourg, 5¼ jusqu'à Boltigen, 7¼ jusqu'à Zweisimmen et 10 jusqu'à Gessenay.

Il n'y a plus en Suisse que les Grisons qui soient dans cette situation, et l'on sait quels efforts ce canton fait pour en sortir.

Dans ces conditions, toute concurrence devient impossible. L'élève du bétail même, malgré les qualités universellement appréciées de la race, est en souffrance. Le marché d'Erlenbach reste stationnaire, tandis que celui de Bulle se développe, grâce au chemin de fer.

La ligne entière coûtera plus de 16 millions. Il faudra donc que les communes des trois cantons intéressés s'imposent de grands sacrifices. Plusieurs ont déjà voté des subsides importants. Thoune a voté récemment une subvention de 100,000 fr., dans l'espoir fondé que cette ligne lui ramènera le grand trafic sur lequel elle compte pour se développer. Ces perspectives seraient encore plus favorables si, comme on l'espère, la ligne de Montreux à Montbovon vient encore apporter un affluent de touristes à celle du Simmenthal.

C'est un devoir strict pour le canton de Berne de construire ce chemin de fer, et si la combinaison de Thoune-Vevey échouait, il faudrait reprendre l'idée sous une autre forme. Pour en faciliter l'exécution, nous avons proposé une subvention exceptionnelle de 35,000 fr. par kilomètre; elle est plus que motivée par le devis, qui s'élève à près de 140,000 fr. par kilomètre. Cette somme est considérable pour une ligne à voie étroite, mais elle s'explique suffisamment par la nature du terrain et les difficultés de la construction. Le Grand Conseil n'hésitera pas sans doute à autoriser cette exception et à voter la subvention qui permettra enfin au Simmenthal d'obtenir le chemin de fer qu'il réclame depuis si longtemps.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Was das Projekt Spiez-Erlenbach anbetrifft, so ist es wenigstens das am weitesten vorgerückte. Es basirt auf der Thunerseebahn, die von einer Gesellschaft ohne Staatssubvention finanzirt worden und gegenwärtig in Ausführung begriffen ist. Die Gründer der Thunerseebahn haben großes Interesse am Simmenthalverkehr; denn wenn die Simmenthalbahnlinie in Thun ausmünden würde, hätte die Thunerseebahn vom ganzen Simmenthalverkehr nichts und deshalb muß ihr sehr daran gelegen sein, daß die Simmenthalbahn in Spiez in ihre Linie einmündet. Ich glaube deshalb, die Linie Spiez-Erlenbach könnte unter diesen Umständen ohne jede Staatssubvention erstellt werden, sofern wenigstens die Thunerseebahngesellschaft nicht unterdessen den Athem aufgibt. Sollte der Große Rath der Linie Spiez-Erlenbach keine Staatssubvention verabfolgen wollen, so würden die Herren von der Thunerseebahn wahrscheinlich edelmüthig auf eine solche verzichten und erklären, sie wollen die Linie Spiez-Erlenbach, als Bestandtheil der Thunerseebahn, auf eigene Kosten erstellen. So stelle ich mir die Sache vor. Nun kann ich aber doch in meinen Muthmaßungen vielleicht etwas zu weit gehen und möglicherweise auch in der Anerkennung der Leistungsfähigkeit der Thunerseebahn und deshalb möchte ich die Verantwortlichkeit nicht übernehmen, für Spiez-Erlenbach keine Subvention bewilligen zu wollen. Es läßt sich nicht leugnen, daß diese Linie das Simmenthal ebenso gut bedient, wie die Thun-Simmenthalbahn, welch letztere wahrscheinlich nicht in Wimmis durchfahren und auch Erlenbach nicht so gut bedienen würde, wie eine Linie Spiez-Erlenbach. Da auch der Amtsbezirk Frutigen an der Erstellung der Linie Spiez-Erlenbach großes Interesse hat, so ist kein Grund vorhanden, diese Linie von der Subventionirung auszuschließen.

Was die Fortsetzung der Bahn von Erlenbach durch das Obersimmenthal, Saanen und das Waadtland betrifft, so ist diese Strecke viel subventionswürdiger als die Linie Spiez-Erlenbach; denn da hier keine Gründer zur Seite stehen, könnte die Bahn ohne Mithülfe des Staates nicht zu stande kommen. Der Herr Eisenbahndirektor hat Ihnen auch bereits sehr eindringlich an's Herz gelegt, Sie möchten das thun und das Obersimmenthal nicht vernachlässigen. Die Bahn hat eine Subvention um so nöthiger, weil die Linie sehr lang und für den Touristenverkehr beinahe unbrauchbar ist, indem die Touristen lieber mit den Schnellzügen über Bern-Lausanne nach dem Genfersee reisen, als daß sie 5—6 Stunden lang diese Simmenthalbahn benutzen, die nur in ihrem letzten Theil Anziehungspunkte für den Touristen enthält. Die Bahn würde für den Touristenverkehr erst dann dienlich werden, wenn durch Ausführung der Linie Montreux-Montbovon die Verbindung zwischen Thun und dem Genfersee um circa 20 Kilometer abgekürzt würde. Das Simmenthal hat übrigens einen ziemlich starken Verkehr, hat auch große Bäder — Weißenburg, Lenk u. s. w. — sodaß die Linie nach allen Richtungen hin subventionswürdig ist.

Nun was kostet diese Linie? Dieselbe ist 124 Kilometer lang, wovon 29 auf den Kanton Waadt, 39 auf den Kanton Freiburg und 56 auf den Kanton Bern entfallen. Die eigentlichen Baukosten betragen per Kilometer auf waadtländischem Gebiet Fr. 140,000, auf freiburgischem Fr. 100,000 und auf Bernergebiet Fr. 128,000, die gesammten Kosten mit Inbegriff der Expropriationen sind veranschlagt auf . . . . . Fr. 14,226,000

Zu dieser Summe kommen hinzu:

Organisation und Verwaltungskosten .	„	60,000
Bauzinsen	„	1,750,000
Rohmaterialien	„	1,500,000
Inventar	„	174,000
Unvorhergesehenes	„	790,000
Zusammen	Fr.	18,500,000

Es geht daraus hervor, wie schwierig es sein muß, diese Bahn zu stande zu bringen. Ich glaube daher, eine Subvention von zwei Millionen lasse sich durchaus rechtfertigen. Wir haben seinerzeit an die Brünigbahn eine Subvention von Fr. 2,500,000 erkannt, obschon dieselbe größtentheils auf außerkantonalem Gebiet sich befindet. Glücklicherweise brauchten wir dann diese 2½ Millionen nicht zu geben. Hätte man sie aber auch geben müssen, so würden sie heute wahrscheinlich einen bescheidenen Zins abwerfen. Wenn wir nun analog verfahren und an die Simmenthalbahn eine Subvention von zwei

Millionen bewilligen und an die Linie Spiez-Erlenbach eine solche von Fr. 500,000, so macht das die nämliche Summe aus, die wir seinerzeit für den Brünig zur Verfügung stellten. Ich finde, es sei das ein mäßiges Opfer mit Rücksicht auf die kolossalen Leistungen, die von anderer Seite gemacht werden müssen, wenn die Bahn zu stande kommen soll. Sollte sie, trotzdem ein sehr thatkräftiges Initiativkomite vorhanden ist, nicht zur Ausführung kommen können, so müssen wir auf andere Mittel denken, um dem Simmenthal zu einem Verkehrsmittel zu verhelfen. Gerade mit Rücksicht hierauf ist es angezeigt, die Linie Spiez-Erlenbach auch zu subventioniren, damit, wenn die Simmenthalbahn unausgeführt bleiben sollte, doch wenigstens etwas zu stande kommt.

Der Standpunkt der Betheiligten ist allerdings der, daß die einen wünschen, man möchte die Linie Thun-Erlenbach nicht subventioniren, während umgekehrt die andern dahin tendiren, man möchte der Linie Spiez-Erlenbach keine Subvention verabfolgen, indem gesagt wird, es sei das double emploi und der Staat werfe bei Subventionirung beider Linien einfach sein Geld zum Fenster hinaus. Allein so sehr sind die beiden Linien denn doch nicht Konkurrenzlinien, als daß man nicht beide subventioniren könnte und da man nicht wohl, ohne ungerecht zu sein, eine der beiden Linien ausschließen konnte, so blieb nichts übrig, als zu sagen: Wir geben beiden Linien die verlangte Subvention. Die Kommission hat gefunden, es würde ein Ausschluß der einen Linie einen sehr schlechten Effekt machen und unter Umständen gerade diejenigen schädigen, welche ein solches Ausschlußbegehren stellen, da sich der Große Rath auf einen solchen Ausschluß nicht einlassen könnte. Ich empfehle Ihnen daher den Antrag zur Annahme, Sie möchten an beide Linien eine Subvention bewilligen.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich will den zutreffenden Ausführungen des Herrn Marti nur das beifügen, daß speziell diese beiden Projekte sich gegenseitig kolossal bekämpft haben, wie Ihnen allen bekannt ist. Noch in jüngster Zeit wurden Drucksachen ausgetheilt, deren Tendenz dahin geht, es sei das eine oder andere Projekt auszuschließen. Die Kommission ist nun zur Ueberzeugung gekommen, daß es aus den von Herrn Marti bereits angeführten Gründen durchaus angezeigt sei, beiden Projekten eine Subvention zuzusichern. Wir halten dafür, daß schließlich beide Projekte durchführbar seien. Die Sache liegt nun so, daß es im Interesse der betreffenden Gegend liegt, einander nicht zu sehr zu bekämpfen und ich möchte Sie wirklich ersuchen, den Kompromiß der Kommission, in welcher beide Projekte ihre Vertreter hatten, nicht zu stören, sondern auch Ihrerseits anzunehmen.

Angenommen.

---

h. Brienz-Interlaken.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Cette ligne était prévue par le décret de 1875, comme section du chemin de fer du Brunig. Lorsque la ligne du lac de Thoune sera établie, il ne manquera plus que le tronçon d'Interlaken à Brienz pour fermer le circuit. La construction de cette section est donc inévitable, mais on n'est pas d'accord sur le tracé qu'il convient d'adopter. Il existe deux projets qui s'excluent mutuellement: celui de la rive droite, qui se réclame des intérêts du trafic local, et celui de la rive gauche, qui desservirait principalement les stations fréquentées par les touristes. La question est assez compliquée: selon qu'on se décidera pour l'un ou l'autre tracé, Bönigen ou Brienz risquent d'être tournés et laissés de côté. Quand les concessions ont été demandées, le gouvernement n'a recommandé que celle de la rive droite. Il est possible cependant, — et même probable, d'après les précédents, — que la Confédération les accordera toutes les deux, dans la pensée que le projet qui a le plus de raison d'être pourra seul présenter une justification financière. Le décret que nous vous soumettons laisse également la question indécise; elle n'est pas assez étudiée pour être déjà tranchée en ce moment. Le Grand Conseil décidera en connaissance de cause quand les demandes de subventions, basées sur des études définitives et des plans d'exécution financière, lui seront adressées.

En tout cas, nous croyons qu'il sera nécessaire de revoir les devis des deux projets. Le chiffre de 200,000 fr. par kilomètre pour une ligne à voie étroite paraît énorme, et il est probable qu'on pourra le réduire notablement. Si ces devis sont exacts, il semble difficile que les ressources qu'ils supposent puissent être réunies. Dans ce cas, on ne pourrait plus compter que sur la Compagnie du Jura-Simplon, qui a déjà construit le Brunig et qui ne voudra pas laisser son œuvre inachevée.

En attendant, le Grand Conseil témoignera de ses bons sentiments envers l'Oberland en inscrivant cette subvention dans le décret.

Angenommen.

---

i. Tramlingen-Breuleux-Saignelégier-Goumois.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Nous arrivons aux chemins de fer des Franches-Montagnes, à propos desquels on a dépensé beaucoup d'encre pour embrouiller une question fort simple. M. le président de la commission l'a déjà ramenée à ses véritables proportions. J'ai peu de choses à ajouter à son exposé. Que les Franches-Montagnes aient besoin d'un chemin de fer, c'est évident: la situation est la même qu'au Simmenthal, avec cette circonstance aggravante que la vie y est plus chère et la concurrence partant plus difficile.

Quand les concessions de Saignelégier à St-Imier et à Chaux-de-fonds ont été demandées en même temps, le gouvernement a recommandé la première,

mais en exigeant que l'une ou l'autre entreprise fût astreinte à se raccorder à Tramelan par les Breuleux. La ligne de Tramelan nous semblait alors et nous semble encore aujourd'hui commandée par les intérêts jurassiens et bernois. Elle est appelée, en effet, à relier les Franches-Montagnes au canton de Berne, à sauvegarder la situation des Breuleux, et à maintenir le trafic du chemin de fer de Tramelan à Tavannes ainsi que les relations commerciales qui existent entre la Montagne et les districts jurassiens.

La ligne de Chaux-de-Fonds était la plus facile à construire, et l'entreprise n'eut pas de peine à se constituer. On recueillit des souscriptions, les communes votèrent les subsides qu'on leur demandait, et la participation de l'Etat fut réclamée par la Compagnie déjà complètement organisée.

On se trouvait en présence de deux solutions: ou subventionner les deux lignes de Chaux-de-Fonds et de Tramelan, à condition de les réunir et d'affecter au besoin toute la subvention à Tramelan, si la condition n'était pas remplie, — ou accorder à Tramelan une subvention exceptionnelle, dont bénéficierait la Compagnie de Saignelégier - Chaux-de-Fonds, si elle voulait construire ce tronçon.

C'est cette dernière solution que nous proposons aujourd'hui, et voici nos motifs, brièvement résumés:

Nous voulons avant tout le raccordement de Tramelan par les Breuleux. On ne peut plus demander à la Cie de Saignelégier à Chaux-de-Fonds de modifier son organisation pour comprendre cette ligne dans son entreprise. Cette Compagnie ne pourrait d'ailleurs plus remplir les conditions du décret: elle est complètement organisée, et une partie des travaux est même déjà adjugée. La ligne de Chaux-de-Fonds peut être construite et le sera sans subvention bernoise, tandis que celle de Tramelan ne pourrait pas l'être avec la subvention ordinaire. Il vaut donc mieux augmenter le subside de la ligne de Tramelan, qui n'aura plus besoin de faire appel aux communes déjà grevées par la construction de la ligne de Chaux-de-Fonds. Que la Compagnie émette des obligations pour une section ou pour l'autre, cela revient bien au même. Il faut voir l'ensemble: toutes ces entreprises fusionneront plus tard et formeront un réseau régional unique.

Nous proposons en conséquence, d'accord avec la commission, de porter à 30,000 fr. par kilomètre la subvention de la ligne de Tramelan-Breuleux-Saignelégier.

La question du raccordement à Saignelégier ou au Noirmont est plutôt d'ordre technique: il est probable qu'on pourra trouver une solution intermédiaire. Le Grand Conseil se prononcera à cet égard quand les études définitives lui seront soumises.

Quant à la ligne de Saignelégier à Goumois, le gouvernement ne s'oppose pas à ce qu'on la subventionne, mais à la condition qu'elle soit subordonnée à l'exécution de la ligne de Tramelan. On ne peut pas tout faire à la fois, et le plus pressant est d'assurer le raccordement de la ligne de Chaux-de-Fonds avec les lignes bernoises. Sous ce rapport, la nouvelle rédaction proposée par la commission offre toutes les garanties désirables, et le gouvernement s'y range volontiers.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich will nicht weitläufig sein, da ich Ihnen diese Eisenbahnbestrebungen bereits geschildert habe. Ich habe Ihnen auseinandergesetzt, daß die Linie Tramelan-Saignelégier in einer Weise subventionirt werden muß, die ihr Zustandekommen sichert, indem sonst der ganze Markt der Freiberge nach Chaux-de-Fonds abgeleitet würde. Die Regierung hat nun vorgeschlagen, per Kilometer — die ganze Bahn ist 15 Kilometer lang — eine Subvention von 35,000 Fr. zu verabfolgen, dagegen aber die Linie Saignelégier-Goumois zu streichen. Die Kommission ist damit nicht einverstanden. Sie möchte denn doch nicht so weit gehen, daß der Staat die Hälfte der Baukosten oder noch mehr übernehmen würde; sie möchte deshalb die Subvention auf 30,000 Fr. per Kilometer beschränken. Es ist das eine angemessene Subvention, mit welcher der Zweck erreicht werden kann. Dagegen möchten wir noch die Linie Saignelégier-Goumois beifügen und an dieselbe die gewöhnliche Subvention von 25,000 Fr. per Kilometer verabfolgen, was im ganzen 150,000 Fr. ausmacht. Dagegen aber würde der Staat auf der Linie Tramelan-Saignelégier 75,000 Fr. ersparen, sodaß er bei Unterstützung der intensiv angestrebten Linie Saignelégier-Goumois nur etwa 70—75,000 Fr. mehr zu leisten hätte. Die Erstellung der Linie Saignelégier-Goumois liegt im hohen Interesse der betreffenden Gegend, was Sie schon daraus entnehmen wollen, daß an der Linie 7107 Jucharten oder 2558 Hektaren Wald liegen, und zwar vom schönsten Wald, der gegenwärtig fast werthlos ist, da das Holz nicht fort transportirt werden kann. Allerdings wird auch nach Erstellung der Linie kein Langholz transportirt werden können, weil dies bei einer Bahn mit Zahnstangen, wie sie hier nöthig sind, nicht geht. Dagegen wird man aber Brennholz ausbeuten können und so werden die Waldungen einen Mehrwerth von vielen hunderttausend Franken erhalten. Schon mit Rücksicht hierauf ist eine Subvention angezeigt. Dazu kommt, daß die Wechselbeziehung zwischen den Freibergen und den angrenzenden französischen Ortschaften eine sehr lebhafte ist. Im Jahre 1889 passirten z. B. gegen 1400 Stück Vieh die Brücke in Goumois. Auch sonst weisen die Zolltabellen einen großen Waarenaustausch auf. Endlich ist Goumois ein sehr anziehender Ort für Ausflüge, ähnlich wie Saut-du-Doubs und andere Ortschaften am Doubs. Es unterliegt deshalb keinem Zweifel, daß die Erstellung dieser Linie für die Freiberge von höchster Bedeutung ist. Wir glauben darum, es sei durchaus angezeigt, auch diese Linie zu subventioniren und dann dafür an die Linie Tramelan-Saignelégier einen etwas kleinern Beitrag in Aussicht zu nehmen.

Dabei möchte ich noch ein Sicherheitsventil aufthun in der Weise, daß gesagt würde, die Linie Saignelégier-Goumois, an deren Erstellung Saignelégier am meisten gelegen ist, dürfe erst subventionirt werden, wenn die Erstellung der Linie Tramelan-Saignelégier gesichert sei. Ich möchte deshalb in Art. 3 am Schlusse folgenden Zusatz anbringen: „Die Staatsbetheiligung für die Linie Saignelégier-Goumois darf erst in Anspruch genommen werden, nachdem die Erstellung der Linie Tramlingen-

Saignelégier gesichert ist." Wir wollen also die Leute zwingen, die Lücke zwischen Tramelan und Saignelégier auszufüllen bevor die Linie nach Goumois gebaut wird; denn sonst ist zu befürchten, daß die Erstellung des Stückes Tramelan-Saignelégier, das sehr im Interesse des Kantons liegt, unterlassen würde.

Gestützt auf das Gesagte schlage ich Ihnen also vor, das litt. i zu trennen und zu sagen:

i. Tramlingen-Breuleux-Saignelégier;

k. Saignelégier-Goumois.

Ich empfehle Ihnen diesen Antrag zur Annahme.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Staatswirthschaftskommission hat beschlossen, am ursprünglichen Antrag der Kommission festzuhalten. Nach den Erklärungen des Herrn Marti kann ich mich aber ganz gut persönlich den von ihm gestellten neuen Anträgen anschließen. Das Hauptinteresse für den Kanton liegt darin, daß Tramlingen mit Saignelégier verbunden wird, sodaß eine durchgehende Linie Tramlingen-Chaux-de-Fonds zu stande kommt. Um das zu ermöglichen, ist es nöthig, die Linie Tramelan-Saignelégier etwas ausnahmsweise zu behandeln, was um so mehr geschehen kann, als man die Subvention für die Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds fallen ließ. Ich schließe mich also persönlich den neuen Anträgen der Kommission, wie sie von Herrn Marti gestellt worden sind, an. Dagegen hat die Staatswirthschaftskommission beschlossen, an dem ursprünglichen Antrage festzuhalten.

Angenommen nach Antrag des Herrn Marti.

---

k. Saignelégier-Glovelier.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Le projet de Glovelier-Saignelégier a été inspiré par les mêmes préoccupations que celui de Tramelan-Saignelégier. Ses promoteurs ont en vue la conservation du trafic des Franches-Montagnes avec les districts de Delémont et de Porrentruy. Il est toutefois d'une exécution difficile. Le trajet est long, la contrée peu habitée, et les ressources des communes médiocres. Il n'y a pas moins de trois tracés en présence. La carte distribuée au Grand Conseil n'indique que le plus long, qui passerait par Undervelier et Lajoux, et qui paraît avoir les préférences du comité d'initiative. Il serait aussi le meilleur au point de vue des intérêts de l'Etat, qui possède dans cette région plus de mille hectares de forêt dont le rendement est à peu près nul à cause des difficultés d'exploitation. Cette entreprise pourra peut-être s'exécuter par tronçons successifs. En tout cas elle a droit à être subventionnée comme les autres; car si les communes parviennent à réunir les ressources nécessaires, c'est la preuve que le projet répond à un besoin réel, et l'Etat a dès lors le devoir de soutenir les efforts des communes intéressées.

M. *Folletête*. Je crois devoir proposer un amendement à la lettre *k* de l'article premier, où l'on prévoit une subvention en faveur d'une ligne Saignelégier-Glovelier, et prier le Grand Conseil de faire profiter aussi des subventions de l'Etat le prolongement de cette ligne sur Chaux-de-Fonds. Je suis de ceux qui estiment que l'appui de l'Etat ne doit être refusé à aucune des contrées du canton qui, privées jusqu'ici de chemins de fer, unissent leurs efforts pour sortir de leur isolement, et se procurer l'augmentation de bien-être qui résulte de l'établissement de voies ferrées. C'est une vérité devenue banale tant elle crève les yeux à l'observateur, que les régions en dehors des chemins de fer périclitent de plus en plus, et se trouvent, pour soutenir la concurrence dans les domaines économique, industriel et commercial, dans un état d'infériorité tel, qu'elles ne peuvent plus lutter contre les contrées favorisées de ces voies de communication. La gêne se déclare, par suite de l'abaissement des prix des terres et de la main d'œuvre; les populations se portent vers les centres; de la dépopulation à la ruine, il n'y a qu'un pas. Le gouvernement et le Grand Conseil ont compris que le plateau des Franches-Montagnes, en particulier, est une de ces contrées auxquelles l'Etat doit venir en aide pour la construction de voies ferrées destinées à la relier aux autres parties du pays. L'Etat a de plus le devoir d'appuyer ces efforts, à raison des grands sacrifices que s'imposent les communes de ce district en faveur de la ligne de Saignelégier-Chaux-de-Fonds, que je considère comme la première section du Chaux-de-Fonds-Glovelier. Les populations industrielles du plateau montagnard avaient compris il y a 23 ans, lors de l'établissement des chemins de fer du Jura, qu'elles devaient leur appui à cette œuvre nationale, bien que n'étant point comprises sur le tracé du réseau jurassien. Les subventions de 13 communes ont atteint le chiffre de 133,000 fr., et les particuliers se sont également intéressés à l'entreprise pour une somme considérable, à une époque où l'on ne pouvait guère espérer que cet argent serait autre chose que des subventions à fonds perdus. Il n'en a pas été ainsi heureusement, et le canton, les communes et les particuliers peuvent aujourd'hui se féliciter des avantages de toute nature que leur ont procurés ces chemins de fer. Mais l'œuvre est encore incomplète, et puisque l'Etat comprend qu'il est de son devoir d'aider à l'achever aujourd'hui, c'est le moment de rendre à ces populations intelligentes, ce qu'elles ont fait à une autre époque, avec un désintéressement patriotique qui les honore. Pour moi, j'avoue que je ne me rends pas encore compte des raisons qui ont pu déterminer les deux commissions à refuser l'appui de l'Etat à la seule des lignes du réseau montagnard qui peut se flatter de l'espoir d'un achèvement rapide et assuré, alors qu'on en fait largement bénéficier toutes les autres, même celle dont l'exécution paraît des plus problématiques, le Saignelégier-Goumois.

En effet, Messieurs, si j'examine le très intéressant rapport de la Direction des chemins de fer, j'y vois qu'on apprécie ou qu'on appréciait alors au sein du Conseil-exécutif, les lourds sacrifices que s'imposent les communes du plateau, pour construire la ligne de Chaux-de-Fonds et qu'on proposait au Grand Conseil la subvention à la ligne de Saigne-

légier-Chaux-de-Fonds, comme un devoir d'équité. Le passage suivant que je lis textuellement dans le rapport du 20 février 1891, nous dit clairement pour quelles raisons le gouvernement n'a pu tout d'abord exclure des faveurs de l'Etat, le tronçon Saignelégier-Chaux-de-Fonds ... « L'équité nous interdit d'oublier que les communes du plateau s'imposent de lourds sacrifices pour construire la ligne de Chaux-de-Fonds, qu'elles considèrent à tort ou à raison comme la plus urgente. Quand le moment sera venu d'arrêter le chiffre de la participation de l'Etat, nous espérons que le Grand Conseil tiendra compte de cette circonstance, et que le canton suppléera à l'insuffisance des ressources du district. En participant pour la moitié aux frais de construction de cette ligne, dont le coût kilométrique ne dépassera pas d'ailleurs 50,000 fr., l'Etat viendra en aide à la Compagnie de Saignelégier-Chaux-de-Fonds, tout aussi bien que s'il subventionnait les deux sections de l'entreprise dans une proportion plus restreinte ...» Je m'arrête à cette citation. Elle suffit à établir que dans la pensée de l'honorable Directeur comme dans celle du gouvernement, on ne croyait pas qu'il fût possible de faire une exception au détriment de la ligne de Chaux-de-Fonds. Pourquoi revient-on sur ce premier projet? J'avoue n'être pas convaincu par les raisons qu'on allègue pour exclure cette ligne de la jouissance du subside de l'Etat. A mes yeux, et je suis ici d'accord avec l'opinion générale du pays, le Saignelégier-Chaux-de-Fonds doit être envisagé comme le premier tronçon de la grande ligne de transit *Glovelier-Chaux-de-Fonds*, dont la construction me paraît répondre à un grand intérêt national. Voilà la première ligne à subventionner, le reste viendra par voie de conséquence naturelle. C'est là ce qu'attendaient les populations franc-montagnardes. Après avoir tâtonné quelque temps, avant de trouver la solution la plus favorable à tous les intérêts divers que la question des régionaux a suscités sur le plateau, on a assez généralement reconnu la nécessité de s'arrêter à une combinaison qui ne laissât isolée aucune de ses grandes localités industrielles. J'approuve, pour ma part, ce qui a été fait dans ce sens, mais pourquoi l'Etat ne pourrait-il se décider à subventionner toute la ligne dans la même proportion que les autres entreprises? Pourquoi refuserait-il obstinément son appui au tronçon de Saignelégier-Chaux-de-Fonds? Il est vrai qu'on a essayé de donner des motifs de cette étrange attitude, mais ils sont si peu concluants vraiment, que je ne comprendrais pas qu'ils fissent impression sur le Grand Conseil, de manière à lui dicter un vote hostile à l'entreprise de Saignelégier-Chaux-de-Fonds, malgré la grande habilité dont a fait preuve M. le directeur Marti pour amener ce résultat. Vous l'avez entendu louer l'activité industrielle des grandes communes montagnardes que ce chemin de fer est appelé à desservir, exalter leur esprit de solidarité, et souhaiter plein succès à une entreprise qui se présente dans les meilleures conditions de réussite. Toutefois il ne peut être question, selon lui, de subventionner la ligne de Saignelégier-Chaux-de-Fonds, parce qu'elle n'a plus besoin de l'appui de l'Etat de Berne, et qu'elle trouvera sans peine les ressources qui peuvent encore lui manquer. Il est vrai, Messieurs, qu'on est parvenu à réunir la majeure partie du capital d'établissement, mais si le comité d'initiative a atteint ce résultat, grâce à l'excellent esprit des communes du district, c'est parce qu'on a cru pouvoir compter à bon droit sur une subvention bernoise; les communes n'ont souscrit leurs actions avec tant de bonne volonté que parce qu'elles n'ont pas douté un instant que l'Etat ferait son devoir, en souscrivant à son tour une prise d'actions équitable, dans la proportion de l'importance de l'entreprise, ainsi qu'il a coutume de le faire en pareille occasion. Tout le monde considérait dès lors la subvention de l'Etat comme assurée, parce qu'elle est, Messieurs, dans la nature des choses et s'impose véritablement, si l'on n'a pas deux poids et deux mesures. D'ailleurs, la subvention éventuelle de l'Etat de Berne figure dans le bilan de la société. En refusant les 350,000 fr. demandés, c'est un surcroît de charges, auquel les populations du plateau montagnard ne devaient pas s'attendre. Les promoteurs de l'entreprise se sont donné une peine infinie pour en assurer la réussite; encouragés par l'accueil favorable qu'ils trouvaient dans toutes les communes, ils ont marché résolument de l'avant, et voilà qu'aujourd'hui, après avoir loué leur grande activité, exalté le zèle et le dévouement patriotique des communes, on propose de les en récompenser, ou plutôt de les en punir, par un refus de subvention, sous le spécieux prétexte que l'entreprise n'a plus besoin de l'appui de l'Etat. S'ils avaient montré moins d'empressement et si les communes et les particuliers avaient moins bien répondu à leur appel, on ne pourrait pas dire aujourd'hui que l'appui de l'Etat leur est inutile et il faudrait bien le leur accorder! Si le comité d'initiative du Saignelégier-Chaux-de-Fonds sollicite une subvention, c'est qu'il en a besoin pour parfaire son capital d'établissement, et je me persuade que le Grand Conseil ne peut la lui refuser, puisque, de l'aveu de tout le monde, cette ligne desservira avantageusement les Franches-Montagnes, comme le premier tronçon de la grande artère mettant Chaux-de-Fonds en communication directe avec Bâle. Le Grand Conseil de Berne tiendra à faire acte de bon voisinage vis-à-vis de nos confédéres neuchâtelois, qui sont dans une assez vive attente de la décision que nous allons prendre. Le Grand Conseil de Neuchâtel vient de voter à l'unanimité une subvention de 225,000 francs en faveur de cette ligne qui n'emprunte cependant que le tiers de son territoire. Comment serait accueilli, dans ce canton, le vote d'exclusion que l'on demande aujourd'hui au Grand Conseil de Berne? Dans le rapport de la Direction des chemins de fer, il est dit en passant, incidemment, que l'Etat de Berne ne peut subventionner une ligne qui détournerait le trafic des Franches-Montagnes au bénéfice d'un canton voisin. Cet argument, destiné à justifier l'appui donné de préférence au raccordement avec Tramelan, n'a pas été reproduit aujourd'hui avec tant d'insistance, et cela se conçoit, car il n'a vraiment pas grande valeur au débat. En effet, il est réfuté par le projet même, qui prévoit une forte subvention en

faveur de la Directe de Berne à Neuchâtel, c'est-à-dire en faveur d'une ligne qui modifiera complètement en faveur de ce même canton de Neuchâtel, les conditions du transport et du trafic, au détriment d'une partie des chemins de fer du Jura, et qui lésera gravement les intérêts de la ville de Bienne. Remarquez aussi ce qu'il y a d'étrange à vouloir refuser une subvention au Saignelégier-Chaux-de-Fonds, qui relierait notre canton avec celui de Neuchâtel, et à en accorder une au Saignelégier-Goumois, c'est-à-dire à un raccordement avec la France, qui pour le moment n'est et ne sera longtemps qu'un cul de sac. Non, Messieurs, si vous voulez rester fidèles à la politique si intelligente du canton de Berne en matière de chemins de fer, et si vous voulez que le décret d'aujourd'hui soit une œuvre digne de cette politique traditionnelle, vous ne refuserez pas une subvention qui a sa place marquée dans ce décret, et qui en sera pour ainsi dire le couronnement. Il ne faut pas qu'on puisse dire que le Grand Conseil s'est empressé d'accorder des subventions aux lignes d'une exécution difficile ou incertaine, et qu'il refuse l'argent de l'Etat à celle des lignes montagnardes dont l'exécution est certaine, grâce aux efforts des communes et des particuliers. C'est sans aigreur aucune, vous le voyez, que je vous présente ces quelques observations, mais il était indispensable qu'elles vous fussent soumises. On ne comprendrait point dans le Jura qu'aucune voix ne se fût élevée en faveur d'une entreprise qui a les sympathies du pays tout entier. J'ai le ferme espoir que, tenant compte des sacrifices que fait le district des Franches-Montagnes en faveur de la complétation du réseau des chemins de fer jurassiens, vous comprendrez le Saignelégier-Chaux-de-Fonds au nombre des lignes que vous proposez de subventionner, et que vous ne suivrez pas l'avis de votre commission tendant à faire, au détriment de ce tronçon, une exception non justifiée. Je recommande dès lors l'adjonction du Saignelégier-Chaux-de-Fonds aux lignes qui profiteront d'une subvention de l'Etat en vertu du présent décret.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich bin ganz konsternirt, daß Herr Folletête noch einen solchen Anlauf macht zu Gunsten einer Linie, die man bereits unter zweien malen als von der Subvention ausgeschlossen bezeichnete und womit sich der Große Rath einverstanden erklärte. Es fällt mir nicht ein, noch weitere Worte zu verlieren, um Ihnen die Gründe darzuthun, warum diese Linie von Saignelégier nach Chaux-de-Fonds nicht subventionirt werden kann. Ich habe schon gesagt, daß die Linie bereits in Ausführung begriffen ist und sich finanziell in viel bessern Verhältnissen befindet, als irgend ein anderes der heute vorliegenden Projekte. Schließlich hat alles seine Grenzen. Der Jura soll nicht vergessen, daß seine Eisenbahnen den Kanton Bern seinerzeit aus dem finanziellen Gleichgewicht brachten, er soll nicht vergessen, daß wir heute den Freibergen ein Netz dekretiren, das den Ansprüchen vollständig genügt, dem Staate aber immerhin eine Subvention von einer Million auferlegt; der Jura soll nicht vergessen, daß viel ärmere Landestheile auch auf Subventionen Anspruch erheben und es viel nöthiger haben, daß der Große Rath das Geld da verwendet, als es ganz unnöthigerweise für ein Eisenbahnprojekt auszugeben, das ja doch zu stande kommt und bereits in Ausführung begriffen ist. Ich glaube, darüber lasse sich gar nicht mehr weiter diskutiren.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Je regrette que M. Folletête ait cru devoir formuler une proposition qui renverse toute l'économie de celles que nous avons soumises au Grand Conseil. Je ne comprends vraiment pas l'insistance qu'on met à vouloir à tout prix une subvention pour la ligne de Chaux-de-Fonds. Je répète que cette ligne peut se construire sans subvention, tandis que celle de Tramelan a besoin d'un subside extraordinaire. Si donc nous subventionnons Saignelégier-Chaux-de-Fonds et que nous réduisions la subvention de Tramelan-Saignelégier au chiffre adopté pour les autres, ce qui en sera la conséquence inévitable, nous aurons tout simplement rendu impossible la construction de cette ligne qui représente spécialement les intérêts jurassiens et bernois. Est-ce peut-être ce que l'on cherche? *(Dénégations).* Si ce n'est pas ce que l'on veut, qu'on nous indique un autre moyen d'arriver à établir la ligne de Tramelan à Saignelégier. Quant à moi, je n'en connais pas d'autre, et c'est pourquoi je vous prie d'écarter la proposition de M. Folletête.

M. *Folletête.* Les intentions que me prête M. le Directeur des chemins de fer sont si peu dans ma pensée que j'ai attendu, avant de faire ma proposition, que la subvention pour la ligne Tramelan-Breuleux-Saignelégier fût votée.

M. *Stockmar (s'adressant à M. Folletête).* Je n'ai fait qu'indiquer les conséquences de votre proposition.

Abstimmung.

Für den Entwurf (im Gegensatz zum Antrag Folletête) . . . . . Mehrheit.

Das lit. l soll gemeinsam mit lit. n behandelt werden.

---

m. Herzogenbuchsee-Kleindietwyl oder Madiswyl.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Ce projet a été présenté à la dernière heure: il a surgi comme conséquence de l'établissement prochain du chemin de fer de Soleure à Moutier par le Weissenstein. La ligne de Herzogen-

buchsee à Kleindietwyl ou à Madiswyl raccourcirait de 7 kilomètres la distance actuelle par Langenthal et formerait, avec le tronçon également projeté de Huttwyl à Wohlhusen, la ligne la plus directe du Jura sur Lucerne et le Gothard. Elle complétera du reste le réseau des chemins de fer de l'Emmenthal. On pourrait objecter qu'elle enlèvera une partie du trafic de la ligne de Langenthal à Huttwyl, qui n'en a pas précisément trop; mais ce qu'elle lui prendra d'un côté, elle le lui rendra de l'autre, et même davantage. Elle ne se construira évidemment que si l'on perce le Weissenstein, et dans ce cas elle aura peut-être, suivant les circonstances, un trafic assez considérable.

Le devis est de 1,300,000 fr. pour 10 kilomètres. Il pourra probablement être réduit. La ligne de Langenthal à Huttwyl n'a coûté que 80,000 fr. par kilomètre, et celle de Herzogenbuchsee à Kleindietwyl pourra être établie approximativement dans les mêmes conditions.

L'inscription de cette ligne sur la liste des entreprises subventionnées ne doit donc soulever aucune difficulté.

Leuch. Die Grundlage der Bahn Herzogenbuchsee-Kleindietwyl bildet die Weißensteinbahn und ich erlaube mir deshalb, den Antrag zu stellen, es möchte, bevor man auf die Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwyl eintritt, die Frage in Erwägung gezogen werden, ob nicht auch die Weißensteinbahn, also die Linie Münster-Solothurn, in Art. 1 aufgenommen werden sollte. Bereits im Eingangsrapport hat Herr Marti mitgetheilt, welche große Bedeutung diese Bahn für die Emmenthalbahn und die Linie Konolfingen-Thun habe. Das Gleiche gilt auch in Bezug auf die Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwyl, und es hat mich gefreut, daß Herr Marti erklärte, er sei prinzipiell nicht gegen die Ausführung der Weißensteinbahn, sondern man werde sie auch subventioniren müssen. Auch der Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission, Herr Bühlmann, hat die Zusicherung gegeben, daß man der Erstellung dieser Linie keine Schwierigkeiten in den Weg legen, sondern sie subventioniren werde, und es seien nur formelle Gründe, weshalb man dieselbe hier nicht aufgeführt habe. Mit dieser letztern Auskunft kann ich mich nicht ganz befriedigt erklären. Man sagt, man könne im Großen Rath ja jederzeit für die Weißensteinbahn eine Subvention erkennen, da eine solche Subvention, um die es sich hier handle, in der Kompetenz des Großen Rathes liege. Gleichwohl frage ich mich: wie kommt man dazu, eine Linie, die namentlich im großen Interesse des Oberaargaus und des Münsterthales liegt, anders zu behandeln, als z. B. die Linie Spiez-Erlenbach? Die Subvention für diese letztere Linie läge auch in der Kompetenz des Großen Rathes, man nahm aber keinen Anstand, sie hier in Art. 1 aufzuführen. Ich glaube, der Grund, weshalb man die Weißensteinbahn hier nicht aufführte, liege darin, daß bis vor Kurzem die Vorarbeiten, speziell in finanzieller Beziehung, noch nicht so vorgerückt waren, daß man hätte glauben können, die Linie werde demnächst zur Ausführung gelangen. Nun hat aber letzten Sonntag die Gemeinde Solothurn mit erdrückendem Mehr an die Weißensteinbahn eine Subvention von Fr. 700,000 beschlossen. Ein ähnliches Opfer wird voraussichtlich auch die Burgergemeinde Solothurn bringen. Da die Finanzirung des Unternehmens also auf dem besten Wege ist, halte ich dafür, es sollte hier in Art. 1 auch die Weißensteinbahn aufgeführt werden. Ich beantrage daher, es möchte vor der Aufnahme der Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwyl die Linie Solothurn-Münster in Diskussion gezogen werden.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Le gouvernement ne s'oppose pas à l'adoption de la proposition de M. Leuch. La direction des chemins de fer avait d'abord fait figurer la ligne de Moutier à Soleure dans une catégorie spéciale, pour lui assurer en principe une subvention, dont le Grand Conseil aurait fixé le montant dans les limites de sa compétence. La commission a trouvé, et le gouvernement s'est rangé à son avis, qu'il était inutile de demander au peuple la confirmation d'un droit que le Grand Conseil possède incontestablement. D'un autre côté, nous n'avions pas admis le projet de Moutier-Soleure au nombre des lignes mentionnées à l'article premier, parce qu'il nous semblait convenable que Soleure, qui en avait pris l'initiative, votât aussi la première subvention. Ce motif n'existe plus, puisque dimanche dernier la municipalité de Soleure a voté une participation de 700,000 fr. Maintenant que les Soleurois ont tiré les premiers, le Grand Conseil bernois peut à son tour exprimer son intention de favoriser l'exécution de cette entreprise qui intéresse également les deux cantons.

Marti (Bern), Berichterstattter der Kommission. Damit man mir nicht die falsche Unterstellung machen kann, ich möchte der Weißensteinbahn unfreundlich gegenüberstehen, kann ich mich damit einverstanden erklären, daß man nach Antrag des Herrn Leuch die Linie Solothurn-Münster hier ebenfalls aufführt. Ich mache nur auf folgende Inkonvenienz aufmerksam. Es ist noch eine andere Linie genau im nämlichen Falle, wie die Weißensteinbahn, nämlich die Linie Huttwyl-Wohlhusen, die für die betreffenden Landesgegenden ebenfalls von großer Wichtigkeit ist. Wenn Sie nun die Weißensteinbahn hier in den Art. 1 aufnehmen, die Linie Huttwyl-Wohlhusen dagegen nicht, so wird dies in der betreffenden Gegend, namentlich in Huttwyl, große Mißstimmung hervorrufen.

Ein zweiter Punkt ist folgender. Wir basiren das ganze Dekret darauf, daß wir kilometrische Subventionen zuerkennen und zwar im Maximum Fr. 40,000 per Kilometer. Nun liegen von der Bahn Münster-Solothurn nur 7 Kilometer auf dem Gebiete des Kantons Bern. Wir werden also, wenn wir diese Linie hier aufführen, an dieselbe höchstens eine Subvention von Fr. 280,000 verabfolgen können. Ueberlassen wir dagegen die Sache dem Großen Rathe, so kann derselbe unter Umständen etwas weiter gehen und vielleicht Fr. 3—400,000 oder gar Fr. 450,000 bewilligen. Ich hätte in dieser Beziehung die Frage gerne offen gelassen, bis das ganze Projekt technisch, finanziell und kommerziell besser abgeklärt ist. Will man sich nun mit einer Subvention von Fr. 280,000 zufrieden geben, so kann ich mich schon einverstanden erklären. Dann wird man aber auch die Linie Huttwyl-Wohlhusen hier aufnehmen müssen, deren Subvention übrigens nicht von großer Tragweite ist, da nur 4 Kilometer auf Bernergebiet liegen.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich habe bereits gesagt, aus welchen Gründen die beiden in Rede stehenden Projekte nicht in den Subventionsbeschluß aufgenommen wurden und ich glaube, der Wille der Behörden, seinerzeit auch die Weißensteinbahn zu subventioniren, sei so deutlich manifestirt worden, daß sich diejenigen Herren, welche sich für die Weißensteinbahn interessiren, damit zufrieden geben könnten.

Leuch. Auf diese erneute Erklärung und die Aussicht hin, daß man die Weißensteinbahn wahrscheinlich mit einer höhern Summe subventioniren werde, als dies nach dem vorliegenden Beschlussesentwuf möglich wäre, kann ich meinen Antrag zurückziehen und will gewärtigen, ob derselbe von anderer Seite wieder aufgenommen wird.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich möchte mich nur dagegen verwahren, als ob in meinem Votum ein Versprechen enthalten wäre, die Weißensteinbahn dann mit einer höheren Summe zu subventioniren. Ich kann in dieser Beziehung natürlich kein Versprechen abgeben. Ich habe mehr nur die formelle Seite der Frage berührt und gesagt, wenn die Linie Solothurn-Münster in den Beschlussesentwurf aufgenommen werde, so sei für deren Subventionirung ein Maximum festgesetzt, während andernfalls der Große Rath über dieses Maximum hinausgehen könnte. Versprochen habe ich aber, wie gesagt, nichts.

Dürrenmatt. Nach meinem Dafürhalten ist auch hier der Spatz in der Hand der Taube auf dem Dache vorzuziehen und ich erlaube mir deshalb, den von Herrn Leuch gestellten Antrag aufrecht zu erhalten. Es hat mich gefreut, daß dieser Antrag weder von der Regierung noch von den beiden Kommissionen angefochten wurde. Ich möchte aber dieses Entgegenkommen auch wirklich annehmen und beim Antrage des Herrn Leuch beharren, statt nun, nachdem man auf der einen Seite entgegenkommt, auf der andern Seite zurückzugehen. Wenn die Linie Solothurn-Münster hier nicht aufgeführt wird, so bin ich sicher, daß dies wie ein kalter Wasserstrahl auf die Stadt Solothurn wirken wird, die letzten Sonntag, trotz der kolossalen finanziellen Katastrophen, welche sie durchzumachen hatte, einmüthig an die Weißensteinbahn eine Subvention von 700,000 Fr. beschlossen hat. Wenn die so schwer gedrückte Stadt Solothurn in dieser Weise vorgeht, so soll Bern ihr die Hand reichen und deshalb die Weißensteinbahn in dem vorliegenden Eisenbahnprogramm ebenfalls aufnehmen. Ohne die Weißensteinbahn hat natürlich das Projekt Herzogenbuchsee-Kleindietwyl keine Existenzberechtigung und deshalb wollen wir das Zurückhalten gegenüber Solothurn aufgeben. Schließlich handelt es sich darum, den Weg von Delle nach Luzern von 174 Kilometer auf 147 Kilometer zu reduziren. Eine Bahn, die von solcher Bedeutung ist, wollen wir nicht nur nebensächlich behandeln, sondern ihr schon heute eine Subvention anweisen. Dagegen kann man vielleicht in Bezug auf die Linie Huttwyl-Wohlhusen so verfahren, wie man es bezüglich der Weißensteinbahn in Aussicht nahm, da für diese Linie meines Wissens noch kein Subventionsbegehren gestellt wurde.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Da Herr Dürrenmatt den Antrag des Herrn Leuch aufnimmt, stelle ich den definitiven Antrag, die Linie Huttwyl-Wohlhusen ebenfalls hier aufzuführen.

Die Aufnahme der beiden Linien Münster-Solothurn und Huttwyl-Wohlhusen wird von keiner Seite bestritten, und ist mithin vom Großen Rathe beschlossen; ebenso ist die Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwyl oder Madiswyl, weil nicht bestritten, in den Beschluß aufgenommen.

---

l. Pruntrut-Bonfol

n. Pruntrut-Damvant.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Le district de Porrentruy éprouve à son tour le besoin d'avoir des chemins de fer régionaux. Il est coupé transversalement par la ligne du Jura-Simplon, qui ne dessert pas suffisamment les intérêts locaux, puisqu'elle n'a que 4 stations pour les 36 communes du district. De l'est à l'ouest, sur une longueur de 6 lieues, il n'existe pas de voie ferrée. Les régionaux de Bonfol et de Damvant sont destinés à combler cette lacune.

Celui de Bonfol reliera à Porrentruy la plaine de la Baroche et le plateau de Bonfol, jusqu'à la frontière alsacienne, et celui de Damvant desservira la Haute-Ajoie jusqu'à la frontière française. Ces deux régions sont à la fois agricoles et industrielles; la population est très dense et l'aisance est généralement répandue. Les deux lignes sont donc assurées d'un trafic local qui suffira à les alimenter.

Elles seront d'ailleurs établies sur un pied modeste; les devis approximatifs ne dépassent pas 50,000 fr. par kilomètre. Dans ces conditions on peut compter avec certitude sur un rendement suffisant pour assurer l'avenir de ces entreprises.

De l'autre côté de la frontière, nos voisins ont déjà construit des chemins de fer secondaires et régionaux: ainsi la ligne de Voujaucourt à St-Hippolyte, le tramway à vapeur d'Audincourt à Hérimoncourt, et les régionaux d'Alsace. Nous aurions dû être les premiers, pour maintenir nos bonnes traditions; mais si nous nous sommes laissés dépasser, c'est un motif de plus pour regagner le temps perdu et pour montrer que nous comprenons les besoins de l'époque et que nous tenons à ce que les populations bernoises soient aussi bien outillées que celles des pays voisins.

Les tracés ne sont pas encore définitivement arrêtés; le Grand Conseil aura l'occasion de les examiner en même temps que la justification financière de chacune de ces entreprises.

Angenommen.

Die Berathung wird hier abgebrochen.

Ein Antrag auf Abhaltung einer Nachmittagssitzung bleibt mit 63 gegen 101 Stimmen in Minderheit.

Schluß der Sitzung um 1¼ Uhr.

Der Redaktor:
Rud. Schwarz.

Dritte Sitzung.

Mittwoch den 8. April 1891.

Morgens 8 Uhr.

Vorsitzender: Präsident Dr. Brunner.

Der Namensaufruf verzeigt 154 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 112, wovon mit Entschuldigung: die Herren Aebi, Arm, Ballif, Benz, Bratschi, Choffat, Daucourt, Flückiger, Häberli (Aarberg), Hauser, Hennemann, Klaye, Kohli, Michel (Aarmühle), Romy, Schlatter, Schweizer, Sterchi, Stoller, Stouder; ohne Entschuldigung abwesend sind: die Herren v. Allmen, Anken, Bärtschi, Belrichard, Beutler, Bircher, Bläuer, Blösch, Boß, Brand (Enggistein), Buchmüller, Bühler, Chodat, Choulat, Clémençon, Coullery, Cuenin, Dähler, Demme, Dubach, Eggimann (Hasle bei Burgdorf), Farni, Frutiger, Füri, Gabi, Gerber (Bern), Gerber (Unterlangenegg), Gerber (Bärau), Glaus, Guenat, Gurtner, Gygax, Haldimann, Hänni, Hari, Hauert, Hegi, Heß, Hirschi, Hofer (Oberönz), Hostettler, Howald, Hubacher, Husson, Jäggi, Jenzer, Kaiser, Kisling, Krebs (Eggiwyl), Kunz, Lauper, Linder, Lüthi (Gümligen), Marchand (St. Immer), Marolf, Marti (Mülchi), Meyer (Laufen), Morgenthaler (Leimiswyl), Morgenthaler (Ursenbach), Müller (Eduard), Müller (Emil), Müller (Langenthal), Naine, Neuenschwander (Lauperswyl), Nußbaum, Péteut, Ritschard, Rolli, Ruchti, Schär, Schärer, Schmalz, Schneeberger (Langenthal), Schnell, Schüpbach, Stämpfli (Bern), Stauffer, Steffen (Madiswyl), Steffen (Heimiswyl), Tièche (Biel), Trachsel, Tschannen, Tschiemer, Wälchli, Walther (Sinneringen), v. Wattenwyl (Richigen), Wermuth, Will, Ziegler, Zingg (Ins), Zingg (Bußwyl bei Melchnau), Zürcher.

Das Protokoll der gestrigen Sitzung wird abgelesen und bestätigt.

Der Präsident theilt mit, daß das Büreau an Platz des ausgetretenen Herrn Bühlmann zum Mitglied der Primarschulgesetzkommission gewählt habe Herrn Großrath Burkhalter.

Die Regierung theilt mit, daß mit Rücksicht auf das am 7. Mai stattfindende Auffahrtsfest eine Verschiebung der auf den 4. Mai in Aussicht genommenen Großrathssession auf den 11. Mai angezeigt erscheine.

Der Große Rath erklärt sich einverstanden.

Es ist eingelangt folgende

Motion:

Le Conseil-exécutif est invité à présenter, dans une prochaine session du Grand Conseil, un rapport et des propositions pour la création, soit à Bellelay, soit dans une autre partie du Jura, d'une maison de travail et de correction.

Berne, le 7 avril 1891.

J. Mérat.	Ernest Daucourt.
A. Gouvernon.	J. Pallain.
L. Choulat.	Comte.
G. Guenat.	Ch. Elsässer.
P. Jolissaint.	C. Grandjean.
L. Choffat.	Boéchat.
Dr Boinay.	C. Folletête.
Aug. Moschard.	Hennemann.
F. Belrichard.	Clémençon.
Albert Husson.	J. Farni.
Jos. Choquard.	Alcide Boillat.
Jos. Comment.	A. Wermeille.

(Der Regierungsrath wird eingeladen, in einer nächsten Session dem Großen Rathe einen Bericht und Anträge zu unterbreiten betreffend die Errichtung eines Arbeits- und Korrektionshauses in Bellelay oder einem andern Theile des Jura.)

Wird auf den Kanzleitisch gelegt.

Auf Antrag des Herrn Großrath Reymond wird das Büreau beauftragt, schon jetzt eine aus 7 Mitgliedern bestehende Kommission zu ernennen behufs Vorberathung der in Aussicht gestellten Vorlage betreffend die Einführung gewerblicher Schiedsgerichte.

Präsident. Sie haben vor der Gesammtabstimmung über die Vorlage betreffend Verwendung des Alkoholzehntels eine redaktionelle Durchsicht derselben vorbehalten. Es ist nun seitens der Direktion des Innern dem Herrn Präsidenten der Kommission eine etwas ausgefeilte Redaktion vorgelegt und von diesem gutgeheißen worden. Auch ich habe dieselbe durchgesehen und gefunden, daß dieselbe vollständig dem entspricht, was Sie beschlossen haben. Falls nicht eine besondere Abstimmung verlangt wird, so nehme ich an, Sie haben diese Vorlage nun in ihrer Gesammtheit genehmigt.

Einverstanden.

Tagesordnung:

Beschlussesentwurf

betreffend

die Betheiligung des Staates an dem Baue neuer Eisenbahnlinien.

Fortsetzung der Berathung.

(Siehe Seite 151 hievor.)

Art. 2.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Nous vous proposons d'allouer à la Compagnie du Jura-Simplon une subvention d'un million pour le percement du Simplon. Je laisse la parole à ce sujet à M. le président de la commission, qui est l'homme le mieux qualifié pour vous renseigner sur les conditions dans lesquelles se présente aujourd'hui cette grandiose entreprise. Je ne veux ajouter qu'un mot. On nous a reproché d'un certain côté que la subvention bernoise était trop faible, qu'elle n'était pas en rapport avec les avantages que Berne retirera de l'établissement de la ligne du Simplon. Or nous avons simplement proposé la subvention qui nous a été demandée par la Direction de la Compagnie du Jura-Simplon, et nous avons l'entière confiance que cette Compagnie achèvera l'œuvre que ses prédécesseurs n'ont pas pu réaliser.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich hatte schon früher Gelegenheit, in diesem Saale die Bedeutung des Simplondurchstichs für den Kanton Bern zu erläutern und ich habe auch bei Anlaß der Fusion auseinandergesetzt, daß diese Fusion nur dadurch ermöglicht werde, daß sich der Kanton Bern ohne Rückhalt zu Gunsten des Simplons ausspreche. Was die volkswirthschaftliche Bedeutung des Simplon betrifft, so geht meine Ansicht dahin, daß der ganze Kanton Bern durch denselben befruchtet wird. Es ist sicher noch in Erinnerung, daß ich Ihnen auseinandersetzte, wie durch die Gotthardlinie die Verkehrsinteressen des Kantons Bern nicht befriedigt wurden, indem er eigentlich abgefahren wurde. Das Gleichgewicht zu Gunsten des Kantons Bern kann nur hergestellt werden durch einen westschweizerischen Alpendurchstich, wodurch zwischen dem Gotthard und dem Simplon ein Wechselverkehr hergestellt werden wird, der sich hauptsächlich auf dem Gebiet des Kantons Bern abspielen wird. Es ist ferner von der größten Bedeutung, daß der Platz Basel, der eigentlich das Eingangsthor für den großen Durchgangsverkehr nach Italien ist, sich in den Händen derjenigen befindet, welche nicht ausschließlich dem Gotthard dienen wollen. Der Verkehr wird sich also in Basel theilen und theils über den Simplon, theils über den Gotthard geleitet werden können.

Seit ich diese Auseinandersetzungen vorzutragen die Ehre hatte, sind in der schweizerischen Eisenbahnpolitik sehr große Veränderungen eingetreten. Der Bund ist in die fusionirte Jura-Simplonbahn als Großaktionär eingetreten und verfügt zur Stunde über etliche 80,000 Aktien mit einem Kapital von ungefähr 60 Millionen. Ein zweiter Akt ist im Wurf und geht dahin, dem Bund das Verfügungsrecht über die ganze Centralbahn einzuräumen, sei es, indem er die Mehrheit der Aktien erwirbt, sei es, daß er die ganze Centralbahn verstaatlicht. Es ist klar, daß wenn durch dieses Geschäft der Bund in die Lage kommt, über den Platz Basel, beziehungsweise den dortigen Bahnhof zu verfügen, in Basel der Verkehr nicht mehr ausschließlich auf die Gotthardlinie geleitet werden kann, sondern zum Theil auch dem Simplon zugewendet werden wird. Wir versprechen uns infolge dessen für die Jura-Simplonbahn nicht nur eine große Vermehrung des Güterverkehrs, sondern auch eine enorme Vermehrung des Touristenverkehrs, der namentlich dem Mittelland und Oberland und auch dem Seeland und dem Jura zu gute kommen wird. Der ganze Kanton ist also an der Erstellung des Simplondurchstichs im höchsten Grade interessirt. Der Kanton Bern hat mit Freuden für den Gotthard eine Million gegeben und es hat das Bernervolk diese Subvention mit enormer Mehrheit genehmigt, obschon ihm nicht klar gemacht werden konnte, daß der Gotthard den Interessen des Kantons

Bern wesentlich diene. Aber es wurde ihm gesagt: Die Gotthardbahn ist ein schweizerisches, patriotisches Unternehmen und deshalb kann der Kanton Bern bei der Ausführung desselben nicht zurückbleiben, sondern muß auch sein Scherflein auf den Altar des Vaterlandes legen. Dies ist von unserm Volke begriffen worden, sodaß es, wie gesagt, die Subvention mit großer Mehrheit beschloß. Als dann beim Gotthard der sogenannte Krach eintrat, haben die schweizerischen Kantone in Verbindung mit dem Bund die Rettung besorgt und zwar durch weitere Subventionen, wobei sich der Kanton Bern neuerdings mit Fr. 400,000 betheiligte. Der Kanton Bern ist also beim Gotthard mit einer Summe von Fr. 1,400,000 betheiligt, und ich konstatire, daß in unserm Kanton wegen dieses Opfers nie eine Klage laut wurde. Noch viel größere Opfer brachte der Kanton Bern, um sich eine Zufahrtslinie zum Gotthard zu verschaffen. Er hat die Linie Bern-Langnau bis Luzern ausgebaut. Die gesammten Opfer, die der Staat für die Linie Bern-Luzern brachte, belaufen sich auf circa 19 Millionen; davon erhielt er allerdings 14 Millionen wieder zurück; immerhin besteht also noch ein Defizit von 5 Millionen. Und wenn dem Kanton Bern durch dieses Unternehmen gleichwohl große Unannehmlichkeiten erwuchsen, so ist dies lediglich dem Umstand zuzuschreiben, daß man sich über kleinere, nicht sehr wesentliche Fragen betreffend das Tracé ꝛc. nicht einigen konnte. Immerhin konnte durch die Bern-Luzernbahn das durch den Gotthard gestörte Gleichgewicht für den Kanton Bern nicht hergestellt werden und es muß zu diesem Zwecke der Simplondurchstich zur Ausführung kommen. Es ist nun unter Mitwirkung des Großen Rathes und des Volkes die Fusion der Jura-Bern-Luzernbahn mit der Suisse-Occidentale zu stande gekommen, die ausschließlich darauf beruht, daß die Westschweiz sich dem Kanton Bern gleichsam übergab gegen die feierliche moralische Zusage, daß der Kanton Bern auch für den Simplon ein Opfer bringen werde. Es ist im Fusionsvertrag der Bau des Simplons ausdrücklich zur Bedingung der Fusion gemacht. Wie steht nun heute der Kanton Bern da? Alle seine Eisenbahnschulden hat er liquidirt; er hat seine Aktien verkauft und besitzt für 25 Millionen eidgenössische Rententitel. Er konnte auch die Bern-Luzernbahn absetzen und es ist damit in Bezug hierauf der Frieden im Kanton Bern wieder hergestellt worden. Der erzielte Preis von 14 Millionen ist ein solcher, daß es im Großen Rathe selber nicht nur als ein hoher, sondern als ein viel zu hoher bezeichnet wurde. Ich habe diesen Preis nach reiflichen Erwägungen vereinbart und glaube, weder der Kanton Bern, noch der Simplon sei dabei zu kurz gekommen. Ich habe überhaupt die Sache vom Standpunkte des engern und weitern Vaterlandes angesehen. Abgesehen von der Liquidation seiner Eisenbahnschulden erhielt der Kanton Bern noch diese 14 Millionen baar ausbezahlt und konnte damit sein letztes $4^1/_2$ % Anleihen zurückbezahlen. Es ist nun aber für den Kanton Bern die Pflicht erwachsen, nicht nur das Gute zu nehmen, sondern auch da einzustehen, wo ein kleines Opfer zu bringen ist. Wäre die Fusion nicht zu stande gekommen, so hätten Sie gestern an die verschiedensten Eisenbahnprojekte nicht so großartige Subventionen beschließen können. Wenn Bern heute für volkswirthschaftliche Zwecke wieder Geld hat, und wieder stolz und unabhängig da steht — und stolz und unabhängig ist nur der, der finanziell unabhängig ist — so haben Sie das der Fusion zu verdanken, die unter der Voraussetzung zu stande kam, daß der Kanton Bern den Simplon subventioniren werde. Nicht daß der Simplon nicht auch ohne die Hülfe des Kantons Bern zu stande kommen könnte; denn wenn es sich um ein Projekt handelt, das 90 Millionen kostet, kommt eine Million nicht sehr in Betracht, sondern weil es für den Kanton Bern eine Ehrensache ist, an den Simplondurchstich ein bescheidenes Opfer zu bringen. Dies sind die Gründe, aus denen Ihnen beantragt wird, den Simplon mit einer Million zu subventioniren. Ich denke, jeder von Ihnen werde das Gefühl haben, es sei für den Kanton Bern eine Ehrenschuld, das Zustandekommen des Simplondurchstichs zu unterstützen und wir würden uns vor der ganzen Eidgenossenschaft bloß stellen, wenn wir diese Ehrenschuld nicht abtragen würden. Ich beantrage Ihnen deshalb, Sie möchten den Art. 2 annehmen. (Beifall).

Angenommen.

Art. 3.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Im Artikel 3 ist die Höhe der Subventionen bestimmt und zwar wurden dieselben nach verschiedenen Richtungen hin etwas günstiger festgesetzt, als im Jahre 1875. Es war das möglich mit Rücksicht auf die günstige Finanzlage und die Erfahrungen, die man seit 1875 im Eisenbahnbau machte. Man wird nur solche Bahnen erstellen, die dem Bedürfniß des Landes entsprechen, das heißt man wird nicht eine schwere Normalbahn bauen, wenn eine Sekundärbahn genügen kann, und wird nicht breitspurig bauen, wenn eine schmalspurige Bahn genügend ist. Mit Rücksicht hierauf war es möglich, die Subventionen so zu bemessen, daß, eine gleiche Betheiligung der Landesgegenden vorausgesetzt, die meisten der projektirten Unternehmungen in den nächsten Jahren realisirt werden können.

Wir mußten vor allem einen Unterschied machen zwischen schmal- und breitspurigen Bahnen. Im Beschluß von 1875 waren noch keine schmalspurigen Bahnen vorgesehen und man hat damals geglaubt, eine Normalbahn könne nicht unter Fr. 160,000 per Kilometer erstellt werden. Auch in Bezug auf die Rentabilität der Bahnen gab man sich noch Täuschungen hin, die heute nicht mehr bestehen.

In Bezug auf die Normalbahnen sind wir heute gleichwohl bei einer Subvention von Fr. 40,000 per Kilometer verblieben. Es ist das die gleiche Subvention, wie sie im Jahre 1875 in Aussicht genommen war. In Wirklichkeit aber ist es eine höhere Subvention, indem der Eisenbahnbau nach verschiedenen Richtungen hin, namentlich in Bezug auf den Oberbau, billiger geworden ist. Man kann auf den Kosten des Oberbaues gegenwärtig leicht 10,000 Fr. per Kilometer ersparen. Es ist also die Subvention des Staates gleichsam eine um 10,000 Fr. per Kilometer größere, als im Jahre 1875. Noch in anderer Beziehung trägt der vorliegende Beschlussesentwurf einzelnen Unternehmungen mehr Rücksicht, als derjenige vom Jahr 1875. Im Jahre 1875 wurde verlangt, daß die Staatssubvention nicht mehr als den vierten Theil der Gesammtkosten betragen dürfe. Man

nahm an, ein weiterer Viertel werde von den Gemeinden und Privaten getragen und für den Rest mache man Schulden. Dieses Verhältniß lassen wir bestehen in Bezug auf die normalspurigen Vollbahnen, also in Bezug auf die Linien Bern-Neuenburg, Spiez-Erlenbach, die auf 200,000 Fr. per Kilometer veranschlagt ist, und Spiez-Frutigen, sofern dieselbe normalspurig gebaut werden soll, in welchem Falle sie auf Fr. 170,000 per Kilometer devisirt ist. Gegenüber diesen Bahnen stellen wir in Bezug auf das Schuldenmachen keine Bestimmungen auf, indem wir annehmen, daß sich das Geld von selbst nicht finden werde, wenn nicht die betheiligten Landesgegenden wenigstens ebenso tief in den Sack greifen, wie der Kanton. Uebrigens hatten wir keine Ursache, diese Unternehmungen speziell zu begünstigen, weil sie sich an bereits bestehende Unternehmungen anschließen, welche am Zustandekommen dieser Linien großes Interesse haben. Die Bern-Neuenburgbahn lehnt sich an die Jura-Simplonbahn an und die Linien Spiez-Erlenbach und Spiez-Frutigen lehnen sich an die Thunerseebahn an, die sich als große Unternehmung aufspielt, die Bödelibahn erwerben will und noch andere Projekte im Sinne hat und welcher es ja natürlich nicht darauf ankommt, eine Bahn zu subventioniren, durch welche ihre Linie bedeutend alimentirt wird.

Wir brauchen also über den Ansatz von 40,000 Fr. per Kilometer, wie er schon im Beschlusse von 1875 enthalten war, nicht hinauszugehen, sondern können denselben beibehalten.

Dagegen müssen die normalspurigen Sekundärbahnen, die billig gebaut werden können, in höherem Maße subventionirt werden. Angenommen, eine solche Bahn koste Fr. 80 bis 120,000 per Kilometer, so wird eine Subvention von Fr. 40,000 per Kilometer den dritten Theil der Kosten ausmachen. Würde man an der Bestimmung festhalten, daß die Subvention nicht mehr als einen Viertel betragen dürfe, so würde die Finanzirung dieser Projekte sehr erschwert. Immerhin wurde die Beschränkung aufgestellt, daß die Staatsbetheiligung nicht mehr als einen Drittel betragen dürfe und daß nicht für mehr als den dritten Theil der Kosten Schulden gemacht werden dürfen. Es ist das eine Maßnahme, die absolut nöthig ist, damit nicht Schwindelbahnen zu stande kommen, die dem Lande nur große Enttäuschungen bereiten würden. Im Jahre 1875 wurde behauptet, die projektirten Bahnen werden einen kilometrischen Bruttoertrag von Fr. 12 bis 16,000 abwerfen. Nun hat man in dieser Beziehung einige Erfahrungen gemacht. Von allen projektirten Linien befand sich die Emmenthalbahn in der günstigsten Lage, da sie größere Bevölkerungscentren — Langnau, Burgdorf, Solothurn — miteinander verbindet und nach allen Richtungen hin einen sehr großen Verkehr vermittelt. Man konnte daher erwarten, daß wenigstens diese Bahn die für sie in Aussicht genommene Rentabilität von Fr. 15—16,000 per Kilometer erzielen werde. Nach der Inauguration der ganzen 43 Kilometer langen Bahn wurde im ersten Jahre indessen bloß ein Ertrag von Fr. 8500 per Kilometer erzielt, also nur ungefähr die Hälfte des Prophezeiten. Allerdings stieg der Ertrag mit jedem Jahr und betrug im Jahre 1890 Fr. 11,300 per Kilometer, hat also immerhin noch lange nicht diejenige Summe erreicht, auf die man gehofft hat. Hätte man sich nun beim Bau der Emmenthalbahn leichtfertig auf die in Aussicht genommene Rendite von Fr. 15—16,000 gestützt und 50 % Schulden gemacht, statt nur 25 oder 30 %, so wäre die Bahn verkracht. Es ist dies für uns ein Fingerzeig, daß wir Sicherheiten verlangen müssen, denn abgesehen von der Linie Bern-Neuenburg hat keine der projektirten Bahnen Aussicht, so viel abzuwerfen, wie die Emmenthalbahn.

Seither wurden noch andere Bahnen erstellt, in erster Linie die Langenthal-Huttwylbahn. Es ist das eine normalspurige Sekundärbahn, die sich in sehr günstigen Verhältnissen befindet, indem sie sehr wenig kostete, keine wesentlichen Steigungen aufweist und bedeutende Bevölkerungscentren mit einander verbindet. Im letzten Jahre warf die Bahn Fr. 6030 per Kilometer ab, während man im Jahre 1875 das Ertragsminimum auf Fr. 13,500 geschätzt hatte. Von dem Ertrage von Fr. 6030 gehen an Kosten ab etwas zu 5000 Fr., es bleibt also für die 14 Kilometer lange Bahn ein Ertrag von 12 bis 13,000 Fr., der knapp hinreicht um das Obligationenkapital von Fr. 400,000, das 1/8 der Anlagekosten ausmacht, verzinsen zu können. Wäre man nicht so vorgegangen, so wäre die Bahn gefährdet, während sie jetzt als ein gesichertes Unternehmen betrachtet werden kann. Ein anderes Beispiel ist die Tramelan-Tavannesbahn. Diese Bahn verursachte seinerzeit viel Mühe. Man wollte auch Schulden machen und ich war derjenige, der, zum großen Mißbehagen der Betheiligten, absolut verlangte, daß die Bahn keine Schulden mache. Ich schlug vor, Prioritätsaktien auszugeben, aber ohne Zinsverpflichtung. Das wollte man aber nicht und schließlich wurde die ganze Bahn mit Ausgabe von Stammaktien gebaut. Nun warf dieselbe letztes Jahr bei einer Länge von 9 Kilometer Fr. 54,000 ab oder Fr. 6000 per Kilometer. Die Ausgaben betrugen aber Fr. 44—45,000; der Reinertrag belief sich also nur auf circa Fr. 8—10,000, die Bahn kann aber gleichwohl 2 % Dividende ausrichten. Hätte sie aber Schulden zu verzinsen gehabt, so wäre das nicht möglich. Ich könnte in dieser Beziehung noch weitere Erfahrungen anführen, will es aber unterlassen, indem ich glaube, das Gesagte genüge, um Ihnen zu beweisen, daß die Bestimmung, der Beitrag des Staates solle Fr. 40,000 per Kilometer nicht übersteigen und bei Sekundärbahnen solle sich der Beitrag des Staates höchstens auf einen Drittel der Kosten belaufen, eine wohlerwogene ist. Die weitere Bestimmung, daß höchstens ein Drittel des Anlagekapitals auf dem Darlehenswege beschafft werden dürfe, ist in Art. 5 enthalten und lautet: „Eine Staatsbetheiligung von einem Drittel des Anlagekapitals darf nur bewilligt werden, wenn von Gemeinden und Privaten eine ebenso große Aktienbetheiligung erhältlich ist, sodaß nicht mehr als höchstens ein Drittel des Anlagekapitals auf dem Anleihenswege aufzubringen bleibt." Diese Sicherheit, daß 2/3 des Anlagekapitals in Aktien gezeichnet werden, müssen wir verlangen und es ist das der beste Beweis, ob ein Unternehmen lebensfähig ist oder nicht; denn wenn der Staat für eine Bahn in Anspruch genommen werden soll, so soll die betreffende Gegend zeigen, daß sie ebenso viel Interesse an der Erstellung der betreffenden Linie hat.

In Bezug auf die Schmalspurbahnen haben wir die Subvention auf Fr. 25,000 reduzirt. Eine Schmalspurbahn kann mit Fr. 50—60,000 per Kilometer gebaut werden — die Linie Saignelégier-Chaux-de-Fonds ist nicht einmal auf Fr. 50,000 devisirt — sodaß der Staat also die volle Hälfte der Kosten übernehmen würde.

Damit nun aber nicht etwa für die andere Hälfte einfach Schulden gemacht werden können, wird auch hier bestimmt, daß die Schulden höchstens einen Drittel des Anlagekapitals ausmachen dürfen.

Von diesen Bestimmungen müssen jedoch Ausnahmen gemacht werden. So in erster Linie in Bezug auf die Simmenthalbahn. Wenn der Staat diese Linie nur mit Fr. 25,000 subventioniren würde, so würde das offenbar nicht hinreichen, um die Ausführung der Bahn zu ermöglichen. Das Gründungskomite hat uns erklärt, es verlange eine Subvention von Fr. 35,000 per Kilometer, was für die auf Bernergebiet gelegene Strecke circa 2 Millionen Franken ausmacht. Wenn wir mit diesem verhältnißmäßig geringen Opfer dem Simmenthal zu einer Eisenbahn verhelfen können, so sollen wir vor demselben nicht zurückschrecken.

Eine fernere Ausnahme wurde gemacht in Bezug auf die Linie Spiez-Frutigen für den Fall, daß dieselbe schmalspurig erstellt werde. Ebenso wird in Bezug auf die Linie Tramelan-Saignelégier eine Subvention von Fr. 30,000 per Kilometer vorgeschlagen, also Fr. 5000 mehr als für die andern Schmalspurbahnen, da, wie ich bereits nachgewiesen habe, der Kanton Bern am Zustandekommen dieser Linie sehr großes Interesse hat. Nicht auf Fr. 35,000 zu gehen, wie bei der Simmenthalbahn, rechtfertigt sich daraus, weil die Ausführung weniger schwierig ist.

Es ist klar, daß der Große Rath an den vorgesehenen Subventionen seinerzeit keine Reduktionen vornehmen wird, wenn schon er in Bezug auf die Subventionen erst später, nach Unterbreitung der nöthigen Vorlagen, definitiv Beschluß fassen wird.

Ich fürchte, ich sei etwas lang geworden. Allein ich glaubte doch die Gründe anführen zu sollen, weshalb wir die Subvention so festsetzen. Ich hoffe, meine Ausführungen werden dazu beitragen, die weitere Diskussion abzukürzen.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich habe dem Gesagten sehr wenig beizufügen. Der Art. 3 war einer derjenigen, welche zur Diskussion weitaus am meisten Anlaß gaben. Sie wissen, daß der Regierungsrath ursprünglich das Beitragsverhältniß auf 1/4 der Bausumme festgesetzt hatte, analog dem Subventionsbeschluß von 1875, immerhin unter Aufstellung der Maximalsumme von Fr. 40,000 beziehungsweise Fr. 25,000 per Kilometer. Im Schooße der Kommission wurden nun Anträge auf Erhöhung der Beitragssumme gestellt, und zwar zunächst auf einen Drittel der Bausumme, welcher Antrag angenommen wurde. Andere Anträge gingen noch höher, auf 40 %. Ebenso wurde beantragt, die kilometrische Maximalsumme von Fr. 40,000 auf Fr. 50,000 zu erhöhen. Nach sehr eingehender Diskussion einigte man sich aus den von Herrn Marti angeführten Gründen dahin, einen Beitrag von einem Drittel vorzuschlagen und die Beitragsmaxima von Fr. 40,000 und Fr. 25,000 festzuhalten, letzteres deshalb, weil die Preise für den Oberbau zurückgegangen sind, sodaß heute ein Beitrag von Fr. 40,000 an eine Normalbahn einem Beitrag von Fr. 50,000 im Jahre 1875 entspricht. Dazu kommt, daß die Linien, um die es sich handelt, nur lokale Bedeutung haben, weshalb sowohl der Unterbau als auch der Oberbau billiger erstellt werden kann, als wenn es sich um große Transitbahnen handelt. Wie Ihnen bereits gesagt wurde, konnte die Emmenthalbahn für Fr. 110,000, die Langenthal-Huttwylbahn für Fr. 80,000 per Kilometer erstellt werden. Aehnlich können die Projekte, um welche es sich heute handelt — mit Ausnahme der Linie Bern-Neuenburg — viel billiger erstellt werden, als dies im Jahre 1875 möglich gewesen wäre, wo man für eine Normalbahn eine Summe von Fr. 160,000 bis 200,000 per Kilometer in Aussicht nahm.

Eine Ausnahme macht die Linie Bern-Neuenburg, die etwa Fr. 200,000 per Kilometer kosten wird. Es hat denn auch nicht an einem Antrag gefehlt, für diese Linie die maximale Beitragssumme auf Fr. 50,000 zu erhöhen. Wir konnten uns indessen nicht entschließen, diesem Antrage zu entsprechen, hauptsächlich deshalb, weil wir diese Subvention nicht der betreffenden Gegend geben, sondern der Jura-Simplonbahn, welche unzweifelhaft den Bau dieser Bahn übernehmen wird. Wir glauben daher, die Linie werde gleichwohl zu stande kommen, ob man nun einen Beitrag von Fr. 40,000 oder von Fr. 50,000 verabfolge.

Was die andern Linien anbetrifft, die keinen vollen Drittel erhalten, so sind dies die Linien Spiez-Frutigen und Spiez-Erlenbach. Hier sind solche Terrainschwierigkeiten zu überwinden, daß Fr. 40,000 den Drittel der Anlagekosten nicht erreichen werden. So sind z. B. auf der Linie Spiez-Erlenbach zwei bedeutende Brücken zu erstellen, was einzig die Anlagekosten um eine halbe Million erhöht. Wir sagten uns indessen, der entstehende Ausfall werde bei den betreffenden Projekten auf andere Weise wieder gedeckt werden, nämlich durch die Betheiligung der Thunerseebahn, die in hohem Maße an der Erstellung dieser Linien interessirt ist. Es wird also auch hier den betheiligten Landesgegenden nicht mehr zugemuthet, als bei den andern projektirten Linien.

Wir glauben also, ein Maximalbeitrag von Fr. 40,000 an Normal- und von Fr. 25,000 an Schmalspurbahnen sei so ziemlich das, was billigerweise verlangt werden kann. Und es ist ferner ein Maßstab für die Lebensfähigkeit eines Unternehmens, wenn man den Gemeinden und Privaten eine Betheiligung von einem Drittel der Anlagekosten zumuthet. Wird dieser Drittel aufgebracht, so beweist dies, daß das Unternehmen lebensfähig ist und einem Bedürfniß entspricht. Es beantragt Ihnen deshalb auch die Staatswirthschaftskommission einstimmig, Sie möchten das in Art. 3 festgesetzte Beitragsverhältniß annehmen.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich muß noch daran erinnern, daß zum letzten Alinea folgender Zusatz beantragt ist: „Die Staatsbetheiligung für Saignelégier-Goumois darf erst in Anspruch genommen werden, nachdem Tramlingen-Saignelégier gesichert ist.“ Die Gründe für diesen Zusatz habe ich Ihnen bereits gestern auseinandergesetzt.

Art. 3 angenommen nach Antrag der Kommission.

Art. 4.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Les éléments d'appréciation qui doivent servir à déterminer le montant des subventions sont ceux que prévoyait déjà le décret de 1875.

Le second paragraphe vise certaines éventualités qui peuvent se produire pour quelques-unes des lignes subventionnées. S'il n'était pas possible d'exécuter le programme primitif, le Grand Conseil aurait la compétence de fractionner ces entreprises en tronçons, auxquels il attribuerait une part proportionnelle de la subvention. Toutefois cette mesure ne pourra jamais être prise que sur la demande des intéressés, ce qui évite toute chance de conflit.

Angenommen.

Art. 5.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Les garanties qu'énumère cet article sont nécessaires pour que les nouvelles compagnies qui se constitueront soient assises sur des bases solides et ne risquent pas d'être accablées sous le poids d'une dette exagérée. Ces précautions empêcheront aussi l'insertion de valeurs fictives dans les bilans, dont elles assureront ainsi la sincérité. Elles ne peuvent donc qu'ajouter à la solidité des entreprises auxquelles l'Etat accorde des subventions.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Das erste Alinea habe ich bereits früher erläutert. Was das zweite und dritte Alinea anbetrifft, so wird zunächst bestimmt, daß zu den Privataktienzeichnungen Zeichnungen von Unternehmern für Leistungen oder Lieferungen zum Bau oder zur Ausrüstung der Bahn nicht gerechnet werden dürfen. Würde dies gestattet, so würden die Unternehmer das Fehlende der Privataktienzeichnungen zeichnen und nachher die betreffende Summe einfach wieder auf den Bau schlagen. Ebenso ist zu befürchten, daß Gemeinden auf Rechnung ihrer Aktienbetheiligung Naturalleistungen in Land, Holz und dergleichen viel zu hoch schätzen würden, sodaß der Staat für die Aktien verhältnißmäßig mehr geben müßte, als die Gemeinden. Es wird deshalb vorgeschrieben, daß solche Naturalleistungen amtlich zu schätzen seien und daß kein höherer Betrag in Rechnung gestellt werden dürfe.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich möchte nur eine Bemerkung beifügen, um allfällige Zweifel zu beseitigen. Es beziehen sich diese Ausnahmebestimmungen durchaus nur auf die Unternehmungen, wo vom Staat ein voller Drittel des Anlagekapitals verlangt wird. Bei allen andern Unternehmungen tritt diese Beschränkung nicht ein, und dies ist auch der Grund, weshalb diese Bestimmung in einem besondern Artikel untergebracht wurde.

Angenommen.

Art. 6.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Nous admettons comme capital d'établissement le chiffre qui sera arrêté par le Conseil fédéral. Le contrôle fédéral offre toutes les garanties désirables; il est donc superflu de refaire ses calculs, et nous pouvons accepter comme définitifs les chiffres qu'il aura fixés.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Das Anlagekapital einer Bahn muß vom Bundesrath genehmigt werden, und es merzt derselbe aus der Rechnung alle Posten aus, die nicht auf die Bahn verwendet wurden, so namentlich allfällige Kursdifferenzen oder allfällige Kosten für die Erwerbung der Konzession von einem andern Konzessionär. Ebenso kann der Champagner, der bei der Eröffnung getrunken wird, nicht zum Anlagekapital gerechnet werden. Infolge dieses Umstandes, daß der Bund die Rechnung genau prüft, ist der Kanton der Aufgabe enthoben, die Rechnung nochmals zu prüfen und zu sehen, ob alle Posten reell seien. Die Bestimmung, daß als Anlagekapital nur diejenige Summe gilt, die wirklich auf die Erstellung der Bahn verwendet wurde, ist für den Staat sehr wichtig. Wenn z. B. eine Bahn Fr. 1,500,000 kostete, so muß sich der Staat mit Fr. 500,000 betheiligen. Streicht aber der Bundesrath an Kursdifferenzen und Luxusausgaben ꝛc. Fr. 300,000, so verbleiben als Anlagekosten nur noch Fr. 1,200,000, sodaß sich die Staatsbetheiligung von Fr. 500,000 auf Fr. 400,000 reduzirt. Es ist das also eine für den Staat sehr nützliche Bestimmung.

Angenommen.

Art. 7.

Ohne Bemerkung angenommen.

Art. 8.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. En vertu de l'article 8, l'Etat opérera ses versements comme les autres actionnaires, sauf le dernier cinquième, qui ne sera versé qu'après

l'apurement du bilan. Cette disposition remplace celle du décret de 1875, qui retardait le paiement de la subvention de l'Etat jusqu'après l'achèvement des travaux, sauf à en payer l'intérêt. Le mode ancien pourrait mettre les compagnies dans l'embarras, et comme la justification financière doit précéder le commencement des travaux, il n'y a pas de motif de douter de l'achèvement des entreprises commencées. Du reste la réserve du dernier cinquième représente une garantie suffisante, et ce mode de procéder sauvegardera les intérêts de l'Etat tout en facilitant la tâche des compagnies.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Zur Erläuterung habe ich noch folgendes beizufügen. Nach bisheriger Uebung hat der Staat die Subventionen immer erst bezahlt, wenn die Bahn im Betrieb war, so namentlich bei der Jurabahn, was für dieselbe sehr lästig war, indem die Staatssubvention vorschußweise anderswo erhoben und verzinst werden mußte, was natürlich viel Geld kostete. Der Staat kam zur Aufstellung dieser Bestimmung, weil er den Geschäften nicht recht traute und aus diesem Grunde hielt er auch im Subventionsbeschluß von 1875 diese Bestimmung aufrecht. Auch die Emmenthalbahn, die gestützt auf diesen Beschluß zu stande kam, empfand diese Bestimmung als eine sehr lästige. Bei der Langenthal-Huttwylbahn war man billiger, indem man sagte, da werde kein Schwindel getrieben, das nöthige Geld sei vielmehr bereits vorhanden und darum solle der Staat zu gleicher Zeit bezahlen, wie jeder andere Aktionär.

Da nun im vorliegenden Beschlussesentwurf alle Garantien geboten sind, daß nicht geschwindelt wird, so wird gesagt, der Staat solle sein Geld so einzahlen, wie jeder andere Aktionär. Es macht das für einzelne Unternehmungen eine nicht unerhebliche Summe aus. Die Subvention für die Simmenthalbahn z. B. beträgt circa zwei Millionen. Angenommen, die Bauzeit daure 4 Jahre, so müßte sich die Gesellschaft, wenn der Staat seine Subvention erst nach Eröffnung des Betriebs ausbezahlen wollte, die betreffende Summe bei einem Banquier skontiren lassen, was immer 6, 7 oder 8 % kostet. Es ist also ganz gut möglich, daß sich die Simmenthalbahn bei dieser neuen Bestimmung um Fr. 250,000 besser stellt, als dies nach dem ursprüglichen Modus der Fall wäre. Für die Linie Spiez-Erlenbach macht die Differenz etwa Fr. 40,000 aus. Es ist diese Aenderung durchaus gerechtfertigt. Der Staat kann ja die finanziellen und technischen Vorlagen vorher untersuchen. Wenn er dieselben aber einmal als richtig befunden hat, so soll er dann seine Subvention auch einzahlen, wie jeder andere Aktionär.

Angenommen.

Art. 9.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. L'émission d'actions privilégiées peut être dans certains cas un excellent moyen d'éviter la création d'une dette trop lourde pour les compagnies. L'Etat doit encourager cette combinaison et y participer dans une mesure convenable. Nous proposons la proportion qui a été admise en 1875 pour le chemin de fer de l'Emmenthal, c'est-à-dire que l'Etat acceptera des actions de second rang au maximum pour la moitié de sa participation, à condition que les souscriptions particulières soient réparties dans la même proportion.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Ich schlage vor, dem ersten Alinea eine etwas andere Redaktion zu geben. Dasselbe lautet: „Die Aktien des Staates stehen den übrigen Aktien gleich und genießen die gleichen Rechte wie diese, ohne irgendwelche Beschränkung des Stimmrechts (Art. 640 O.-R.).“ Diese Fassung ist nicht ganz klar. Nach Art. 640 des Obligationenrechts darf kein Aktionär mehr als einen Fünftel aller Aktien vertreten. Durch das Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen wurde diese Bestimmung zu Gunsten der Kantone und des Bundes aufgehoben. Ich möchte deshalb in Art. 9 sagen, daß auch für diese neuen Aktien keine Beschränkung des Stimmrechts bestehe. Ich würde deshalb vorschlagen, das erste Alinea folgendermaßen zu fassen: „Die Aktien des Staates stehen den übrigen Aktien gleich, genießen die gleichen Rechte wie diese, und sind im Weitern bezüglich des Stimmrechts keiner Beschränkung unterworfen (Art. 640 O.-R. und Bundesgesetz vom 21. Dezember 1883).“

Auch im zweiten Alinea sollte eine redaktionelle Aenderung vorgenommen werden. Dasselbe lautet: „Wenn bevorrechtete Aktien geschaffen werden, so sind die Aktien des Staates in jede Klasse in gleichem Verhältniß zu vertheilen, wie diejenigen der unmittelbar betheiligten Gemeinden und wenigstens zur Hälfte der bevorrechteten Klasse zuzutheilen.“

Wir sind nun darauf aufmerksam gemacht worden, daß diese Bestimmung etwas zu beschränkt sei, indem nach derselben nur die Zeichnungen der Gemeinden selbst inbegriffen seien. Es hat das aber nicht den Sinn, sondern es sollen auch die Aktienzeichnungen von Privaten inbegriffen sein. Damit in dieser Beziehung Klarheit herrscht, schlage ich vor, das zweite Alinea wie folgt zu fassen: „Wenn bevorrechtete Aktien geschaffen werden, so sind die Aktien des Staates in jede Klasse in gleichem Verhältniß zu vertheilen, wie diejenigen der betheiligten Gemeinden und Privaten, und wenigstens zur Hälfte der bevorrechteten Klasse zuzutheilen.“

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Je suis d'accord.

Angenommen mit den von Herrn Bühlmann beantragten redaktionellen Aenderungen.

Art. 10 und 11.

Ohne Bemerkung angenommen.

Art. 12.

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. La présentation de la justification financière au Grand Conseil ne fera pas double emploi avec celle qui est exigée par la Confédération. L'administration cantonale a des éléments d'appréciation qui manquent à l'administration fédérale. L'intervention des autorités cantonales empêchera certaines manœuvres dont le public pourrait être la victime. Elle est du reste nécessaire pour vérifier si les conditions exigées par l'art. 5 ont été remplies.

Angenommen.

Marti (Bern), Berichterstatter der Kommission. Ich möchte beantragen, hier einen neuen Artikel einzuschalten, folgendermaßen lautend: „Die Regierung wird ermächtigt, sich bei Projektstudien für die in diesem Beschlusse genannten Linien bis zum Belaufe von höchstens Fr. 250 per Kilometer vorschußweise, d. h. auf Rechnung der Aktienzeichnung des Staates, zu betheiligen, wenn ein staatliches Interesse vorliegt, die technischen und finanziellen Verhältnisse des betreffenden Unternehmens klar zu stellen, und wenn von Gemeinden und Privaten an die daherigen Ausgaben wenigstens ebensoviel beigetragen wird." Ich glaube, diese Bestimmung liege nicht bloß im Interesse einzelner Unternehmungen, sondern es sei namentlich im hohen Interesse des Staates, daß er selbst sich auch an den Vorstudien betheiligt. Ein Initiativkomite ist im Augenblick gegründet; das macht man am Abend am Wirthshaustisch. Aber es ist selten Jemand dabei, der die technischen und finanziellen Verhältnisse genügend kennt. Man geht deshalb zu einem Unternehmer, und diese sind natürlich immer bereit, das Zutrauen entgegenzunehmen, wobei sie erklären, sie wollen die nöthigen Vorstudien möglichst billig machen, das Komite müsse jedoch einen Vertrag unterschreiben, daß sie mit Fr. 20, 30 oder 40,000 zu entschädigen seien, falls ihnen dann später das Unternehmen nicht auch zur Ausführung übertragen werden sollte. Solche Abmachungen kamen in der letzten Zeit vor und es ist das Verlangen des Unternehmers auch natürlich. Entweder mußte man sich dann von solchen Engagements mit einer bedeutenden Summe loskaufen oder man schloß wirklich mit dem betreffenden Unternehmer einen Vertrag à forfait ab. Allein in diesem letztern Fall wird nicht mehr geleistet, als der Unternehmer absolut leisten muß und schließlich hat man eine Bahn, die zwar läuft, aber doch nicht preiswürdig ist und mit dem gleichen Geld viel besser hätte erstellt werden können. Der Staat hat nun ein großes Interesse, in dieser Beziehung von Anfang an klar zu sehen; denn er muß die Subvention definitiv beschließen, wenn die technischen und finanziellen Vorlagen da sind. Damit er nun da nicht irregeführt werden kann, ist es am besten, er erkläre sich bereit, sich bei den Projektstudien durch einen Ingenieur finanziell zu betheiligen, und zwar nehme ich an, daß wenn der Staat Fr. 250 per Kilometer gibt und die betheiligten Gemeinden und Privaten ebenso viel, so lassen sich genügende Studien machen, um ein Projekt nach allen Seiten hin so aufzuhellen, daß ein zuverlässiger Devis aufgestellt werden kann. Ich glaube, es sei das wohlangelegtes Geld. Die Gemeinden sind dann nicht auf die Mitwirkung von Leuten angewiesen, die das Unternehmen nachher möglicherweise ausbeuten, und der Staat hat eine Garantie, daß er seine Subvention nicht in's Blaue hinein erkennt, sondern weiß, was er macht. Natürlich zieht der Staat dann später diese Studienkosten von seiner Subvention ab, ganz gleich wie auch die Gemeinden und Privaten, welche Geld für Studienzwecke gaben, dies thun können.

Bühlmann, Berichterstatter der Staatswirthschaftskommission. Die Staatswirthschaftskommission hatte nicht Gelegenheit, diesen Antrag noch zu prüfen. Allein ich persönlich kann mich mit demselben einverstanden erklären und glaube, auch die andern Mitglieder werden nichts dagegen einzuwenden haben. Ich halte dafür, nach gewissen Vorgängen, namentlich bei der Langenthal-Huttwylbahn, sei eine solche Bestimmung durchaus zweckmäßig und erleichtere den betreffenden Gemeinden die Beibringung der nöthigen Detailstudien.

Stockmar, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrathes, erklärt sich ebenfalls einverstanden.

Angenommen.

Art. 13 (nun Art. 14).

M. *Stockmar*, conseiller d'Etat, rapporteur du gouvernement. Le délai de six ans pour présenter la justification financière doit être suffisant dans tous les cas. Les transformations sont aujourd'hui très rapides dans le domaine de la construction des chemins de fer. Dans six ans on se trouvera probablement en présence d'autres systèmes et de nouveaux besoins, et à nouveaux faits il faudra de nouveaux conseils.

Les lignes qui ne réussiront pas à réunir les ressources nécessaires dans ce délai ne sont pas viables, et il vaudra mieux pour les intéressés chercher d'autres combinaisons.

En outre, il est prudent de ne pas engager les finances cantonales pour un trop long délai. Le canton a bien des tâches à remplir, et il faut qu'il puisse disposer de ses ressources à un moment donné sans être arrêté par des engagements dont la portée ne serait pas bien définie.

Angenommen.

Art. 14 (nun Art. 15).

Ohne Bemerkung angenommen.

Präsident. Ich frage an, ob man auf einzelne Artikel zurückkommen will?

M. le Dr *Boinay*. Au risque de soulever un orage dans cette enceinte, je crois devoir proposer de revenir sur l'article premier du projet de décret. *(Murmures sur un grand nombre de bancs)*. Soyez bien certains, Messieurs, que le vote d'hier concernant le Saignelégier-Chaux-de-Fonds sera péniblement ressenti . . . *(Bruit. — M. le président fait observer à l'orateur qu'aux termes du règlement il n'a la parole que pour énoncer sa proposition.)* Je suis parfaitement d'accord avec M. le président. Ma proposition tend à ce que l'embranchement de Saignelégier à Chaux-de-Fonds obtienne la subvention à laquelle il a droit comme les autres lignes. Quant aux motifs qui ont été donnés pour justifier le refus d'une subvention . . . *(Nouveau bruit. — M. le président interrompt de nouveau l'orateur et déclare qu'il va consulter l'assemblée sur la question de savoir si elle veut ou non revenir sur l'article premier.)*

Marti (Bern) und Regierungsrath Stockmar stellen den Gegenantrag.

Abstimmung.

Für Zurückkommen	28	Stimmen.
Dagegen	79	"

Weitere Anträge auf Zurückkommen werden nicht gestellt.

Es folgt nun die

Generalabstimmung,

welche auf Antrag des Herrn Zyro, der genügend unterstützt wird, unter Namensaufruf stattfindet.

Für Annahme (mit Ja) stimmen 132 Mitglieder, nämlich die Herren: Aegerter, Anken, Baumann, Béguelin, von Bergen, Bigler, Blatter, Dr. Boéchat, Boillat, Boinay, Borter, Brand, Bühler, Bühlmann, Burger, Burkhalter, Burkhard, Choquard, Comment, Comte, Demme, Dürrenmatt, Egger, Eggimann (Sumiswald), v. Erlach (Münsingen), v. Erlach (Gerzensee), Etter (Jetzikofen), Folletête, Freiburghaus, Friedli, Fueter, Füri, Gerber (Bern), Gouvernon, Grandjean, v. Gros, Gugger, Habegger (Bern), Habegger (Zollbrück), Häberli (Münchenbuchsee), Hadorn, Hänni, Haslebacher, Heller, Herren, Hiltbrunner, Hirter, Hofer (Burgdorf), Hofer (Langnau), Hofer (Oberdießbach), Hofmann, Horn, Houriet, Hunziker, Jacot, Imer, Jolissaint, Itten, Kloßner, Krebs (Wattenwyl), Lehmann, Leuch, Lüthi (Rüderswyl), Mägli, Marchand (Renan), Marcuard, Marschall, Marthaler, Marti (Bern), Maurer, Mérat, Messer, Michel (Meiringen), Moschard, Mouche, Müller (Emil, Bern), Müller (Tramlingen), Nägeli, Neiger, Neuenschwander (Thierachern), Pallain, Prêtre, Raaflaub, Rätz, Dr. Reber, Reichenbach, Rieben, Rieder, Riser, Robert, Roth, Röthlisberger, Sahli, Salvisberg, Scheidegger, Dr. Schenk, Scherz, Schindler, Schmid (Andreas), Schmid (Karl), Seiler, Siebenmann, Siegrist, Sommer, Spring, Stämpfli (Zäziwyl), Stämpfli (Schüpfen), Stegmann, Steiger, Steinhauer, Stettler, Stotzinger, Streit, Stucki (Ins), Stucki (Niederhünigen), Stucki (Wimmis), Thönen, Tièche (Bern), Tschannen, Tüscher, Voisin, Walther (Oberburg), v. Wattenwyl (Uttigen), Weber (Graswyl), v. Werdt, Wermeille, Wieniger, Wolf, Wüthrich, Zaugg, Zingg (Bußwyl), Zyro.

Für Verwerfung (mit Nein) stimmt niemand.

Der Abstimmung enthalten sich 13 Mitglieder, nämlich die Herren: Biedermann, Bourquin, Etter (Maikirch), Iseli, Marti (Lyß), Mettier, Meier (Biel), Moser, Renfer, Reymond, Schneeberger (Orpund), Weber (Biel), Zingg (Dießbach).

Herr Großrath Häberli (Aarberg), läßt erklären, daß er im Falle der Anwesenheit für Annahme der Vorlage gestimmt haben würde.

Der Regierungsrath wird beauftragt, den Tag der Volksabstimmung festzusetzen.

Das Präsidium theilt mit, daß das Büreau die Kommission zur Vorberathung der Vorlage betreffend die Einführung gewerblicher Schiedsgerichte folgendermaßen bestellt habe:

Herr Großrath Jolissaint, Präsident.
" " Demme.
" " Gouvernon.
" " Reymond.
" " Schmid (Karl).
" " Schweizer.
" " Wyß.

Es ist eingelangt folgender

Anzug.

Der hohe Regierungsrath wird eingeladen, zu untersuchen, ob es nicht an der Zeit und im Interesse des Volkes liege, das Konkordat vom Jahre 1813 (Emolumententarif), sowie die Gesetze vom 21. Februar 1835 ꝛc. betreffend die Befugnisse der Amtsnotarien aufzuheben, eventuell einer Revision zu unterziehen.

Bern, den 8. April 1891.

J. R. Weber, Großrath.

Wird auf den Kanzleitisch gelegt.

Das Büreau wird ermächtigt, das Protokoll der heutigen Sitzung zu genehmigen.

Der Präsident schließt Sitzung und Session, den Mitgliedern gute Heimkehr wünschend,

um 10¼ Uhr.

Der Redaktor:
Rud. Schwarz.

Nachtrag.

Seite 130 des Tagblattes von 1891, gegen Ende der zweiten Spalte, ist ein Nachsatz ausgefallen, den wir auf Wunsch des betreffenden Referenten, Herrn Großrath v. Werdt, hier nachtragen. Es soll daselbst heißen: „Das Kloster St. Johannsen wurde etwa 100 Jahre vor der Gründung Berns gestiftet und zwar durch die Brüder Burkhard, Bischof von Basel, 1072—1107, und Cuno, Bischof von Lausanne, 1093—1103, Sohn Ulrichs von Fenis, des vermuthlichen Grafen von Bargen und Ahnherrn des Hauses Neuenburg."

Berichtigung. Seite 159, 2. Spalte, 13. Zeile von oben, soll es Cornaux heißen statt Cornol.