

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1902)

Rubrik: Beilagen

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.04.2026

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

Beilagen

zum

Tagblatt des Grossen Rates

des

Kantons Bern.

1902.



Bern.

Buchdruckerei Suter & Lierow, Waisenhausstrasse.

Register

der

Beilagen zum Tagblatt des Grossen Rates von 1902.

B.		Nr.	Seite	E.		Nr.	Seite	
Bau- und Domänengeschäfte, Nr. 4, S. 25; Nr. 8, S. 62; Nr. 15, S. 224; Nr. 26, S. 312; Nr. 30, S. 339.				Eisenbahnwesen:				
Berner Oberlandbahnen, Bericht betreffend Rückkauf		7	56	Besprechung von Eisenbahnfragen durch eine freie Versammlung von Mitgliedern des bernischen Grossen Rates	2	27		
Bern-Schwarzenburg-Bahn, Spurweite, Betriebsart und Einmündung in Bern, Gutachten		20	249	Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, Bericht — Gesetzesentwurf	6	41	6	51
— Bericht und Anträge des Regierungsrates		20	275	— Mitbericht der Finanzdirektion	6	48		
— Zusammenstellung der Resultate der Untersuchungen		20	269	— Ergebnis der ersten Beratung nebst Abänderungsanträgen	10	65		
— Statutengenehmigung, Aktienbeteiligung und Genehmigung des Finanzausweises, Bericht u. Anträge		18	231	Bern-Schwarzenburg-Bahn, Statutengenehmigung, Aktienbeteiligung und Genehmigung des Finanzausweises, Bericht und Anträge	18	231	18	238
— id. Nachtrag zum Bericht und Antrag		18	238	— Nachtrag zum Bericht und Antrag	18	238		
Biel, Arbeiterausstand, Bericht über getroffene Massnahmen		21	279	— Gutachten betreffend Spurweite, Betriebsart und Einmündung in Bern	20	249		
— Stellvertretung des Gerichtspräsidenten, Bericht der Justizdirektion, nebst Dekretsentwurf		33	354	— Zusammenstellung der Resultate der Untersuchungen	20	269		
— Aufstellung eines Untersuchungsrichters für den Amtsbezirk, Dekret, Entwurf der Kommissions-Minderheit		33	356	Berner Oberland-Bahnen, Bericht betreffend Rückkauf	7	56		
— Aufstellung eines eigenen Untersuchungsrichters für den Amtsbezirk, Dekret		38	432	Pruntrut-Bonfol-Bahn, Defizit, Staatshilfe, Bericht	31	341		
Budget, siehe Voranschlag.				Sensethalbahn, Statuten, Aktienbeteiligung und Finanzausweis, Bericht und Anträge	23	288		
D.				F.				
Domänen- und Baugeschäfte, Nr. 4, S. 25; Nr. 8, S. 62; Nr. 15, S. 224; Nr. 26, S. 312; Nr. 30, S. 339.				Feuerordnung, Abänderung betreffend das Hanf- und Flachsdörren		13	91	

G.		Nr.	Seite	S.		Nr.	Seite
Grossrats-Wahlkreise, Feststellung des Repräsentationsverhältnisses, Dekret		3	19	Sensethalbahn, Statuten, Aktienbeteiligung und Finanzausweis, Bericht und Anträge		23	288
H.				Staatsrechnung pro 1901, nebst Bericht Ein Spezialregister zur Staatsrechnung findet sich auf Seite 94 der Beilage Nr. 14.		14	93
Hochschule, Titularprofessur, Bericht und Antrag der Direktion des Unterrichtswesens		39	433	Staatsverwaltungsbericht pro 1901, Bericht und Anträge der Staatswirtschaftskommission		27	317
K.				Strafnachlassgesuche, Nr. 2, S. 11; Nr. 9, S. 63; Nr. 11, S. 71; Nr. 19, S. 241; Nr. 24, S. 295; Nr. 25, S. 308; Nr. 29, S. 332; Nr. 40, S. 435.			
Kantonalbank, Erstellung eines neuen Bankgebäudes in St. Immer, Vortrag		16	227	T.			
Kantonssynode, Organisation, Dekret .		22	281	Tierschutzgesetz, Ergebnis der ersten Beratung und Abänderungsanträge der Grossratskommission		37	429
Kreditüberschreitungen für 1901, Bericht und Antrag		32	348	Titularprofessur, Bericht und Antrag der Direktion des Unterrichtswesens		39	433
L.							
Landwirtschaftsdirektion, Organisation, Dekret		12	84				
— Zu behandelnde Geschäfte, Uebersicht		12	87	V.			
N.				Verwaltungsgericht, Gesetz, Entwurf		41	447
Nachkreditbegehren für 1901, Bericht und Antrag		32	348	Viehversicherungsgesetz, Entwurf des Regierungsrates u. Abänderungsanträge der grossrätlichen Kommission		1	3
P.				— Abänderungsanträge des Regierungsrates und der Kommission . .		17	229
Pruntrut-Bonfol-Bahn, Defizit, Staats-hilfe, Bericht		31	341	Voranschlag für 1903		34	357
				— Bericht der Finanzdirektion . . .		35	421



Entwurf des Regierungsrates
vom 27. Februar 1900/21. November 1901.

Abänderungsanträge der grossrätlichen Kommission.
(13. Mai 1901.)

Gesetz

über die

Viehversicherung

für den Kanton Bern.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

zum Zwecke der Förderung und Durchführung der
Viehversicherung, speziell der Rindviehversicherung,
nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit,
auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

I. Errichtung der Viehversicherungskassen.

Art. 1. Sofern zehn Rindviehbesitzer in einer Ein-
wohnergemeinde beim Gemeinderat die Errichtung einer
Viehversicherungskasse verlangen, so hat der letztere:

- a. Ein Verzeichnis aller Viehbesitzer in der Gemeinde
aufzunehmen mit Ausschluss der berufsmässigen
Viehhändler;
- b. diese Viehbesitzer brieflich oder durch öffentliche
Ausschreibung mindestens acht Tage zum voraus
unter genauer Angabe von Zeit, Ort und Gegen-
stand der Beschlussfassung, sowie der Folgen des
Nichterscheinens zu einer Versammlung einzuladen,
welche über die Errichtung einer Viehversicherungs-
kasse Beschluss fassen soll.

Art. 2. Der Gemeinderatspräsident eröffnet und leitet
die Versammlung; der Gemeinderatsschreiber führt das
Protokoll über die Verhandlungen.

Art. 3. Wenn an dieser Versammlung mehr als die
Hälfte der Besitzer von dauernd in der Gemeinde ein-
gestelltem Rindvieh, welche zugleich mehr als die Hälfte
des Rindviehbestandes besitzen, für die Errichtung einer
Viehversicherungskasse stimmt, so ist dieser Beschluss

Bei Gemeinden mit weniger als zwanzig Viehbesitzern
kann das Verlangen nach Errichtung einer Viehversiche-
rungskasse von der Hälfte der Viehbesitzer gestellt
werden.

Art. 3. Wenn an dieser Versammlung zwei Drittel
der Besitzer von dauernd in der Gemeinde eingestelltem
Rindvieh für die Errichtung einer Viehversicherungskasse
stimmt, so ist dieser Beschluss für sämtliche Rind-
viehbesitzer der Gemeinde verbindlich.

für sämtliche Rindviehbesitzer der Gemeinde verbindlich.

Art. 4. Rekurse gegen einen derartigen Beschluss sind zu behandeln wie Gemeinderekurse.

Art. 5. Hat sich die erforderliche Mehrheit für die Errichtung einer Viehversicherungskasse ausgesprochen, so bestellt die Versammlung im weitem eine Kommission zur Ausarbeitung der Statuten innerhalb des Rahmens dieses Gesetzes. Diese Kommission besteht aus fünf Mitgliedern und ist verpflichtet, binnen zwei Monaten eine neue Versammlung der Viehbesitzer einzuberufen und derselben den von ihr ausgearbeiteten Entwurf der Statuten zur Beratung und Beschlussfassung vorzulegen.

Art. 6. In dieser Versammlung entscheidet die absolute Mehrheit der anwesenden Viehbesitzer ohne Rücksicht auf die Grösse des Viehstandes.

Nach Annahme der Statuten wird sofort zur Wahl des Vorstandes für die erste Amtsperiode geschritten.

Art. 7. Zur Erleichterung der einheitlichen Durchführung der Viehversicherung erlässt der Regierungsrat eine Anleitung für die Aufstellung der Statuten, welche den jeweiligen lokalen Verhältnissen, besonders auch für die Jungviehsommerung ausserhalb des Versicherungstrayons angepasst werden können.

Die Statuten der einzelnen Versicherungskreise unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

Art. 8. Mit der Annahme der Statuten und der Genehmigung derselben durch den Regierungsrat ist die Versicherungskasse errichtet. Dieselbe ist eine juristische Person gemäss Art. 719 O. R. und Satz. 27 C. G. und kann unter ihrem eigenen Namen Rechte erwerben, Verbindlichkeiten eingehen und vor Gericht treten.

Für die Verbindlichkeiten der Kasse haftet nur ihr Vermögen. Eine persönliche Haftbarkeit der Mitglieder ist ausgeschlossen. Die Statuten können eine Nachschusspflicht der Mitglieder vorsehen.

Art. 9. Gemeinden, welche einen zu kleinen Viehstand haben, um eine eigene Versicherungskasse zu bilden, können mit andern Gemeinden sich vereinigen, beziehungsweise durch Beschluss des Regierungsrates vereinigt werden. Bei ausgedehntem Gemeindegebiet mit grossem Viehstand kann der Regierungsrat eine Teilung der Gemeinde in mehrere Versicherungskreise gestatten, sofern dies für die Kontrolle thunlich erscheint.

II. Organisation der Viehversicherungskassen.

Art. 10. Die Organe der Viehversicherungskasse sind :

1. Die Generalversammlung,
2. der Vorstand,
3. die Schätzungskommission,
4. die Rechnungsrevisoren.

Art. 11. Jeder Versicherungskreis hat eine eigene Versicherungskasse mit selbständiger Verwaltung.

Die Generalversammlung der versicherten Viehbesitzer ist das oberste Verwaltungsorgan der Versiche-

Anträge der grossrätlichen Kommission.

rungskasse. Die Generalversammlung findet ordentlicherweise jährlich einmal und zwar im Monat Januar statt.

Auf Beschluss des Vorstandes oder auf Verlangen eines Sechstels der versicherten Viehbesitzer kann eine ausserordentliche Generalversammlung einberufen werden.

In der Generalversammlung hat jeder versicherte Viehbesitzer je eine Stimme. Vertretung durch einen Bevollmächtigten — volljährigen Sohn oder ein anderes Mitglied — ist zulässig, jedoch nur für *eine* Stimme.

Ueber die Einberufung, die Kompetenzen und die Verhandlungen der Generalversammlung werden die Statuten die nötigen Vorschriften aufstellen.

Art. 12. Der Vorstand besteht aus dem Präsidenten, dem Vicepräsidenten, dem Sekretär, dem Kassier und ein bis drei Beisitzern und wird von der Generalversammlung auf die Dauer von drei Jahren gewählt.

Er besorgt die Geschäftsführung der Viehversicherungskasse und überwacht insbesondere den richtigen Vollzug der Statuten.

Präsident und Sekretär führen die verbindliche Unterschrift namens der Viehversicherungskasse.

Besteht der Versicherungskreis aus zwei oder mehreren Viehinspektionskreisen, so sollen dieselben durch die betreffenden Viehinspektoren im Vorstande vertreten sein.

Art. 13. Der Kassier besorgt die notwendigen Einnahmen und Ausgaben.

Der Sekretär führt die für die Verwaltung erforderlichen Bücher und Kontrollen. Er ist von Amtes wegen Viehinspektor des Versicherungskreises. Seine Wahl bedarf der Bestätigung durch den zuständigen Regierungstatthalter.

Die Statuten bestimmen die Art und Höhe der vom Kassier zu leistenden Kautions. Für die Stelle eines Sekretärs-Viehinspektors können auch tüchtige Personen ohne Viehbesitz ernannt werden.

Art. 14. Die Schatzungskommission wird in der Regel gebildet aus dem Präsidenten, Vicepräsidenten und Sekretär des Vorstandes; statt der beiden ersten können auch andere Versicherte in die Schatzungskommission gewählt werden. In Verhinderungsfällen funktionieren die übrigen Vorstandsmitglieder als Ersatzmänner.

Die Schatzungskommission besorgt nach besonderer Instruktion die Einschätzungen und Abschätzungen der Tiere.

Art. 15. Ausnahmen von der in Art. 12 bis 14 bestimmten Organisation des Vorstandes der Versicherungskasse bedürfen der Genehmigung der Landwirtschaftsdirektion.

Art. 16. Die Rechnungsrevisoren überwachen und prüfen die Rechnungsführung und erstatten über ihren Befund der Generalversammlung schriftlichen oder mündlichen Bericht.

Art. 17. Jeder versicherte Viehbesitzer ist gehalten, ein ihm übertragenes Amt, mit Ausnahme desjenigen des Sekretärs und Viehinspektors, für die Dauer einer Amtsperiode zu übernehmen. Die Statuten bestimmen die Fälle begründeter Ablehnung und die Folgen unbegründeter Weigerung, ebenso die besonderen Kompetenzen und Pflichten, sowie die Entschädigung der Organe der Versicherungskasse.

III. Umfang der Versicherung, Versicherungspflicht und Ausschluss von der Versicherung.

Art. 18. Die Versicherung umfasst alles Rindvieh, welches in einer Gemeinde resp. in einem Versicherungskreis bleibend eingestellt ist. Krankes und krankheitsverdächtiges Vieh, sowie Jungvieh unter vier Monaten ist von der Aufnahme in die Versicherung ausgeschlossen.

Durch Beschluss der Generalversammlung können auch Schweine und Ziegen in die Versicherung aufgenommen werden. Die Statuten sollen hierüber nähere Vorschriften aufstellen.

Art. 19. In den Versicherungskreis eingeführte Kühe, welche über 10 Jahre alt sind, dürfen nicht in die Versicherung aufgenommen werden.

Art. 20. Handelsvieh kann von der Versicherung ausgeschlossen werden.

Art. 21. Durch Beschluss der Generalversammlung können einzelne Viehbesitzer von der Versicherung endgültig oder zeitweise ausgeschlossen werden. Der Ausschluss kann insbesondere stattfinden wegen der Schwierigkeit der Ueberwachung der Viehhabe eines Viehbesitzers oder wegen des besonders hohen Grades der Verlustgefahr, welcher ein Viehbesitzer aus irgend einem Grunde, z. B. infolge schlechter Behandlung seiner Tiere, unterliegt.

Im Streitfall entscheidet die Landwirtschaftsdirektion endgültig darüber, ob genügende Ausschlussgründe vorhanden sind oder nicht.

Art. 22. Die gemäss diesem Gesetz in die Versicherung aufgenommenen Tiere dürfen nicht bei andern Versicherungsanstalten gegen dieselben Gefahren versichert werden.

Art. 23. Die Versicherung eines Tieres beginnt mit dessen Eintragung in das Versicherungsverzeichnis und dauert, die Fälle des Ausschlusses und des Schadens ausgenommen, bis zum Verkauf oder der Entfernung desselben aus dem Versicherungskreise.

Art. 24. Jedes in den Versicherungskreis eingeführte versicherungspflichtige Tier ist vor der Eintragung in das Versicherungsverzeichnis durch den Viehinspektor oder ein anderes Mitglied der Schatzungskommission auf den Gesundheitszustand insbesondere auf Perlsucht (Tuberkulosis) zu untersuchen. Wird das Tier krankheitsverdächtig befunden, so ist auf Kosten des Versicherungskreises eine tierärztliche Untersuchung anzuordnen. Wird das Tier krank befunden, so ist dessen Aufnahme in die Versicherung zu verweigern.

Art. 25. Ist ein versichertes Tier der Perlsucht (Tuberkulosis) verdächtig, so ist der Viehbesitzer verpflichtet, dem Vorstand des Versicherungskreises sofort Anzeige zu machen, behufs Anordnung der tierärztlichen Untersuchung, welche auf Kosten der Versicherungskasse zu geschehen hat.

Die Folgen der Unterlassung der Anzeige werden in den Statuten bestimmt.

Wird das Tier tuberkulös befunden und liegt Gefahr der Ansteckung von Menschen und Tieren vor, so hat der Vorstand die Abschachtung anzuordnen.

Anträge der grossrätlichen Kommission.

IV. Einschätzung, Prämienentrichtung und Schadenvergütung.

Art. 26. Die Beiträge der Versicherten werden je nach dem Ermessen der Versicherungsgemeinde nach dem Schätzungswert oder nach der Stückzahl entrichtet. Im ersten Falle erfolgt die Wertung der Tiere mindestens einmal im Jahre durch eine Schätzungskommission. Bis zur nächsten ordentlichen Einschätzung gilt die unter Mitwirkung des Viehinspektors vorgenommene Selbsttaxation des Eigentümers. Der Schätzungswert, beziehungsweise die Stückzahl der versicherten Tiere, ist ordentlicherweise innert den ersten acht Tagen des Rechnungsjahres und ausserordentlicherweise bei der Anmeldung eines oder mehrerer Tiere zur Versicherung dem Sekretär-Viehinspektor anzugeben.

Art. 27. Weibliche Tiere dürfen nicht mit mehr als Fr. 800, männliche nicht mit mehr als Fr. 1000 eingeschätzt werden.

Art. 28. Jedes Mitglied der Versicherungskasse bezahlt ein Eintrittsgeld von $\frac{1}{2}$ % der Versicherungssumme, oder, wo die Prämie nach der Stückzahl entrichtet wird, zwei Franken per Stück Rindvieh. Das Eintrittsgeld wird zur Anlage und Aeuffnung des Reservefonds verwendet.

Art. 29. Die ordentlichen, nach dem Schätzungswerte der versicherten Tiere bemessenen Jahresbeiträge betragen mindestens 50 Cts. per Fr. 100 Versicherungssumme.

Für jedes versicherte Stück ist der ganze Jahresbeitrag zu bezahlen.

Wenn an Stelle eines veräusserten im Versicherungsjahr ein neues Stück angeschafft wird, so ist der Beitrag für den Rest des Jahres bloss vom allfälligen Mehrwert des neuen Stückes zu leisten, dagegen findet eine Rückzahlung der Prämien nicht statt.

Gemeinden, welche ihre Jahresbeiträge nach der Stückzahl bemessen, beziehen eine Minimalprämie von zwei Franken per Stück.

Art. 30. In der ordentlichen Generalversammlung werden die notwendigen Nachschüsse bestimmt. Es ist den einzelnen Versicherungskassen gestattet, bei denjenigen Mitgliedern, welche im letzten Jahr Schadenvergütungen erhalten haben, Zuschläge zu machen, gemäss den in den Statuten festgesetzten Grundsätzen.

Allfällige Ueberschüsse des Rechnungsjahres fallen in den Reservefonds.

Eine Reduktion der Jahresprämie unter 50 Ct. per Fr. 100 Versicherungssumme, resp. Fr. 2 per Stück Rindvieh, darf von der Generalversammlung erst dann beschlossen werden, wenn der Reservefonds 5 % der Versicherungssumme, resp. Fr. 20 per Stück ausmacht.

Art. 31. Ueber andere Rechte und Pflichten der Mitglieder, insbesondere die Anzeigepflicht bei Neueinstellung versicherungsfähiger oder Veräusserung und Aufenthaltsveränderung versicherter Tiere, bei Umstehen, Unfall oder Erkrankung, über die Pflege und Behandlung erkrankter Tiere und sofortige Schätzung, über Notschlachtung, sowie über Zuwiderhandlungen und deren Ahndung sind in den Statuten bestimmte Vorschriften aufzustellen.

Art. 32. Die Versicherungskasse leistet nach Massgabe des Art. 34 und der Statuten den Versicherten Ersatz für den Schaden, welchen sie erleiden durch Krankheit oder Unfall der versicherten Tiere in Verbindung mit nachfolgendem Tod oder notwendig gewordener Tötung derselben, sowie für den durch Umstehen versicherter Tiere erlittenen Schaden.

Von den Entschädigungsansprüchen sind ausgeschlossen die Verluste von versicherten Tieren, welche durch Brandfall oder durch solche Seuchenkrankheiten umkommen, für welche der Bund und der Kanton besonders Ersatz gewähren.

Art. 33. Im Schadenfall ist der Wert des Tieres durch eine neue Schätzung festzustellen. Der Abschätzung soll der Wert des Tieres vor der den Schaden verursachenden Krankheit oder dem Unfall zu Grunde gelegt werden.

Bei Versicherungskassen, welche das Vieh mindestens zweimal im Jahr einschätzen, findet eine Abschätzung im Schadenfall nicht statt.

Versicherungskassen, welche das Vieh mehr als zweimal im Jahr einschätzen, sind zu einer Abschätzung im Schadenfalle nicht verpflichtet.

Art. 34. Die Schadenvergütung wird in der Weise berechnet, dass vom Schätzungswert des Tieres der Erlös aus den verwertbaren Teilen in Abrechnung fällt und vom Rest dem Versicherten 80 % ausbezahlt werden.

Die Ausbezahlung der Entschädigung hat innerhalb zehn Tagen, vom Schadenfall an gerechnet, auf Beschluss des Vorstandes zu erfolgen. Will der letztere die Entschädigungspflicht ganz oder teilweise bestreiten, so hat er dem Versicherten innerhalb gleicher Frist davon Kenntnis zu geben und gleichzeitig eine Generalversammlung zur Entscheidung des Falles einzuberufen.

Art. 35. Ueber den Modus der Verwertung des Fleisches etc. der gefallenen Tiere sind in den Statuten bestimmte Vorschriften aufzustellen.

Art. 36. Der Anspruch auf Entschädigung fällt ganz oder teilweise weg:

- a. wenn nach Erkrankung nicht ein patentierter Tierarzt zugezogen wird, Notfälle ausgenommen;
- b. wenn der Unfall oder die Krankheit, welche den Tod herbeiführte, die Folge mangelhafter Fütterung, ungenügender Pflege oder sonstiger fahrlässiger Behandlung oder von Misshandlung seitens des Viehbesitzers oder derjenigen Personen war, denen das Tier zur Pflege oder Obhut anvertraut wurde;
- c. wenn die Tiere anderswo versichert waren;
- d. in andern durch die Statuten bestimmten Fällen.

Art. 37. Bestehen Zweifel über die Todesursache, so hat die Schätzungskommission eine Sektion anzuordnen.

Art. 38. Das aus dem Versicherungskreise zum Zwecke der Sömmerung auf die Alpen verbrachte, sowie das für die Winterung dislozierte Vieh bleibt in der Versicherung eingeschlossen. Die Schätzung der Sömmerungstiere findet unmittelbar vor der Alpauffahrt durch den Eigentümer und den Viehinspektor unter Herbeiziehung eines Tierarztes statt. Letztere Schätzung ist für die Bemessung einer allfälligen Entschädigung massgebend.

Die Generalversammlung der Viehbesitzer ist befugt, in Rücksicht auf die erhöhte Gefahr, welcher Alp Vieh ausgesetzt ist, die Prämienansätze für diese Tiere zu

Anträge der grossrätlichen Kommission.

erhöhen; es darf indessen der Zuschlag 20 % der ordentlichen Prämie nicht übersteigen. Die Statuten sollen hierüber die nähern Bestimmungen enthalten.

V. Aufsicht und Beitragsleistung des Staates.

Art. 39. Die Viehversicherungskassen und ihre Organe stehen unter Aufsicht der Landwirtschaftsdirektion. Derselben ist jährlich ein Exemplar der Jahresrechnung zur Prüfung und Genehmigung einzusenden.

Gegen alle Beschlüsse der Generalversammlung kann binnen sechs Tagen bei der Landwirtschaftsdirektion schriftlich Beschwerde geführt werden.

Der Entscheid dieser Behörde ist ein endgültiger und, insofern es sich um Geldleistungen der Mitglieder handelt, im Sinne des Art. 80 des Bundesgesetzes über Schuldbetreibung und Konkurs vollstreckbar.

Art. 40. Der Staat unterstützt die Viehversicherungskassen durch Zuwendung:

- a. der Stempelgebühren für Viehgesundheitsscheine, vom Inkrafttreten dieses Gesetzes an gerechnet;
- b. des Zinsertrages auf dem gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Viehentschädigungskasse vom 5. Mai 1895 bisher angesammelten Viehversicherungsfonds;
- c. des Ertrages eines zu erlassenden Viehversicherungsgesetzes;
- d. des Bundesbeitrages.

Der Staatsbeitrag beträgt im Maximum Fr. 2 per Stück Rindvieh oder 40 Rp. per Stück Kleinvieh. Dieses Maximum wird so lange entrichtet, als die sub litt. a—d erwähnten Hilfsmittel hiefür ausreichen. Sollte infolge grösserer Ausdehnung der Viehversicherungskassen dieser Staatsbeitrag zu Ausrichtung des Maximums nicht mehr genügen, so wird die Beitragsquote entsprechend reduziert.

Art. 40. An die Viehversicherungskassen leistet der Staat einen jährlichen Beitrag von einem Franken per versichertes Stück Rindvieh.

Hiezu verwendet der Staat zunächst folgende Einnahmen:

- a. die Einnahmen aus dem Erlös der Viehgesundheitsscheine vom Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes an;
- b. den Ertrag aus dem gemäss Art. 2 des Gesetzes über die Viehentschädigungskasse vom 5. Mai 1895 angesammelten Viehversicherungsfonds, soweit derselbe in Ausführung von Art. 41 nicht in Anspruch genommen wird;
- c. die Einnahmen aus einem vom Volke angenommenen Viehverkehrsgesetz;
- d. der Rest wird durch die Staatskasse gedeckt.

Art. 40^b. Zum Zwecke der Speisung des Reservefonds der Viehversicherungskassen wird an jede neu gegründete Viehversicherungskasse aus dem Ertrag des Viehversicherungsfonds ein einmaliger Beitrag von Fr. 0,25 per Fr. 100 Versicherungskapital, resp. Fr. 1 per versichertes Stück Rindvieh geleistet.

VI. Rechnungsstellung.

Art. 41. Die Einnahmen der Versicherungskassen sind:

- a. die Beiträge der Versicherten;
- b. die Zinse des Reservefonds der Versicherungskassen;
- c. der Staatsbeitrag;
- d. die allfälligen Beiträge der Gemeinden;
- e. die ausserordentlichen Zuschüsse aus dem Reservefonds der Viehversicherungskassen.

Das Rechnungsjahr schliesst für die Viehversicherungskassen mit 30. November ab. Bis zum 15. Dezember hat der Kassier nach hiefür aufgestelltem Formular zu Händen des Vorstandes schriftlich Rechnung zu stellen.

Nach Abnahme durch die Generalversammlung ist die Rechnung der Landwirtschaftsdirektion zur Genehmigung einzusenden. Die Rechnung soll mindestens acht Tage vor der Generalversammlung beim Präsidenten zur Einsicht der Mitglieder aufgelegt werden.

Die Buchführung und das Rechnungswesen sollen einheitlich sein.

Art. 42. Allfällige Bussen fallen in den Reservefonds der Viehversicherungskasse.

VII. Auflösung und Liquidation.

Art. 43. Zur Auflösung einer Viehversicherungskasse ist die gleiche Mehrheit wie zur Errichtung derselben erforderlich (Art. 3 hievor).

Von abwesenden oder nicht stimmenden Mitgliedern wird angenommen, dass sie gegen die Auflösung stimmen.

Ein bei Auflösung der Anstalt vorhandenes Vermögen wird bei der Hypothekarkasse zinstragend angelegt.

Wird innerhalb zehn Jahren, vom Auflösungsbeschluss an gerechnet, im betreffenden Versicherungskreis eine neue Versicherungsanstalt mit im wesentlichen ähnlichem Zwecke gegründet, so fällt das Vermögen nebst Zinsen derselben zu und ist in erster Linie zur Bildung eines Reservefonds zu verwenden.

Wenn innert der erwähnten Frist keine solche Anstalt entsteht, so fällt das Vermögen dem kantonalen Viehversicherungsfonds als Eigentum anheim.

Uebergangs- und Vollziehungsbestimmungen.

Art. 44. So lange die Einnahmen gemäss Art. 40 dieses Gesetzes eine vollständige Verwendung nicht finden, fällt der Ueberschuss in den kantonalen Viehversicherungsfonds.

Art. 45. Der Regierungsrat wird die Vorschriften für die Ausführung dieses Gesetzes und insbesondere auch die nötigen Uebergangsbestimmungen erlassen.

Art. 46. Dieses Gesetz tritt nach Annahme durch das Volk in Kraft.

Anträge der grossrätlichen Kommission.

Art. 43. Zur Auflösung einer Viehversicherungskasse bedarf es der Zustimmung von $\frac{2}{3}$ der Mitglieder.

Zweites Alinea ist zu streichen.

Bern, 21. November 1901.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident
Joliat,
der Staatsschreiber
Kistler.

Bern, den 13. Mai 1901.

Im Namen der Kommission
der Präsident
Jenny.

Strafnachlassgesuche.

(Januar 1902.)

1. **Bieri**, Ulrich, von Schangnau, Viehzüchter in Därstetten, geboren 1866, und **Burger**, Johann, von Heiligenschwendi, Viehzüchter in Reutigen, geboren 1875, sind, nachdem die Staatsanwaltschaft gegen das freisprechende erstinstanzliche Urteil des korrekcionellen Gerichtes von Nieder-Simmenthal vom 8. Mai 1900 die Appellation ergriffen hatte, am 21. August 1901 von der Polizeikammer jeder zu zwei Monaten Korrekcionshaus, umgewandelt in 30 Tagen Einzelhaft, und solidarisch zu den Staatskosten von Fr. 86. 85 verurteilt worden, der erstere wegen Betrug und der letztere wegen Anstiftung zu diesem Betrüge, beiderseits begangen zum Nachteil des Staates am 19. September 1900 in Wimmis, wobei der verursachte Schaden Fr. 30, nicht aber Fr. 300 überstieg. Durch die Untersuchung wurde festgestellt, dass Johann Burger seinem damaligen Knecht Ulrich Bieri kurze Zeit vor der am 17. September 1900 zu Wimmis stattgefundenen Viehschau vier Stück Vieh verkaufte, dass dieselben von Ulrich Bieri auf seinen eigenen Namen der Viehschaukommission vorgeführt und prämiert wurden, und dass Johann Burger die vier nämlichen Stücke nach der Viehschau zum gleichen Preis von Ulrich Bieri zurückkaufte. Diese Transaktionen erfolgten zu dem eingestandenem Zwecke, die Bestimmungen des § 18 des Gesetzes betreffend Förderung und Veredlung der Pferde-, Rindvieh- und Kleinviehzucht vom 25. Oktober 1896 zu umgehen, wonach kein Aussteller mehr als zwölf Stücke ausstellen darf, indem Johann Burger auf seinen eigenen Namen schon zwölf Stücke hatte prämiieren lassen. Schon bevor das oberinstanzliche Urteil ergangen war, hatten Bieri und Burger die auf unrechtmässige Weise bezogenen Prämien an den Staat zurückerstattet und seither haben sie auch die ihnen auferlegten Staatskosten bezahlt. In der vorliegenden Bittschrift an den Grossen Rat suchen nun die beiden Verurteilten um Erlass der über sie verhängten Freiheitsstrafe nach. In der ausführlichen Begründung ihres Gesuches suchen die Petenten darzuthun, dass das Gesetz betreffend die Förderung und Veredlung der Pferde-, Rindvieh- und Kleinviehzucht äusserst ungenau und schlecht redigiert sei, unklare und widersprechende Vorschrift enthalte. Für Widerhandlungen gegen das

Verbot, dass ein Aussteller nicht mehr als zwölf Stücke ausstellen dürfe, sei keine Strafe angedroht und alle übrigen Widerhandlungen gegen das Gesetz würden bloss mit Geldbusse geahndet, wiewohl sich einzelne derselben als schwereres Unrecht darstellen, als die Widerhandlungen gegen § 18 des Gesetzes. Die Petenten sind der Ansicht, dass der Staat Bern selbst dem § 18 des Gesetzes fortwährend zuwiderhandle, indem er Jahr für Jahr durch seine verschiedenen Staatsanstalten eine Zahl von Stücken ausstellen und prämiieren lasse, die das drei-, vier- und fünffache des gestatteten Maximums ausmachen. Die Petenten glauben daher, dass das von ihnen begangene Unrecht im Hinblick auf die ungenaue und verwirrende Fassung des Gesetzes und die im Anschluss an dasselbe bestehende Praxis, denn doch nicht so gross und schwer sei, dass deswegen eine Freiheitsstrafe gegen sie hätte ausgesprochen werden müssen. Schliesslich berufen sich die Petenten auf ihren guten Leumund, ihre Ehrenhaftigkeit und ihre bisherige Straflosigkeit; sie bereuen das begangene Unrecht und haben es bestmöglich wieder gut zu machen versucht. Das vorliegende Gesuch ist vom Gemeinderat von Reutigen, sowie vom Regierungsratthalter und von anderer Seite empfohlen. Gemäss dem durch das oberinstanzliche Urteil festgestellten Thatbestande, handelt es sich vorliegend nicht um einen geringfügigen Fall, sondern um ein Vergehen, für das Korrekcionshaus bis zu vier Jahren angedroht ist. Der gänzliche Erlass des in diesem Falle ausgesprochenen Minimums der Strafe müsste zu bedenklichen Konsequenzen führen. Der Regierungsrat hält deshalb dafür, es sei den Verumständungen des vorliegenden Falles, sowie den guten Antecedentien der beiden Gesuchsteller und den zu ihren Gunsten eingereichten Empfehlungen genügend Rechnung getragen, wenn dieselben zum Erlass der Hälfte ihrer Strafe empfohlen werden.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Hälfte der Strafe.
 » der Justizkommission: Herabsetzung der Gefängnisstrafe auf 3 Tage für jeden.

2. **Gasser**, Friedrich, von Langnau, Handlanger, in Bern, geboren 1862, wurde mit einem Mitschuldigen am 31. Mai 1900 vom korrekzionellen Gericht von Bern wegen Begünstigung bei Diebstahl an einem Bund kupfernen Kabeldrahts im Werte von über Fr. 30.— aber unter Fr. 300.—, begangen in Bern im Winter 1899/1900 zum Nachteil eines unbekanntem Eigentümers, zu sechs Monaten Korrekzionshaus verurteilt. Das Gericht war zwar überzeugt, dass Gasser der Urheber des Diebstahls war; da aber ein genügender Schuldbeweis mangelte, so musste Gasser wegen dieses Vergehens freigesprochen werden. Bei der Zumessung der Strafe zog das Gericht als Erschwerungsgrund in Betracht, zunächst die mehrfachen Vorstrafen der beiden Angeschuldigten und sodann die Erwägung, dass beide für die öffentliche Sicherheit sehr gefährliche Individuen sind, deren Unschädlichmachung für einen gewissen Zeitraum im Interesse der bürgerlichen Rechtsordnung liegt. Gasser hat seine Strafe noch nicht angetreten, während der mitverurteilte Mitschuldige die seinige verbüsst hat. In der vorliegenden Bittschrift stellen nun der Vorsteher des Armenausschusses und der Seelsorger der Nydekkirchgemeinde das Gesuch, es möchte der Grosse Rat dem Gasser seine Strafe auf dem Begnadigungswege, unter der Bedingung des Wohlverhaltens, erlassen. Die Bittsteller haben sich des Gasser und seiner Familie angenommen. Zur Unterstützung ihres Gesuches wird im wesentlichen ausgeführt: Gasser scheine seinen bisherigen Lebenswandel, der auf eine schlechte Erziehung im Elternhause, auf schlechte Gesellschaft und ganz besonders auf den so moralisch verderblichen Alkoholgenuss als Bierfuhrmann zurückzuführen sei, tief zu bereuen und habe im abgelaufenen Sommer deutliche Beweise dafür geleistet, dass es ihm um eine moralische Besserung ernstlich zu thun sei. Er habe das für schwache Leute immerhin gefährliche Handwerk der Bierführungen aufgegeben und gegen das mühsamere und schlecht bezahlte Kohlentragen vertauscht; er habe mit seiner Frau das Gelübde auf Enthaltung vom Alkohol für ein ganzes Jahr abgelegt und habe mit dem kargen Verdienst von Fr. 16.— per Woche seine Frau und vier Kinder ohne anderweitige Beihülfe ordentlich durchgebracht. Wenn er nun wieder für 6 Monate ins Korrekzionshaus müsste, so wäre zu befürchten, dass das unternommene Rettungswerk wieder verloren gienge und die Unterhaltung der Familie der Gemeinde zur Last fielen. Sowohl die städtische Polizeidirektion als der Regierungstatthalter beantragen Abweisung des Gesuches, besonders wegen der schweren Vorstrafen des Gasser. Der Regierungsrat glaubt indessen in diesem Falle eine abweichende Stellung einnehmen und dem vorliegenden Gesuche eine teilweise Berücksichtigung zuwenden zu sollen. Das korrekzionelle Gericht hat den Gasser als ein gefährliches Individuum bezeichnet, dessen Unschädlichmachung für einen gewissen Zeitraum im Interesse der bürgerlichen Gesellschaft liege. Die Berechtigung dieser Auffassung war zur Zeit seiner Verurteilung, die bereits mehr als anderthalb Jahre zurückliegt, wohl begründet; allein heute hat man nun allen Grund zu glauben, dass Gasser dank der Fürsorge der zwei Bittsteller, ein anderer Mensch geworden, der aufrichtig bestrebt ist, den Makel seiner Vergangenheit durch gutes Verhalten zu verwischen. Aber für eine bedingte Begnadigung, auf Wohlverhalten, fehlt die gesetzliche Grundlage. Eine teilweise Begnadigung, von einem gänzlichen Erlass der Strafe kann an-

gesichts der mehrfachen Vorstrafen nicht die Rede sein, wäre immerhin für Gasser eine Aufmunterung und für die beiden Bittsteller, die sich seiner angenommen haben, eine wirksame Unterstützung ihrer menschenfreundlichen Bemühungen. Aus diesen Gründen glaubt der Regierungsrat den Gasser zum Erlass der Hälfte der Strafe empfehlen zu sollen.

Antrag des Regierungsrates:	Erlass der Hälfte der Strafe.
» der Justizkommission:	id.

3. **Müller**, Karl, Landwirt, von und in Eriz, geboren 1880, wurde durch Urteil des korrekzionellen Gerichtes von Thun vom 12. Juli 1901 schuldig erklärt, der Schändung, begangen zu wiederholten Malen in der Zeit vom Herbst 1899 bis August 1900 im Eriz, gegenüber Anna Fuchser daselbst, die zwar nicht blödsinnig, deren geistige Fähigkeiten aber auf einer sehr niedrigen Stufe stehen. Gestützt hierauf wurde Karl Müller in Anwendung des Art. 172, Alinea 2, sowie Art. 12 St. G. B. und Art. 368 St. V. verurteilt, zu 2 Monaten Korrekzionshaus, umgewandelt in 30 Tage Einzelhaft und zu den Staatskosten im Betrage von 149 Fr. 60 Müller hatte den geschlechtlichen Verkehr mit der Fuchser während des obenerwähnten Zeitraumes ohne weiteres zugestanden, dagegen diesen Verkehr bestritten zur Zeit der unterstellbaren Empfängnis, im Dezember 1900, infolge welcher die Anna Fuchser schwanger wurde. Die Untersuchung konnte in diesem Punkte keinen gesetzlichen Schuldbeweis erbringen, was zur Aufhebung der Strafuntersuchung führte, soweit die gegen Müller eingereichte Anzeige sich auf diese Handlung erstreckte. In der vorliegenden Bittschrift an den Grossen Rat sucht Müller um Erlass der 30tägigen Einzelhaft, eventuell um Abrechnung der ausgestandenen Untersuchungshaft von 18 Tagen nach. In der ausführlichen Begründung seines Gesuches sucht Müller darzuthun, dass er sich der Strafbarkeit seiner Handlung nicht bewusst gewesen sei, indem er bei seinem wiederholten Geschlechtsverkehr mit der Fuchser, die stets damit einverstanden war, nicht gewusst habe, dass die geistigen Fähigkeiten derselben im Sinne des Strafgesetzes auf einer sehr niedrigen Stufe stünden. Im weiteren macht Müller geltend, seine Verhaftung habe während der Rekrutenschule stattgefunden, er habe 18 Tage in Untersuchungshaft zugebracht und müsse nun diese Zeit in einer anderen Rekrutenschule nachholen. Sein Vergehen sei einzig auf seine jugendliche Unerfahrenheit und Unbesonnenheit, sowie mangelnde Gesetzeskenntnis zurückzuführen. Die Kosten, die ebenfalls schwer auf ihm lasten, seien, obschon er kein Vermögen besitzt, bezahlt. Endlich beruft er sich auf das ihm vom Gemeinerat von Eriz ausgestellte günstige Leumundszeugnis. Der Regierungsrat ist nicht im Falle das vorliegende Gesuch zu empfehlen. Die Schuldfrage ist vom Gerichte beurteilt und das Urteil in Rechtskraft erwachsen. Müller hatte zwar dagegen die Appellation erklärt, dieselbe aber wieder zurückgezogen. Ein Begnadigungsgrund ist nicht vorhanden. Dem jugendlichen Alter und der bisherigen Unbescholtenheit des Müller hat das Gericht bei der Zumessung der Strafe

Rechnung getragen und diese kann nach der Aktenlage nicht als zu strenge bezeichnet werden.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
 » der Justizkommission: id.

4. **Weber, Johann**, geboren 1864, von Jens, Remonteur in Biel, wurde durch Urteil des Gerichtspräsidenten von Biel, als korrekationellen Richters, vom 6. Juli 1900 schuldig erklärt der Wirtshausverbotübertretung und in Anwendung des Art. 82 St. G. B. und 368 St. V. zu 4 Tagen Gefängnis und Fr. 9.50 Staatskosten verurteilt. Weber hatte die Gemeindesteuer der Einwohnergemeinde Biel für das Jahr 1896 nicht bezahlt und es war deshalb durch Urteil des Gerichtspräsidenten von Biel vom 11. September 1899, gestützt auf § 13 des Gemeindesteuergesetzes über ihn das Wirtshausverbot verhängt worden. Gleichwohl hatte er sich im März 1900 in mehreren Wirtschaften Biels blicken lassen. Seit dem Urteil vom 6. Juli 1900 hat Weber sowohl die Staatskosten als die rückständigen Gemeindesteuern pro 1896 samt Kosten bezahlt. Mit Gesuch, welches irrthümlicherweise vom 20. Mai 1900 (statt 1901) datiert ist, sucht er nun um Erlass der über ihn verhängten Gefängnisstrafe nach, indem er geltend macht, er habe sich im Jahre 1896 in einer finanziellen Notlage befunden, die es ihm unmöglich gemacht habe, seinen Steuerverpflichtungen gegenüber der Gemeinde Biel nachzukommen, und sich ferner darauf beruft, dass er seit dem Urteil vom 6. Juli 1900 seine Verpflichtungen erfüllt und auch die Staatskosten bezahlt habe. Sein Gesuch wird durch den Gemeinderat von Biel, sowie den Regierungstatthalter von Biel zur Entsprechung empfohlen. — Mit Rücksicht darauf, dass seit Verhängung der Gefängnisstrafe über den Gesuchsteller dieser die rückständige Gemeindesteuer samt Kosten bezahlt hat und damit das seiner Zeit über ihn verhängte Wirtshausverbot, wegen dessen Uebertretung er verurteilt wurde, hinfällig geworden ist, ist dem Gesuche um Erlass der Strafe zu entsprechen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Strafe.
 » der Justizkommission: id.

5. **Studer, Jakob**, geboren 1851, von Grafenried, Bahnangestellter und Bierdepothalter bei der Station Zollikofen, wurde durch Urteil des Polizeirichters von Fraubrunnen, vom 9. November 1901 schuldig erklärt der Widerhandlung gegen das Wirtschaftsgesetz vom 15. Juli 1894 und in Anwendung der Art. 35 und 44 Ziff. 3, l. cit. und 368 St. V. verurteilt zu einer Busse von Fr. 50, zur Nachbezahlung der Patentgebühr von 12 Fr. 50 und zu 2 Fr. 80 Staatskosten. Studer, der im Besitze einer Bewilligung zum Grosshandel mit geistigen Getränken ist, liess am 18. September 1901, als nach Beendigung der Herbstmanöver viele Truppen auf dem Bahnhof Zollikofen auf Eisenbahnzüge verladen wurden, daselbst an die Soldaten Bier verkaufen,

und zwar zuerst nur in Quantitäten von mehr als zwei Litern, später, als der Andrang grösser wurde, auch Quantitäten von 1 und 2 Litern. Er richtet nun an die zuständigen Behörden ein Strafnachlassgesuch, worin er ausführt, er habe mit seinem Bierausschank dem Bedürfnis der Soldaten entgegenkommen wollen, welches die Wirtschaft bei der Station Zollikofen nicht zu befriedigen imstande war. Dabei seien gegen seinen Willen auch Quantitäten Bier unter 2 Litern verkauft worden. Die Busse von Fr. 50 würde ihn nun als gering besoldeten Weichenwärter schwer treffen, er ersuche daher um Erlass eines Theils derselben und werde sich aus dem Vorfall, den er sehr bedaure, für die Zukunft eine Lehre ziehen. Der Gerichtspräsident von Fraubrunnen empfiehlt das Gesuch im Sinne einer Herabsetzung der Busse auf Fr. 5, ebenso der Regierungstatthalter von Fraubrunnen. Im Einverständnis mit der Direktion des Innern hält die Polizeidirektion dafür, da Studer sich wohl bewusst gewesen sein musste, dass er bei der Truppenverladung in Zollikofen relativ kleine Quantitäten Bier zum Verkauf bringen werde, so sei es eine Nachlässigkeit, mindestens eine Unvorsichtigkeit von seiner Seite gewesen, nicht rechtzeitig um eine Bewilligung zum Kleinverkauf zuständigen Orts einzukommen, und es rechtfertige sich daher eine Herabsetzung der von ihm zu zahlenden Busse auf Fr. 5 nicht. Immerhin ist den Verumständlungen des Falles, welche kein schweres Verschulden des Jakob Studer involvieren, und dem hohen gesetzlichen Bussenminimum insoweit Rechnung zu tragen, dass die Busse auf Fr. 10 reduziert wird.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der Busse
 auf 10 Fr.
 » der Justizkommission: id.

6. **Zbinden, Christian**, geboren 1882, von Guggisberg, im obern Multernboden daselbst wohnhaft, wurde durch Urteil des Gerichtspräsidenten von Schwarzenburg als Polizeirichter, vom 24. Oktober 1901 schuldig erklärt der Widerhandlung gegen das Wirtschaftsgesetz vom 15. Juli 1894, begangen im Sommer 1901 im obern Multernboden, Gemeinde Guggisberg, und in Anwendung der §§ 35 u. 44, Ziff. 3, leg. cit. und Art. 368 St. V. zu einer Geldbusse von Fr. 50 und zu 5 Fr. 50 Staatskosten verurteilt. Der diesem Urteil zu Grunde liegende Thatbestand ist folgender: Christian Zbinden verkaufte im Laufe des Sommers 1901 unter verschiedenen Malen an einen Jäger Kunz im ganzen ca. 5 l. selbstgebrannten Schnaps (Bäziwasser) in Quantitäten von 1 bis 2 l., ohne im Besitze des erforderlichen Patentes zu sein, angeblich in Unkenntnis dessen, dass er damit eine strafbare Handlung begehe. Der Polizeirichter von Schwarzenburg hat bei Ausfällung seines Urteils das jugendliche Alter (19 Jahre) des Angeschuldigten und die verhältnismässige Unbedeutendheit der Uebertretung in Berücksichtigung gezogen und deshalb auf das Minimum der gesetzlich vorgeschriebenen Busse erkannt. Der Vogt des Christian Zbinden, Ulrich Zwahlen, hat die demselben auferlegten Staatskosten bezahlt, und sucht nun mit Gesuch vom 25. November 1901 bei den zuständigen Behörden um Erlass der seinem Pupillen auferlegten Busse von Fr. 50

nach, mit Rücksicht auf die Geringheit des Vergehens, in Anbetracht des jugendlichen Alters des Christian Zbinden und des Umstandes, dass das Vermögen des letzteren bloss 460 Fr. beträgt. Das Gesuch ist vom Gemeinderat von Guggisberg, und vom Regierungstatthalter von Schwarzenburg zur Entsprechung empfohlen. — Die Unkenntnis gesetzlicher Bestimmungen vermag selbstverständlich den Christian Zbinden nicht zu entschuldigen, auch hat der Polizeirichter seinem jugendlichen Alter schon soweit möglich Rechnung getragen. Weder diese Umstände, noch die Geringheit des Vergehens und des Vermögens des Verurteilten können dazu führen, dem letztern die ganze Strafe zu erlassen. Dagegen führen die Verumständlungen des Falles in Verbindung mit der bedeutenden Höhe des gesetzlichen Strafminimums dazu, das Gesuch im Sinne einer Herabsetzung der ausgesprochenen Busse auf Fr. 20 begründet zu erklären.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der Busse auf 20 Fr.
» der Justizkommission: id.

7. **Zbinden**, Friedrich, geboren 1859, von Guggisberg, Landwirt auf dem Müllernvorsass daselbst, wurde am 29. August 1901 vom Polizeirichter von Schwarzenburg der Widerhandlung gegen das Primarschulgesetz von 1894 schuldig erklärt und betreffend die Schulversäumnisse seines Sohnes Alfred Zbinden zu Fr. 3, 6 und 12, betreffend diejenigen seines Sohnes Johann Zbinden zu Fr. 4 und 8 Busse, insgesamt zu Fr. 33 Busse, samt 5 Fr. 50 Staatskosten verurteilt. Friedrich Zbinden sandte seine Söhne, Alfred, welcher das dritte, und Johann, welcher das erste Jahr die Primarschule besuchte, von seiner Wohnung im Müllernvorsass jeweils in das Schulhaus im Riedacher zur Schule. Im Sommer 1901 zog er auf den ihm gehörenden Alpiglenberg, von wo aus es den Knaben Zbinden der grossen Entfernung wegen unmöglich war, die Schule zu besuchen. Die Knaben gingen daher während der Zeit ihres Aufenthaltes daselbst nicht in die Schule, Alfred Zbinden fehlte 141 und Johann 109 Stunden. Im Frühjahr hatte Friedrich Zbinden um Dispensation seiner Söhne von der Sommerschule angehalten, aber den Bescheid bekommen, solche Dispensationen würden nicht mehr erteilt. Zbinden stellt nun an die zuständigen Behörden ein Strafnachlassgesuch, worin er ausführt, er sei infolge ernstlicher Erkrankung seiner Frau gezwungen gewesen, seine Knaben mit sich auf den Alpiglenberg zu nehmen, ausserdem habe er sonst dafür gesorgt, dass seine Söhne fleissig zur Schule gehen. Die Staatskosten hat Zbinden bezahlt. Das Strafnachlassgesuch wird vom Gemeinderat von Guggisberg und dem Regierungstatthalter von Schwarzenburg empfohlen. Der Regierungsrat giebt zu, dass das Verschulden des Friedrich Zbinden kein grosses ist. Gleichwohl sieht er sich veranlasst, zu beantragen, es sei seinem Gesuch nicht zu entsprechen. Ein vollständiger Nachlass der über Zbinden verhängten Strafe wäre der Konsequenzen wegen bedenklich, anderseits ist Zbinden nicht unbemittelt,

so dass sich auch eine Herabsetzung der Busse nicht rechtfertige.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
» der Justizkommission: id.

8. **Chavanne**, Lucien, geboren 1868, Remonteur, von und in Coeuve, wurde am 18. Dezember 1900 vom korrekzionellen Gericht von Pruntrut schuldig erklärt der Misshandlung, begangen gegenüber Pierre Chavanne, welche eine Arbeitsunfähigkeit von 32 Tagen zur Folge hatte, und in Anwendung der Art. 141, 144 und 145 St. G. B. und 368 St. V. korrekzionell zu 15 Tagen Gefängnis und 175 Fr. 40 Staatskosten verurteilt. Dem Urteil liegt folgender Thatbestand zu Grunde: In der Nacht vom 8./9. Oktober 1900 traf Pierre Chavanne in der Wirtschaft Merguin zwischen Pruntrut und Coeuve seinen Bruder Lucien Chavanne in Begleitung des Léon Henzelin, Uhrmacher in Coeuve, mit dem er, Pierre Chavanne, wegen eines Familienzwistes, an dem er den Henzelin schuld gab, auf gespanntem Fusse stand. Er rief seinen Bruder aus der Gaststube in den Korridor und machte ihm dort Vorwürfe. Als dann Henzelin sich mit Lucien Chavanne auf der Strasse nach Coeuve entfernte, folgte ihnen Pierre Chavanne und der Wortstreit zwischen ihnen setzte sich fort. Darauf versetzte Lucien Chavanne seinem Bruder einen Schlag mit einem steinernen Zündholzbehälter (sog. Zündhölzchenstein) auf das linke Ohr, infolgedessen Pierre Chavanne ins Spital verbracht, dort ärztlich behandelt werden musste und 32 Tage lang arbeitsunfähig war. Die Verletzung hat ausserdem eine Entstellung des linken Ohres zurückgelassen. Chavanne hat gegen das betreffende Urteil nicht appelliert, er wendet sich nun aber mit einem Gesuch um Erlass eines Teils der Strafe an die zuständigen Behörden. Dabei beruft er sich auf die Vorgänge, welche sich vor der ihm zur Last gelegten Misshandlung abgespielt haben und behauptet, aus denselben gehe hervor, dass Pierre Chavanne ihn provoziert, und dass des letzteren Arbeitsunfähigkeit nur deswegen so lange gedauert habe, weil Pierre Chavanne durch übermässigen Alkoholgenuss geschwächt gewesen sei. Ferner weist er darauf hin, dass er vermögenslos, Vater von 4 Kindern und genötigt sei, ausser der Entschädigung an seinen Bruder, noch die auf Fr. 175 bestimmten Staatskosten zu bezahlen, und dass seine Angehörigen schwer darunter leiden müssten, wenn er 15 Tage im Gefängnis zubringen sollte. Uebrigens herrsche nun zwischen ihm und seinem Bruder wieder das beste Einvernehmen. Wirklich ersucht am Fusse dieses Gesuches Pierre Chavanne selbst um Erlass der seinem Bruder auferlegten Strafe; ferner empfiehlt der Gemeinderat von Coeuve das Gesuch zur Entsprechung. — Dieses Gesuch entspricht nun zwar nicht in allen Teilen den Thatsachen, insbesondere ist aus den Akten nirgends ersichtlich, dass Lucien Chavanne seinem Bruder eine Entschädigung zu bezahlen habe; letzterer hat sich vielmehr ausdrücklich nicht als Zivilpartei gestellt und im Strafverfahren keine Entschädigung verlangt. Auch fällt der Umstand, dass die Arbeitsunfähigkeit Pierre Chavannes weniger lang ge-

dauert hätte, wenn letzterer nicht durch Alkoholgenuss geschwächt gewesen wäre, nicht wesentlich in Betracht, da nach den Aussagen und Zeugnissen der Aerzte die Heilung des Pierre Chavanne durch seinen Alkoholgenuss nur um 8 Tage verzögert wurde. Auch ist die über Lucien Chavanne verhängte Strafe, wenn sie auch nicht als gering bezeichnet werden kann, an sich nicht zu hoch. Immerhin darf den Verumständigungen des Falles, den Familienverhältnissen des Verurteilten und seinem guten Rufe und Vorleben, in Verbindung damit, dass nicht nur der Gemeinderat von Coeuve, sondern auch der Verletzte selbst sich für ihn verwenden, insoweit Rechnung getragen werden, dass die Strafe von 15 auf 10 Tage Gefangenschaft herabgesetzt wird.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung auf
 » der Justizkommission: 10 Tage Gefangenschaft.
 id.

9. **Bartlome**, Johann, geboren 1869, Schuhmacher von Melchnau, in Bern, wurde am 9. Juli und 27. August 1901 durch den Polizeirichter von Bern als korrekzionellen Richter, wegen Wirtshausverbotsübertretung zu je 5 Tagen Gefangenschaft, sowie zu 3 Fr. 50, bezw. 4 Fr. 50 Staatskosten verurteilt. In beiden Fällen hat er das ihm zur Last gelegte Vergehen zugestanden. Das Wirtshausverbot wurde im Jahre 1900 über ihn verhängt wegen Nichtbezahlung der Militärpflichtersatzsteuer. Er wendet sich nun mit einem Strafnachlassgesuch an die zuständigen Behörden, worin er ersucht, ihm die Strafe ganz oder teilweise zu erlassen, mit der Begründung, er bezahle die laufenden Steuern, und um die alten bezahlen zu können, müsse er sehen, wie er sein Geld verdiene, er sei daher genötigt, mit einer Singspielgesellschaft Vorstellungen zu geben, was ihn natürlich in die Wirtschaften führe. Die städtische Polizeidirektion von Bern und das Regierungstatthalteramt Bern sprechen sich durchaus gegen Begnadigung des Bartlome aus; Bartlome könnte ganz gut als Schuhmacher sein Brot verdienen, wenn er wollte, sei aber leichtsinnig und ziehe es vor, mit Sängergesellschaften herumzuziehen. Bartlome ist denn auch schon im Jahre 1899 dreimal wegen Wirtshausverbotsübertretung mit 1, 3 und 5, im Jahre 1900 zweimal wegen desselben Delikts mit 7 und 10 und im Jahre 1901 einmal vor den in Rede stehenden Verurteilungen mit 3 Tagen Gefangenschaft bestraft worden. Im Dezember 1900 hat ein Strafnachlassgesuch von ihm dem Grossen Rat vorgelegen, ist aber auf den übereinstimmenden Beschluss von Regierungsrat und Bittschriftenkommission abgewiesen worden. Heute einen andern Antrag zu stellen, hat der Regierungsrat, abgesehen vom bereits Gesagten, um so weniger Grund, als die Akten noch von einer im Verlaufe der in Rede stehenden Verfahren erfolgten schweren Drohung Bartlomes gegenüber einem Polizisten in dessen Amtsausübung Zeugnis geben.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
 » der Justizkommission: id.

10. **Hänni**, Friedrich, geboren 1855, von Gerzensee, gewesener Zimmermann, nun in der Strafanstalt Witzwil, wurde am 2. November 1900 durch die Kriminalkammer des Kantons Bern schuldig erklärt des Diebstahls an Banknoten, barem Geld etc., im Gesamtwert von über Fr. 100, ferner an mehreren Forderungen und andern Beweisurkunden, — begangen am 21. August 1900 zum Nachteil des Johann Zürcher, Viehhändler in Oberthal, mittelst gewaltsamer Erbrechung eines Behältnisses, — ferner des Betrugs, begangen am 18. Mai 1900 zum Nachteil desselben Johann Zürcher, im Betrage von über Fr. 30, aber weniger als Fr. 300, — und verurteilt zu 2 Jahren Zuchthaus und zu 251 Fr. 55 Staatskosten. Hänni war geständig, am 21. August 1900 in Zürchers Wohnung in Oberthal einen Sekretär mittelst eines Werkzeugs erbrochen und daraus Bargeld und Banknoten im Gesamtwerte von gegen Fr. 500, sowie verschiedene Forderungen und andere Urkunden entwendet zu haben, ferner am 18. Mai 1900 den Zürcher am Burgdorfmarkt um Einhängung von Fr. 150 ersucht zu haben, mit dem Versprechen, für Zürcher eine Kuh zu kaufen, und ihm die Fr. 150 auf den Kaufpreis anzurechnen, dann aber dem Zürcher weder eine Kuh gekauft, noch das Geld zurückgegeben zu haben. Er leugnete hartnäckig, mehr als gegen Fr. 500 in bar gestohlen zu haben. Der Bestohlene jedoch hielt daran fest, dass ihm am 21. August 1900 in Geld und Banknoten eine Summe von circa Fr. 1800 entwendet worden sei, und konnte auch den Beweis dafür erbringen, dass er soviel oder annähernd soviel am Tage vor dem Diebstahl besessen habe. Da Hänni sich zum Teil in Widersprüche verwickelte, zum Teil sehr unwahrscheinliche Angaben machte, so nahm die Kriminalkammer an, der von ihm gestohlene Betrag an Geld und Banknoten übersteige jedenfalls die von ihm zugestandenen Fr. 470, abgesehen von den Urkunden und kleineren Gegenständen, welche Hänni stahl, sei aber nicht genau zu bestimmen. — Hänni reichte gegen das Urteil der Kriminalkammer ein Kassationsbegehren ein, auf das aber, weil es verspätet eingereicht wurde, der Appellations- und Kassationshof nicht eintrat. Hänni hat nun ein «Revisionsgesuch» betitelttes Schriftstück voller konfuser Angaben an die Behörden gerichtet, in welchem er u. a. verlangt, dass ihm gegenüber dem vorbemerkten Urteile der Rest der Strafe geschenkt werde. Zur Begründung dieses Strafnachlassgesuches bringt er hauptsächlich an, die über ihn verhängte Strafe sei zu hart. Das ist durchaus nicht der Fall. Die eine von Hänni begangene That, — Einbruchsdiebstahl, wobei der Wert des Entwendeten Fr. 100 übersteigt, — ist vom Strafgesetzbuch mit Zuchthaus bis zu 10 Jahren bedroht; sie konkurriert in vorliegendem Falle noch mit einem Betrüge im Betrage von über Fr. 30. Auch haben sich im ganzen Verfahren durchaus keine für Hänni als mildernd in Betracht fallende Momente gezeigt; Hänni verübte den Diebstahl nicht aus Not. Auch in seinem Strafnachlassbegehren zeigt er keine Reue, sondern pocht im Gegenteil darauf, er habe das Recht, Erlass des Restes der Strafe zu verlangen. Seinem Gesuche kann nicht entsprochen werden.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
 » der Justizkommission: id.

11. Rosa **Wittwer**, geborene Bill, von Trub, Wäscherin in Interlaken, wurde vom Polizeirichter von Interlaken am 1. Juli 1901 wegen Widerhandlung gegen §§ 64 ff. des Schulgesetzes zu 6 Fr., und am 23. Juli 1901 wegen derselben Uebertretung zu 10 Fr. Busse und jeweiligen 4 Fr. Kosten verurteilt. Diese Verurteilungen erfolgten, weil das 1886 geborene Mädchen Rosa der Frau Wittwer in den Monaten Mai und Juni viele, in letzterem Monat sogar alle Primar- und Arbeitsschulstunden unentschuldigt versäumt hatte. Frau Wittwer richtet nun an die zuständigen Behörden ein Strafnachlassgesuch, worin sie geltend macht, sie sei arm und werde von der Armenbehörde Bern dauernd unterstützt; sie sei nicht instande, die Bussen zu bezahlen, und wenn sie statt dies zu thun die entsprechende Zeit im Gefängnis zubringen müsste, so würde niemand für ihre 4 Kinder sorgen. Die Primarschulkommission von Interlaken schliesst sich diesem Gesuche an und teilt ferner mit, das Kind Rosa Wittwer habe die Schule immer fleissig besucht, mit Ausnahme der Zeit, da es seine jüngeren Geschwister warten musste. Auch der Regierungsstatthalter von Interlaken empfiehlt das Gesuch zur Berücksichtigung, sowie die Armenbehörde der Einwohnergemeinde Bern. Es thut dem Regierungsrat leid, dass er sich hier in teilweiser Uebereinstimmung mit der Erziehungsdirektion der Konsequenz halber sich dafür aussprechen muss, dem Gesuch nicht vollständig zu entsprechen. Allerdings scheint Frau Rosa Wittwer an den Versäumnissen ihrer Tochter wenig Schuld zu haben, es darf aber nicht das Aufkommen der Meinung, man brauche die Kinder nicht in die Schule zu schicken, wenn man sie daheim unbedingt nötig habe, gefördert werden. Pflicht der Armenbehörde ist es, dafür zu sorgen, dass Mütter in der Lage der Frau Wittwer instande sind, ihre schulpflichtigen Kinder in die Schule zu senden, ohne dass dadurch die Pflege der andern Kinder beeinträchtigt wird; die Armenbehörde von Bern erklärt aber, dass sie das Nötige in dieser Hinsicht vorsehe, indem sie Frau Wittwer, wie ihre beiden ältesten Kinder unterstütze, und macht ausserdem darauf aufmerksam, dass, wenn das nicht hinreiche, Frau Wittwer ihre Kinder in die Krippe senden könne. Den Verurteilungen des Falls kann immerhin insoweit Rechnung getragen werden, dass die der Frau Wittwer auferlegten Bussen in jedem der beiden Fälle auf 3 Fr. als das gesetzliche Minimum herabgesetzt werden.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der beiden Bussen auf je 3 Fr.
» der Justizkommission: id.

12. **Felber**, Jakob, von Niederbipp, geboren 1843, dato in der Strafanstalt von Thorberg, wurde am 28. März 1883 von den Assisen des V. Bezirks wegen Mordes, begangen am 28. Oktober 1882 an Müller Adolf Moser in Roches, zu lebenslänglicher Zuchthausstrafe verurteilt. Nach längerer Haft und anfänglichem Leugnen legte Felber damals in der Voruntersuchung ein beschränktes Geständnis ab, durch welches er seine That als weniger gravierend hinstellen wollte; in der mündlichen Hauptverhandlung vor den Geschworenen gewann aber die Sache ein anderes

Aussehen; infolgedessen die Geschworenen dem übelbeleumdeten und als gewaltthätig gefürchteten Felber keine mildernden Umstände zubilligten und ihn des Mordes an Moser schuldig erklärten. Felber wendete sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an die zuständigen Behörden, worin er ausführt, er habe nun 18 $\frac{1}{2}$ Jahre Zuchthausstrafe verbüsst; seine Familie sei nach seiner Verurteilung nach Amerika ausgewandert und habe sich daselbst durch Arbeit und Fleiss eine ziemlich gesicherte Existenz gegründet; sie hätte ihn mehrmals brieflich ersucht, sich nach seiner Begnadigung zu ihr zu begeben, er würde dort Arbeit und Unterkunft finden. Während seines Aufenthalts im Zuchthaus habe er genug verdient, um zu seiner Reise nach Amerika niemandes Unterstützung in Anspruch nehmen zu müssen. — Der Verwalter der Strafanstalt bescheinigt dazu, dass Felbers Verhalten seit Februar 1896 zu keinen Klagen Anlass gegeben habe. — Felber hat bereits im Frühjahr 1900 ein Begnadigungsgesuch mit derselben Begründung an den Grossen Rat gelangen lassen, das aber auf den übereinstimmenden Antrag von Regierung und Bittschriftenkommission hin abgewiesen wurde. Auch heute steht der Regierungsrat noch auf demselben Boden: Felbers Begnadigungsgesuch ist verfrüht; bevor er darauf hoffen kann, dass demselben entsprochen werde, muss er das gesetzliche Maximum der zeitlichen Zuchthausstrafe, 20 Jahre, absolviert haben. Daran hält der Regierungsrat um so mehr fest, als auch in dem vorliegenden Gesuche Felber keine Spur von Reue über das Verbrechen, welches ihn in die Strafanstalt gebracht hat, bezeugt.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
» der Justizkommission: id.

13. Bertha **Grosjean**, geb. Laeuffer, geboren 1868, Louis Alfreds Ehefrau, von und in Plagne, wurde von den Geschworenen des V. Assisenbezirks in deren Sitzung vom 2. Dezember 1901 schuldig erklärt, der vorsätzlichen Brandstiftung, begangen am 30. Juli 1901 an einem Drittpersonen gehörenden Wohnhaus mit Scheune in Plagne, in einem Augenblicke, da sie sich unverschuldeterweise in einem Zustande befand, wo das Bewusstsein ihrer That und die Strafbarkeit derselben bei ihr geschwächt und sie ihrer Willensfreiheit teilweise beraubt war. Gestützt auf dieses Verdikt hatte die Kriminalkammer des Kantons Bern die Bertha Grosjean, nach Abzug von 3 Monaten Untersuchungshaft zu 11 Monaten Korrekthaus und 534 Fr. Staatskosten verurteilt. Der dem Urteil zu Grunde liegende Thatbestand ist folgender: Bertha Grosjean, geb. Laeuffer, Frau des etwas trunksüchtigen, verschuldeten Louis Alfred Grosjean von Plagne, Mutter dreier Kinder, lebte in Plagne in einem zur Hälfte dem Bruder ihres Mannes Adhémar Grosjean, zur andern ungeteilt ihrem Manne und dessen Bruder Olivier gehörenden Hause. Sie lebte mit ihren Schwägern und deren Familien, insbesondere der Frau des Adhémar Grosjean, im Unfrieden, zudem befand sie sich im Sommer 1901 in bitterer Not. Seit zwei Jahren war sie hysterischen Anfällen unterworfen, welche wie der gerichtliche Experte Dr. Brauchli ausführt, auf eine nervöse Gemütsanlage der Frau Grosjean, zum

Teil aber auch auf hinzutretende ungünstige Einwirkungen, wozu er insbesondere die vielen Schwangerschaften der Frau Grosjean, 8 in 8 Jahren, rechnet, zurückzuführen sind. Auch am 30. Juli 1901 war Frau Grosjean schwanger, in der Untersuchungshaft in Courtelary hatte sie eine Fehlgeburt. In der Nacht vor dem 30. Juli 1901, sowie nach dem Brandausbruch am genannten Tage hatte Frau Grosjean ebenfalls hysterische Anfälle. Am 30. Juli 1901 zündete Frau Grosjean, nachdem sie ruhig ihre gewohnten täglichen Verrichtungen besorgt hatte, nachmittags das Heu in der dem Adhémar Grosjean gehörenden Scheune an und entfernte sich dann rasch mit ihrem zweiten Kinde. Sie dachte dabei nur daran, dass die Entschädigung, welche ihr die kantonale Brandversicherungsanstalt zahlen werde, ihr aus der Not helfen und dass sie fortan nicht genötigt sein werde, mit ihrer verhassten Schwägerin unter demselben Dache zu leben. Nachdem sie zuerst hartnäckig geleugnet und ihr ältestes Kind als Urheberin des Brandes bezeichnet hatte, legte sie in der Irrenanstalt Bellelay gegenüber Dr. Brauchli, dem sie zur Beobachtung übergeben worden war, ein vollständiges Geständnis ab. Herr Dr. Brauchli äusserte auf Grund der vorliegenden Akten, seiner Beobachtungen und Erkundigungen seine Ansicht dahin, Frau Grosjean sei nicht geisteskrank und sei es nie gewesen, sie leide aber an hysterischen Anfällen und habe, obwohl sie das Feuer nicht während eines solchen Anfalles angelegt habe, dennoch, als sie dies that, nicht die vollkommene Willensfreiheit besessen. Die Kriminalkammer bemerkte in ihren Erwägungen, Frau Grosjean sei nicht eine verdorbene Verbrecherin, sondern eher eine unglückliche Frau, welche unter dem Einflusse ihrer Krankheit, der Not und der Familienzwistigkeiten gehandelt habe. —

Unterm 10. Dezember 1901 richtet nun der amtliche Verteidiger der Frau Grosjean, Fürsprecher Paul Charmillot in St. Immer, ein Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er für Frau Grosjean den Erlass von mindestens der Hälfte der über sie verhängten Strafe verlangt. Er verweist darin hauptsächlich auf den krankhaften Gemütszustand der Frau Grosjean, auf ihre Notlage, ihre Familienverhältnisse, und schliesst aus allem, wie auch daraus, dass der Staatsanwalt selbst nur eine Strafe von 8 Monaten Korrektionshaus, abzüglich 2 Monate Untersuchungshaft, der Rest von 6 Monaten umgewandelt in 3 Monate Einzelhaft, beantragt hatte, dass die von der Kriminalkammer ausgesprochene Strafe zu hart sei. Das Gesuch wird von den Geschworenen, welche die Schuldfrage entschieden haben, unterstützt.

Die Polizeidirektion ist der Ansicht, dass diesem Gesuche zur Zeit nicht entsprochen werden könne. Allerdings lassen die Akten auch uns zu dem Schlusse gelangen, den die Kriminalkammer daraus gezogen hat, und uns finden, dass hier ein Fall vorliegt, da das Begnadigungsrecht des Grossen Rates mit gutem Grund zur Anwendung kommen dürfe. Immerhin ist dies Gesuch als verfrüht zu betrachten. Der Frau Grosjean bleibt unbenommen später ihr Begnadigungsgesuch zu erneuern.

Antrag des Regierungsrates:	Abweisung.
» der Justizkommission:	id.

14. Maria Trachsel, geb. Kohler, geboren 1861, Rudolfs Ehefrau von Kirchdorf in Oberwangen, wurde am 29. Mai 1901 vom Polizeirichter von Bern, als korrektonellem Richter schuldig erklärt des Diebstahls begangen am 17. Juli 1900 gegenüber Fritz Stähli, Schuster in Thörishaus, wobei der Wert des Gestohlenen 30 Fr. nicht übersteigt, und verurteilt korrektonell zu 3 Tagen Gefangenschaft, und 8 Fr. Staatskosten. Frau Trachsel hatte am 17. Juli 1900 von der Station Thörishaus kommend, mit mehreren schweren Packeten beladen, daselbst einen Kinderwagen stehen gesehen, dessen Besitzer nicht zur Stelle war, ihn mit den Packeten beladen und heimgeführt, ihn sodann für ihre Kinder benützt und nicht zurückgegeben. Namens der Frau Trachsel richtet nun Herr Pfarrer Hadorn in Köniz ein auch von Frau Trachsel unterzeichnetes Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin hauptsächlich angeführt wird, Frau Trachsel habe im Moment, da sie den leerstehenden Kinderwagen bei der Station Thörishaus wegnahm, nicht daran gedacht, sich ihn anzueignen, erst daheim habe sie gefunden, er passe ihr gut für die von ihr kurz zuvor geborenen Zwillinge. Die Familie Trachsel sei sehr zahlreich, sie bestehe aus Mann und Frau und 7 Kindern, Vermögen sei keines vorhanden; der Mann habe einen kärglichen Verdienst. Der Diebstahl sei aus Not begangen worden, Frau Trachsel sei nicht vorbestraft. Das Gesuch wird durch den Gemeinderat von Köniz mit Rücksicht auf die Familienverhältnisse der Frau Trachsel zur Berücksichtigung empfohlen, ebenso, teilweise, vom Regierungsstatthalteramt Bern. — Die Polizeidirektion ist mit Rücksicht auf die Umstände des vorliegenden Falles, besonders mit Rücksicht auf den Umstand, dass Frau Trachsel noch nicht vorbestraft ist, dass sie in schwierigen Verhältnissen lebt und der Diebstahl aus Not begangen wurde, der Ansicht, es könne für dieses Mal die grösste Milde angewendet werden, sie beantragt vollständigen Erlass der Strafe für Frau Trachsel.

Antrag des Regierungsrates:	Erlass der Strafe.
» der Justizkommission:	id.

15. Dubach, Johann, geboren 1876, Maler von Tecknau, Baselland, wurde am 25. August 1900 von den Assisen des II. Geschworenenbezirks schuldig erklärt des Versuchs von Beischlaf mit einem Mädchen unter 12 Jahren, Martha Gerber, und der unzüchtigen Handlungen mit einem Mädchen unter 16 Jahren, Marie Schmutz, unter Ausschluss von mildernden Umständen, und verurteilt zu 2 Jahren Zuchthaus, zu 423 Fr. 30 Staatskosten und zur Bezahlung von 1000 Fr. Entschädigung und 58 Fr. 90 Interventionskosten an die Zivilpartei Martha Gerber. Dubach leugnete das Verbrechen hartnäckig bis zum Urteil.

Er wendet sich nun von der Strafanstalt Witzwil aus, wo er seine Strafzeit verbüsst, mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um den Erlass des noch unverbüsstes Restes, eventuell letzten Sechstels seiner Strafe, also von 4 Monaten, ersucht. Er gesteht darin ein, gefehlt und Strafe verdient zu haben, bittet aber darum, dass man Gnade für Recht ergehen lasse, mit Rücksicht darauf, dass er

darauf angewiesen sei, seine betagten Eltern zu erhalten und darauf, dass er als Arbeiter immer tüchtig gewesen sei. Dubach ist nicht vorbestraft, und genoss in Bern keinen schlechten Leumund. Der Verwalter der Strafanstalt fügt dem Gesuche die Erklärung bei, dass Dubach sich bisher befriedigend aufgeführt habe.

Das Verbrechen, dessen Dubach sich schuldig gemacht hat, wird um so schwerer, als Dubach dabei das Mädchen, das sein Opfer wurde, mit einer Krank-

heit ansteckte. Auch war sein Verhalten während des Strafverfahrens nicht geeignet, ihm milde Bestrafung zu erwirken; die über ihn verhängte Strafe ist unter obwaltenden Umständen nicht zu hart und der Regierungsrat kann daher Erlass des noch unverbüsstes Restes der Strafe nicht befürworten.

Antrag des Regierungsrates:
» der Justizkommission:

Abweisung.
id.



Entwurf des Regierungsrates
vom 22. Januar 1902.

Dekret

betreffend

die Feststellung des Repräsentationsverhältnisses der Grossrats-Wahlkreise.

Der Grosse Rat des Kantons Bern

gestützt auf Art. 19 der Staatsverfassung;
in Ausführung des § 5 Ziffer 3 des Gesetzes über
die Volksabstimmungen und öffentlichen Wahlen vom
29. Oktober 1899,
auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

Art. 1. Die Zahl der Mitglieder des Grossen Rates, welche in den kantonalen Wahlkreisen zu wählen ist, wird nach Massgabe der Volkszählung vom 1. Dezember 1900 und auf Grundlage der in § 5 des Gesetzes vom 31. Oktober 1869, sowie in den Dekreten vom 6. April 1886 und 29. Januar 1894 bestimmten Einteilung des Staatsgebietes in Abstimmungskreise festgesetzt, wie folgt :

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
Oberland.			
<i>1. Oberhasli.</i>			
Gadmen	Gadmen	672	
Guttannen	Guttannen	345	
Innertkirchen	Innertkirchen	1,105	
Meiringen	Meiringen	3,077	
Hasleberg	Hasleberg	1,037	
Schattenhalb	Schattenhalb	772	
		7,008	3
<i>2. Brienz.</i>			
Brienz	Brienz	2,580	
Brienzwyl	Brienzwyl	662	
Ebligen	Ebligen	67	
Hofstetten	Hofstetten	426	
Oberried	Oberried	472	
Schwanden	Schwanden	326	
		4,533	2
<i>3. Unterseen.</i>			
Unterseen	Unterseen	2,607	
Beatenberg	Beatenberg	1,082	
Habkern	Habkern	781	
Därliken	Därliken	375	
Leissigen	Leissigen	481	
Niederried	Niederried	181	
Ringgenberg	Ringgenberg	1,320	
		6,827	3
<i>4. Gsteig.</i>			
Gsteigwyl	Gsteigwyl	451	
Bönigen	Bönigen	1,515	
Gündlischwand	Gündlischwand	321	
Interlaken	Interlaken	2,962	
Iseltwald	Iseltwald	585	
Isenfluh	Isenfluh	145	
Lütschenthal	Lütschenthal	428	
Matten	Matten	1,602	
Saxeten	Saxeten	170	
Wilderswyl	Wilderswyl	1,554	
		9,733	4
<i>5. Zweilütschinen.</i>			
Grindelwald	Grindelwald	3,346	
Lauterbrunnen	Lauterbrunnen	2,551	
		5,897	2
<i>6. Frutigen.</i>			
Frutigen	Frutigen	3,996	
Adelboden	Adelboden	1,564	
Aeschi	Aeschi	1,409	
Krattigen	Krattigen	592	
Kandergrund	Kandergrund	1,098	
Reichenbach	Reichenbach	2,507	
		11,166	4
<i>7. Saanen.</i>			
Saanen	Saanen	3,690	
	Abländschen		
	Gstaad		
Gsteig	Gsteig	802	
Lauenen	Lauenen	527	
		5,019	2
<i>8. Ober-Simmenthal.</i>			
Boltigen	Boltigen	1,933	
Lenk	Lenk	1,748	
St. Stephan	St. Stephan	1,403	
Zweisimmen	Zweisimmen	2,072	
		7,156	3

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
<i>9. Nieder-Simmenthal.</i>			
Därstetten	Därstetten	897	
Diemtigen	Diemtigen	2,014	
Erlenbach	Erlenbach	1,518	
Oberwyl	Oberwyl	1,225	
Reutigen	Reutigen	739	
Niederstocken	Niederstocken	196	
Oberstocken		179	
Spiez	Spiez	3,031	
Wimmis	Wimmis	1,423	
		11,222	4
<i>10. Hilterfingen.</i>			
Hilterfingen	Hilterfingen	669	
Heiligenschwendi	Heiligenschwendi	691	
Oberhofen	Oberhofen	909	
Teuffenthal	Teuffenthal	192	
Sigriswyl	Sigriswyl	3,093	
		5,554	2
<i>11. Thun.</i>			
Thun	Thun	6,030	
Goldiwyl		1,125	
Schwendibach	Strättligen	121	
Strättligen		3,058	
		10,334	4
<i>12. Steffisburg.</i>			
Steffisburg	Steffisburg	4,829	
Fahrni	Fahrni	686	
Heimberg	Heimberg	1,217	
Homberg	Homberg	501	
Unterlangenegg	Unterlangenegg	982	
Oberlangenegg	Oberlangenegg	648	
Eriz	Eriz	609	
Horrenbach-Buchen	Horrenbach-Buchen	359	
Buchholterberg	Buchholterberg	1,505	
Wachseldorn	Wachseldorn	334	
		11,670	5
<i>13. Thierachern.</i>			
Thierachern	Thierachern	868	
Pohlern	Pohlern	224	
Uebeschi	Uebeschi	506	
Uetendorf	Uetendorf	1,841	
Amsoldingen	Amsoldingen	553	
Höfen		342	
Zwieselberg		227	
Forst	Forst	297	
Längenbühl		243	
Blumenstein	Blumenstein	814	
		5,915	2
Mittelland.			
<i>14. Gurzelen.</i>			
Gurzelen	Gurzelen	603	
Seftigen		603	
Kirchdorf		605	
Jaberg	Kirchdorf	162	
Noflen		207	
Gelterfingen	Gelterfingen	243	
Uttigen	Uttigen	407	
Kienersrütti		48	
Mühledorf	Mühledorf	220	
Wattenwyl	Wattenwyl	1,989	
		5,087	2

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohr- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder d. Grossen Rates
15. Belp.			
Belp	Belp	2,343	
Belpberg	Belpberg	439	
Kehrsatz	Kehrsatz	568	
Toffen	Toffen	667	
Gerzensee	Gerzensee	790	
Zimmerwald	Zimmerwald	648	3
Englisberg		567	
Niedermuhlern		631	
		6,653	
16. Riggisberg.			
Riggisberg	Riggisberg	1,753	
Kirchenturnen	Kirchenturnen	277	
Mühlethurnen	Mühlethurnen	648	
Burgistein	Burgistein	972	
Kaufdorf	Kaufdorf	318	
Lohnstorf	Lohnstorf	189	
Rümligen	Rümligen	386	
Rüthi	Rüthi	498	
Rüeggisberg	Rüeggisberg	2,722	
		7,763	3
17. Guggisberg.			
Guggisberg	Guggisberg	2,809	
Rüscheegg	Rüscheegg	2,318	
		5,127	2
18. Wahlern.			
Wahlern	Wahlern	5,183	
Albligen	Albligen	650	
		5,833	2
19. Köniz.			
Köniz	Köniz	6,886	
Oberbalm	Oberbalm	1,091	
Bümpliz	Bümpliz	3,323	
		11,300	5
Stadt Bern.			
20. Obere Gemeinde	Obere Gemeinde	32,241	13
21. Mittlere »	Mittlere Gemeinde	13,846	6
22. Untere »	Unt. G. Nydeck-Schossh. } Lorraine-Breitenrain }	18,140	7
23. Bolligen.			
Bolligen	Bolligen	5,104	
Muri	Muri	1,341	
Stettlen	Stettlen	683	
Vechigen	Vechigen	2,860	
		9,988	4
Emmenthal.			
24. Biglen.			
Biglen	Biglen	966	
Arni	Arni	1,124	
Landiswyl	Landiswyl	883	
Worb	Worb	3,729	
Walkringen	Walkringen	1,932	
		8,634	3
25. Münsingen.			
Münsingen	Münsingen	2,306	
Gisenstein	Gisenstein	1,583	
Häutligen	Häutligen	263	
Niederhünigen	Niederhünigen	484	
Rubigen	Rubigen	1,466	
Stalden	Stalden	447	
Tägertschi	Tägertschi	336	
		6,885	3

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohr- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
26. Diessbach.			
Oberdiessbach	Oberdiessbach	1,281	
Aeschlen	Aeschlen	348	
Bleiken	Bleiken	338	
Brenzikofen	Brenzikofen	392	
Freimettigen	Freimettigen	207	
Herbligen	Herbligen	302	
Kiesen	Kiesen	433	
Niederwichtlach	Niederwichtlach	720	
Oberwichtlach	Oberwichtlach	650	
Oppligen	Oppligen	433	
Ausserbirrmoos	Kurzenberg (mit Sitz in Innerbirrmoos)	512	3
Innerbirrmoos		578	
Otterbach		303	
		6,497	
27. Höchstetten.			
Gross-Höchstetten	Gross-Höchstetten	799	
Bowyl	Bowyl	1,665	
Mirchel	Mirchel	474	
Oberthal	Oberthal	866	
Zäziwyl	Zäziwyl	1,228	
Schlosswyl	Schlosswyl Oberhünigen	821	
		5,853	2
28. Signau.			
Signau	Signau	2,862	
Röthenbach	Röthenbach	1,525	
Eggiwyl	Eggiwyl	3,043	
		7,430	3
29. Langnau.			
Langnau	Langnau	8,169	
Schangnau	Schangnau	990	
Trub	Trub	2,606	
Trubschachen	Trubschachen	851	
		12,616	5
30. Lauperswyl.			
Lauperswyl	Lauperswyl	2,631	
Rüderswyl	Rüderswyl	2,370	
		5,001	2
31. Sumiswald.			
Sumiswald	Sumiswald Wasen	5,353	
Trachselwald	Trachselwald	1,473	
		6,826	3
32. Rüegsau.			
Rüegsau	Rüegsau	2,567	
Affoltern	Affoltern	1,142	
Lützelflüh	Lützelflüh	3,444	
		7,153	3
33. Huttwyl.			
Huttwyl	Huttwyl	3,916	
Dürrenroth	Dürrenroth	1,441	
Eriswyl	Eriswyl	2,083	
Wissachengraben	Wissachengraben	1,467	
Walterswyl	Walterswyl	845	
		9,752	4

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
Oberaargau.			
<i>34. Rohrbach.</i>			
Rohrbach	Rohrbach	1,507	
Auswyl	Auswyl	559	
Kleindietwyl	Kleindietwyl	410	
Leimiswyl	Leimiswyl	585	
Rohrbachgraben	Rohrbachgraben	550	
Melchnau	Melchnau	1,347	
Busswyl	Busswyl	339	
Gondiswyl	Gondiswyl	1,008	
Reisiswyl	Reisiswyl	303	
Ursenbach	Ursenbach	1,281	
Oeschenbach	Oeschenbach	358	
		8,247	3
<i>35. Langenthal.</i>			
Langenthal	Langenthal	4,799	
Untersteckholz	Untersteckholz	336	
Lotzwyl	Lotzwyl	1,328	
Gutenberg		56	
Obersteckholz	Obersteckholz	523	
Rütschelen	Rütschelen	688	
Bleienbach	Bleienbach	830	
Madiswyl	Madiswyl	2,093	
		10,653	4
<i>36. Aarwangen.</i>			
Aarwangen	Aarwangen	1,793	
Bannwyl	Bannwyl	705	
Schwarzhäusern	Schwarzhäusern	407	
Roggwyl	Roggwyl	2,240	
Thunstetten	Thunstetten	1,561	
Wynau	Wynau	1,202	
		7,908	3
<i>37. Oberbipp.</i>			
Oberbipp	Oberbipp	801	
Attiswyl	Attiswyl	902	
Farnern	Farnern	274	
Rumisberg	Rumisberg	353	
Wiedlisbach	Wiedlisbach	1,370	
Wolfisberg	Wolfisberg	217	
Niederbipp	Niederbipp	2,245	
Walliswyl-Bipp	Walliswyl-Bipp	333	
Wangen	Wangen	1,440	
Walliswyl-Wangen	Walliswyl-Wangen	599	
Wangenried	Wangenried	332	
		8,866	4
<i>38. Herzogenbuchsee.</i>			
Herzogenbuchsee	Herzogenbuchsee	2,533	
Berken	Berken	114	
Bettenhausen	Bettenhausen	390	
Bollodigen	Bollodigen	239	
Graben	Graben	303	
Heimenhausen	Heimenhausen	416	
Seeberg ¹⁾	Riedtwyl ¹⁾	294 ¹⁾	
Hermiswyl ¹⁾		112	
Inkwyl	Inkwyl	442	
Niederönz	Niederönz	446	
Oberönz	Oberönz	327	
Ochlenberg	Ochlenberg	914	
Röthenbach	Röthenbach	374	
Thörigen	Thörigen	650	
Wanzwyl	Wanzwyl	137	
Seeberg ²⁾	Seeberg ²⁾	1,428 ²⁾	
		9,119	4

¹⁾ Die zur Einwohnergemeinde Seeberg gehörende Ortsgemeinde Riedtwyl wurde durch Dekret vom 29. Januar 1894 mit der Einwohnergemeinde Hermiswyl zu einem Abstimmungskreis vereinigt mit Sitz in Riedtwyl.

²⁾ Ohne die Ortsgemeinde Riedtwyl.

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
<i>39. Burgdorf.</i>			
Burgdorf	Burgdorf	8,404	
Heimiswyl	Heimiswyl	2,340	
Wynigen	Wynigen	2,562	
		13,306	5
<i>40. Oberburg.</i>			
Oberburg	Oberburg	2,745	
Hasle	Hasle	2,390	
Krauchthal	Krauchthal	2,122	
		7,257	3
<i>41. Kirchberg.</i>			
Kirchberg	Kirchberg	1,733	
Aeffligen	Aeffligen	490	
Biekigen & Schwanden	Biekigen & Schwanden	173	
Ersigen	Ersigen	1,113	
Kernenried	Kernenried	349	
Lyssach	Lyssach	716	
Niederösch	Niederösch	346	
Oberösch		158	
Rüdtligen	Rüdtligen	518	
Rumendingen	Rumendingen	146	
Mötschwyl-Schleunen	Mötschwyl	234	
Rütti		128	
Koppigen	Koppigen	1,102	
Alchenstorf	Alchenstorf	615	
Höchstetten	Höchstetten	299	
Hellsau		210	
Willadingen	Willadingen	198	
Hindelbank	Hindelbank	1,006	
Bäriswyl	Bäriswyl	501	
		10,035	4
<i>42. Bätterkinden.</i>			
Bätterkinden	Bätterkinden	1,401	
Limpach	Limpach	407	
Büren z. Hof	Büren z. Hof	319	
Schalunen	Schalunen	121	
Bangerten	Bangerten	228	
Etzelkofen	Etzelkofen	275	
Messen-Scheunen		54	
Mülchi	Mülchi	282	
Ruppoldsried	Ruppoldsried	217	
Utzenstorf	Utzenstorf	1,843	
Wylers	Wylers	402	
Zielebach	Zielebach	217	
		5,766	2
<i>43. Jegenstorf.</i>			
Jegenstorf	Jegenstorf	996	
Ballmoos	Ballmoos	78	
Iffwyl	Iffwyl	339	
Oberscheunen		42	
Mattstetten	Mattstetten	256	
Münchringen	Münchringen	198	
Urtenen	Urtenen	919	
Zauggenried	Zauggenried	355	
Zuzwyl	Zuzwyl	294	
Grafenried	Grafenried	556	
Fraubrunnen	Fraubrunnen	456	
Münchenbuchsee	Münchenbuchsee	2,088	
Diemerswyl	Diemerswyl	250	
Moosseedorf	Moosseedorf	573	
Wiggiswyl	Wiggiswyl	139	
Deisswyl		129	
		7,668	3

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
Seeland.			
<i>44. Wohlen.</i>			
Wohlen	Wohlen	3,235	
Bremgarten	Bremgarten	893	
Zollikofen	Zollikofen	1,609	
Kirchlindach	Kirchlindach	1,133	
		6,870	3
<i>45. Laupen.</i>			
Laupen	Laupen	957	
Dicki	Dicki	415	
Ferenbalm	Ferenbalm	1,114	
Frauenkappelen	Frauenkappelen	620	
Golaten	Golaten	330	
Gurbrii	Gurbrii	229	
Wylertolgen	Wylertolgen	349	
Mühleberg	Mühleberg	2,382	
Münchenwyler	Münchenwyler	444	
Clavaleyres		102	
Neuenegg	Neuenegg	2,111	
		9,053	4
<i>46. Aarberg.</i>			
Aarberg	Aarberg	1,372	
Bargen	Bargen	675	
Kallnach	Kallnach	848	
Niederried		238	
Kappelen	Kappelen	799	
Radelfingen	Radelfingen	1,413	
Seedorf	Seedorf	2,822	
		8,167	3
<i>47. Schüpfen.</i>			
Schüpfen	Schüpfen	2,194	
Grossaffoltern	Grossaffoltern	1,818	
Lyss	Lyss	2,567	
Rapperswyl	Rapperswyl	1,681	
Meikirch	Meikirch	997	
		9,257	4
<i>48. Büren.</i>			
Büren	Büren	1,735	
Meienried		82	
Reiben		228	
Arch	Arch	654	
Leuzigen	Leuzigen	947	
Diessbach	Diessbach	776	
Büetigen	Büetigen	450	
Busswyl	Busswyl	429	
Dotzigen	Dotzigen	446	
Lengnau	Lengnau	1,649	
Oberwyl	Oberwyl	631	
Pieterlen	Pieterlen	1,197	
Meinisberg	Meinisberg	532	
Rüthi	Rüthi	636	
Wengi	Wengi	588	
		10,980	4

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
<i>49. Nidau.</i>			
Nidau	Nidau	1,578	
Bellmund	Bellmund	329	
Ipsach	Ipsach	238	
Port	Port	377	
Sutz-Lattrigen	Sutz-Lattrigen	375	
Aegerten	Aegerten	577	
Brügg	Brügg	1,092	
Jens	Jens	444	
Merzligen	Merzligen	210	
Schwadernau	Schwadernau	410	
Studen	Studen	373	
Worben	Worben	776	
Orpund	Orpund	624	
Safnern	Safnern	605	
Scheuren	Scheuren	282	
Ligerz	Ligerz	419	
Mett	Mett	1,208	
Madretsch	Madretsch	3,729	
Täuffelen-Geroltingen	Täuffelen	943	
Epsach	Epsach	366	
Hagnek	Hagnek	125	
Hermrigen	Hermrigen	307	
Mörigen	Mörigen	191	
Twann	Twann	854	
Tüscherz-Alfermée	Tüscherz-Alfermée	309	
Walperswyl	Walperswyl	609	
Bühl	Bühl	285	
		17,635	7
<i>50. Erlach.</i>			
Erlach	Erlach	848	
Mullen		55	
Tschugg	Tschugg	398	
Gampelen	Gampelen	527	
Gals	Gals	637	
Ins	Ins	1,537	
Brüttelen	Brüttelen	475	
Gäserz		47	
Müntschemier	Müntschemier	489	
Treiten	Treiten	278	
Siselen	Siselen	601	
Finsterhennen	Finsterhennen	347	
Vinelz	Vinelz	462	
Lüscherz	Lüscherz	365	
		7,066	3
<i>51. Biel.</i>			
Biel	Biel	22,016	
Bözingen	Bözingen	2,604	
Leubringen	Leubringen	560	
		25,180	10
Jura.			
<i>52. Neuenstadt.</i>			
Neuenstadt	Neuenstadt	2,248	
Diesse	Diesse	387	
Lamlingen	Lamlingen	521	
Prägelz	Prägelz	375	
Nods	Nods	738	
		4,269	2
<i>53. Courtelary.</i>			
Courtelary	Courtelary	1,228	
Cormoret	Cormoret	669	
Corgémont	Corgémont	1,418	
Cortébert	Cortébert	793	
Orvin	Orvin	766	
Péry	Péry	983	
La Heutte	La Heutte	400	
Sombeval & Sonceboz	Sombeval & Sonceboz	1,158	
Tramelan-dessous	Tramelan-dessous	1,754	
Tramelan-dessus	Tramelan-dessus	3,805	
Mont-Tramelan	Mont-Tramelan	149	
Vaufelin	Vaufelin	258	
Plagne	Plagne	292	
Romont	Romont	178	
		13,851	6

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder d. Grossen Rates
<i>54. St. Immer.</i>			
St. Immer	St. Immer	7,455	
Villeret	Villeret	1,422	
Sonvilier	Sonvilier	2,341	
Renan	Renan	1,746	
La Ferrière	La Ferrière	723	
		13,687	5
<i>55. Dachsfielden.</i>			
Dachsfielden	Dachsfielden	1,591	
Loveresse	Loveresse	383	
Reconvilier	Reconvilier	1,730	
Saicourt	Saicourt	802	
Saules	Saules	212	
Bévilard	Bévilard	652	
Champoz	Champoz	191	
Malleray	Malleray	1,224	
Pontenet		234	
Court	Court	1,082	
Sorvilier	Sorvilier	438	
Lajoux	Lajoux	610	
Les Genevez	Les Genevez	733	
Sornetan	Sornetan	181	
Châtelat		173	
Monible		72	
Souboz	Souboz	208	
		10,516	4
<i>56. Münster.</i>			
Münster	Münster	3,088	
Belprahon	Belprahon	188	
Perrefitte	Perrefitte	419	
Roches	Roches	280	
Corban	Corban	389	
Courchapoix	Courchapoix	260	
Courrendelin	Courrendelin	1,908	
Rossemaison		192	
Vellerat		115	
Châtillon		221	
Grandval		287	
Corcelles	Corcelles	187	
Crémines	Crémines	383	
Eschert	Eschert	295	
Mervelier	Mervelier	433	
La Scheulte	La Scheulte	91	
Elay	Elay	126	
		8,862	4
<i>57. Delsberg.</i>			
Delsberg	Delsberg	5,053	
Soyhières	Soyhières	507	
Courroux	Courroux	1,333	
Vicques	Vicques	488	
Pleigne	Pleigne	418	
Bourrignon	Bourrignon	330	
Movelier	Movelier	272	
Mettemberg	Mettemberg	104	
Roggenburg	Roggenburg	275	
Ederschwyler	Ederschwyler	124	
Vermes	Vermes	452	
Rebeuvelier	Rebeuvelier	392	
Montsevelier	Montsevelier	384	
		10,132	4
<i>58. Bassecourt.</i>			
Bassecourt	Bassecourt	1,060	
Boécourt	Boécourt	599	
Courfaivre	Courfaivre	659	
Courtételle	Courtételle	1,037	
Develier	Develier	632	
Glovelier	Glovelier	634	
Saulcy	Saulcy	256	
Undervelier	Undervelier	497	
Rebeuvelier	Rebeuvelier	76	
Soulce	Soulce	394	
		5,844	2

Wahlkreise und Einwohnergemeinden	Abstimmungskreise	Wohn- bevölkerung	Zahl d. Mitglieder des Grossen Rates
<i>59. Laufen.</i>			
Laufen	Laufen	2,177	
Zwingen	Zwingen	537	
Brislach	Brislach	424	
Wahlen	Wahlen	456	
Dittingen	Dittingen	356	
Blauen	Blauen	295	
Grellingen	Grellingen	1,012	
Duggingen	Duggingen	539	
Nenzlingen	Nenzlingen	243	
Liesberg (Irtiémont)	Liesberg (Irtiémont)	725	
Röschenz	Röschenz	564	
Burg	Burg	163	
		7,491	3
<i>60. Freibergen.</i>			
Saignelégier	Saignelégier	1,410	
Le Bémont		637	
Muriaux ¹⁾		634 ¹⁾	
Les Bois	Les Bois	1,456	
St-Brais	St-Brais	394	
Montfaverger		126	
Les Breuleux	Les Breuleux	1,442	
La Chaux		208	
Muriaux ¹⁾		274 ¹⁾	
Montfaucon	Montfaucon	609	
Les Enfers		194	
Le Noirmont	Le Noirmont	1,681	
Le Peuchapatte		84	
Les Pommerats	Les Pommerats	345	
Goumois	Goumois	228	
Soubey	Soubey	352	
Epauvillers	Epauvillers	251	
Epiquerez		186	
		10,511	4
<i>61. Pruntrut.</i>			
Pruntrut	Pruntrut	6,959	
Charmoille	Charmoille	512	
Fregiécourt	Fregiécourt	240	
Pleujouse	Pleujouse	135	
Asuel	Asuel	373	
Courgenay	Courgenay	1,568	
Cornol	Cornol	1,145	
Fontenais	Fontenais	1,248	
Bressaucourt	Bressaucourt	506	
Miécourt	Miécourt	481	
Alle	Alle	1,238	
St-Ursanne	St-Ursanne	828	
Montenol		59	
Montmelon		212	
Seleute		116	
Ocourt	Ocourt	244	
		15,864	6
<i>62. Courtemaiche.</i>			
Courtemaiche	Courtemaiche	680	
Courchavon	Courchavon	311	
Bure	Bure	607	
Bonfol	Bonfol	1,340	
Beurnevésain	Beurnevésain	248	
Vendelincourt	Vendelincourt	794	
Buix	Buix	561	
Boncourt	Boncourt	932	
Montignez	Montignez	318	
Chevèze	Chevèze	901	
Courtedoux	Courtedoux	759	
Dampfreux	Dampfreux	294	
Lugnez	Lugnez	273	
Cœuve	Cœuve	757	
Damvant	Damvant	352	
Réclère	Réclère	362	
Grandfontaine	Grandfontaine	424	
Roche d'or	Roche d'or	77	
Rocourt	Rocourt	232	
Fahy	Fahy	492	
		10,714	4
Kanton Bern		589,433	235

¹⁾ Ohne die Weiler Cerneux-Veuil, Roselet und Peux, welche dem Abstimmungskreis Breuleux zugeteilt sind.

Art. 2. Dieses Dekret tritt auf 1. Mai 1902 in Kraft. Durch dasselbe wird das Dekret vom 1. Dezember 1893 betreffend die Feststellung des Repräsentationsverhältnisses der kantonalen Wahlkreise aufgehoben.

Bern, den 22. Januar 1902.

Im Namen des Regierungsrates
 der Präsident
Joliat,
 der Staatsschreiber
Kistler.

Baugeschäfte.

(Januar 1902.)

3004. Witzwil, Strafanstalt; Erweiterungsbauten.

— Gemäss dem Vorschlag der Baudirektion wird dem Grossen Rat beantragt: Für den Aufbau der beiden Zwischenflügel der Strafanstaltskaserne Witzwil nach dem Projekt des Kantonsbauamtes vom 9. April 1901 wird der Baudirektion ein Kredit von Fr. 18,000 auf X D *pro 1902* bewilligt, mit der Ermächtigung, die Bauten um diesen Betrag der Strafanstalt Witzwil zu übertragen, unter der Bedingung, dass dieselben plan- und vorschriftsgemäss unter der Aufsicht des Kantonsbauamtes ausgeführt werden.

46. Grünekorrektur am Flühlenstalden bei Grünen.

— Gemäss dem Vorschlag der Baudirektion wird dem Grossen Rat das vom schweiz. Departement des Innern am 16. November 1901 vorbehaltlich der Verbreiterung der Krone der Hochwässerdämme von 1 m. auf 1,50 m. und der Erstellung des projektierten Steges *ohne Joche* genehmigte Projekt für die Korrektur der Grüne und der in Mitleidenschaft gezogenen Staatsstrasse Grünen-Ramsei am Flühlenstalden zwischen Grünematt und Grünen zur Genehmigung empfohlen mit dem Antrag, an die daherigen Kosten der Gemeinde Sumiswald folgende Kantonsbeiträge zu bewilligen:

1. an die auf 48,500 Fr. veranschlagte *Grüne*-Korrektur:

a) 30 % der wirklichen Kosten, im Maximum	Fr. 14,550
auf Rechnung der vom Grossen Rat am 18. Dezember 1897 bewilligten Subvention für die Grünekorrektur Riedboden-Grünen;	
b) 15 % als ausserordentlichen Beitrag wegen der Staatsstrasse auf X E 3, im Maximum	» 7,275
	zusammen Fr. 21,825

2. an die damit im Zusammenhang stehende, auf 2400 Fr. veranschlagte *Strassen*-Verlegung, 75 % der wirklichen Kosten, im Maximum 1800 Fr. auf X F.

An diese Bewilligung werden folgende Bedingungen geknüpft:

1. Die Gemeinde Sumiswald hat die Arbeiten nach den Vorschriften der Kantons- und Bundesbehörden in solider Weise unter Aufsicht und Kontrolle der kantonalen Baudirektion ausführen zu lassen und haftet für die gewissenhafte Erfüllung dieser Verpflichtung.

2. Bezüglich der Strassenkorrektur wird die Baudirektion bestimmen, ob sie dieselbe selbst durchführen oder auch der Gemeinde übertragen will.

3. Die Auszahlung des Kantonsbeitrages findet auf amtlich bescheinigte Situationsetats hin im Verhältnis der ausgeführten Arbeiten statt.

4. In die für die Grüne und die Strassenkorrektur besonders aufzustellenden Abrechnungen dürfen alle wirklichen Kosten ausgesetzt werden, mit Ausnahme derjenigen für Geldbeschaffung und Verzinsung, sowie für Funktionen von Behörden und Kommissionen.

5. Die Gemeinde Sumiswald hat namens der beteiligten Schwellenpflichtigen zu erklären, dass sie die bewilligten Subventionen unter obigen Bedingungen annehme und alle nach Abzug der Kantons- und Bundesbeiträge noch verbleibenden Ausführungskosten übernehme.

236. Aarkorrektur Oltigen-Aarberg, partielle Korrektur. — Dem Grossen Rat wird auf den Antrag der Baudirektion beantragt:

Das vom Bundesrat am 5. Dezember 1901 genehmigte und mit 40 % der wirklichen Kosten, höchstens 49,800 Fr. subventionierte Projekt für partielle Korrekturen der Aare in den Schwellengemeinden Niederried, Ostermanigen-Jucher, Radelfingen und Aarberg im Kostenvoranschlag von 124,500 Fr. wird ebenfalls genehmigt, und es werden den genannten Schwellengemeinden folgende Kantonsbeiträge auf Rubrik X G 1 bewilligt:

1. an die auf 107,900 Fr. veranschlagten Bauten in den Schwellengemeinden Niederried, Ostermanigen-Jucher und Radelfingen $\frac{1}{3}$ der wirklichen Kosten, im Maximum . . Fr. 36,000.

2. an die auf 16,600 Fr. veranschlagten Bauten im Bezirk Aarberg (Burgerschützengesellschaft) 40 % der wirklichen Kosten, im Maximum » 6,640

zusammen Fr. 42,640.

An diese Bewilligung werden folgende Bedingungen geknüpft:

1. Die projektierten Bauten sind nach den Vorschriften der Bundes- und Kantonsbehörden in solider Weise auszuführen, und es haften die Schwellengemeinden für die gewissenhafte Erfüllung dieser Verpflichtung.

Der Burgerschützengesellschaft von Aarberg wird gestattet, die noch bestehende Lücke in der Uferversicherung längs ihrem Anstoss zwischen Nr. 80 und 86 vorläufig wenigstens mittelst Sinkwalzen zu schliessen.

2. Die Auszahlung des Kantonsbeitrages findet vorbehaltlich der Kreditverhältnisse der Baudirektion nach Vorrücken der Arbeiten auf amtlich bescheinigte Situationsetats hin in Jahresbeiträgen von höchstens 9000 Fr., erstmals 1902, statt.

3. In der Abrechnung dürfen alle wirklichen Kosten ausgesetzt werden, mit Ausnahme derjenigen für Geldbeschaffung und Verzinsung, sowie für Funktionen von Behörden und Kommissionen.

4. Die subventionierten Bauten sind nach ihrer Vollendung von den Subventionsgemeinden nach den Vorschriften der eidgenössischen und kantonalen Gesetze in richtiger Weise zu unterhalten.

5. Die Schwellengemeinden Niederried, Ostermanigen-Jucher, Radelfingen und Aarberg haben namens der Schwellenpflichtigen innert 2 Monaten, vom Datum der Eröffnung der Subventionsbeschlüsse an gerechnet, schriftlich zu erklären, dass sie die von den Bundes- und Kantonsbehörden gestellten Bedingungen annehmen und den nach Abzug der Bundes- und Kantonsbeiträge noch

verbleibenden Rest der Ausführungskosten übernehmen wollen, andernfalls der Subventionsbeschluss von selbst dahinfallen würde.

281. Emme bei Emmenmatt, neue Tromschwelle unterhalb der Eisenbahnbrücke. — Dem Grossen Rat wird auf den Antrag der Baudirektion beantragt:

An die auf 90,000 Fr. veranschlagte und vom Bundesrat am 20. September 1901 mit 40 % = 36,000 Fr. subventionierte Erstellung einer neuen Tromschwelle in der Emme unterhalb der Eisenbahnbrücke der Jura-Simplon-Bahn bei Emmenmatt wird ein Kantonsbeitrag von 30 % der wirklichen Kosten, im Maximum 27,000 Fr., auf X G 1 bewilligt.

Die Baudirektion wird ermächtigt, im Einvernehmen mit der kompetenten Bundesbehörde und der Direktion der Jura-Simplon-Bahn das Ausführungsprojekt festzustellen und die Arbeiten nach den Bedingungen der Subventionsbeschlüsse und der Wasserbaugesetze zur Ausführung zu bringen.

Die Jura-Simplon-Bahngesellschaft hat gemäss ihrer Erklärung vom 29. November 1901 an diesen Bau von den über die Bundes- und Kantonsbeiträge hinausgehenden Baukosten 24,000 Fr. und überdies gemäss Uebereinkunft den spätern Unterhalt der Schwelle zu übernehmen.

Der verbleibende Rest der Baukosten von $3\frac{1}{3}$ %, im Maximum von 3000 Fr., wird dem Unternehmen der Emmekorrektur Burgdorf-Emmenmatt überbunden.

Freie Zusammenkunft

der

Mitglieder des bernischen Grossen Rates

zur

Besprechung von Eisenbahnfragen

Mittwoch den 29. Januar 1902, nachmittags 3 Uhr,
im grossen Museumssaale in Bern.

Tagespräsident: Herr Grossratspräsident ED. WILL.

Tagespräsident. Meine Herren! Als vor kurzer Zeit die Nachricht durchs Land ging, dass die Regierung den Entwurf eines neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes ausgearbeitet habe, wurden weite Kreise unseres Volkes von freudiger Erregung ergriffen. Mit grosser Spannung wird im ganzen Lande herum die künftige Entwicklung unserer Eisenbahnpolitik verfolgt, und es ist Pflicht der vorberatenden Behörden, baldmöglichst mit allem Ernst an die Lösung dieser Fragen heranzutreten. Zweck der heutigen Versammlung ist, der Regierung Gelegenheit zu geben, die Gründe darzulegen, welche sie dazu geführt haben, die neue Vorlage im gegenwärtigen Moment und in der vorliegenden Form auszuarbeiten. Um eine eigentliche Beratung des Entwurfes kann es sich für heute nicht handeln. — Ich erteile zunächst dem Eisenbahndirektor, Herrn Regierungsrat Morgenthaler, das Wort.

Regierungsrat **Morgenthaler**, Eisenbahndirektor. Es ist mir die Aufgabe zuteil geworden, in der heutigen Versammlung über die Gründe Auskunft zu geben, weshalb die Regierung dazu gekommen ist, schon jetzt eine neue Eisenbahnvorlage auszuarbeiten und im fernern darzutun, weshalb dieser Vorlage die Ihnen bekannte Form gegeben worden ist.

Bekanntlich wurde erstmals im Jahre 1875 ein «Beschluss über die Beteiligung des Staates an dem Bau neuer Eisenbahnlinien» aufgestellt. In demselben wur-

den für einzelne Linie fixe Summen, mit denen sich der Staat beteiligen könne, zugesichert, und für andere Linien 25⁰/₀ der Anlagekosten, im Maximum 50,000 Fr. per Kilometer in Aussicht gestellt. Gestützt auf diesen Beschluss wurde indessen einzig die Strecke Burgdorf-Langnau der Emmentalbahn subventioniert und zwar mit einer Summe von 800,000 Fr.

Die Gültigkeitsdauer dieses Subventionsbeschlusses ging mit dem Jahre 1891 zu Ende. In der Zwischenzeit wurden einzelne kleine Bähnchen subventioniert, so Langental-Huttwil mit 400,000 Fr. und Tavannes-Tramelan mit 150,000 Fr. Erst 10 Jahre nach Ablauf des ersten Subventionsbeschlusses fühlte man das Bedürfnis, dem Volke eine zweite ähnliche Vorlage zu unterbreiten, deren Gültigkeitsdauer wiederum auf 6 Jahre festgesetzt wurde. In diesem zweiten Subventionsbeschluss wurde die Subventionsquote etwas erhöht und das Maximum der zulässigen Staatsbeteiligung auf ein Drittel des Anlagekapitals festgesetzt. Allein auch diese Vorlage hatte keinen wesentlichen Erfolg. Während ihrer Gültigkeitsdauer wurden einzig die Linie Spiez-Erlenbach gebaut, bei welcher sich der Kanton Bern mit 480,000 Fr. beteiligte, sowie die Huttwil-Wohlhusenbahn, mit Bezug auf die der Staat 160,000 Fr. in Aktien übernahm.

Schon vor Ablauf des zweiten Subventionsdekretes, im Jahre 1897, wurde die gegenwärtig noch gültige Vorlage vom Grossen Rate beraten

und vom Volke angenommen. Durch dieselbe wurde die Beteiligungsquote, wie den Herren bestens bekannt ist, bedeutend erhöht, indem eine Staatsbeteiligung von im Maximum 40 % des Anlagekapitals in Aussicht genommen wurde. Dabei wurde allerdings für normalspurige Linien die Maximalbeteiligung auf 80,000 Fr. per Kilometer beschränkt. Daneben wurde aber eine Menge anderer Grundsätze in den Subventionsbeschluss aufgenommen, die über gewisse Schwierigkeiten, die sich einzelnen Unternehmungen entgegengestellt hatten, hinweghelfen sollten. So wurden ausnahmsweise einzelne Linien mit 60 % subventioniert und andern wurde eine ausserordentliche Subvention innerhalb der Kompetenz des Grossen Rates zugesichert.

Sie wissen alle, dass dieser letzte Subventionsbeschluss seine Wirkung nicht verfehlt hat. In den 5 Jahren, seit welchen er in Kraft besteht, wurde für nicht weniger als 7 Eisenbahnliesen der Finanzausweis geleistet. Erstellte wurden: Burgdorf-Thun (eröffnet im August 1899), Pruntrut-Bonfol (eröffnet im August 1901), Bern-Neuenburg, Spiez-Frutigen (die beiden letztern ebenfalls im August 1901 eröffnet) und die Gürbetalbahn, erste Sektion (im September 1901 eröffnet). Noch im Bau begriffen sind die Linien Erlenbach-Zweisimmen und Glovelier-Saignelégier. Gestützt auf eine besondere Bestimmung des Subventionsdekrets wurde ferner die Linie Murten-Ins subventioniert. Mit Inbegriff dieser letztern wurden also bereits nicht weniger als 8 Eisenbahnliesen subventioniert, und andere Linien sind, wie Ihnen bekannt ist, in Vorbereitung.

Die vom Staate seit 1897 bewilligten Subventionen belaufen sich auf den heutigen Tag auf die Summe von zirka 17 Millionen, während in den 22 Jahren vor 1897 bloss zirka anderthalb Millionen bewilligt wurden. Die Gültigkeitsdauer des gegenwärtig noch bestehenden Volksbeschlusses beträgt 10 Jahre, er würde also erst mit dem Jahre 1907 ablaufen. Es ist deshalb jedenfalls nicht für jedermann ohne weiteres verständlich, weshalb man schon heute, nachdem die Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Volksbeschlusses erst zur Hälfte abgelaufen ist, mit einer neuen Vorlage vor den Grossen Rat und das Volk tritt. Die Gründe hiefür auseinanderzusetzen, betrachte ich als meine zunächstliegende Aufgabe.

Für die Regierung waren hauptsächlich drei Gründe bestimmend. Der erste beruht auf dem Umstand, dass die Vorarbeiten für die Lötschbergbahn, deren Ausführung die Regierung mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieses Unternehmens bekanntlich im Auftrag des Grossen Rates übernommen hat, zu einem gewissen Abschluss gelangt sind, indem wir nun eine sichere, gut vorbereitete, technische Grundlage besitzen, gestützt auf die wir nun an die Finanzierung des Unternehmens herantreten können.

Das von Technikern ersten Ranges sehr sorgfältig ausgeführte Vorprojekt berechnet die Baukosten der Lötschbergbahn bekanntlich auf 70 Millionen. Nach dem gegenwärtigen Subventionsbeschluss könnte sich der Staat am Lötschberg für 28,5 Kilometer, die auf dem Gebiet des Kantons Bern liegen, im Maximum mit 80,000 Fr. per Kilometer in Aktien beteiligen, was eine Summe von 2,280,000 Fr. ergäbe. Ferner liegen auf dem Gebiete des Kantons Bern nicht weniger als 13 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 11,02 Kilometer. Diese könnten mit 100,000 Fr. per Kilometer, also mit rund 1,100,000 Fr. subventioniert werden. Endlich

könnte dem Lötschberg, nach Art. 3 des gegenwärtigen Volksbeschlusses, ein ausserordentlicher Beitrag von einer Million zugewendet werden. Dies ergäbe im ganzen eine Staatsbeteiligung von 4,380,000 Fr., wohl eine Summe, mit der sich der Kanton Bern nicht zeigen darf, wenn er wirklich ernsthaft an die Ausführung des 70 Millionenprojekts schreiten will. In der neuen Vorlage wird nun eine Staatsbeteiligung von 25 % der Gesamtkosten vorgesehen, was also zirka 17½ Millionen ausmachen würde. Wir haben keine irgendwie sichern Anhaltspunkte, dass wir mit diesem Betrag das richtige getroffen haben, aber die gepflogenen Besprechungen haben ergeben, dass man in denjenigen Kreisen, die sich für die Sache ernstlich interessieren, doch ziemlich allgemein der Ansicht ist, es sollte mit dieser Beitragsquote die Ausführung ermöglicht werden können. Bei Aufstellung einer Schätzung, was etwa andre interessierte Gebiete der Schweiz in Sachen tun werden, kommen wir allerdings nicht auf eine sehr hohe Summe und werden wir nicht mit vielen Millionen rechnen können. Dagegen sollte unseres Erachtens die Beteiligung des interessierten Auslandes, sowohl im Nordwesten, wie im Süden, eine namhafte Summe ergeben, so dass es nach unsrer Ansicht möglich sein sollte, mit der vom Kanton Bern in Aussicht genommenen Beteiligung eine Finanzierung des Lötschbergs zu stande bringen zu können, bei welcher das Obligationenanleihen bedeutend unter der Hälfte des Anlagekapitals bleiben würde.

Da ich gerade vom Lötschberg spreche, will ich den Herren auch mitteilen, wie man weiter vorzugehen gedenkt. Wir beabsichtigen, nachdem durch die Staatsbehörden die Grundlagen für die Finanzierung geschaffen worden sind, nun die Propaganda für das ganze Unternehmen einer ausserparlamentarischen Kommission zu überlassen, die mehr Bewegungsfreiheit besitzt, als eine Staatsbehörde. Die Staatsbehörden würden sich darauf beschränken, dieses Initiativkomitee nach Möglichkeit zu unterstützen und unterstützen die technischen und kommerziellen Grundlagen für das Zustandekommen des Werkes noch weiter abzuklären.

Eine zweite Veranlassung zur Vorlage eines neuen Subventionsgesetzes bildet die Notwendigkeit inbezug auf den Bau der Linien den Staatsbehörden etwas mehr Kontrolle zu verschaffen. Einige Kontrollmassnahmen sind allerdings bereits im Subventionsbeschluss von 1897 vorgesehen; sie beschränken sich jedoch bloss darauf, dass eine Subvention wirklich nur gesetzlich konstituierten Aktiengesellschaften verabfolgt wird und in dieser Beziehung kein Missbrauch getrieben werden kann. Es liegt jedenfalls eine Inkonzessenz darin, dass, um ein mehrfach gebrauchtes Beispiel zu wiederholen, von dem bei Anlass der Budgetberatung für Strassenbauten bewilligten Kredit von 225,000 Fr. kein Rappen ausgegeben werden darf, ohne dass der Regierungsrat, wenn es sich um Summen unter 10,000 Fr. handelt, oder der Grosse Rat, wenn der Betrag 10,000 Fr. übersteigt, hierüber einen besonderen Beschluss fasst, während bei Anlass der Genehmigung des Finanzausweises einer Eisenbahn unter Umständen eine Aktienbeteiligung beschlossen wird, die 10mal so gross ist, wie der eben erwähnte Strassenbaukredit, wobei aber, wenn die Subvention einmal erkannt ist, dem Staat über die Verwendung des Geldes sozusagen keine Kontrolle mehr zusteht. Der Staat lässt sich allerdings im Verwaltungsrat der be-

treffenden Bahngesellschaft vertreten, allein es ist wohl jedem von Ihnen bekannt, was ein solcher Verwaltungsrat zu bedeuten hat, besonders in der Sturm- und Drangperiode der Bauausführung, wenn er sein Vertrauen der Direktion und diese wiederum ihr Vertrauen dem bauleitenden Ingenieur schenken muss, wie es ja nicht wohl anders möglich ist. Wenn die Spitze der Geschäftsleitung erklärt, es sei alles in Ordnung und die erforderlichen Mittel seien vorhanden, so ist es dem Verwaltungsrat unmöglich, in der kurzen Zeit, die überhaupt in Frage kommt, eine strengere Kontrolle auszuüben, und wenn sich die Spitze des Unternehmens nicht als das bewährt, wofür man sie angesehen hat, so bekommt der Verwaltungsrat und noch viel mehr die Staatsbehörde, als Vertreterin des Staates als Grossaktionär, von der Sachlage erst Kenntnis, wenn es schon zu spät ist.

Inbezug auf zwei der seit 1897 subventionierten Bahngesellschaften wurden, wie sich die Herren erinnern werden, bereits Bedingungen aufgestellt, welche eine technische Kontrolle ermöglichten, und zwar sind diese Bedingungen ziemlich genau diejenigen, die in Art. 14 der neuen Vorlage enthalten sind. Inbezug auf andre Bahngesellschaften wurden diese Bedingungen nicht aufgestellt, weil die an der Spitze stehenden Herren fanden, man habe das früher nie getan, die Aufnahme dieser Bedingungen würde daher ihnen gegenüber ein gewisses Misstrauensvotum bedeuten. Ich erachte es nun für unbedingt notwendig, diese Kontrolle allgemein auszuüben, und hierin liegt die zweite Veranlassung zur Vorlage eines neuen Subventionsgesetzes.

Der dritte Grund beruht auf der Tendenz, den erstellten Bahnen unter die Arme zu greifen und dafür zu sorgen, dass sie nicht in den ersten Jahren des Betriebes, welche für die meisten Bahnen Notjahre sind, zugrunde gehen. Es ist durchaus nichts aussergewöhnliches, dass eine Bahn in den ersten Jahren die ihr obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Ich erinnere daran, dass die besitzuerten und blühendsten Bahnen, wie die Centralbahn, die Emmenthalbahn und andere mehr, in ihren ersten Jahren finanziell ganz traurig dastanden, so dass es sich fragte, ob sie ihre Existenz werden aufrecht erhalten können. Durch sparsames Vorgehen im Betrieb und gute Verwaltung haben sich diese Bahnen, die eine früher, die andere später, nach und nach erholt, nachdem sich der Verkehr dem neuen Verkehrsmittel angepasst hatte, was erfahrungsgemäss einen grösseren Zeitraum von 10 oder mehr Jahren erfordert. Nachdem wir nun durch den Subventionsbeschluss von 1897 so viele Bahnbauten bewirkt haben, ist es nur konsequent, nun auch dafür zu sorgen, dass die vielen Millionen, die der Kanton Bern in diese Bahnen gesteckt hat, nicht zugrunde gehen, und es ist dies um so notwendiger, als die Situation, in welcher sich die kleinen Bahnen, die wir ja bei unsern Subventionen hauptsächlich im Auge haben, befinden, seit dem Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund durchaus nicht etwa günstiger geworden ist, als sie vorher war. Wir bedauern, diese Tatsache konstatieren zu müssen. Früher wenn eine solche kleine Bahn in Not geriet und sich über die grosse Anschlussbahn zu beklagen hatte, so hatte sie gewöhnlich die Bundesbehörden auf ihrer Seite, während es heute in der Natur der Sache zu liegen scheint, dass man bei den Bundesbehörden nicht allzu zukommend zu sein gedenkt, sondern sich in erster Linie

um die eigene Existenz bekümmern zu müssen glaubt und meint, man müsse nun auch diejenigen Dividenden herausbringen, welche die Bahnen früher abwarfen. Es ist dies eine Tatsache, die uns namentlich auch zum Aufsehen mahnt und uns Veranlassung giebt, rechtzeitig dafür zu sorgen, dass wir solchen Bahnen, die anfänglich in Not geraten sollten, Hilfe leisten können, damit sie nicht unter den Hammer kommen und nicht der Staat seine Gelder eventuell einbüsst. Wenn man in dieser Beziehung Optimist sein wollte, gestützt auf die bisherigen Erfahrungen im bernischen Eisenbahnwesen — es ist bis jetzt immer gut herausgekommen — so hat uns ein Ereignis aus ganz neuester Zeit belehrt, dass man inbezug auf den Optimismus unter Umständen doch zu weit gehen könnte. Es betrifft dies das im Jahre 1893 eröffnete Schmalspurbähnchen Bern-Muri-Gümligen-Worb, das ich vorhin in meiner Aufzählung der seit 1897 ausgeführten Projekte vergessen habe. Bei Ausführung dieses Bähnchens hat eine ausserordentlich grosse Ueberschreitung der Baukosten stattgefunden. Bei einem Baukapital von zirka 700,000 Fr. betrug die Ueberschreitung zirka 100,000 Fr. und zwar erfolgte dieselbe, wie ich mir zu sagen erlaube, ohne Not. Andere Bahnen blieben im Rahmen ihrer Finanzierung, trotzdem sie schwächer finanziert waren, als diese Schmalspurbahn. Ich füge aber sogleich bei, dass durchaus nichts vorgekommen ist, was irgend jemanden kompromittieren könnte, als dass man sich zu sehr auf den bauleitenden Ingenieur verlassen hat, der eben, wie ich vorhin schon im allgemeinen darlegte, die Verwaltung irreführte und zwar nicht mit Absicht, sondern weil er selber nicht genügend gerechnet hat. Es ist alles ganz recht zu- und hergegangen, nur hat man zu wenig gerechnet und den Kostenvoranschlag nicht zu rate gezogen, bis der Bau fertig und die Ueberschreitung da war. Die Bahn wurde denn auch flott ausgeführt, nur zu hoffärtig. Was geschieht nun? Die Gläubiger, welche die schwebende Schuld zu fordern hatten, stellten — nachdem sie sich überzeugt hatten, dass eine andere Bezahlung einstweilen nicht möglich ist — beim Bundesgericht den Antrag auf Liquidation. Erst in diesem Moment kam der Regierungsrat dazu, in die Verhältnisse Einblick nehmen zu können. Wir sind überzeugt, und zwar sagten wir uns, dass trotz dieser grossen Kostenüberschreitung das Bähnchen ganz wohl lebensfähig ist, wenn es richtig geführt werde. Nun hat sich aber die weitere Tatsache ergeben, dass die Gemeinden, welche seiner Zeit einen Staatsbeitrag verlangt und zugesprochen erhalten hatten, aus verschiedenen Interessen, auf die ich hier nicht näher eintreten will, die Mithilfe zur Sanierung der Verhältnisse ablehnen. In diesem Falle wird nichts anderes übrig bleiben, als das Bähnchen in Liquidation kommen zu lassen, wenn es nicht von privater Seite gerettet wird, wozu, wie es scheint, Aussichten vorhanden sind; denn wir sind der Meinung, dass, nachdem die betreffenden Gemeinden die Mithilfe zur Sanierung ablehnen, der Staat auch nicht mehr mithelfen kann.

Es handelt sich in diesem Falle um ein Beispiel von nicht sehr bedeutender Tragweite. Die Staatssubvention betrug 200,000 Fr. und man hat die Ausgabe im öffentlichen Interesse bewilligt, wie man ähnliche und auch grössere Summen für Strassenbauten etc. bewilligt. Das Unglück ist also in diesem Falle nicht so gross. Es könnte aber gross werden, wenn sich dieses

Beispiel bei andern Bahnen wiederholen sollte, und deshalb sagen wir: es ist unbedingt nötig, Vorsorge zu treffen, um den notleidenden Bahnen unter die Arme zu greifen. Es würde sich mit dieser Hülfeleistung, wie die Herren aus der Vorlage gesehen haben werden, so verhalten, dass dem Grossen Rat in dieser Beziehung die nötigen Kompetenzen gegeben würden, so dass derselbe im einzelnen Falle Hilfe bieten könnte, ohne vorher das Volk befragen zu müssen. Ich glaube, der Grosse Rat bietet uns und dem Volke hinlängliche Garantie dafür, dass dabei nicht leichtsinnig verfahren werden wird.

Nachdem ich Ihnen die drei Gründe mitgeteilt habe, welche zur Aufstellung dieser Vorlage Veranlassung gaben, will ich Ihnen noch kurz darlegen, was in dem Gesetze neues enthalten ist. Vielleicht, dass das eine oder andere meiner Ausführungen dazu dient, Missverständnisse zu heben. Sollten solche noch weiter bestehen, so denke ich, es werden nachher bezügliche Fragen gestellt werden, damit darauf noch nähere Auskunft erteilt werden kann.

In Art. 1 des Gesetzes, der in der Form gleich lautet, wie der Art. 1 des gegenwärtigen Subventionsbeschlusses, sind wiederum die Linien aufgezählt, an deren Bau der Staat sich zu beteiligen hätte. Von den 19 Linien, welche im Beschluss von 1897 aufgeführt waren, sind, wie ich schon vorhin mitgeteilt habe, 7 Linien ausgeführt oder im Bau begriffen, so dass sie hier nicht mehr aufgeführt zu werden brauchen, mit Ausnahme einer einzigen, die erst teilweise gebaut ist, nämlich der Simmentalbahn. Von den übrigen im Subventionsbeschluss von 1897 aufgeführten Linien haben wir drei gestrichen, nämlich die Breithornbahn, Herzogenbuchsee-Kleindietwil und Delsberg-Oensingen. Die Breithornbahn glaubten wir deshalb streichen zu dürfen, weil mit Rücksicht auf das Gutachten der Herren Hittmann und Greulich nun eine Abklärung darüber vorhanden ist, welcher Alpendurchstich im Bernerlande gemacht werden soll. Die Linien Herzogenbuchsee-Kleindietwil und Delsberg-Oensingen wurden seiner Zeit aufgenommen mit der Tendenz, Zufahrten zum Gotthard zu schaffen. Wir glauben nun, diese Tendenz müssen wir heute fallen lassen und uns darauf beschränken, Zufahrten zum Simplon durch den Lötschberg zu schaffen. Was speziell die Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwil betrifft, so ist dieses Projekt seiner Zeit aufgetaucht als Konkurrenz zur bekannten Langenthal-Wauwilbahn. Nachdem nun aber für das Zustandekommen dieser letztern wohl keine Aussicht mehr vorhanden ist, glauben wir, die Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwil dürfe fallen gelassen werden. Am Platz der Linie Delsberg-Oensingen haben wir die in neuerer Zeit auf die Bildfläche getretene Strecke Mervelier-Delsberg neu aufgenommen.

Es gehen also im ganzen 10 Linien des frühern Dekretes in die neue Vorlage über, und im weitem sind 12 neue Linien hinzugekommen. Als neue Linie finden Sie vorerst das Stück Thun-Scherzligen. Es ist von grosser Wichtigkeit, dass die bernischen Eisenbahnen in Thun gegenseitig Anschluss bekommen und es sind Aussichten vorhanden, wonach in dieser Beziehung einiges Entgegenkommen seitens der Bundesbehörden zu erwarten ist. Da die Verhandlungen aber noch nicht abgeschlossen sind, sagten wir uns, es müsse bei Anlass einer neuen Subventionsvorlage die Möglichkeit geschaffen werden, dieses durchaus notwendige Zwischenstück eventuell auch subventionieren zu können. Neu ist

ferner aufgenommen die Bahn Bern-Schwarzenburg. Sie wissen, dass diese Linie der Finanzierung sehr nahe ist, und es ist sehr wahrscheinlich, dass dieselbe bei der zweiten Lesung des Gesetzes gestrichen werden kann, indem der Finanzausweis unterdessen voraussichtlich geleistet sein wird. Neu ist ferner die Linie Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensetalbahn), deren Geschichte den Herren aus den letzten Jahren bestens bekannt ist. Es wird gut sein, diese Bahn hier speziell aufzunehmen, weil wir aus den Verhandlungen im Grossen Rat wissen, dass es den Gemeinden nicht möglich ist, die ganze Linie Flamatt-Gümmenen zu erstellen, sondern dass sie sich auf das Stück Flamatt-Laupen beschränken wollen. Nun liegt es aber nicht im Interesse des Kantons, den Verkehr vom Sensetal aus dem Kanton hinauszuleiten, sondern es ist geboten, an eine bernische Bahn, in Gümmenen, anzuschliessen. Neu ist ferner die Linie Solothurn- evtl. Utzenstorf-Schönbühl, über die wir im Grossen Rat bekanntlich auch schon mehrmals gesprochen haben. Wir führen diese Linie hier auf in der Meinung, dass weder hier, noch bei Beratung der Gesetzesvorlage selber auf die bekannten Konkurrenzverhältnisse eingetreten werden soll. Die Erfolge, von welchen die beiderseitigen Bestrebungen begleitet sein werden, werden hierüber von selber eine Abklärung bringen. Neu ist ferner die Linie Herzogenbuchsee-Lyss, die auch seit 1897 aufgetaucht ist und in bezug auf die schon vor längerer Zeit das Gesuch gestellt worden ist, sie möchte bei Anlass einer neuen Subventionsvorlage ebenfalls unter die zu subventionierenden Linien eingereiht werden. Ebenso ist neu die Linie Herzogenbuchsee-Wangen, ein Bähnchen, das nach meiner Ansicht unbedingt gebaut werden sollte und auch leicht gebaut werden kann. Die beiden grossen Gemeinden Herzogenbuchsee und Wangen können diese Linie mit Staatshilfe ohne weiteres ausführen, womit die schon längst gewünschte Verbindung der zwei geographisch getrennten Teile des Amtes Wangen hergestellt wäre und die auf keinem andern Wege so billig hergestellt werden kann. Neu sind ferner die Linien Biel-Büren-Lütterswil und Biel-Ins, beide als Schmalspurbahnen gedacht, ferner die Linien Ins-Erlach-Landeron, eventuell Neuenstadt, Delsberg-Mervelier und Glovelier-Undervelier, welche letztere beiden in letzter Zeit auch von sich reden gemacht haben. Im Jura wird im weitem die Frage akut, ob nicht die Linie Saignelégier-Chaux-de-fonds nach Erstellung der Linie Saignelégier-Glovelier umgebaut werden sollte. Dieser Umbau wird namentlich vom Kanton Neuenburg aus angestrebt werden und wir sollten uns vorsehen, dabei eventuell mitwirken zu können. Eine wesentliche Neuerung finden die Herren unter lit. r, wo statt der bisherigen Münster-Solothurnbahn nun eine Münster-Biel- und eine Münster-Solothurnbahn aufgeführt ist. Es ist wohl jedermann aufgefallen, dass man hier von einer Münster-Biel- und einer Münster-Solothurnbahn spricht, während man an andern Orten bei Konkurrenzlinien die eine in den Vordergrund stellt und die andere als eventuell betrachtet. Dies hat aber seine guten Gründe und zwar bestehen dieselben im allgemeinen darin, dass wir uns bei dieser Vorlage, wie ich schon vorhin erwähnt habe, nicht darauf einlassen wollen, die Frage abzuklären, welche Linie die berechtigtere sei. Früher hat man bekanntlich nur von der Münster-Solothurnbahn, der sogenannten Weissensteinbahn gesprochen; erst in letzter Zeit ist Biel aufgetreten und hat ener-

gische Anstrengungen gemacht, um eine Linie, die betriebstechnisch der Weissensteinbahn gegenüber offenbar grosse Vorzüge hätte, zustande bringen zu helfen. Die Frage ist indessen noch so neu, dass wir uns auf eine Erörterung, welcher Linie der Vorzug gebühre, nicht wohl einlassen können. Nun steht aber die Linie Biel-Solothurn bereits im gegenwärtigen Dekret, andererseits können wir nicht wohl sagen Münster-Solothurn, eventuell Münster-Biel, da Biel uns doch näher steht als Solothurn. Wir stellten deshalb beide Linien nebeneinander in der Meinung, dass die Frage sich von selber abklären werde. Immerhin hat es den Sinn, dass nicht beide Bahnen gebaut werden sollen, da dies voraussichtlich für beide den Ruin bedeuten würde.

Was den Art. 2 betrifft, so entspricht derselbe in der Form und auch materiell dem bisherigen Art. 2. Neu musste die Dotierung der Lötschbergbahn hier aufgenommen werden, und im Schlussalinea sind einige Linien aufgezählt, die mit ausserordentlichen Beiträgen unterstützt werden können, wenn deren Zustandekommen ohne eine derartige ausserordentliche Unterstützung nicht möglich ist.

Der Art. 3 ist neu. Durch denselben soll der Grosse Rat ermächtigt werden, zur Bestreitung der aus dieser Vorlage erwachsenden Ausgaben die nötigen Anleihen zu machen, sofern die verfügbaren Mittel des Staates nicht ausreichen sollten.

Der Art. 4 ist mit annähernd gleichem Inhalt schon im gegenwärtigen Subventionsbeschluss enthalten. Desgleichen sind die Art. 5 bis 13 fast wörtlich aus dem gegenwärtigen Subventionsbeschluss in die neue Vorlage herübergenommen worden.

Der Art. 14 schafft die Kontrolle, die wir in Zukunft der Regierung in Bezug auf den Bahnbau geben zu sollen glauben. Wir würden darin vorschreiben, dass die Wahl des bauleitenden Ingenieurs der Genehmigung des Regierungsrates unterstellt sei, sowie dass alle wichtigern Bau- und Lieferungsverträge der Genehmigung des Regierungsrates bedürfen. Letzteres ist bis jetzt bei zwei Bahnen bereits geschehen und, wie ich glaube, nicht zum Schaden derselben. Ich habe wohl nicht nötig, Ihnen zu sagen, dass es nicht eine Liebhaberei der Regierung ist, wenn sie sich solche Aufgaben aufladet. Man hätte auch sonst genug zu thun; allein es scheint uns unbedingt nötig zu sein, diese Kontrolle zu schaffen. Ferner würde vorgeschrieben, dass über den Stand der Bauarbeiten und der verfügbaren Mittel Quartalberichte vorzulegen seien, desgleichen, was man schon bis jetzt vorgeschrieben hat, eine detaillierte Bauabrechnung. Ferner soll dem Regierungsrat die Kompetenz gegeben werden, sich jederzeit durch ausserordentliche Untersuchungen, wenn er es für notwendig erachtet, über den Stand des Unternehmens vergewissern zu können und zwar würde sich der Staat vorbehalten, die Studien und Untersuchungen, wie in Art. 15 gesagt ist, auf Kosten der betreffenden Gesellschaften ausführen zu lassen.

Die Art. 16 und 17 sind aus der alten Vorlage herübergenommen worden, desgleichen auch der Art. 18, nur wurde derselbe den neuen Verhältnissen entsprechend abgeändert, indem gesagt wird, der Grosse Rat sei ermächtigt, die Bedingungen der Staatsbeteiligung festzustellen, falls eine andere Bahngesellschaft oder der Bund eine der in Art. 1 vorgesehenen Linien ausführen wolle.

Die Art. 19 und 20 enthalten die Grundlagen, unter

denen solchen Gesellschaften, die in Not geraten, Hülfe geleistet werden soll und zwar haben wir uns die Sache so vorgestellt, dass der Grosse Rat berechtigt würde, solchen Bahnen, die nicht in der Lage sind, aus ihren Betriebsergebnissen die Betriebskosten zu bezahlen und die Anleihezinssummen zu bestreiten, oder auch, wenn dies sonst zur Konsolidierung des Unternehmens notwendig erscheint, verzinsliche Vorschüsse zu machen. Diese Vorschüsse müssen wir aber unbedingt beschränken, sie dürfen nicht ins Unendliche gehen, und deshalb schlagen wir vor, die Bestimmung aufzunehmen, dass dieselben höchstens 10% des Anlagekapitals betragen dürfen. Wenn wir hier von Vorschüssen zur Konsolidierung eines Unternehmens sprechen, so denken wir dabei an solche Fälle, wo es sich während der Bauausführung oder nach Eröffnung des Betriebes zeigt, dass der Betrieb sich etwas anders gestaltet, als man angenommen hatte, dass vielleicht der Transitverkehr ein grösserer ist und die Notwendigkeit eintritt, mehr und besseres Rollmaterial anzuschaffen. Es muss auch der Fall vorgesehen werden, wo der Grosse Rat bei Stellung eines derartigen Gesuches sich überzeugt, dass es unnütz ist, die Bahn weiter zu subventionieren. In diesem Falle muss ein anderes Auskunftsmittel gesucht werden, das in Art. 20 enthalten ist und den Staat in die Möglichkeit versetzen soll, von seinen Geldern noch zu retten, was möglich ist. Dieses Mittel bestünde im Rückkauf dieser mit Staatsbeteiligung gebauten Eisenbahnlinien, sei es durch freiwillige Vereinbarung oder auf dem Liquidationswege. Ein derartiger Rückkauf hätte nicht nur den Zweck, die Gelder der Staates nach Möglichkeit noch zu retten, sondern namentlich auch den, der betreffenden Gegend, welcher die Bahn, wenn sie auch nicht rentiert, indirekt doch grossen Nutzen bringt, dieselbe zu erhalten. Bei Ausarbeitung dieses Artikels haben wir uns gefragt, ob der Zwischensatz: «welche mit Staatsbeteiligung gebaut worden sind» nicht weggelassen, das heisst, ob nicht dem Grossen Rate überhaupt die Kompetenz gegeben werden sollte, Eisenbahnlinien anzukaufen. Gerade gegenwärtig ist ein Geschäft hängig, dessen Erledigung damit in die Kompetenz des Grossen Rates gestellt würde. Die Regierung ist jedoch der Meinung, es solle eine solche Ausdehnung der Kompetenz nicht vorgesehen werden, diese Fälle werden so selten eintreten, dass man sie ganz gut von Fall zu Fall erledigen kann und es gäbe doch den Eisenbahnbestrebungen des Kantons Bern nach unserm Gefühl einen etwas unsoliden Anstrich, wenn man sich ohne weiteres quasi verpflichten wollte, den Staatsbetrieb der Eisenbahnen einzuführen. Es macht sich offenbar viel besser, wenn wir den Art. 20 so fassen, dass er lediglich die Konsequenz des Art. 19 ist, das heisst, dass der Grosse Rat nur zum Ankauf solcher Linien ermächtigt wird, bei welchen der Staat stark beteiligt ist und wo nicht nur Interessen der betreffenden Landesgegend, sondern auch solche des Staates in Gefahr sind.

Der Art. 21 handelt ebenfalls von der Unterstützung der im Betrieb befindlichen Bahnen und zwar ist der Artikel nicht für jedermann ohne weiteres verständlich. Wir sagen uns: wenn Bahnen beim Betrieb in Not geraten können, was durchaus nicht ausgeschlossen, sondern inbezug auf einige Bahnen in der ersten Zeit sogar wahrscheinlich ist, so muss man auch dafür sorgen, dass der Betrieb ein möglichst rationeller ist,

und einen rationellen Betrieb können wir am besten dann erreichen, wenn man nicht jedes Bähnchen für sich fuhrwerken lässt, sondern da, wo dies zweckmässig erscheint, mehrere Bahnen unter die gleiche Betriebsleitung stellt. Es ist dies nicht nur für die Vermehrung der Einnahmen von Vorteil, indem man die Anschlüsse besser gestalten und überhaupt bessere Fahrpläne aufstellen kann, sondern es bedingt namentlich auch eine Verminderung der Ausgaben und zwar liegt das Schwergewicht nicht in der Verminderung der Verwaltungskosten, sondern als viel wesentlicher betrachte ich die Verminderung der Kosten durch bessere Ausnützung des Personals und des Rollmaterials, indem auf grössere Strecken kein Wechsel einzutreten braucht. Hätte man es nur mit solchen Bahnen zu thun, die erst noch zu erstellen wären, so müsste der Artikel ungefähr lauten: die vom Staat subventionierten Bahnen haben sich dem Beschlusse des Regierungsrates zu fügen, wenn derselbe finden sollte, es sei zweckmässig, sie unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen. Wir haben es aber auch mit solchen Bahnen zu thun, die bereits ausgeführt sind und über die wir nicht einfach verfügen können. Wir können über dieselben nur insofern verfügen, als der Staat Bern die Mehrheit der Aktien besitzt. Der Art. 21 ist deshalb mehr oder weniger als eine Weisung an die Regierung aufzufassen, solche Verbesserungen im Betrieb gestützt auf die Eigenschaft des Staates als Grossaktionär anzuordnen. Die Organisation der über den Betrieb ausübenden Kontrolle ist dann aber, um ja allen allfälligen Bedenken zu begegnen, dass die Regierung da jemand vergewaltigen könnte, einem Dekret des Grossen Rates vorbehalten.

Der Art. 22 ist ebenfalls neu und bezweckt, die noch hängige Motion des Herrn Bühlmann zu erledigen. Auf die Frage selbst will ich hier nicht eintreten; es ist das Sache der Beratung in der Kommission und im Plenum des Grossen Rates.

Damit, meine Herren, glaube ich meine Aufgabe einigermaßen erfüllt zu haben. Die Frage, die gewiss jedem von Ihnen auf der Zunge schwebt, ob denn der Kanton Bern sich durch diese neue Vorlage nicht über seine Kräfte engagiere und ob die Vorlage eine richtige und naturgemässe Fortsetzung der bernischen Eisenbahnpolitik bilde, wird Herr Finanzdirektor Scheurer, der die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern ja von Anfang an mit erlebt hat, besser beleuchten können als ich. (Beifall.)

Regierungsrat **Scheurer**, Finanzdirektor. Meine Herren, meine Aufgabe ist es heute, die Frage zu untersuchen und hier zu behandeln, ob der Kanton Bern zu dem grossen Schritte, den die Regierung beantragt, einem viel grösseren Schritt, als der Kanton Bern bisher je in Eisenbahnsachen getan hat, die nötigen Mittel besitze. Als Finanzdirektor des Kantons Bern bin ich überzeugt, dass dies der Fall ist, dass der Kanton Bern gegenwärtig und in Zukunft stark genug ist, um die neuere bernische Eisenbahnpolitik bis zu ihrem Endzweck, das heisst bis zur Verwirklichung des alten Traumes der Durchbohrung der Berneralpen, durchzuführen. Nun will ich aber andern Leuten nicht zumuten, weil ich dies glaube, es ebenfalls ohne weiteres glauben zu sollen, sondern es muss dies auch einigermaßen bewiesen und glaubwürdig gemacht werden.

Meine Herren, die Finanzlage des Kantons Bern

wurde bis vor kurzem als eine ungünstige betrachtet, und der Sprechende selber hat sie vor nicht sehr langer Zeit, auch in einer freien Versammlung der Grossratsmitglieder, als eine ungünstige dargestellt. Glücklicherweise haben sich die Verhältnisse viel besser entwickelt, als man damals glauben konnte. Man könnte allerdings, wenn man nur unsere letztjährigen Budgets ansieht, auch heute noch zur Meinung kommen, es sei mit den Finanzen des Kantons Bern und dem Gleichgewicht im Staatshaushalt schlecht bestellt, hat ja doch das Budget pro 1901 einen Ausgabenüberschuss von 991,000 Fr., also von rund einer Million, dasjenige pro 1900 sogar einen solchen von 1,118,000 Fr. vorgesehen und schliesst auch dasjenige von 1902 mit einem Ausgabenüberschuss von rund 900,000 Fr. Wir wissen nun aber, dass die Sache nicht so schlimm ist, wie sie budgetmässig sich darstellt und ich eine zeitlang selbst auch befürchtet hatte. Das Resultat der Staatsrechnung des Jahres 1900 ist bekannt. Es war ein ausserordentlich günstiges, indem nicht nur kein Defizit eintrat, sondern sogar bedeutende Abschreibungen gemacht werden konnten und ausserdem ein kleiner Einnahmenüberschuss in der Staatsrechnung sich ergab. Und was die Staatsrechnung des Jahres 1901 betrifft, ein Gegenstand, der sehr aktuell ist und mit der heutigen Frage in Zusammenhang steht, so habe ich meinerseits die beste Hoffnung, dass sich das Defizit von einer Million nicht realisieren wird, sondern dass Einnahmen und Ausgaben ungefähr balanzieren werden. Auf den heutigen Tag ist es noch nicht möglich, bestimmte Zahlen mitzuteilen, da einige wichtige Konten jeweils frühestens Ende Februar abgeschlossen werden können. Immerhin hat man insoweit einen Einblick in die Sachlage, als man weiss, dass die Einnahmen sehr bedeutend grösser sind, als sie budgetiert waren, wahrscheinlich um so viel grösser, als das im Budget vorgesehene Defizit beträgt. Dabei haben wir die Beruhigung, dass in den letzten Jahren eine Reserve von 200,000 Fr. just zu dem Zwecke geschaffen worden ist, um im Jahre 1901, falls die ordentlichen Einnahmen nicht hinreichen sollten, einen Ausgabenüberschuss in der Staatsrechnung zu vermeiden. Ich hoffe indessen dass wir die Reserve nicht anzugreifen brauchen. Hat man eine derartige Reserve angelegt, so sollte man zurückhaltend sein und sie möglichst unangetastet lassen oder eher vermehren. Immerhin hat man, wenn es nötig sein sollte, das volle Recht, die Reserve zu verwenden, um die Rechnung pro 1901 ins Gleichgewicht zu bringen. Die Aussichten pro 1901 sind also beruhigend und infolgedessen auch für 1902, indem kein Grund zur Annahme vorliegt, dass die Mehreinnahmen gegenüber dem Budget nicht mindestens ebenso gross sein werden, wie im Jahre 1901.

Wir kommen pro 1901 zu dem angedeuteten günstigen Resultat, trotzdem auch Enttäuschungen zu verzeichnen sind. So ist namentlich die Erbschaftssteuer erheblich hinter dem Budget zurückgeblieben. Wir haben in Erbschaftssteuersachen ein Käferjahr gehabt (Heiterkeit), wie es sich von Zeit zu Zeit einstellt. Statt 400,000 Fr. sind nur zirka 350,000 Fr. in die Staatskasse geflossen. Wäre das neue Erbschaftssteuergesetz, das der Grosse Rat beraten hat und das gleichzeitig mit der Eisenbahnvorlage vor das Volk gebracht werden soll und von demselben hoffentlich angenommen werden wird, bereits letztes Jahr in Kraft gewesen, so hätten wir mindestens 200,000 Fr., vielleicht 300,000 Fr. mehr

Einnahmen und dann wären wir ganz flott, dann hätten wir sicher einen nicht unerheblichen Einnahmenüberschuss, ohne die Reserve in Anspruch nehmen zu müssen.

Die dermalige Finanzlage des Staates ist also eine beruhigende und sie ist, was sehr wichtig ist, so günstig, trotzdem der Eisenbahnbeschluss von 1897 mit seinen finanziellen Folgen bereits stark auf das Ergebnis des letzten Jahres eingewirkt hat, denn es sind im Jahre 1901 von den 18,597,000 Fr. bewilligter Subventionen bereits 14,300,000 Fr. ausbezahlt gewesen, die keinen Zins tragen. Der daherige Zinsausfall ist also bereits verarbeitet und verdaut. Die weitem zirka 4 Millionen kommen im nächsten oder nach nächsten Jahre zur Auszahlung, und auch hier bin ich vollkommen überzeugt, dass der daherige Zinsausfall ebenfalls von der laufenden Verwaltung des Staates ganz gut ertragen werden kann, ja ich habe sogar die Ueberzeugung, dass wenn alle in dem neuen Subventionsgesetze in Art. 1 vorgesehenen 22 Linien gebaut werden — ich scheidet die Vorlage in zwei Hauptteile, den Lötschberg einerseits und alle andern Linien andererseits — und die betreffenden Subventionen nach und nach zur Auszahlung gelangen, die Last durch die ordentliche laufende Verwaltung bewältigt zu werden vermag, und zwar habe ich hierfür kurz folgende Gründe:

Wir wissen mit Sicherheit, dass die Einnahmen des Staates sich von Jahr zu Jahr in einem gewissen Verhältnis steigern. Im Jahre 1890 betragen die Einnahmen des Staates rund 11 Millionen, im Jahre 1900 dagegen, also 10 Jahre später, rund 15 Millionen. Allerdings war 1900 die erhöhte Steuer zu Armenzwecken in Anwendung, allein andererseits wurde in der Staatsrechnung von 1890 ein Einnahmeposten von gegen einer Million an Kursgewinnen auf Wertschriften verrechnet, also eine ausserordentliche Einnahme, so dass beide Posten sich paralysieren und gesagt werden kann, die Einnahmen des Staates haben sich seit 10 Jahren um jährlich durchschnittlich 400,000 Fr. gesteigert und zwar geschah dies in einer ganz stetigen Entwicklung, nicht sprungweise und unregelmässig. Dazu kommt, was auch beigefügt werden darf, dass man unterdessen bedeutende Summen in Reserven angelegt hat. So wurde unter anderm eine Ertragsreserve der Kantonalbank im Betrage von einer Million gebildet. Diese Reserve gehört der laufenden Verwaltung des Staates und es kann über dieselbe jederzeit verfügt werden; immerhin bin ich der Meinung, es solle eine solche Verfügung nur in Zeiten der höchsten Not platz greifen. Auch in der Forstverwaltung haben wir eine Reserve von einigen hunderttausend Franken, indem man die Erträgnisse nicht vollständig in die laufende Verwaltung fallen liess, sondern vorsorglich einen Teil derselben beiseite legte. Ausserdem sind Ansätze zu andern derartigen Reserven vorhanden, unter anderm auch bei der Hypothekarkasse. Wir dürfen also wohl darauf rechnen, dass auch in den nächsten Jahren, in konsequenter, naturgemässer Weiterentwicklung, die Einnahmen des Staates sich Jahr für Jahr durchschnittlich um 400,000 Fr. heben werden. Dazu käme die Mehreinnahme aus dem Erbschaftssteuergesetz mit 200,000 bis 300,000 Fr. Allerdings nehmen auch die ordentlichen Ausgaben des Staates auf verschiedenen Gebieten zu, ohne dass man sich dieser Vermehrung widersetzen kann, indem diese Mehrausgaben durch die intellektuelle und materielle Entwicklung des Landes und des Volkes

bedingt sind. Natürlich kann man in diesen Richtungen etwas langsamer oder etwas schneller marschieren, ich habe aber die Ueberzeugung, dass das Bernervolk und der Grosse Rat angesichts der bevorstehenden grossen Aufgaben in Eisenbahnsachen sich möglichste Selbstbeschränkung auferlegen wird. Ich konstatiere hier mit grosser Genugtuung, dass diese Auffassung schon jetzt im ganzen Lande und namentlich auch im Grossen Rat herrscht. Es zeigte sich dies bei den Budgetberatungen der drei letzten Jahre und aus verschiedenen Volkskreisen erhielt man ähnliche Kundgebungen.

Im ferneren ist auch nicht zu vergessen, dass die neu vorgesehenen Eisenbahnsubventionen nicht auf alle Zeiten ertragslos sind, sondern wenn zunächst auch nicht direkt, so doch indirekt einen Nutzen abwerfen, indem sie Zufahrtsbahnen für andere vom Staat subventionierte Bahnen sind und diese letztern rentabel machen helfen. Ich will in dieser Beziehung nur auf wenige Beispiele aufmerksam machen. Wenn die Brienzseebahn erstellt wird, so wird dieselbe der Thunerseebahn, die zum grössern Teile dem Staat gehört, bedeutenden Verkehr zuführen. Desgleichen wird die Erlenbach-Zweisimmenbahn die Spiez-Erlenbachbahn stark alimentieren. Dieses Bähnchen ist bekanntlich unter grossen Schwierigkeiten zustande gekommen, seine Situation hat sich aber von Jahr zu Jahr gebessert und wenn die Verkehrsvermehrung infolge Eröffnung der Erlenbach-Zweisimmenbahn noch hinzutritt, so ist in kurzem der Moment abzusehen, wo eine Dividende ausgerichtet werden kann, die Subvention des Staates also einen Zins abwirft. Und wenn der Durchbruch nach dem Genfersee gemacht wird, was hoffentlich eine Frage kurzer Zeit ist, so wird nicht nur die Bahn Spiez-Erlenbach zu einer guten Linie werden, sondern namentlich auch die mit so schweren Opfern erstellte Simmentalbahn bedeutend gewinnen, desgleichen auch die Thunerseebahn. Was das Zwischenstück Scherzliggen-Thun anbelangt, so ist dies eine Linie, die von vornherein rentieren wird und muss. Um beispielsweise auch von der Bern-Neuenburgerbahn zu sprechen, die vorläufig noch mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, so enthält das neue Gesetz drei oder vier Linien, welche alle Zufahrtsbahnen derselben sind. Die Sennetalbahn wird die Direkte in erheblichem Masse alimentieren, desgleichen die Linien Biel-Ins, Ins-Erlach-Landeron und Freiburg-Murten-Ins. Die Ausgaben, welche man sich zu machen vornimmt, werden also nicht alle unrentable Ausgaben sein, sondern dazu beitragen, die bereits vom Staat subventionierten Bahnen zu einem guten Teil rentabel zu machen.

Ich bin daher meinerseits überzeugt, dass die in Aussicht genommenen neuen Linien ins Leben gerufen werden können, ohne dass das Gleichgewicht im Finanzhaushalt des Staates gestört werden wird, immer vorausgesetzt, dass die Finanzverwaltung des Staates eine geordnete sei, dass man die bisher beobachtete weise Mässigung und Selbstbeschränkung in der Bewilligung von Ausgaben auch in Zukunft beibehalte. Ich zweifle nicht, dass dies der Fall sein wird, denn sei Finanzdirektor wer will, im Grossen Rat und im Bernervolk wird immer das grösste Gewicht auf einen geordneten Finanzhaushalt gelegt werden.

Nun kommt aber der grosse Brocken, der Lötschberg, der aus dem Stadium der Besprechung in engern Kreisen herausgetreten ist und aus einem in neuerer Zeit so beliebten Toastgegenstand bei diesen oder jenen

fröhlichen Anlässen (Heiterkeit) zu einem greifbaren Gegenstand, fast möchte ich sagen zu einem lebendigen Wesen geworden ist. Der Lötschberg ist nun da und die Regierung zwingt durch ihre Vorlage den Grossen Rat und das Land, sich mit demselben zu befassen. Wie Sie sehen, beantragt der Regierungsrat, es sei für den Lötschberg seitens des Kantons Bern eine Subvention von 25 0/0 der Baukosten, das heisst von rund 17¹/₂ Millionen in Aussicht zu nehmen. Wie wollen wir dieses Geld aufbringen oder vielmehr die Zinsen desselben? denn das Aufbringen des Geldes bietet nach meiner Ueberzeugung keine Schwierigkeiten. Wie wollen wir überhaupt den Lötschberg finanzieren? Es ist das unzweifelhaft ein grosses Stück Arbeit, ein grosses Unternehmen, das wir einzig nicht auszuführen imstande sind, sondern für das wir Unterstützung suchen müssen. Aber wenn wir letztere finden wollen und wenn die Sache vorwärts gehen soll, so ist allererste Bedingung, dass der Kanton Bern vorangeht. So lange nicht ein Beschluss des Berner Volkes vorliegt, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln und mit allen ihm zu Gebote stehenden Kräften die Verwirklichung des Projektes herbeiführen zu helfen, so lange werden wir keine Hülstruppen finden. Wir werden im Inland und Ausland, bei andern Kantonen und Staaten und auch beim Bund nichts ausrichten, wenn wir nicht selber mit einem grossen Entschluss und einer vollendeten Tatsache auf den Plan treten. Tun wir dies, so kann man dann überzeugt sein, dass die Frage ihren weitem Weg machen wird. Vor allem aus wird es, glaube ich, bei den Bundesbehörden und in der übrigen Eidgenossenschaft guten Eindruck machen und wird das Lötschbergprojekt ganz anders dastehen, wenn ein derartiger Beschluss des Berner Volkes hinter demselben steht und für dessen Ausführung 17¹/₂ Millionen gesichert sind. Ich habe zwar schon oft gehört, die Bundesbehörden seien der Sache ungünstig gesinnt. Ich glaube das nicht. Natürlich, so lange ein Projekt nur in den Zeitungen seine Rolle spielt und nichts Greifbares vorliegt, kann man sich von dieser Seite im Ernst nicht mit der Sache befassen. Hat aber der Kanton Bern einmal Stellung genommen, so bin ich überzeugt, dass es über kurz oder lang für den Bund zu einer eisenbahn- und staatspolitischen Notwendigkeit werden wird, sich des Lötschberges anzunehmen (Beifall) und denselben entweder selber auszuführen oder bei dessen Verwirklichung moralisch und finanziell sich zu beteiligen. Ich halte es sogar nicht für unmöglich, dass es schliesslich, wie beim Gotthard und beim Simplon, der Bund sein wird, der das Protektorat übernimmt und die Sache in ähnlicher Weise durchführt, wie es bei diesen Unternehmen der Fall gewesen ist. Aber ich wiederhole, dass an eine so günstige Entwicklung der Dinge nur gedacht werden kann, wenn der Kanton Bern die grossen Stiefel anlegt und vorangeht.

Entwickelt sich die Lötschbergfrage wirklich so oder ähnlich, wie ich mir vorstelle, so ist für uns die weitere Frage die, wie ein allfälliger Zinsausfall unserer Subventionsmillionen gedeckt werden soll. Nun werde ich dannzumal nicht mehr Finanzdirektor sein und ich habe eigentlich kein Recht, die dannzumalige Finanzlage des Staates hier gewissermassen festlegen zu wollen. Ueberhaupt ist es ja nicht möglich, auf eine so lange Periode hinaus in solchen Dingen mit bestimmten Zahlen zu rechnen. Es wird nämlich mit der Sache nicht so

rasch gehen, wie ich zu handlen allfälliger ungeduldiger Leute gerade beifügen möchte. Im grossen und ganzen liegt das Projekt ja vor, allein es bedarf doch noch vieler Vorbereitungen technischer und finanzieller Art, so dass es wohl noch zwei bis drei Jahre gehen wird, bis das Werk in Angriff genommen werden kann. Man braucht nur daran zu erinnern, wie viel Zeit es brauchte, bis ähnliche Werke, der Gotthard und der Simplon, in Angriff genommen werden konnten. Und was die Ausführung betrifft, so wird man wohl eine Bauperiode von 5 Jahren in Aussicht nehmen müssen. Wir brauchen daher mit den 17¹/₂ Millionen nicht schon in drei oder vier Jahren auszurücken, sondern bleiben noch für einige Jahre von dieser Belastung verschont und können unterdessen die Zeit benutzen, um uns finanziell zu kräftigen und Reserven zu sammeln. Und wenn das Werk einmal in Angriff genommen ist, so brauchen die Millionen auch nicht von einem Tag auf den andern geliefert zu werden, sondern es werden die Zahlungen während der Bauperiode nach und nach, nach Massgabe des Vorrückens der Arbeiten geleistet werden müssen.

Im allgemeinen wird die Finanzlage in jenem Zeitpunkt folgende sein.

Die Einnahmen des Staates werden von Jahr zu Jahr zunehmen, und mit gutem Willen ist es auch möglich, die Einnahmsquellen des Staates, ohne Erhöhung der direkten Steuern noch zu vermehren. Möglicherweise kommt unterdessen auch das neue Steuergesetz zustande, von dem ich hoffe, es werde ebenfalls einen Mehrertrag bringen, ein Punkt, in bezug auf den das Gesetz in der zweiten Beratung gerade mit Rücksicht auf unsere Eisenbahnunternehmungen noch genau wird geprüft werden müssen. Auch wird sich das Vermögen des Staates unterdessen in ganz erheblicher Masse von Jahr zu Jahr dadurch vermehren, dass von den bestehenden Anleihen bedeutende Summen amortisiert werden. Die Schuldentilgung auf dem Wege der Amortisation nimmt einen raschen Gang und zwar ohne dass die laufende Verwaltung dadurch mehr belastet wird, als sie es schon jetzt ist. Wir haben bekanntlich zwei direkte Staatsanleihen. Zunächst das Anleihen vom Jahre 1895 im Betrage von 48,697,000 Fr., das in bezug auf Verzinsung und Amortisation auf dem Annuitätensystem beruht, das heisst, es wird von Anfang an bis zur vollständigen Rückzahlung des Anlehens im Jahre 1950 jedes Jahr die gleiche Summe verwendet. Die Annuität beträgt rund 1,892,000 Fr., wovon ein Teil zur Bezahlung des Zinses und der Rest zur Rückzahlung am Kapital verwendet wird. Infolge dieser Rückzahlungen wird der Zins von Jahr zu Jahr niedriger, da aber die Annuität die gleiche bleibt, so nimmt die Amortisationsquote von Jahr zu Jahr zu. Während dieselbe z. B. im Jahre 1901 413,000 Fr. ausmachte, wird sie im Jahre 1926 nahezu eine Million betragen, und wenn mein Nachfolger auch 24 Jahre im Amte gewesen sein wird, ich nehme an bis zum Jahre 1926, so wird, ich möchte fast sagen im Schlaf, nämlich ohne dass man dafür einen Rappen mehr ins Budget einzustellen braucht, als das jetzt der Fall ist, von diesem Anleihen eine Summe von 16,644,000 Fr. zurückbezahlt sein. Gleichzeitig läuft auch auf gleicher Basis die Amortisation des andern Staatsanlehens vom Jahre 1900 im Betrage von 20 Millionen weiter, von dem bis zu jenem Zeitpunkt drei Millionen amortisiert sein werden, sodass im Jahre 1926 20 Millionen Schulden bezahlt sein wer-

den, das heisst, es wird sich das Vermögen des Staates um 20 Millionen vermehrt haben, und im Jahre 1950, was die kommende Generation noch erlebt, wird ohne weitere Belastung der laufenden Verwaltung das ganze Anleihen von 49 Millionen zurückbezahlt sein. In dieser starken Amortisation der Staatsschulden erblicke ich für die zukünftige Finanzlage des Staates einen grossen Trost und für mich und gewiss auch für andere liegt darin die Ermutigung, die bedeutenden Leistungen für die Durchführung des grossen Werkes der Lötschbergbahn zu übernehmen.

Dabei muss man auch den Umstand ins Auge fassen, den ich bereits vorhin berührt habe, dass mit der Vollendung der Lötschbergbahn, ja schon von Beginn des Baues an, wenigstens ein Teil der vom Staate subventionierten Bahnen eine grosse Verkehrsvermehrung erfahren wird, und wenn der Lötschberg einmal durchbohrt sein wird, so hoffen wir alle, dass die Millionen für denselben nicht à fonds perdu gegeben seien, sondern einen Ertrag abwerfen werden, wie andere ähnliche Unternehmungen auch. Unter allen Umständen ist das sicher, darauf dürfen wir ganz positiv zählen, dass die erstellten und noch zu erstellenden bernischen Bahnen von der Zufuhr durch den Lötschberg so stark profitieren werden, dass diese Bahnen rentabel werden und die vielen Millionen, die in denselben stecken, sich verzinsen, ich glaube, es ist dies eine Auffassung, für die nirgends mehr als im Kanton Bern die Erfahrung spricht.

Man braucht auch deswegen nicht ängstlich zu sein, weil es sich hier um Eisenbahnen handelt. Wenn die Erstellung von Strassen in Frage kam, so war man nie ängstlich, trotzdem man wusste, dass die für sie verwendeten Gelder keinen Ertrag abwerfen. Was in dieser Beziehung im Kanton Bern seit Jahrzehnten geleistet worden ist, ist bekannt. Die hierfür verwendeten unabträglichen Millionen übersteigen die Zahl derjenigen, die auf den Lötschberg verwendet werden sollen. Ich will nur ein Beispiel herausgreifen. Ende der vierziger Jahre hat ein Strassenzug von Bern bis Lyss mit der Engstrasse und der Tiefenaubrücke eine Summe von $2\frac{1}{2}$ Millionen verschlungen. Diese $2\frac{1}{2}$ Millionen haben seither nicht nur keinen Zins abgeworfen, sondern es musste noch viel Geld für den Unterhalt ausgegeben werden, sodass man sagen kann, dass dieses einzige kurze Strassenstück uns auf den heutigen Tag, wenn man den Zins und den Zinseszins sowie den Unterhalt in Rechnung zieht, auf 5 Millionen zu stehen kommt. Allein es fällt keinem Menschen ein, so zu rechnen, sondern man rechnet in Wirklichkeit ganz anders. Erst vor wenigen Jahren, im Jahre 1893, hat man einen Schritt getan, dessen finanzielle Konsequenzen ebensogross waren, als sie es sind, wenn wir uns am Lötschberg in der vorgeschlagenen Weise beteiligen. Damals wurde nämlich das neue Primarschulgesetz angenommen, das für den Staat Mehrausgaben im Betrage von 800,000 bis 900,000 Fr., zurfolge hatte, also soviel, als die Verzinsung der Lötschbergmillionen im schlimmsten Falle, auch wenn sie keinen Ertrag abwerfen sollten, erfordert.

Ich glaube also, man soll allerdings vorsichtig und bedächtig, aber man soll auch nicht allzu ängstlich sein, deshalb weil das zu verausgabende Geld für den Bau von Eisenbahnen verwendet werden soll, dies umsoweniger, als die Eisenbahnen für ein Land, auch abgesehen von der Rentabilität, von enormem Nutzen

sind. In dieser Beziehung haben wir bei uns Erfahrungen genug gemacht, auch in der jüngsten Vergangenheit. Man frage die Leute, welche neue Bahnen bekommen haben, man gehe ins Gürbetal oder in die Gegend der Bern-Neuenburgbahn oder anderswohin, so wird man nirgends finden, dass die Leute unglücklich sind, weil vorläufig für die von der Gemeinde geleistete Subvention kein Zins erhältlich ist. Ueberall wird es heissen: Wir sind froh, dass wir die Bahn haben, und wenn es noch einmal so viel kosten sollte, so gäben wir sie nicht mehr her. Man spürt den Nutzen derselben schon jetzt und wird ihn je länger je mehr verspüren. Aehnlich wird es sein, wenn einmal der Lötschberg gebaut wird. Diese Bahn wird unser ökonomisches Leben, Handel, Industrie und Landwirtschaft, in hohem Masse befruchten, sodass wir in jeder Hinsicht, namentlich auch in bezug auf Steuerkraft ein viel leistungsfähigeres Volk und einen viel leistungsfähigeren Staat haben werden, als dies gegenwärtig der Fall ist. In welcher inferiorer Stellung wir uns in dieser Hinsicht des Verkehrs befinden, das haben die anwesenden Herren, die dem Handel, der Industrie und dem Gewerbe angehören, wahrscheinlich viel besser zu erfahren Gelegenheit gehabt, als ich, doch habe ich diese Erfahrung kürzlich auch selber machen können. Ich bin zum erstenmal in meinem Leben, zu meiner Beschämung sei es gesagt, durch den Gotthard nach dem Kanton Tessin und sogar bis Mailand gefahren (Heiterkeit). Bei der Rückkehr bin ich mit meinem Kollegen um halb 12 Uhr in Mailand verreist, und abends 6 Uhr befanden wir uns bereits in Luzern. Um aber von Luzern nach Bern zu gelangen, bedurften wir nicht weniger als 4 Stunden. Während dieser 4 Stunden bin ich ein um 50 % begeisterter Anhänger des Lötschbergs geworden als ich es schon vorher war (Heiterkeit). Wenn dies ein einzelner, der kein mit Italien verkehrender Industrieller oder Handelsmann ist, an sich selber empfindet, wie viel mehr müssen es diejenigen empfinden, die an der durch den Lötschberg bewirkten enormen Abkürzung der Fahrt direkt und vielleicht unter Umständen in sehr bedeutender Weise beteiligt sind. Man kann also sagen: wir sind heute, trotz allen unsern seit 30 Jahren gemachten Anstrengungen im Eisenbahnwesen ein abgefahnes Land, und wenn wir uns nicht aufraffen und dafür sorgen, dass wir auch eine Hauptverkehrsader in unser Land hineinbekommen, so werden wir statt vorwärts rückwärts kommen, und je länger, je weniger geeignet sein, in der Eidgenossenschaft diejenige Stellung einzunehmen, die uns vermöge unserer Vergangenheit und Geschichte und der Bedeutung des Kantons der Grösse und Volkszahl nach gebührt.

Meine Herren, ich habe also, um kurz zu resümieren, für mich die Ueberzeugung, dass der Kanton Bern bei geordneter, vorsichtiger Finanzverwaltung kräftig genug ist und bleiben wird, um die sämtlichen in dem neuen Subventionsgesetz vorgesehenen Eisenbahnprojekte, die Lötschbergbahn mit eingeschlossen, zu verwirklichen.

Und nun, meine Herren, muss ich fast gar um Entschuldigung bitten. Es wird mancher von Ihnen denken und es wird mir vielleicht noch gesagt werden, wie ich jetzt dazu komme, so optimistisch zu reden, während ich vor nicht gar langer Zeit bei andern Gelegenheiten mich pessimistisch ausgesprochen habe.

Meine Herren, ich habe es damals nicht besser verstanden (grosse Heiterkeit)! Ich habe damals die Verhältnisse wirklich schwärzer angesehen, als ich es heute tue und muss auch das Bekenntnis ablegen, dass ich es damals für taktisch angezeigt und in meiner Stellung liegend fand, dem Land und dem Grossen Rate die Verhältnisse grau in grau zu malen. Ich glaube auch, es habe diese Taktik ihre gute Wirkung nicht verfehlt. Heute stehe ich nun auf einem andern Boden. Ich bin nicht leichtsinnig geworden, aber ich habe die Frage untersucht, frei von jedem Pessimismus und frei von überflüssigen Bedenken. Wenn dabei unbewusst ein gewisser Optimismus mit unterlaufen sein sollte, so wäre derselbe patriotischer Art und der Schwäche zu verdanken, dass ich ein eingefleischter Berner bin (Beifall). Ich habe es auf den heutigen Tag noch nicht dazu gebracht, einen eidgenössischen Gedanken ganz direkt aufzufassen, sondern er muss bei mir immer noch den Weg durch das bernische Herz machen (Beifall), und das wird sich bei mir wohl nicht mehr ändern. Ich bin also ein Berner und Eidgenosse von dieser Art und als solcher liebe ich das Bern mit seiner grossen Geschichte, mit seinen grossen Taten in der alten und neuern Vergangenheit. Die heutige Vorlage ist eine solche Tat, wenn, wie wir wohl alle hoffen, dieselbe zur Verwirklichung gelangt. Ich füge aber ausdrücklich bei, dass die neue Eisenbahnpolitik des Kantons Bern nicht in Opposition steht zu der Eisenbahnpolitik des Bundes, wie es hat ausgelegt werden wollen. Nein, meine Herren, die Politik des Kantons Bern ist bis jetzt gerade die umgekehrte gewesen und ich möchte diese Politik auch in Zukunft hochhalten. Wir haben ja bekanntlich der Eidgenossenschaft in bezug auf den vollzogenen Rückkauf der Eisenbahnen vorgearbeitet. Jedermann, der unparteiisch urteilt, wird, auch wenn er nicht Berner ist, anerkennen müssen, dass ohne diese Vorarbeit der Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund nicht zustande gekommen wäre. Ich möchte nun dem Bund noch weiter vorarbeiten. Man muss anerkennen, dass der Bund gegenwärtig genug Werg an der Kunkel hat; er hat eine so grosse Aufgabe zu lösen, dass er vorläufig nicht darüber hinausgehen und sich nicht damit befassen kann, neben den 5 grossen Hauptbahnen auch noch alle kleinen Bähnchen zu erwerben oder alle diejenigen Bahnen zu bauen, die wir nach unserm Dafürhalten nötig haben. Aber anderseits können wir nicht darauf warten, bis der Bund in der Lage ist, dasjenige, was wir wünschen, selber zu tun. Deshalb müssen wir selber an die Aufgabe herantreten, und wenn der Bund später dann einmal erklärt, er sei bereit, uns unsere Eisenbahnen abzunehmen, so werden wir dazu auch bereit sein und zu einer Erweiterung der Machtbefugnisse und der Machtsphäre des Bundes in Eisenbahnsachen unsere Mitwirkung nicht versagen. Indem ich meinen bernischen Standpunkt betone, möchte ich also gleichzeitig die falsche Auffassung, diese Legende, die sich gebildet hat, dass die bernische Eisenbahnpolitik im Gegensatz zur Bundeseisenbahnpolitik stehe, ganz entschieden wiederlegt und hoffentlich auch zerstreut haben.

Meine Herren, ich bin ein alter Mann und werde aller Wahrscheinlichkeit nach den Lötschbergtunnel nicht mehr sehen (Widerspruch). Ihr ändern aber, Ihr Jüngern und Jungen, werdet das Werk schauen, wenn Ihr heute den Mut habt, dasselbe zu beschliessen,

und als alter Mann hoffe ich von den Jüngern und Jungen, dass sie gleich mir diesen Mut haben werden! (Lebhafter Beifall.)

Tagespräsident. Sie werden alle einverstanden sein, wenn ich den beiden Votanten ihre vorzüglichen Vorträge wärmstens verdanke und gleichzeitig den Wunsch daran knüpfe, dass die kräftige Hand des Herrn Scheurer bei der Durchführung der grossen Aufgaben, welche heute skizziert worden sind, uns zur Seite stehen werde. — Ich eröffne nunmehr die Diskussion.

M. Cuenat. Je constate avec plaisir que M. le Directeur des finances est à même de nous rassurer sur la situation financière du canton, après nous avoir, pendant une série d'années manifesté ses inquiétudes au sujet de l'équilibre du budget. Je n'ai qu'un mot à ajouter à son discours, c'est que si jamais on a trouvé l'occasion de répéter que les plaies d'argent ne sont pas mortelles, c'est bien lorsque l'Etat intervient pour la réalisation d'œuvres d'utilité publique.

Je profite aussi de l'occasion pour rappeler qu'il a toujours été entendu dans le canton de Berne qu'il n'y aurait pas deux poids et deux mesures. Si l'Etat a largement subventionné l'artère des chemins de fer du Jura, on peut dire qu'il a, en général, fait un bon placement de fonds, et pour justifier cette assertion il me suffira de rappeler que les actions du Jura-Simplon ont été souvent cotées au dessus du pair, ce qui est encore le cas aujourd'hui. Cela ne m'empêchera de répéter ce que j'ai dit souvent, c'est que le Jura a reçu sa part des subventions que l'Etat de Berne a votées en faveur des chemins de fer du canton. Je ne poursuis qu'un but, celui de fournir au gouvernement et à la commission du Grand Conseil une occasion de témoigner, une fois de plus, ses bons sentiments envers le Jura, en inscrivant dans le projet de loi qui nous occupe, la ligne St-Ursanne-St-Hypolite.

Je sais que le régional de Porrentruy-Damvant est entré dans une nouvelle période, que les études se poursuivent activement et que les communes sont disposées à voter des subventions dans la limite de leurs forces, qu'il figurait déjà dans le décret de 1897; mais si, contre toute attente, cette ligne ne parvenait pas à présenter une justification financière, il est pour moi hors de doute, que l'on s'empresserait de mettre à l'étude le tronçon St-Ursanne-St-Hypolite. Le comité d'initiative du Porrentruy-Damvant a envoyé dernièrement une délégation à Paris pour demander aux autorités françaises compétentes de bien vouloir étudier le prolongement de cette ligne sur Hypolite et j'ai appris que ces délégués auraient reçu l'assurance que le gouvernement français examinerait sérieusement la question. J'apprends même que le Ministre des travaux publics a invité la Compagnie de l'Est français à faire les études sommaires d'un chemin de fer Clerval-St-Hypolite pour aboutir à la frontière suisse, c'est-à-dire à Damvant.

C'est assez dire que la ligne St-Ursanne-St-Hypolite et celle du régional Porrentruy s'excluent et que dès lors on ne couvre aucun risque de les comprendre les deux dans le projet de décret concernant la participation de l'Etat à la construction de chemins de fer.

En agissant ainsi on restera fidèle à la politique

si intelligente du canton de Berne en matière de chemins de fer et je demande encore une fois au gouvernement et à la commission du Grand Conseil de faire figurer la ligne St-Ursanne-St-Hypolite dans la liste des chemins de fer à subventionner.

Personne n'hésitera, lorsqu'on saura que l'une comme l'autre des lignes que je préconise augmentera considérablement le trafic sur le Jura-Simplon et servira en même temps à la complétation du réseau jurassien.

St-Hypolite, par sa position topographique, offre, pour ainsi dire, les avantages d'une tête de ligne, dans une contrée où l'on développe la plus grande activité industrielle. Les nombreuses fabriques qui occupent des milliers d'ouvriers entretiennent des relations commerciales très importantes avec la Suisse et si le régional Porrentruy-Damvant n'arrivait pas à produire sa justification financière, il n'est pas douteux que l'administration française contribuerait à l'établissement de la ligne St-Hypolite-St-Ursanne.

Z'graggen. Ich hätte das Wort nicht verlangt, wenn nicht aus der Mitte der Versammlung der Anfang gemacht worden wäre. Nachdem dies geschehen ist, mögen Sie mir erlauben, einige Gedanken allgemeiner Natur zu äussern und zwar rein persönlich, ohne von der Partei, die ich vertrete, irgendeinen Auftrag erhalten zu haben.

Es ist sicher dem Grossen Rate nicht bald eine Vorlage unterbreitet worden, die nicht bloss in Ihren Kreisen, sondern auch in denjenigen der sozialdemokratischen Partei mit grösserer Genugtuung aufgenommen worden ist, als diese Eisenbahnvorlage. Die Grösse des Gedankens, der derselben zugrunde liegt, musste jedermann ohne weiteres und sofort einleuchten, und gerade unsre Partei weiss es in erster Linie zu würdigen, was es ökonomisch und politisch und damit auch sozialpolitisch für ein Land zu bedeuten hat, wenn dasselbe dem Verkehr enger angegliedert wird, als bis dahin, wenn die Eisenbahnverbindungen nicht links und rechts an dem Lande vorübergehen, sondern ins Herz des Landes führen, wie es bei der Lötschbergbahn der Fall ist, durch die der Kanton Bern und die Kantonshauptstadt an eine internationale Verkehrslinie zu liegen kommen. Ich darf deshalb wohl sagen, dass wir von vornherein für diesen Gedanken freudig eingestanden sind. Wenn ich aber trotzdem schon heute ein «aber» beifüge, so geschieht es deshalb, weil diese freie Zusammenkunft, wo man sich parteipolitisch vielleicht weniger schroff gegenübersteht, als im Ratssaale, geeignet sein dürfte, den Zusammenhang formalpolitischer Forderungen unserer Partei — und ich kann wohl sagen auch der übrigen Minderheitsparteien — mit realpolitischen Forderungen in kurzen Zügen wieder einmal auseinandersetzen und Ihnen gerade an dem vorliegenden Beispiel vor Augen zu führen.

Die Art. 3 und 17 sind in verfassungspolitischer Hinsicht von grosser Bedeutung. Sie geben dem Grossen Rate eine Machtbefugnis, die realpolitisch ihm gegeben werden muss, wenn nicht die grosse Frage, im grossen aufgefasst, an der Sonderpolitik einzelner Landesteile scheitern soll. Man sagte sich, wie ich glaube mit Recht: Wenn man ein Programm von dieser finanziellen Tragweite aufstellt, so ist nötig, dass der ganze Kanton zusammensteht, dass man nicht die Sache in die einzelnen Projekte auseinanderreisst,

sondern eine einheitliche Vorlage macht und dem Grossen Rate, als der politischen Behörde des Kantons die Befugnis giebt, im einzelnen Falle, die Bewilligung der Subventionen und die Beschaffung der Mittel auf dem Anleihswege zu beschliessen, damit nicht die einzelnen Projekte der Volksabstimmung unterbreitet werden müssen. Herr Regierungsrat Morgenthaler hat uns gesagt, wir dürfen alles Vertrauen in den Grossen Rat haben, dass er dieser Aufgabe nicht nur mit Rücksicht auf die in Art. 1 vorgesehenen, sondern auch die zukünftig vom Grossen Rate zu beschliessenden Bahnen werde gerecht werden. Sie wissen nun, dass wir, ohne dem Einzelnen nahe treten zu wollen, der Auffassung sind, dass die gegenwärtige Zusammensetzung des Grossen Rates nicht diejenige ist, welche wir wünschen, mit andern Worten, dass wir den Grossen Rat nach dem proportionalen Wahlverfahren zusammengesetzt wissen möchten (Bravo!) und wünschen, dass der Grosse Rat in seiner Gesamtheit ein Abbild des ganzen Kantons darbieten möchte, gerade weil wir gesehen haben, dass in nächster Zeit an den Grossen Rat und den Kanton Aufgaben herantreten werden, die nur mit vereinten Kräften gelöst werden können und mit bezug auf deren Lösung durch den Grossen Rat man nur dann sagen kann, das ganze Volk stehe dahinter, wenn der Grosse Rat auch wirklich das ganze Volk richtig repräsentiert.

Sie wissen ferner, dass eine andre formalpolitische Forderung unserer und auch der freisinnigen Partei von jeher die gewesen ist, dass der Grosse Rat direkt aus der Volkswahl hervorgehen möchte. Es hat diese Forderung nicht etwa deswegen neues Leben bekommen, weil wir irgendwelchen Anlass hätten, mit den Vertretern der Regierung oder mit einzelnen derselben irgendwie unzufrieden zu sein oder weil wir sagen könnten, sie erfassen ihre Aufgabe nicht richtig — im Gegenteil! grade das Votum des Herrn Scheurer hat uns bewiesen, dass wir denjenigen Mann an der Spitze unseres Finanzwesens haben, der, wenn irgend einer, dorthin gehört — sondern weil unsere politische Ueberzeugung dahin geht, dass die Regierung vom Vertrauen des ganzen Volkes getragen sein sollte. In dem Moment, wo man vom Volke Vertrauen fordert und mit einer derartig weittragenden, ich darf wohl sagen weitsichtigen Vorlage vor dasselbe treten will, sollte auch die Geneigtheit vorhanden sein — und ich bin überzeugt, dass sie vorhanden ist — auch dem Volke von uns aus Vertrauen entgegenzubringen und die Wahl unserer obersten Landesbehörde endlich einmal in die Hand des Volkes selber zu legen.

Was speziell die sozialdemokratische Partei angeht, so habe ich bereits eingangs gesagt, dass sie gemäss ihrer ganzen Auffassung der wirtschaftlichen Fragen mit der eingeschlagenen Eisenbahnpolitik grundsätzlich einverstanden ist. Allein vergessen Sie nicht, meine Herren, dass diese Partei der Arbeiter unter den gegenwärtigen sozialen Verhältnissen schwer bedrückt ist und die Begeisterung in den Reihen der Arbeiterschaft oft beinahe zum Erlöschen gebracht wird, wenn man sozialpolitische Akte durchführen sieht, wie sie in den letzten Jahren uns vorgelegt worden sind. Ich möchte Sie in dieser Beziehung an das Ehrenfolgenrechtsgesetz erinnern, das, weiss Gott, keine Ehrentat des bernischen Grossen Rates gewesen ist, indem man Existenzen, die sowieso schwer zu ringen hatten, um sich durchzubringen, wenn sie ihren ökonomischen

Verpflichtungen nicht mehr genügen konnten, auch noch das Letzte, ihre politische Ehre raubte. Ein derartiges Klassengesetz ist nicht dazu angetan, im Einzelnen die Begeisterung für grosse Fragen wach zu halten. Die Partei als solche wird dadurch nicht beeinflusst, aber die Arbeit derjenigen Männer, denen die Partei ihre Leitung anvertraut hat und die immer und immer wieder an die Aufopferungsfähigkeit der Arbeitermassen appellieren müssen, wird durch derartige gesetzgeberische Erlasse, wie den erwähnten, der von vornherein den Klassenstandpunkt in den Vordergrund stellt, ungeheuer erschwert.

Meine Herren, es ist hier nicht der Ort, irgendwie bindende Erklärungen von Ihnen zu verlangen und ich will solche auch nicht provozieren; aber ich bin überzeugt und hoffe, dass die Zukunft mir recht geben wird, dass Sie selber das innere Bedürfnis haben werden, den Forderungen, welche die demokratische Entwicklung an unser Gemeinwesen stellt, in Zukunft Rechnung zu tragen und nicht von vornherein nur den parteipolitischen Machtstandpunkt bei Behandlung dieser Fragen in den Vordergrund zu stellen. Herr Regierungsrat Scheurer meinte, der Kanton Bern müsse hier die grossen Stiefel anziehen, und ich bin auch der Meinung, der Kanton Bern solle in den grossen Stiefeln voranmarschieren. Aber um in diesen Stiefeln zu marschieren, ist erstes Erfordernis, dass einem der Stiefel gut sitzt, dass man wohl darin ist und er einem nicht da und dort drückt. Nun giebt es doch einige Punkte, wo uns der Stiefel gegenwärtig noch wehtut, wo er nicht gut sitzt und uns am richtigen Vorwärtsmarschieren hindert. Ich möchte deshalb wünschen, dass Sie in erster Linie das Schuhmacherwerk an die Hand nehmen und den Stiefel so gestalten möchten, dass diese Druckstellen, die wir gegenwärtig noch schmerzlich empfinden, einmal verschwinden, und dann bin ich überzeugt, dass wir in den grossen Stiefeln auch tüchtig vorwärts marschieren werden.

Ich habe es begrüsst und es hat mir wohlgetan, dass Herr Scheurer die bernische Politik in der Weise gewürdigt hat, wie es geschehen ist. Ich bin auch in jungen Jahren ein überzeugter Unitarier, kann ich wohl sagen, gewesen; es ist mir sogar in jenen Jahren das kantonale Verständnis total abhanden gekommen und erst mit meinem politischen Wachstum bin ich wieder mehr auf die Wurzel unserer Kraft zurückgekommen und habe die Bedeutung des kantonalen Lebens gerade für den Bund mehr einsehen gelernt, als es unter den frühern Idealen der Fall war. Ich wünsche sehr, dass diese grosse bernische Politik beibehalten werden möchte, und der Kanton Bern kann die ihm zukommende Bedeutung, nicht zum Schaden des Bundes, sondern zu dessen Vorteil, zur Geltung bringen, wenn er sich zunächst sein eigenes Wohnhaus wohllich gestaltet, wenn er darnach trachtet, dass alle Bürger und Parteien sich in diesem Wohnhause wohl befinden und dasselbe so einrichtet, dass jeder Grund zu Familienzweck und Hader wegfällt, wenn die formalpolitischen Fragen, die ich angetönt habe, und die soziale Gesetzgebung im Kanton so gestaltet werden, dass alle Klassengesetze verschwinden und nur solche Gesetze vorhanden sind, welche der Allgemeinheit frommen.

Mit diesen wenigen allgemeinen Gedanken möchte ich schliessen, indem ich Herrn Regierungsrat Scheurer für sein Referat noch meinen speziellen Dank ausspreche. (Bravo!)

Dürrenmatt. Nachdem mehrere Vertreter der regierenden Richtung und ein Vertreter der jüngsten Partei gesprochen haben, nehmen Sie es vielleicht nicht allzu übel, wenn auch noch ein Vertreter einer alten Partei das Wort ergreift.

Der verehrte Herr Präsident hat in seinem Eröffnungswort gesagt, es sei eine freudige Erregung durch das Land gegangen, als der neue Eisenbahngesetzentwurf bekannt geworden sei. Ich kann dieses Wort bestätigen, muss aber zur Steuer der Wahrheit doch auch beifügen, dass sich in manchen Gegenden ganz schwere Bedenken geltend gemacht haben, indem man namentlich im untern Teil des Kantons sich fragte: Ja, woher will denn der Kanton Bern das Geld nehmen? Es wurden schwere Befürchtungen laut, dass wir durch Bewilligung von all diesen Vorlagen zu sehr wieder in eine Schuldenwirtschaft hineingeraten. Die Situation ist in der That nicht ganz die nämliche, wie bei den frühern Volksbeschlüssen betreffend die Subventionierung neuer Eisenbahnen. Der erste Subventionsbeschluss, von dem nur wenig Gebrauch gemacht worden ist, wurde in der politischen Begeisterung der 70er Jahre gefasst, welche die Bundesrevision und die kantonalen Angelegenheiten im Berner Volke erzeugt hatten. Der zweite Subventionsbeschluss, anfangs der 90er Jahre, ging ein wenig aus dem damaligen Geldüberfluss hervor. Nachdem wir unser Schmerzenskind, die Entlebucherbahn, wie überhaupt die Jura- und Aargauerbahnen, so gut unter Dach gebracht hatten, hiess es: wir wollen das Geld volkswirtschaftlich nützlich anlegen, das heisst, neue Eisenbahnen bauen. Auch der dritte Volksbeschluss, anno 1897, ist bei ziemlich wohlgeordneten Finanzverhältnissen zustande gekommen, und vielleicht wirkte auch der Umstand günstig ein, dass ein Ereignis bevorstand, von dem man sich eine günstige Wirkung für die kantonale Eisenbahnpolitik versprach. Man stand nämlich damals am Vorabend des Eisenbahnrückkaufs durch den Bund und hat sich davon in manchen Kreisen für die Nebenbahnen viel versprochen. Im Januar 1898 fand im Solothurnischen eine Besprechung des Rückkaufs statt, wobei ich als Gegenreferent vier solothurnischen Staatsmännern, Nationalräten, Regierungsräten und Ständeräten, gegenüberstand, die mich nicht übel in die Pfanne hieben und bei diesem Anlasse das grosse Wort aussprachen, die Weissensteinbahn, die in dieser Gegend hauptsächlich besprochen wurde, werde nur mit Bundeshilfe zustande kommen. So gab man sich am Vorabend der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen Illusionen hin, die leider nun zerstört worden sind, wie ich doch auch konstatieren muss. Anstatt einen wohlwollenden Beschützer zu bekommen, einen Helfer bei den regionalen und kantonalen Bestrebungen, befinden wir uns, wie unser fachkundiger Baudirektor bereits ausgeführt hat, für die Durchführung einer kantonalen Eisenbahnpolitik nicht etwa in einer günstigen Situation. Ich glaube, der neue Eisenbahnkurs wäre leichter, wenn wir das Heft nicht aus der Hand gegeben hätten. Wir haben den Löffel etwas zu früh aus der Hand gegeben, bevor der Kanton Bern sich satt gegessen hatte, und jetzt ist es allerdings schwer, eine Faust zu machen, wenn man keine Hand mehr hat, oder, um bei dem Bilde des Stiefels zu bleiben, in dem der Kanton Bern voranmarschieren solle, so möchte ich sagen: das hält schwer, weil wir seit drei Jahren nicht mehr Stiefel anhaben, sondern nur noch Holzböden (Heiterkeit). In Holzböden kann man ganz gut etwa im

Haus herum Ordnung halten und zusehen, dass jedes Ding an seinem Orte ist und die Knechte und Mägde ihre Sache machen. Aber zum Ackerieren und zum Vergrössern des Hofes sind Holzböden nicht gut; da wäre es besser gewesen, man hätte die Stiefel anbehalten und sich dieselben nicht schon von Herrn Marti ausziehen lassen. Es ist letzter Tage ein Mahnruf des Herrn Ingenieur Moser, Mitglied des Verwaltungsrates der Bundesbahnen erschienen, worin uns derselbe fürchterliche Vorstellungen einer Bahn wegen macht, die speziell unsere Gegend betrifft. Daraus erfahren wir, dass die Einnahmen der Nebenbahnen infolge des Tarifgesetzes so werden verschlechtert werden, dass wir neue Berechnungen aufstellen müssen. Der Bund hat sich im Nebenbahngesetz sehr engherzig bewiesen; er ist vom Prinzip der kürzesten Linie abgewichen, von dem jedermann glaubte, es werde zur Anwendung kommen, wenn einmal die Dividendengesellschaften aufgehört haben. Nun zeigt sich der Bund ebenso engherzig, wie diese Privatgesellschaften!

Ich konnte diesen Rückblick den hochverehrten Herren Kollegen nicht schenken, obschon es ja nicht gerade angenehm ist, alte Sachen wieder zu behandeln; allein es liess sich das nicht anders thun, weil sie mit der gegenwärtigen eisenbahnpolitischen Lage in engster Verbindung stehen. Aber trotz allem bin ich auch der Meinung der Frau Stauffacher, man solle vorwärts sehen und nicht hinter sich. Wir wollen treu zusammenstehen und einander ausführen helfen, was zur Wohlfahrt des Kantons Bern unter den neuen Verhältnissen geschehen kann. Deshalb biete ich gerne Hand zu demjenigen, was erreichbar ist, und die Vorlage, die uns der Regierungsrat unterbreitet, verfolgt ja wirklich einen hohen volkswirtschaftlichen Zweck. Dabei habe ich indessen eines vermisst. Ich habe geglaubt, es werde auch über einen andern Gegenstand, der ebenfalls der grossrätlichen Kommission überwiesen worden ist und mit dem Gesetzentwurf aufs engste zusammenhängt, nämlich über den Rückkauf der Berner Oberlandbahnen, einige Auskunft erteilt werden. Es scheint mir nämlich, dieses Projekt liege nicht ganz im gleichen Rahmen, wie die Lötschbergbahn und alle die Nebenbahnen, die in Art. 1 der Vorlage aufgezählt sind. Die Berner-Oberlandbahnen sind nicht mit Staatssubvention gebaut worden und fallen deshalb unter eine ganz andre Kategorie, nämlich in die Kategorie solcher Bahnen, die aus Spekulation erworben werden, ein Gebiet, auf dem der Kanton Bern noch Neuling ist. Die Spekulation kann gut ausfallen, sie kann aber auch fehlschlagen, und ich glaube, so viel Rücksicht haben wir auf den Markt der Eisenbahn-papiere nicht zu nehmen, dass uns in der heutigen freien Besprechung nicht auch in dieser Beziehung einige Auskunft erteilt werden könnte, denn es handelt sich hier um eine Frage, die im Volke fast mehr erörtert wird als die andre. Ich glaube für unsere Gegend konstatieren zu können, dass wir am Lötschbergglauben festhalten und der Ansicht sind, dies sei in der Tat der Schlüssel zur eisenbahnpolitischen Zukunft des Bernerlandes. Inbezug auf die andre Angelegenheit dagegen fehlt zur Stunde im ganzen Land herum noch jegliche Einsicht, und ich möchte wünschen, dass darüber auch noch Aufschluss erteilt würde, soweit dies den Herren von der Regierung als zweckmässig erscheint.

Regierungsrat **Scheurer**, Finanzdirektor. Ich be-

greife die Bemerkung, welche Herr Dürrenmatt inbezug auf die Berner-Oberlandbahnen anbringt und begreife auch, dass inbezug auf diese Angelegenheit von den Mitgliedern des Grossen Rates und im Volke herum ein naher Zusammenhang mit dem neuen Eisenbahnsubventionsgesetz vermutet wird. Es ist deshalb ganz gut, dass die Sache zur Sprache gekommen ist, damit mit zwei Worten über den Stand der Angelegenheit Auskunft gegeben werden kann.

Die Berner-Oberlandbahnen wurden bekanntlich Ende der 80er Jahre gebaut, ohne dass dafür vom Kanton eine Subvention verlangt worden wäre. Es handelte sich um ein reines Privat- und Spekulationsunternehmen. Der Regierungsrat wurde damals vom Bundesrat nach Vorschrift und Uebung zur Vernehmlassung über das Projekt eingeladen und derselbe stellte sich auf den Boden, die Bahn sollte nicht durch eine Privatgesellschaft erstellt werden, denn sie habe für die Gegenwart und alle Zukunft eine so grosse allgemeine Bedeutung, dass sie eine bernische Staatsbahn werden sollte. Man reichte deshalb dem Bundesrat die dieser Auffassung entsprechenden Bemerkungen ein. Durch dieselben konnte zwar die Erteilung der Konzession an die Privatgesellschaft nicht verhindert werden, immerhin hatten wir den Erfolg zu verzeichnen, dass dem Kanton Bern das Vorrecht für den Bau und Betrieb der Bahn eingeräumt wurde. Von diesem Vorrecht wurde aber kein Gebrauch gemacht, da die Direktion der Jurabahn, welche bekanntlich damals unsere Autorität in Eisenbahnsachen war, die projektierte Bahn als ein schlechtes Geschäft erklärte. Durch diesen Machtspruch war die Angelegenheit abgetan. Ich habe an die Richtigkeit derselben nie geglaubt, obschon ich von Eisenbahnsachen nichts verstehe, sondern nur gefühlsmässig urteilen kann; aber ich hatte das bestimmte Gefühl, dass die Berner-Oberlandbahnen ein gutes Geschäft abgeben müssen. So war denn wiederum im bernischen Eisenbahnleben eine Unterlassungssünde mehr zu verzeichnen.

Neben dem erwähnten Vorbehalt zu gunsten des Kantons Bern wurde in der Konzession auch der allgemeine Vorbehalt des Rückkaufsrechtes durch Bund und Kanton aufgenommen. Nachdem nun die Eisenbahnfragen einen neuen Aufschwung genommen haben und man namentlich der Lötschbergbahn näher getreten ist und sich davon überzeugt hat, dass unsre eisenbahnliche Zukunft hauptsächlich im Oberland liegt, wurde auch die Frage erörtert, ob der Kanton Bern nicht inbezug auf die Berner-Oberlandbahnen von seinem Rückkaufsrechte Gebrauch machen solle. Man musste sich nun sofort sagen, wenn man den Rückkauf überhaupt einmal vollziehen wolle, so sei es von grosser Bedeutung, dass das Jahr 1901 nicht in Berechnung falle — man wusste, dass dasselbe ein grosses Reinerträgnis ergeben werde, man nahm an von zirka 230,000 Fr.; in Wirklichkeit ist dasselbe, wie man seither vernommen hat, noch grösser — und anderseits das Jahr 1891 mit einem Ertrag von nur 80,000 bis 85,000 Fr. nicht in Wegfall komme, da sich sonst die Rückkaufsumme sofort um viele hunderttausend Franken erhöhe. Deshalb hat der Regierungsrat, als rein vorsorgliche Massregel, den Rückkauf noch vor Ende des Jahres 1901 angekündigt. Ob man denselben auch wirklich vollziehen will, das bedarf nun eines nähern Studiums. Es muss noch genauer untersucht werden,

wie gross die eisenbahnpolitischen Interessen sind, die für den Kanton Bern in Frage kommen, wie teuer mutmasslich die Bahn uns zu stehen kommen wird, denn allzu teuer will man die Sache auch nicht bezahlen. Sobald die Angelegenheit spruchreif sein wird, was im Verlauf der nächsten Monate der Fall sein dürfte, wird man sie, als eine Angelegenheit für sich, vor den Grossen Rat und das Volk bringen. Das Geschäft hängt also mit der andern Vorlage nicht direkt zusammen, sondern ist eine Angelegenheit, die ganz gut und, wie die Verhältnisse liegen, besser für sich behandelt werden kann. Der Grosse Rat wird sich in der nächsten Session in dem Sinne mit der Sache zu befassen haben, dass der Regierungsrat beantragen wird, es sei das Vorgehen der Regierung als vorsorgliche Massnahme zu genehmigen und im weitern gewärtige man, dass die Regierung zu gelegener Zeit, nachdem sie die nötigen weitern Untersuchungen abgeschlossen habe, mit Anträgen in der Sache selber vor den Grossen Rat treten werde.

Dies ist der Sachverhalt in bezug auf dieses Geschäft und der Zusammenhang desselben mit der allgemeinen Eisenbahnvorlage.

M. Crettez. Permettez-moi de présenter une petite observation sur laquelle j'attire l'attention du Gouvernement et de la commission désignée pour examiner ce projet de loi.

Le décret du 28 février 1897 comprend la ligne que va construire la compagnie du Moutier-Soleure par le Weissenstein, tandis que le projet qui nous est soumis ne parle que d'une ligne *Moutier-Bienne et Moutier-Soleure*.

Or, les plans et projets de la ligne par un tunnel de base de Moutier à Granges comportent une variante de Granges à Bienne et de Granges à Soleure; dès lors, l'on pourrait, avec raison, soutenir plus tard que la ligne subventionnée est Moutier-Soleure par Granges et non point Moutier-Soleure par le Weissenstein, attendu que celle-ci ne figure pas expressément dans ce décret qui abroge celui de 1897.

M. le Directeur des chemins de fer nous déclare bien aujourd'hui que c'est de cette dernière qu'il s'agit sous la dénomination de *Moutier-Soleure*, mais les paroles passent, et les hommes s'en vont, tandis que les écrits restent.

C'est pourquoi, pour maintenir les droits acquis et éviter toute surprise ou malentendu ultérieur, je propose de dire dans ce décret sous litt. r, *Moutier-Crémines-Soleure* ou *Moutier-Soleure* par le Weissenstein.

Tagespräsident. Der Wunsch des Herrn Crettez ist ganz selbstverständlich; alle diese Punkte werden im Detail in der Kommission und im Rate diskutiert und geprüft werden, der Entscheid liegt aber nicht bei der heutigen Versammlung.

M. Weber. Je n'ai jamais entendu de critiques bien sérieuses à l'encontre de la politique ferrugineuse suivie par le Gouvernement bernois. On est plutôt disposé à reconnaître que cette politique a porté les meilleurs fruits et qu'elle a puissamment contribué au développement industriel et commercial de notre canton et même de la Suisse toute entière.

Je suis heureux du nouveau pas en avant fait par le Gouvernement, il aura pour effet de compléter notre réseau de voies ferrées et de procurer à des contrées encore délaissées le bienfait de communications plus rapides et à meilleur marché.

Le percement du Lœtschberg sera le couronnement de l'œuvre, et, en ramenant une partie du grand trafic dans le canton de Berne, assurera pour toujours l'existence de plusieurs lignes secondaires qui végètent et qui ont beaucoup de peine à se maintenir.

Il nous permettra aussi de lutter avec plus de succès contre la concurrence toujours plus envahissante de l'Etranger. Comme jurassien et habitant d'une contrée qui a largement profité du concours de l'Etat, je voudrais dans cette réunion libre des membres du Grand Conseil exprimer mon entière satisfaction au Gouvernement et plus spécialement à ses deux honorables rapporteurs, pour leur initiative et le grand intérêt qu'ils portent au développement matériel et économique du pays.

Et si je l'osais, j'inviterais mes honorables collègues à se joindre à moi pour le faire. (*Bravos!*)

Tagespräsident. Wenn das Wort nicht weiter verlangt wird, so erkläre ich Schluss der Diskussion, indem ich noch dem Wunsche Ausdruck gebe, dass die Verhandlungen im Grossen Rat sowohl wie im Volk, sowie der schliessliche Entscheid über die wichtigen bernischen Eisenbahnfragen von einem ebensoguten Geist getragen sein möchten, wie die heutigen Verhandlungen.

Schluss um 6 Uhr.

Der Stenograph:

R. Schwarz.

Bericht

an den

Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates

zum Entwurf

Gesetz

betreffend

Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

(Januar 1902.)

Der Aufschwung, den das schweizerische Eisenbahnwesen in den 70er Jahren des vorigen Jahrhunderts genommen hatte, teilte sich auch dem Kanton Bern mit. Nachdem derselbe durch ökonomische und politische Erwägungen zur Ausführung des Netzes der Jura-Bern-Luzern-Bahn veranlasst worden war, regte sich überall das Bedürfnis nach Lokalbahnen, welche die bisher abgeschlossenen Gegenden dem Verkehr mit den Hauptorten erschliessen, sowie den Anschluss an die Hauptlinien vermitteln sollten.

Da die Mehrzahl der angestrebten Linien jedoch das Kapital und die Spekulation nicht anzuziehen vermochten, weil ihre voraussichtliche Rendite als ungenügend erachtet wurde, so bedurfte es zu ihrer Verwirklichung der finanziellen Unterstützung des Staates.

So entstand der *erste Volksbeschluss betreffend die Aktienbeteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnlinien vom 28. Februar 1875* mit einer Gültigkeitsdauer von sechs Jahren. Derselbe sicherte bestimmte Beiträge folgenden Linien zu: 1) Fixe Summen an die Brünigbahn (2,500,000 Fr.), Thun-Konolfingen (800,000 Fr.), Liss-Zofingen (2,000,000 Fr.) und Burgdorf-Langnau (800,000 Fr.); sowie 2) Beiträge im Verhältnis zu den Baukosten (25 % der Baukosten, höchstens 50,000 Fr. per Kilometer) an die Gürbenthalbahn, Thunerseebahn, Brienerseebahn, Simmenthalbahn, an die Bahnen Hutt-

wil-Goldbach, eventuell Bern über Walkringen, Langenthal-Huttwil, Cornaux-Aarberg und Müntschemier-Thörishaus.

Der Bericht der Eisenbahndirektion schätzte die Summe dieser Beiträge auf ungefähr 13 Millionen Franken.

Von allen diesen Bahnen konnte nur die Strecke Burgdorf-Langnau der Emmenthalbahn innerhalb der durch den Beschluss von 1875 festgestellten Bedingungen ausgeführt werden. Die Brünigbahn und die Langenthal-Huttwil-Bahn kamen nach Auslauf der angesetzten Fristen und durch spezielle Subventionsbeschlüsse des Grossen Rates zu Stande, ebenso die Regionalbahn Dachsfelden-Tramlingen, welche im Jahre 1875 nicht vorgesehen war. Da die Aktien der Brünigbahn zurückbezahlt wurden, so beschränkte sich die, gestützt auf den Volksbeschluss vom 28. Februar 1875 erfolgte Beteiligung des Staates auf 800,000 Fr. für die am 11. Mai 1881 eröffnete Emmenthalbahn (Burgdorf-Langnau). Nach Ablauf dieses Beschlusses wurden ferner Subventionen ausgerichtet: 150,000 Fr. für Dachsfelden-Tramlingen, eröffnet am 16. August 1884, und 400,000 Fr. für Langenthal-Huttwil, eröffnet am 1. November 1889, oder im Jahre 1891 1,350,000 Fr. im ganzen.

Die übrigen Projekte mussten zurücktreten und kamen erst wieder zur Geltung, als ihnen, sowie andern neuen Eisenbahnlinien, durch *Volksbeschluss vom 5. Juli 1891*

abermals die staatliche Aktienbeteiligung zugesichert wurde, nämlich:

1. Der Jura-Simplon-Bahngesellschaft für den Simplon-Durchstich = 1,000,000 Fr.;

2. den Bahnen Bern-Neuenburg, Bern-Worb-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwil, Konolfingen-Hasle oder Goldbach, Gürbenthalbahn, Brienerseebahn, Spiez-Erlenbach, den freiburgischen Bahnen, Herzogenbuchsee-Kleindietwil oder Madiswil, Münster-Solothurn, Huttwil-Wolhusen, Pruntrut-Bonfol und Pruntrut-Damvant eine Aktienbeteiligung im Betrag von $\frac{1}{3}$ des Anlagekapitals höchstens 40,000 Fr. beziehungsweise 25,000 Fr. per Kilometer Bahnanlage auf bernischem Gebiet, je nachdem sie normalspurig oder schmalspurig sein sollte;

3. einer schmalspurigen Simmenthalbahn und eventuell auch einer schmalspurigen Spiez-Frutigen-Bahn wurde ein Staatsbeitrag von 35,000 Fr., sowie der Tramlingen-Breuleux-Saignelégier-Bahn ein solcher von 30,000 Fr. per Kilometer bewilligt.

Die aus dem Volksbeschluss vom 5. Juli 1891 dem Staat erwachsenden Ausgaben wurden von der kantonalen Eisenbahndirektion zu $9\frac{1}{2}$ Millionen Franken berechnet.

Aber auch dieser Volksbeschluss ermöglichte es dem Kanton Bern nicht, die Aufgabe zu lösen, die verschiedenen Landesteile einander und mit der Hauptstadt enger zu verbinden, die bis dahin abgeschlossenen Gegenden dem Verkehr zu erschliessen, Handel, Industrie sowie die Landwirtschaft und dadurch die allgemeine Wohlfahrt zu fördern. Von den unter diesen Volksbeschluss fallenden Eisenbahnlinien wurden innerhalb dessen auf 6 Jahre festgesetzten Gültigkeitsfrist nur die Huttwil-Wolhusen- und die Spiez-Erlenbach-Bahn gebaut und am 9. Mai 1895, bezw. am 16. August 1897 in Betrieb gesetzt. Beiden Bahnen wurde durch Grossratsbeschluss eine Aktienbeteiligung von 40,000 Fr. per Kilometer, der Huttwil-Wolhusen-Bahn im ganzen 160,000 Fr. und der Spiez-Erlenbach-Bahn im ganzen 480,000 Fr. bewilligt. Ferner bewilligte der Grosse Rat der Konolfingen-Thun-Bahn, welche im Beschluss vom 5. Juli 1891 nicht vorgesehen war, eine Aktienbeteiligung des Staates von 500,000 Fr.

In diese Periode fallen auch die Vertragsabschlüsse zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895 und 22. Februar 1896 betreffend den Durchstich des Simplons, beziehungsweise den Bau der Anschlusslinie zwischen dem südlichen Ausgang des Tunnels und Domodossola.

Ohne die Konolfingen-Thun-Bahn, welche damals nicht zu stande kam, wurde somit der Staat Bern durch den Volksbeschluss vom 5. Juli 1891 blos mit einer Aktienbeteiligung von 640,000 Fr. belastet.

Von den übrigen in diesem Beschluss vorgesehenen Bahnen kam keine zu stande, obgleich für einige derselben von den interessierten Gegenden die grössten Anstrengungen gemacht wurden.

Die Folge davon war die Motion der HH. Grossrat Bühler und Konsorten vom 23. November 1896, betreffend die beförderliche Aufstellung eines neuen Subventionsbeschlusses und der Volksbeschluss vom 28. Febr. 1897. Dieser Erlass umfasst zunächst die nicht ausgeführten Linien des Volksbeschlusses vom 5. Juli 1891 mit Ausnahme der Linie Saignelégier-Goumois, deren Bedürfnis sich nicht mehr erkennen liess, und ferner folgende neue Bahnen: Frutigen-Brig (Lötschbergbahn),

eventuell Lauterbrunnen-Visp (Breithornbahn), die rechtsufrige Brienerseebahn, Simmenthalbahn, Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez- (Stockenthalbahn), Delsberg-Oensingen und Oensingen-Langenthal. Sodann bewirkte das Zustandekommen der Burgdorf-Thun-Bahn eine Teilung der Bahn Bern-Worb-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwil in die zwei Linien: Bern-Worb (durchs Worblenthal), mit Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn und Goldbach (Ramsei)-Sumiswald-Huttwil, mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen.

Die Aktienbeteiligung des Staates ist auf 40 % des Anlagekapitals sowie höchstens 80,000 Fr. bei den normalspurigen und höchstens 40,000 Fr. bei den schmalspurigen Bahnen per Kilometer der auf bernischem Gebiet gebauten Strecken festgesetzt worden.

Bei normalspurigen Bahnen, deren Anlagekosten weniger als 125,000 Fr. per Kilometer betragen, darf die Beteiligung des Staates bis auf 50,000 Fr. per Kilometer ansteigen. Ausserdem kann bei diesen Bahnen für Tunnelstrecken auf bernischem Gebiet eine Beteiligung des Staates bis auf 100,000 Fr. per Kilometer gewährt werden.

Eine andere Neuerung gegenüber dem Volksbeschluss von 1891 ist die, dass der Simmenthalbahn, den Bahnen Spiez-Frutigen, Saignelégier-Glovelier und Tramlingen-Breuleux, mit Anschluss an die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn eine Aktienbeteiligung bis auf 60 % der Anlagekosten gewährt wird.

Ferner ist dem Grossen Rat die Befugnis erteilt worden, die durch diesen Beschluss der Bern-Neuenburg-Bahn, der Münster-Solothurn-Bahn sowie der Linie Gstaad-Saenen-Waadt ordentlicherweise zukommenden Subventionen innerhalb seiner Kompetenz zu erhöhen.

Im weitern ist der Volksbeschluss auch auf die Bahnlinie Saignelégier-Chaux-de-Fonds anwendbar gemacht worden in dem Sinne, dass darin der durch Grossratsbeschluss vom 21. August 1893 bewilligte Vorschuss von 300,000 Fr. in eine Aktienbeteiligung des Staates von 350,000 Fr. umgewandelt wurde.

Ueberdies ist darin der, der Jura-Simplon-Bahngesellschaft durch den Volksbeschluss vom 5. Juli 1891 für den *Simplondurchstich* zugesicherte Beitrag von 1 Million nicht nur bestätigt, sondern um 500,000 Fr. für den Fall erhöht worden, dass sich diese Gesellschaft innert drei Jahren zum Bau der rechtsufrigen Brienerseebahn verpflichte, und denselben innert der nämlichen Frist in Angriff nehme.

Endlich wurde der nunmehr in den Vordergrund der bernischen Eisenbahnpolitik getretenen *Lötschbergbahn* eine ausserordentliche Aktienbeteiligung von einer Million für den Alpendurchstich zugesichert.

Der Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 enthält sodann die Neuerung, dass der Grosse Rat ermächtigt ist, innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz und unter Anwendung der Bestimmungen dieses Beschlusses auch solche Eisenbahnlinien zu subventionieren, welche in demselben nicht besonders erwähnt sind. Ferner hat der Grosse Rat, im Falle innert der auf 10 Jahre festgesetzten Gültigkeitsdauer dieses Beschlusses sich das Bedürfnis für neue Eisenbahnlinien geltend machen sollte, bei denen jedoch die staatliche Beteiligung seine Kompetenz übersteigen würde, dem Volk einen bezüglichen Ergänzungsbeschluss vorzulegen.

Die Gesamtsumme der aus dem Volksbeschlusse vom 28. Februar 1897 sich ergebenden Aktienbeteiligung des Staates beläuft sich auf ca. 23 Millionen Franken.

Dank dem durch diesen Beschluss dargelegten Entgegenkommen des Staates konnten bereits folgende Bahnen gebaut und in Betrieb gesetzt werden:

	Datum der Betriebsöffnung.	Staatsbeteiligung. Fr.
1. Bern-Muri-Worb	21. Oktober 1898	207,000
2. Burgdorf-Thun	21. Juli 1899	2,154,000
3. Bern-Neuenburg	1. Juli 1901	3,155,000
4. Pruntrut-Bonfol	13. Juli 1901	550,000
5. Spiez-Frutigen	25. Juli 1901	1,980,000
6. Gürbenthal, 1. Sektion	14. August 1901	1,210,500

Im Bau befinden sich:

Der Simplondurchstich	1,000,000
Die Gürbenthalbahn, 2. Sektion	514,000
Die Erlenbach-Zweisimmenbahn	3,120,000
Die Glovelier-Saignelégierbahn	1,800,000
Die Murten-Insbahn (laut Staatsvertrag mit Freiburg vom Jahr 1898 subventioniert)	215,000

Die gestützt auf den Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 *definitiv* übernommene *Aktienbeteiligung des Staates* beträgt demnach auf 1. Januar 1902 15,905,500

Für die Solothurn-Münster-Bahn, die Sensethalbahn und die Bern-Schwarzenburg-Bahn (welch letztere durch besondern Volksbeschluss vom 5. Mai 1901 den Bestimmungen des Subventionsbeschlusses von 1897 unterstellt worden ist) wurde ferner vorbehaltlich der Genehmigung der Finanzausweise durch den Grossen Rat die erste Einzahlung geleistet im Gesamtbetrag von 340,300 Fr.

Die Wirkung des Volksbeschlusses von 1897, dessen Gültigkeitsdauer erst am 28. Februar 1907 ablaufen würde, war also im Verhältnis zu derjenigen seiner zwei Vorgänger eine ganz gewaltige und wir dürfen wohl sagen: für die betreffenden Gegenden auch eine segensreiche, indem nun bedeutende Gebietsteile unseres Kantons dem Verkehr neu erschlossen sind. Damit sind durch die thatkräftige Hülfe des Staates teilweise Jahrzehnte lang andauernde, mit vielen Enttäuschungen wechselnde Hoffnungen grosser Bevölkerungskreise endlich in Erfüllung gegangen.

Wenn nun trotz dieser erfreulichen Erfolge der Regierungsrat dazu kommt, dem Grossen Rat schon jetzt den Entwurf eines neuen *Gesetzes betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen* vorzulegen, so geschieht dies nicht etwa, um denjenigen, deren Eisenbahnbestrebungen bis jetzt noch nicht von Erfolg gekrönt waren, die Staatskasse zu verschliessen, sondern einerseits um den in neuerer Zeit auf diesem Gebiet gemachten Erfahrungen Rechnung zu tragen, anderseits um die daherige Gesetzgebung den seit 1897 neu eingetretenen Verhältnissen anzupassen. Demgemäss sieht der neue Gesetzesentwurf vor:

1. die Ausübung einer intensivern staatlichen Aufsicht über den Bahnbau;
2. die Ermächtigung der Staatsbehörden, auf den Betrieb der mit Staatsbeteiligung gebauten Linien einzuwirken und allfällig in Not geratenen Unternehmungen Hülfe angedeihen zu lassen;
3. die wirksame Unterstützung der Löttschbergbahn und die Zusicherung der Staatsbeteiligung an einige seit 1897 neu aufgetauchte Eisenbahnlinien.

Der Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 enthält wohl Kontrollbestimmungen, welche dem Staat die Sicherheit gewähren, dass er sich nur an fest ge-

gründeten Unternehmungen beteiligt, nicht aber solche, welche die Zukunft derselben in genügendem Masse sichern.

Schon die früher mit Staatsbeteiligung erstellten Bahnen hatten in den ersten Betriebsjahren um ihre Existenz zu kämpfen, allein sie kamen, dank der beim Bau und Betrieb beobachteten Oekonomie, doch glücklich darüber hinweg und gedeihen heute.

Die neuen, auf Grund des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 entstandenen und in Betrieb gesetzten Linien wurden vom Staate derart dotiert, dass man annehmen durfte, sie könnten aus dem Anlagekapital noch einen Reservefonds erübrigen, welcher ihnen über die ersten Betriebsjahre hinweghelfen würde. Zum Teil hat sich diese Annahme gerechtfertigt, zum Teil aber nicht, weil eine solche Ersparnis der besondern Verhältnisse wegen nicht möglich war, oder aber eine solche von der betreffenden Gesellschaft nicht gesucht wurde. Es darf dem Staat jedoch nicht gleichgültig sein, wie mit den Geldern, welche er in diesen Unternehmungen angelegt hat, umgegangen wird. Die beträchtlichen Summen mahnen zum Aufsehen, und es ist daher die Fürsorge für das Gedeihen dieser Bahnen eine Pflicht des Staates.

Diesbezüglich ist vor allem eine bessere *Aufsicht des Staates während des Baues* notwendig. Wir erachten es für geboten, dass die Bahnverwaltungen für die Wahl des bauleitenden Ingenieurs, sowie für alle wichtigeren Bau- und Lieferungsverträge die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen haben. Im weitern erscheint es angezeigt, dass die kantonale Eisenbahndirektion periodisch, am besten vierteljährlich, über den Stand der Bauarbeiten und der verfügbaren Finanzmittel orientiert werde, und endlich soll der Regierungsrat berechtigt sein, jederzeit die ihm notwendig scheinenden Untersuchungen über die Geschäftsführung des Unternehmens anzuordnen.

Im fernern erscheint es angezeigt, im neuen Gesetz der schon erwähnten Möglichkeit Rechnung zu tragen, dass einzelne der ins Leben gerufenen Bahnen in den ersten Betriebsjahren nicht in der Lage sein sollten, aus den Betriebseinnahmen oder aus einem Ueberschuss des Baukapitals die Betriebsausgaben und die Anleihezinse zu bezahlen oder für einen rationellen Betrieb absolut notwendige, unvorhergesehene Aufwendungen zu bestreiten. Solche Fälle sind durchaus nichts ausserordentliches. Für das Aufblühen einer Gegend, einerseits, und das Gedeihen der sie bedienenden Eisenbahn, anderseits, besteht eine ausgesprochene Wechselwirkung. Eine neue Eisenbahn bedingt immer einen wirtschaftlichen Aufschwung der von ihr bedienten Gegend; dieser Aufschwung tritt aber nicht immer unmittelbar nach Erstellung des neuen Verkehrsmittels, sondern oft erst nach einer grössern Anzahl von Jahren ein. Dementsprechend wird dann auch die Rückwirkung des wirtschaftlichen Aufschwunges auf die Betriebseinnahmen der Bahn, am einen Ort früher, am andern erst später, eintreten, und es ist daher nicht ausgeschlossen, dass einzelne Bahnen im Anfang in Not geraten können, trotzdem ihre Zukunft als eine durchaus sichere anzusehen ist. Beispiele dieser Art weist die Geschichte der schweizerischen Eisenbahnen eine ganze Reihe auf. Soll der Staat solche Bahnen alsdann ihrem Schicksal überlassen? Soll er zusehen, wie die Spekulation aus der momentanen Notlage solcher Unternehmungen Vorteile zu erlangen sucht? Das darf er nicht! Wenn der Staat

das Zustandekommen einer Bahn zu ermöglichen für gut gefunden hat, so hat er damit nur den *einen* Teil seiner Aufgabe erfüllt; der *andere*, ebenso wichtige Teil besteht in der Fürsorge dafür, dass diese Bahn nun auch wirklich das leistet, was man von ihr erwartet hat, in erster Linie dafür, dass ihre Existenz gesichert bleibt. Der Staat darf sowohl in seinem eigenen Interesse als Grossaktionär, wie namentlich auch in seiner Stellung als Hüter der öffentlichen Interessen nicht davor zurückschrecken, da wo es absolut nötig ist, weitere Opfer zu bringen. Diese sollen jedoch von der betreffenden Bahngesellschaft dem Staat samt Zinsen zurückbezahlt werden, bevor den Aktionären Dividenden ausbezahlt werden dürfen. Auch darf diese ausserordentliche Hülfeleistung des Staates nicht ins Unbegrenzte fortgesetzt werden, sondern nach unserm Vorschlage höchstens 10 % des gesamten Anlagekapitals der betreffenden Bahn betragen. Genügt dies nicht oder zeigt sich sonst die Unmöglichkeit, ein vom Staat unterstütztes Bahnunternehmen auf diesem Wege dauernd zu sanieren, so wird man für dasselbe andere Grundlagen schaffen, d. h. das Unternehmen wird — gerichtlich oder aussergerichtlich — liquidiert werden müssen. Auch für diesen Fall reserviert die neue Gesetzesvorlage den Staatsbehörden die Möglichkeit einzugreifen und die Bahn als Staatseigentum zu erwerben, wenn sie es im Interesse des Staates oder in demjenigen des öffentlichen Wohles als geboten erachten.

Eine Notwendigkeit ist ferner die *Vereinigung des Betriebes* gewisser, sich ergänzender Linien, zur Erzielung einer besseren Rendite. Offenbar werden die *Betriebsausgaben* dieser Linien unter einer centralen Leitung und mit einem gemeinschaftlich organisierten Betriebsdienst *geringer* ausfallen, als beim Selbstbetrieb einer Bahn. Ferner werden durch eine solche Betriebsvereinigung bessere Fahrgelegenheiten und Anschlüsse, mit einem Wort, bessere Fahrpläne, aber auch bessere Tarife geschaffen, wodurch der Verkehr gehoben, sowie eine *Vermehrung der Betriebseinnahmen* ermöglicht wird.

Diese Betriebsfusion erscheint zum Gedeihen der bernischen Eisenbahnen unerlässlich. Sie liegt im Interesse der beteiligten Eisenbahngesellschaften und kann unbeschadet ihrer statutarischen Rechte stattfinden. Es sollte daher dem Regierungsrat in dem neuen Gesetz die Befugnis erteilt werden, mehrere der vom Staat subventionierten Eisenbahnen behufs Erzielung eines rationellen Betriebes unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen. Die Organisation der über den Betrieb auszuübenden Kontrolle, sowie die Organisation von allfällig zu errichtenden zentralen Betriebsverwaltungen wäre durch Dekret des Grossen Rates zu regeln.

Zu den einzelnen der in Art. 1 der neuen Vorlage enthaltenen Eisenbahnprojekten haben wir folgendes zu bemerken:

Von den im Volksbeschluss von 1897 aufgeführten 19 Linien fallen sechs weg, welche bereits erstellt oder im Bau begriffen sind. Drei weitere, dort aufgeführte Projekte haben wir nicht in die neue Vorlage hinübergenommen aus folgenden Gründen:

Die *Lauterbrunnen-Visp* (Breithorn-Bahn), weil wir dafür halten, die Frage, welcher Alpenübergang nach dem Wallis anzustreben sei, habe durch das eingeholte, zu Gunsten des Lötschberges sprechende Gutachten ihre Erledigung gefunden;

Die *Delsberg-Oensingen-Bahn*, sowie das Projekt *Herzogenbuchsee-Kleindietwil*, weil diese beiden Linien einstweilen kaum Aussichten auf Verwirklichung haben.

Die übrigen zehn im Volksbeschluss von 1897 enthaltenen Linien sind auch in die neue Vorlage übergegangen; ihnen sind weitere zwölf Projekte beigefügt worden, welche seit fünf Jahren neu aufgetaucht sind. Wir geben im Nachstehenden das Verzeichnis dieser 22 Bahnprojekte mit einigen zugehörigen Erläuterungen, wobei wir namentlich auf das Hauptprojekt, die *Lötschbergbahn*, eingehender eintreten. Dabei bemerken wir, dass, wo nichts anderes beigefügt ist, sich die *Baulängen* nur auf die im *Kanton Bern* befindlichen Bahnstrecken beziehen, und dass dieselben, sowohl wie auch die *Anlagekosten*, bloss *approximativ* sind:

a. *Frutigen-Brig (Lötschbergbahn)*; Baulänge total = 59,5 km., davon im Kanton Bern 28,5 km.; Anlagekosten = 70 Millionen Franken.

Dieses Projekt nimmt schon im Volksbeschluss von 1897 eine hervorragende Rolle ein. Ueber die zu dessen Verwirklichung getroffenen Vorkehren verweisen wir auf die Verwaltungsberichte der Direktion der Bauten und Eisenbahnen pro 1898 und 1899. Wir führen daraus hier folgendes an: Unterm 31. August 1898 hat der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt:

1. die Vorstudien für die im Subventionsbeschluss vom 28. Februar 1897 aufgeführte Lötschbergbahn (Frutigen-Brig) als bernische Zufahrtlinie zum Simplon samt den erforderlichen Anschlüssen aufnehmen zu lassen;
2. gleichzeitig ein vergleichendes Gutachten über eine Wildstrubelbahn einzuholen;
3. die Frage der Durchführung und Finanzierung des Unternehmens allseitig zu prüfen und darüber Bericht und Antrag vorzulegen.

In Ausführung dieser Aufträge wurden sofort die erforderlichen topographischen Planaufnahmen im Massstab 1:5000 angeordnet. Die daherigen Arbeiten wurden Herrn Ingenieur X. Imfeld in Zürich übertragen; das bezügliche Material wurde bis Mitte August 1899 vorschriftsgemäss abgeliefert. Hierauf wurden die Herren Ingenieure Hittmann in Bern und Greulich in Luzern mit der Ausarbeitung des generellen Bauprojektes und des Kostenvoranschlages, sowie des vergleichenden Gutachtens über das Wildstrubelprojekt beauftragt. Inzwischen wurde von den Herren Dr. v. Fellenberg, Dr. Kissling und Prof. Schart ein geologisches Gutachten über die in Frage stehenden Alpendurchstiche eingeholt und endlich wurde vom unermüdeten Vorkämpfer einer bernischen Alpenbahn, Herrn alt Regierungsrat Teuscher, wertvolles Material zur Beurteilung der kommerziellen Seite der Frage gesammelt.

Am 23. November 1899 beschloss der Grosse Rat die Erwerbung der bestehenden Konzession für die Lötschbergbahn d. d. 23. Dezember 1891 durch den Kanton Bern. Die Bundesversammlung hat unterm 23. Dezember 1899 diese Konzessionsübertragung genehmigt und zugleich die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen bis 28. Dezember 1903 verlängert.

Nachdem nun im Herbst 1901 auch das gründliche technische Gutachten der Herren Hittmann und Greulich eingelangt ist, sind wir im Besitze derjenigen Grundlagen, welche es gestatten, der Frage der Finanzierung des Lötschberg-Unternehmens, welches nach der Ansicht

der Experten einzig in Frage kommen kann, näherzutreten. Wenn man nun hier zu einem praktischen Resultat gelangen will, so ist vor allem notwendig, dass der Kanton Bern selbst auch in der Geldbeschaffung einen energischen Entschluss fasse, wozu durch die neue Eisenbahnvorlage Gelegenheit geboten ist. Die gestützt auf den Volksbeschluss von 1897 dem Lötschbergbahn-Unternehmen zukommende Staatsbeteiligung würde 4,380,000 Fr. betragen; angesichts einer Baukostensumme von 70,000,000 Fr. und der wohl genügend anerkannten wirtschaftlichen Bedeutung des Projektes für den ganzen Kanton Bern beantragen wir, eine Staatsbeteiligung bis auf 25 % der gesamten Anlagekosten, also bis auf 17,500,000 Fr. als zulässig zu erklären. Mit dieser Beteiligung des Kantons Bern sollte nach unserer Ansicht die Finanzierung des Unternehmens auf gesunden Grundlagen möglich sein.

b. Interlaken-Brienz (rechtes Ufer); Baulänge = 17 km., Anlagekosten = 3,500,000 Fr.

Die Notwendigkeit des Baues einer Eisenbahn zwischen Interlaken und Brienz darf als ausser Zweifel angesehen werden. Durch das vom Regierungsrat veranlassete Gutachten Sachverständiger vom 12. April 1901 ist ferner die bisherige Ansicht genannter Behörde bekräftigt worden, dass nur eine rechtsufrige Brienzseebahn als rationelle Fortsetzung der Brünigbahn nach Interlaken angesehen werden kann.

c. Simmenthalbahn nach Saanen (eventuell Gstad)-Waadt; Baulänge = 16 km., Anlagekosten = 2,256,000 Fr.

Die Fortsetzung der Simmenthalbahn nach dem Kanton Waadt liegt sowohl im Interesse dieser Bahn, als in demjenigen des ganzen Berner Oberlandes.

Durch Einschaltung dieser Linie und der Brienzseebahn wird eine durchgehende Eisenbahnverbindung zwischen Luzern, dem Berner Oberland und dem Genfersee hergestellt, welche für unsern Fremdenverkehr von grosser Bedeutung sein wird.

d. Thun-Scherzligen; Baulänge = 1 km., Anlagekosten unbestimmt.

Die Anlage eines zweiten Geleises neben demjenigen der S. C. B. ist infolge der Einmündung der Burgdorf-Thun-Bahn und der Gürbenthalbahn in den Bahnhof Thun ein dringendes Bedürfnis geworden. Dieser Bahnhof wird dadurch entlastet und ein durchgehender Verkehr auf den bernischen Eisenbahnen von und nach dem Oberland ermöglicht werden.

e. Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez; Baulänge = 18,3 km., Anlagekosten = 2,300,000 Fr.

Mit dieser Linie wird eine direkte Verbindung zwischen Bern und der Lötschbergbahn durch das Gürbenthal angestrebt.

f. Bern-Schwarzenburg (Schmalspurbahn); Baulänge = 18 km., Anlagekosten = 2 Millionen Franken.

Diese Bahn ist, wie schon erwähnt, durch die Abstimmung vom 5. Mai 1901 dem Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 unterstellt worden; ihre Finanzierung ist nahezu gesichert.

g. Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensethalbahn); Baulänge = 10 km; Anlagekosten = 982,600 Fr.

Der Grosse Rat erklärte sich durch Beschluss vom 28. März 1898 damit einverstanden, eine normalspurige Verbindungsbahn von Thörishaus, eventuell von Flamatt nach Laupen, eventuell mit Fortsetzung bis Gümmenen, gemäss der ihm durch Art. 14 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 eingeräumten Kompe-

tenz zu subventionieren. Hier ist etwelche ausserordentliche Staatshilfe notwendig.

h. Bern-Worb (durchs Worblenthal); Baulänge = 17 km.; Anlagekosten = 2,250,000 Fr.

Dieselbe befriedigt nicht nur lokale Interessen, zu welchen wir namentlich auch die Hebung der an der Worblen gelegenen, industriellen Gewerbe rechnen, sondern sie ist auch geeignet, Bern über Worb und die Burgdorf-Thun-Bahn in die direkteste Verbindung mit dem Emmenthal zu bringen.

i. Goldbach-(Ramsei)-Sumiswald-Huttwil, mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen; Baulänge = 24 km., Anlagekosten = 3,800,000 Fr.

Dieser Linie kommt die Aufgabe zu, die grosse und gewerbreiche Gemeinde Sumiswald dem Eisenbahnverkehr zu erschliessen. Sie stellt gleichzeitig die direkte Verbindung zwischen dem obern Emmenthal und dem Oberaargau her. Die bisherigen enormen Anstrengungen der Interessenten haben bewiesen, dass das Zustandekommen dieser Linie ohne ausserordentliche Staatshilfe nicht möglich ist.

k. Solothurn, event. Utzenstorf-Schönbühl; Baulänge = 21,3, event. 13 km., Anlagekosten = 2,790,000 Fr, event. 1,590,000 Fr.

Beide Linien bezwecken, Solothurn in direkte Verbindung mit Bern zu bringen und können eventuell als Zufahrtslinien zum Lötschberg von Bedeutung werden.

Die Konzession ist bis jetzt weder für die eine, noch für die andere Linie erteilt worden.

l. Herzogenbuchsee-Liss; Baulänge = 37 km., Anlagekosten = 3,920,000 Fr.

Diese Verbindung ist für den Verkehr zwischen dem Seeland, dem untern Emmenthal und dem Oberaargau wichtig. Sie eignet sich sowohl zur Förderung der lokalen als der allgemeinen Verkehrsinteressen.

Dem unterm 14. Juni 1899 eingereichten Konzessionsgesuch ist noch nicht entsprochen worden.

m. Herzogenbuchsee-Wangen; Baulänge = 5,5 km., Anlagekosten = 825,000 Fr.

Diese Bahn ist eine Transversalverbindung von wesentlich lokaler Bedeutung. Die Konzession ist noch nicht erteilt.

n. Oensingen-Langenthal; Baulänge = 10,0 km., Anlagekosten 2,750,000 Fr.

Dieselbe hat in Verbindung mit der erstellten Balsthal-Oensingen-Bahn lediglich lokale Bedeutung. Im Falle ihrer Fortsetzung mittelst eines Juradurchstiches gegen Mervelier könnte sie jedoch in Verbindung mit der hienach angeführten Delsberg-Mervelier-Bahn eine für den Berner Jura vorteilhafte Verbindung mit dem Gotthard abgeben. Dieser Juradurchstich wäre aber länger und dadurch kostspieliger als bei der Weissensteinbahn.

o. Biel-Büren-Lütterswil; Baulänge = 25,6 km., Anlagekosten = 1,307,500 Fr.

Die Konzession vom 17. Dezember 1898 sieht eine elektrische Schmalspurbahn von Biel über Orpund und Büren nach Lütterswil (Kanton Solothurn), mit Abzweigung nach Lengnau vor. Durch diese Verbindung soll einestheils Büren und das untere Seeland Biel näher gebracht und andernteils sollen regere Geschäftsverbindungen zwischen dieser Stadt und einem grossen Teil des Bucheggberges angeknüpft werden. Sie hat durchaus lokale Bedeutung.

p. *Biel-Ins*; Baulänge = 19 km.; Anlagekosten = 1,720,000 Fr.

Auch hier handelt es sich um eine schmalspurige Eisenbahn, welche hauptsächlich lokalen Interessen genügen soll. Dieselbe ist noch nicht konzessioniert.

q. *Ins-Erlach-Landeron, eventuell Neuenstadt*; Baulänge = 8,1 km.; Anlagekosten = 730,000 Fr.

Die projektierte Linie bildet die Fortsetzung der Freiburg-Murten-Ins-Bahn und verbindet die ziemlich ausgedehnte, stark bevölkerte Gegend des obern Seelandes mit den an der Biel-Neuenburg-Linie gelegenen Verkehrszentren. Sie ist zwar auch geeignet, den direkten Verkehr zwischen den Städten Freiburg, Neuenburg und Biel zu fördern.

Die Konzession wurde am 29. Juni 1899 erteilt.

r. *Münster-Biel*; Baulänge = 16 km., Anlagekosten = 11,000,000 Fr.

Münster-Solothurn (Weissensteinbahn); Baulänge = 8,3 km., Anlagekosten = 6,700,000 Fr.

Durch die eine wie die andere dieser Bahnen würde die Verbindung zwischen dem Jura und dem Emmenthal sowie dem Oberaargau nicht nur bedeutend abgekürzt, sondern auch für den Verkehr ab Basel und Delle eine wesentlich kürzere Zufahrtslinie zum Lötschberg geschaffen. Welche der beiden Linien gebaut werden soll, wird die Zukunft lehren.

s. *Tramlingen-Breuleux mit Anschluss an die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn*; Baulänge = 11,5 km., Anlagekosten = 600,000 Fr.

Als Fortsetzung der Dachsfelden-Tramlingen-Bahn vermittelt dieselbe den Verkehr zwischen dem obern Teil des Münsterthales und den gewerbereichsten Ortschaften der Freiberge, sowie weiterhin nach La Chaux-de-fonds.

t. *Delsberg-Meruelier*; Baulänge = 13,5 km., Anlagekosten = 2,000,000 Fr.

Diese Linie, ein Teilstück der Delsberg-Oensingen-Bahn, bedient das Thal der Scheulte und ist Lokalbahn.

u. *Glovelier-Undervelier*; Baulänge = 3,9 km., Anlagekosten = 480,000 Fr.

Auch diese Linie hat durchaus lokale Bedeutung und bezweckt, das industrielle Undervelier mit dem zukünftigen Eisenbahnknotenpunkt Glovelier in Verbindung zu bringen.

v. *Pruntrut-Damvant*; Baulänge = 19,7 km., Anlagekosten = 1,850,000 Fr.

Für diese Bahn ist kürzlich ein Konzessionsgesuch eingereicht worden. Sie hat vorläufig nur lokale Bedeutung, wird aber wahrscheinlich Fortsetzung nach Frankreich erhalten.

w. *Saignelégier-Chaux-de-Fonds*. Für diese Bahn handelt es sich darum, zur Normalspur zu gelangen, welche einen direkten Verkehr zwischen Glovelier und Chaux-de-Fonds durch die Freiberge ermöglichen wird. Der projektierte Umbau ist für das Gedeihen der Bahn ein absolutes Erfordernis.

Die im Vorstehenden namhaft gemachten Eisenbahnlinien haben eine Totallänge von circa 380 Kilometer und benötigen ein Anlagekapital von rund 116 Millionen. Hierin ist die Lötschbergbahn mit 59,5 Kilometer und einem Anlagekapital von rund 70 Millionen inbegriffen.

Wie schon erwähnt, sieht der Gesetzes-Entwurf für die Lötschbergbahn eine Aktienbeteiligung des Staates von 25 % des gesamten Anlagekapitals Frutigen-Brig

vor, was für 70 Millionen die Summe von 17,5 Millionen ergibt. Die Subventionen des Staates für die übrigen Linien würden sich auf circa 40 % des Anlagekapitals oder zusammen auf rund 18 Millionen belaufen. Die totale, gestützt auf die neue Gesetzesvorlage sich ergebende Aktienbeteiligung des Staates beträgt demnach circa 35,5 Millionen Franken.

Ausser den im Vorstehenden bereits erwähnten wesentlichen Neuerungen des vorliegenden Gesetzesentwurfes enthält derselbe gegenüber dem Volksbeschluss von 1897 noch folgende Aenderungen: Der Grosse Rat soll die Kompetenz erhalten, die zur Bestreitung der aus der Vorlage erwachsenden Auslagen auf dem Anleihswege zu beschaffen, soweit die verfügbaren Mittel des Staates hiezu nicht ausreichen.

Ferner ist bestimmt, dass die vom Staat ausgelegten Kosten für Projektstudien oder für angeordnete Untersuchungen über die Geschäftsführung vom betreffenden Unternehmen zurückvergütet werden sollen.

Endlich haben wir in die Vorlage die Bestimmung aufgenommen, dass die Vertreter des Staates in den Eisenbahnverwaltungen durch den Regierungsrat zu wählen seien. Bekanntlich fehlt eine diesbezügliche deutliche Vorschrift sowohl in der Staatsverfassung, als auch in der übrigen Gesetzgebung.

Alle übrigen, hier nicht näher erörterten Bestimmungen des Volksbeschlusses von 1897 sind ohne wesentliche Aenderungen in die neue Vorlage aufgenommen worden, so namentlich die Höhe der zulässigen staatlichen Beteiligung, sowie die allgemeinen Bedingungen für dieselbe. Diese Beteiligung hat sich, vereinzelt wenige Fälle ausgenommen, als genügend hoch gezeigt. Auch in der neuen Vorlage ist die Gültigkeitsdauer der vom Staat übernommenen Verpflichtungen, soweit sie die Beteiligungspflicht des Staates bei neuen Eisenbahnen betreffen, auf zehn Jahre beschränkt. Die Vorlage enthält jedoch noch Bestimmungen *bleibender* Natur betreffend Einwirkung des Staates auf den Bahnbetrieb etc.; dies giebt ihr den Charakter eines *Gesetzes*.

Mit Vorstehendem glauben wir, Ihnen die neue Gesetzesvorlage und namentlich die Gründe, welche dieselbe veranlassen, genügend beleuchtet zu haben. Wir verzichten darauf, hier neuerdings nachzuweisen, warum es zu den wichtigsten Aufgaben des Staates gehört, den Ausbau des Eisenbahnnetzes auf seinem Gebiete zu fördern. Die daherigen Gründe sind erst vor fünf Jahren genügend erörtert, und wie die Abstimmung über den Volksbeschluss von 1897 bewiesen hat, vom Bernervolke auch verstanden worden. Sie bestehen unverändert weiter trotz der unterdessen stattgehabten Erwerbung der schweizerischen Hauptbahnen durch den Bund.

Es wird nach wie vor unsere Aufgabe sein, den Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes auf gesunder Grundlage zu fördern und dadurch Verkehrserleichterungen zu schaffen, welche für Handel und Gewerbe, sowohl wie für die Landwirtschaft, zu den unentbehrlichsten Existenzbedingungen gehören.

Die Erfahrungen, die der Kanton Bern bis jetzt in Eisenbahnsachen gemacht hat, sind durchaus ermutigende. Bereits sind mehrere, früher vom Verkehr abgeschlossen gewesene Landesteile durch Eisenbahnen zu neuem Aufblühen gelangt. Auch sind Eisenbahnunternehmen, über deren Existenzfähigkeit seiner Zeit berechtigt scheinende Zweifel geäußert wurden, bereits im Falle, ihr Anlagekapital zu verzinsen.

Durch die in neuen Eisenbahnunternehmungen angelegten Summen ist namentlich in den letzten fünf Jahren für die Staatsverwaltung ein bedeutender Zinsenausfall erwachsen; derselbe war jedoch nicht im stande, das Gleichgewicht in unsern Staatsfinanzen ernstlich zu gefährden. Die Finanzdirektion wird übrigens im Falle sein, über diese Seite der Frage auch für die Zukunft beruhigende Auskunft zu erteilen.

Wir unserseits haben die Ueberzeugung, dass der vorliegende Gesetzesentwurf geeignet ist, die vom Kanton Bern seit 30 Jahren angestrebte und zum Teil bereits verwirklichte Förderung volkswirtschaftlicher Interessen durch Schaffung besserer Verkehrseinrichtungen wesent-

lich zu erleichtern und zudem die von Staat, Gemeinden und Privaten hiefür gebrachten Opfer sicher zu stellen.

Mit Hochachtung!

Bern, den 4. Februar 1902.

Der Direktor der öffentlichen Bauten:
Morgenthaler.

Vom Regierungsrat genehmigt und an den Grossen Rat gewiesen.

Bern, den 5. Februar 1902.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident
Joliat,
der Staatsschreiber
Kistler.

Mitbericht der Finanzdirektion

an den Regierungsrat zu Händen des Grossen Rates

betreffend

das Gesetz über die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

(Februar 1902.)

*Herr Präsident,
Herren Regierungsräte,*

Der Stand der vom Grossen Rate auf Grund der Volksbeschlüsse vom 5. Juli 1891 und 28. Februar 1897 bewilligten Eisenbahnsubventionen ist gegenwärtig folgender:

Eisenbahnlinien.	Bewilligte Subventionen. Fr.	Einbezahlte Summen. Fr.	Noch einzubezahlen. Fr.
Huttwil-Wolhusen	160,000	160,000	—
Hasle-Konolfingen-Thun	2,154,000	2,154,000	—
Spiez-Erlenbach	480,000	480,000	—
Bern-Neuenburg	3,155,000	3,155,000	—
Gürbenthal	1,724,500	1,225,400	499,100
Bern-Muri-Worb	207,000	207,000	—
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	350,000	350,000	—
Pruntrut-Bonfol	550,000	550,000	—
Simplondurchstich	1,000,000	408,000	592,000
Freiburg-Murten	215,000	86,000	129,000
Spiez-Frutigen	1,980,000	1,980,000	—
Solothurn-Münster	666,000	134,647	531,353
Erlenbach-Zweisimmen	3,120,000	2,496,000	624,000
Saignelégier-Glovelier	1,800,000	720,000	1,080,000
Sensethal	350,000	70,000	280,000
Bern-Schwarzenburg	685,500	137,100	548,400
Zusammen	18,597,000	14,313,147	4,283,853

Die Ausrichtung der Subventionen geschah zum grösseren Teil aus eigenen Mitteln und es sind die für die Bestreitung der noch einzubezahlenden 4,283,853 Fr. erforderlichen Kapitalien vorhanden.

Die Aktien, welche der Staat gegen seine Subventionen erhalten hat, werfen, wie dies übrigens vorausgesehen wurde, der Staatskasse einstweilen keinen Ertrag ab. Im Gegenteil erleidet die letztere, resp. die Laufende Verwaltung, einen Ausfall, welcher um so grösser wird, als die Summe der einbezählten Subventionen zunimmt. Diese Einbusse, welche bei dem gegenwärtigen Stand der Subventionen auf rund Fr. 500,000 jährlich zu veranschlagen ist, hat indessen die Laufende Verwaltung zu ertragen vermocht, ohne dass dadurch das Gleichgewicht der Einnahmen und Ausgaben gestört worden wäre, und dies dank der günstigen Gestaltung der Finanzlage.

Die Verhältnisse der letzteren haben sich wider Erwarten in bedeutendem Masse gebessert und es sind die Befürchtungen, denen die Finanzdirektion in ihrem Bericht über die Finanzlage des Staates vom 18. Dezember 1899 Ausdruck geben zu müssen glaubte, glücklicherweise nicht eingetreten. Die damalige Finanzsituation war angesichts des Ergebnisses der Staatsrechnung für das Jahr 1898, welche mit einem Defizite von 71,640 Fr. 32 abgeschlossen hatte, der in den Voranschlägen für die Jahre 1899 und 1900 vorgesehenen Ausgabenüberschüsse von 1,024,250 Fr. bzw. 1,118,685 Fr., des Anwachsens der Ausgaben, namentlich für das Armen- und Unterrichtswesen, und des durch die Eisenbahnsubventionen herbeigeführten Ausfalles im Ertrage der Kapitalien der Staatskasse in der That eine besorgniserregende und es war die Befürchtung, dass der Kanton Bern in eine Periode chronischer Defizite eingetreten sei, keine unbegründete.

Heute darf man die Lage optimistischer beurteilen und der Zukunft zuversichtlicher entgegensehen, denn, statt dem erwarteten Ausgabenüberschuss von 1,024,250 Fr. verzeigte die Staatsrechnung für das Jahr 1899 ein Defizit von nur 174,898 Fr. 21, mithin ein um 849,351 Fr. 79 günstigeres Ergebnis und es hat die Staatsrechnung für 1900 statt mit einem Ausgabenüberschuss von 1,118,685 Fr. sogar mit einem Ueberschuss der Einnahmen von 25,341 Fr. 93 abgeschlossen, trotzdem in diesem Jahre grosse Abschreibungen stattgefunden haben und eine Summe von 150,000 Fr. in Reserve gestellt worden ist. Für das Jahr 1901 sieht der Voranschlag einen Ausgabenüberschuss vor von 991,635 Fr., es wird aber die Staatsrechnung, soweit heute die Sachlage überblickt werden kann, bedeutend günstiger ausfallen, wenn nicht gar einen kleinen Einnahmenüberschuss aufweisen, obwohl der durch die Eisenbahnsubventionen verursachte Ausfall in diesem Jahre empfindlicher geworden und zudem die laufende Verwaltung für die erste Amortisationsquote des Anleihe von 1895 mit einem Betrage von 431,500 Fr. belastet worden ist.

Die nun während drei Jahren andauernde Besserung des Verhältnisses zwischen den Einnahmen und Ausgaben der laufenden Verwaltung ist keine zufällige und ist nicht durch ausserordentliche Einnahmen, sondern durch das stetige und gleichmässige Anwachsen der ordentlichen Einnahmen, namentlich die direkten Steuern, hervorgerufen, trotzdem auch der Ausgaben eine Zunahme erfahren haben. — Es darf

deshalb nach dieser dreijährigen Erfahrung wohl angenommen werden, dass das günstige Verhältnis zwischen den Einnahmen und den Ausgaben ein anhaltendes sein werde und dass die laufende Verwaltung den Ausfall, den ihr die Beteiligung des Staates an die Unternehmen, welche in dem von Ihnen zu Händen des Staates festgestellten Gesetzesentwürfe betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vorgesehen sind, bringen wird, ebenfalls wird ertragen können. Die projektierten Aktienbeteiligungen an diese Unternehmen sind, ohne Lötschberg, auf rund 18 Millionen zu veranschlagen, werden nicht auf einmal, sondern nach und nach zur Auszahlung gelangen. Der aus denselben resultierende Ausfall wird sich demnach je nach dem Tempo, in welchem die Auszahlung stattfindet, in kleinerem oder grösserem Masse geltend machen. Gleichzeitig dürften aber die jetzt bestehenden Subventionen, wenn nicht alle, doch zum Teil, einen mässigen Zins abzuwerfen beginnen, wodurch der Ausfall teilweise ausgeglichen werden wird. — Die bisherigen Erfahrungen des Kantons Bern im Eisenbahnwesen berechtigen sogar zur Annahme, dass der Moment eintreten wird, wo die Subventionen voll zur Verzinsung gelangen werden. Dieser Zeitpunkt wird sich einstellen, je eher die Lötschbergbahn, die Krönung der neuern bernischen Eisenbahnbestrebungen, verwirklicht werden kann.

Von nicht zu unterschätzender Bedeutung für die Beurteilung der Finanzlage des Kantons auch in der Zukunft ist der Umstand, dass mit dem Jahre 1901 die Rückzahlung des Anleihe von 1895 im Betrage von 48,697,000 Fr. ihren Anfang genommen hat. Dieselbe findet bekanntlich durch die laufende Verwaltung mittelst 50 Annuitäten statt, und je mehr die Tilgung fortschreiten wird, desto mehr wird auch die Amortisationsquote wachsen, d. h. die Anleihe schuld abnehmen. Von der letztern werden in 1905 bereits 2,292,000 Fr., in 1910 4,949,500 Fr., in 1915 8,029,500 Fr., in 1920 11,600,500 Fr. u. s. f. zurückbezahlt sein. — Im Zusammenhang mit der Anleiherückzahlung und zwar im gleichen Verhältnis wie dieselbe wird sich das Staatsvermögen vermehren, in den Jahren 1901—1906 in der Weise, dass der auf 1. Januar 1901 2,778,781 Fr. 71 betragende Saldo des von den vor 1878 entstandenen Defiziten herrührende Amortisationskontos durch die Verwendung der Anleiheamortisationsquoten aus einem fiktiven Vermögensbestandteil in reelles Vermögen umgewandelt werden wird. Später können diese Amortisationsquoten dem Conto des reinen Vermögens gutgeschrieben oder aber der Laufenden Verwaltung dienstbar gemacht werden, wenn letztere wider Erwarten durch die Lötschberg-Subvention stark belastet werden sollte. Das Nämliche ist der Fall mit den Amortisationsquoten, deren Rückzahlung des Anleihe von 1900 von 20 Millionen mit dem Jahre 1911 beginnen wird. Dabei wird ausdrücklich hervorgehoben, dass durch diese Anleiherückzahlungen die Laufende Verwaltung nicht mehr in Anspruch genommen wird, als sie es jetzt schon ist.

Selbstverständlich muss, wenn der Staat die grosse Aufgabe, die er sich mit dem in Frage stehenden Gesetz stellt, erfüllen will, die Finanzlage in ihrem jetzigen gesunden Zustande erhalten werden. Es kann das geschehen vorerst dadurch, dass auf die Vermehrung der Einnahmen des Staates bedacht genommen wird. Ein Anfang ist gemacht durch den

neuen Gesetzesentwurf über die Erbschafts- und Schenkungsabgaben, der, wenn er, wie zu hoffen, vom Volke genehmigt wird, eine Mehreinnahme von 200,000 bis 300,000 Fr. bringt. Sodann ist notwendig, dass in der Vermehrung der Ausgaben Mass gehalten wird, dass sich Volk und Behörden in dieser Hinsicht in vernünftigen Schranken halten, was nicht ausschliesst, dass neuen berechtigten Ansprüchen an die Staatskasse, wie sie sich auch in Zukunft einstellen werden, entsprochen werden kann.

Was noch speziell den Lötschberg betrifft und die für denselben in Aussicht genommene Staatssubvention von 17,5 Millionen Franken, so haben wir diesbezüglich folgende Auffassung. Bis zur Inangriffnahme desselben werden wohl noch circa drei Jahre vergehen und bis zur Vollendung weitere fünf Jahre. Die Einzahlungen des Kantons Bern haben nicht auf einmal, sondern nach und nach während der Bauzeit zu erfolgen. Der Kanton Bern hat also noch geraume Zeit vor sich, um sich für das grosse Werk auch finanziell noch mehr zu stärken. Die Subvention des Kantons Bern betrachten wir nicht als eine à fonds perdu gegebene, sondern als eine Geldanlage, die Aussicht auf Verzinsung hat. Es ist dabei nicht ausser acht zu lassen, dass der Lötschberg mit der Staatssubvention von Bern nicht gebaut werden kann, sondern dass weiters 52,5 Millionen notwendig sind, die nur gefunden werden können, wenn noch gründlich vorzunehmende Studien nachweisen, dass das Unternehmen ein rentables ist. Sollte aber auch der Fall eintreten, dass die Staatssubvention anfangs nicht einen vollen oder gar keinen Ertrag abwerfen würde, so halten wir den Kanton Bern mit Rücksicht auf die vorstehend skizzierte jetzige und zukünftige Finanzlage für stark genug, den Zinsausfall zu ertragen, das um so mehr, als der Lötschberg auf die übrigen erstellten und noch zu erstellenden bernischen Bahnen und deren Rentabilität einen in hohem Masse befruchtenden Einfluss haben wird.

Eine rein fiskalische Behandlung der Eisenbahnangelegenheiten, d. h. eine Beurteilung lediglich auf Grundlage der Rentabilität war bisher nicht Grundsatz in der bernischen Eisenbahnpolitik, sondern es gaben jeweilen volkswirtschaftliche Erwägungen den Ausschlag. Diese Art der Behandlung von Eisenbahnprojekten ist um so gerechtfertigter, als die ungezählten Millionen, die der Staat Bern auf Strassenbauten, Entsempfungen,

Flusskorrekturen, Wildbachverbauungen u. s. w. verwendet hat und noch verwendet, nicht nur auf alle Zeiten zinslos sind, sondern den Staat mit noch immer sich steigenden Unterhaltungskosten belasten.

Es ist übrigens angesichts der hohen Summe von 35,5 Millionen Franken, welche die Vorlage des Regierungsrates an neuen Eisenbahnsubventionen, inbegriffen Lötschberg, vorsieht, daran zu erinnern, dass es eine Zeit gab, wo die Eisenbahnschulden des Kantons Bern rund 40 Millionen betragen und dass trotzdem das Bernervolk am 24. April 1881, zu einer Zeit, wo diese Schulden noch bestanden, einem Grossratsbeschluss die Genehmigung erteilte, durch welchen sich der Kanton Bern als Bürge für ein Anleihen der Jurabahngesellschaft von 33 Millionen Franken verpflichtete. Damals waren die Behörden und das Volk nicht beunruhigt über diese grossen Verpflichtungen des Staates zu Eisenbahnzwecken, sie hatten Vertrauen in die bernischen Eisenbahnen und deren Zukunft. Dieses Vertrauen wurde denn auch in der Folgezeit durch die glückliche und vorteilhafte Liquidation der bernischen Eisenbahnwerte vollkommen gerechtfertigt. Die Erfahrungen, die der Kanton Bern auf dem Gebiete des Eisenbahnbaues gemacht hat, sind demnach durchaus dazu angethan, den Grossen Rat zu bewegen, mit Mut und Vertrauen auf die Vorlage des Regierungsrates einzutreten.

Bern, den 6. Februar 1902.

Der Finanzdirektor:
Scheurer.

Vom Regierungsrat genehmigt und an den Grossen Rat gewiesen.

Bern, den 10. Februar 1902.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident
Joliat,
der Staatsschreiber
Kistler.

Entwurf des Regierungsrates
vom 25. Januar 1902.

Gemeinsame Anträge der beiden Kommissionen
und des Regierungsrates
vom 17. Februar 1902.

Gesetz

betreffend

Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

Art. 1. Der Staat beteiligt sich am Bau der nachgenannten Eisenbahnen im Verhältnis und unter den Bedingungen, wie sie in diesem Gesetz niedergelgt sind:

- a. Frutigen-Brig (Lötschbergbahn);
- b. Interlaken-Brienz (rechtes Ufer);
- c. Simmenthalbahn nach Saanen- (eventuell Gstaad-) Waadt;
- d. Thun-Scherzligen;
- e. Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez;
- f. Bern-Schwarzenburg;
- g. Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensenthalbahn);
- h. Bern-Worb (durchs Worblenthal) mit Anschluss an die B. T. B.;
- i. Goldbach (Ramsei)-Sumiswald-Huttwil, mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen;
- k. Solothurn, event. Utzenstorf-Schönbühl;
- l. Herzogenbuchsee-Liss;
- m. Herzogenbuchsee-Wangen;
- n. Oensingen-Langenthal;
- o. Biel-Büren-Lütterswil;
- p. Biel-Ins;
- q. Ins-Erlach-Landeron-, event. Neuenstadt;
- r. Münster-Biel und Münster-Solothurn;
- s. Tramlingen-Breuleux mit Anschluss an die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn;
- t. Delsberg-Mervelier;
- u. Glovelier-Undervelier;
- v. Pruntrut-Damvant;
- w. Saignelégier-Chaux-de-Fonds (Umbau in Normalspur).

Gesetz

betreffend

Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen und Ermächtigung zur Beschaffung der hiezu erforderlichen Geldmittel.

- c. Zweisimmen-Saanen-Montreux, ev. über Gstaad oder mit Abzweigung nach Gstaad;
- e. Burgistein-Wattenwil (Station) nach Wimmis event. Spiez;
- h. Bern-Boll-Worb mit Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn oder Jura-Simplon-Bahn;
- i. Huttwil-Sumiswald mit Anschluss an die Emmenthal-Bahn, event. mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen;
- m.¹ Oensingen-Herzogenbuchsee;
- r. Münster-Biel und Münster-Solothurn oder Solothurn-Münster (Weissenstein-Bahn);
- t. Delsberg-Oensingen (Balsthal);

Art. 2. Die Beteiligung geschieht durch Uebernahme von Aktien; dieselbe darf betragen:

A. Für die Lötschbergbahn:
25 % des gesamten Anlagekapitals der Linie Frutigen-Brig.

B. Für alle übrigen in Art. 1 hievor aufgezählten Linien:

a. Bei den normalspurigen Bahnen 40 % des Anlagekapitals der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecke, jedoch höchstens 80,000 Fr. per Kilometer.

b. Bei den schmalspurigen Bahnen 40 % des Anlagekapitals der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecke, jedoch höchstens 40,000 Fr. per Kilometer.

Bei normalspurigen Bahnen, deren Anlagekosten weniger als 125,000 Fr. per Kilometer betragen, darf die Beteiligung des Staates bis auf 50,000 Fr. per Kilometer der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecken erhöht werden.

Bei normalspurigen Bahnen kann ausserdem eine besondere Beteiligung des Staates bis auf 100,000 Fr. per Kilometer der auf dem Gebiet des Kantons Bern liegenden Tunnelstrecken gewährt werden.

Ausnahmsweise kann der Grosse Rat der Simmenthalbahn, sowie derjenigen von Tramelan über Breuleux mit Anschluss an die Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn eine Aktienbeteiligung bis auf 60 % der Anlagekosten gewähren.

Ebenso kann er für die Linien Münster-Biel und Münster-Solothurn, die Simmenthalbahn (für den Fall einer direkten Verbindung mit dem Genfersee mittelst eines Tunnels durch den Jaman), die Linien Goldbach (Ramsei)-Sumiswald-Huttwil und Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensenthalbahn) innerhalb seiner Kompetenz die Staatsbeteiligung entsprechend erhöhen.

Art. 3. Der Grosse Rat wird ermächtigt, zur Bestreitung der aus Art. 1 und 2 erwachsenden Ausgaben die erforderlichen Gelder, soweit die verfügbaren Mittel des Staates nicht hinreichen, auf dem Wege des Anleihe zu beschaffen.

Art. 4. Ebenso wird der Grosse Rat ermächtigt, die Bedingungen für die finanzielle Beteiligung bei der Lötschbergbahn festzusetzen und alle für die Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Massregeln zu beschliessen.

Für alle übrigen Linien gelten die nachfolgenden Bestimmungen.

Art. 5. Bei der Festsetzung der Höhe der Aktienbeteiligung hat der Grosse Rat einerseits auf die Wichtigkeit der neu zu erstellenden Linien und auf die für dieselben von der beteiligten Landesgegend gebrachten Opfer, sowie deren Leistungsfähigkeit, andererseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht zu nehmen.

Der Grosse Rat kann ferner auf das Begehren der Beteiligten jede Unternehmung in betriebsfähige Abschnitte einteilen und diesen einen verhältnismässigen Anteil des für die ganze Linie bewilligten Beitrages zuweisen.

. . . . Grosse Rat der Zweisimmen-Montreux-Bahn, sowie

Ebenso kann er innerhalb seiner Kompetenz die Staatsbeteiligung für folgende Linien entsprechend erhöhen:

1. Zweisimmen-Montreux;
2. Thun-Scherzligen;
3. Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensenthalbahn);
4. Huttwil-Sumiswald mit Anschluss an die Emmenthalbahn, event. mit Abzweigung nach Wasen;
5. Münster-Biel und Münster-Solothurn oder Solothurn-Münster (Weissenstein-Bahn).

Art. 3. Streichung.

Art. 6. Die in Art. 2 zugesicherte Staatsbeteiligung darf in der Regel nur bewilligt werden, wenn höchstens ein Drittel des Anlagekapitals auf dem Anleihsenweg aufzubringen bleibt. Ausnahmsweise kann der Grosse Rat die Aufnahme von Anleihen bis auf die Hälfte des Anlagekapitals bewilligen, wenn infolge besonderer Umstände das Zustandekommen einer Bahnlinie nur auf diesem Weg möglich ist.

Zu den Privataktienzeichnungen dürfen Zeichnungen von Unternehmern für Leistungen oder Lieferungen zum Bau oder zur Ausrüstung der Bahn nicht gerechnet werden.

Wenn von Gemeinden auf Rechnung ihrer Aktienbeteiligung Naturalleistungen in Land, Holz und dergleichen zugesichert werden, so ist deren Barwert amtlich zu schätzen, und es darf kein höherer Betrag als der daherige Schätzungswert in Rechnung gestellt werden.

Art. 7. Als Anlagekapital im Sinne dieses Gesetzes gilt der Gesamtbetrag der auf bernischem Gebiet für den Bau der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials verwendeten Kosten.

Art. 7. Als Anlagekapital im Sinne dieses Gesetzes gilt derjenige Betrag, welcher im Kostenvoranschlag, der dem genehmigten Finanzausweis zu Grunde liegt, für den Bau der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials zur Verwendung auf bernischem Gebiet vorgesehen ist.

Art. 8. Die Staatsbeteiligung wird nur Gesellschaften zugesichert, deren Statuten vom Grossen Rate genehmigt sind.

Die Statuten haben jeweilen die Bestimmung zu enthalten, dass ohne Ermächtigung des Grossen Rates eine Fusion mit einer andern Gesellschaft nicht eingegangen und die Konzession an eine andere Gesellschaft nicht abgetreten werden kann, sowie dass Statutenänderungen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Grossen Rates bedürfen.

Art. 9. 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 Art. 22 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896).

Wenn bevorrechtete Aktien geschaffen werden, so sind die Aktien des Staates in jede Klasse in gleichem Verhältnisse zu verteilen, wie diejenigen der beteiligten Gemeinden und Privaten, und wenigstens zur Hälfte der bevorrechteten Klasse zuzuteilen.

Art. 10. Die Einzahlung der Aktien des Staates geschieht zu vier Fünftel nach Massgabe der Statuten der betreffenden Gesellschaften gleich wie die Einzahlung der übrigen Aktien. Der letzte Fünftel wird erst bezahlt, wenn nach Inbetriebsetzung der Bahn ein dem Regierungsrat vorzulegender Ausweis über die Verwendung des Baukapitals die regierungsrätliche Genehmigung erhalten hat.

Art. 11. Der Staat hat das Recht, sich im Verwaltungsrat jedes von ihm subventionierten Eisenbahnunternehmens durch ein bis vier Mitglieder vertreten zu lassen.

Von diesen Mitgliedern darf kein Aktienbesitz gefordert werden.

... durch 1—6 Mitglieder vertreten ...

Art. 12. Bevor der Bau einer Linie begonnen wird, ist dem Grossen Rat ein Finanzausweis einzureichen, und es darf mit dem Bau erst dann begonnen werden, wenn dieser Finanzausweis vom Grossen Rat als genügend anerkannt ist. Wird dieser Vorschrift keine Folge gegeben, so fällt die Beteiligungszusage für die betreffende Linie dahin.

Art. 13. Der Regierungsrat wird ermächtigt, sich bei Projektstudien für die in diesem Gesetz genannten Linien bis zum Belauf von höchstens 250 Fr. per Kilometer vorschussweise, d. h. auf Rechnung der Aktienzeichnung des Staates zu beteiligen, 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.

Ebenso ist er berechtigt, jederzeit von sich aus ergänzende Projektstudien anzuordnen.

Art. 14. Die Bahnverwaltungen haben die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen für die Wahl des bauleitenden Ingenieurs, sowie für alle wichtigeren Bau- und Lieferungsverträge; im weitern haben sie der kantonalen Eisenbahndirektion während der Dauer des Bahnbaues jeweilen im Januar, April, Juli und Oktober einen Quartalbericht einzureichen, aus welchem der Stand der Bauarbeiten und der verfügbaren Finanzmittel klar beurteilt werden kann. Nach Vollendung des Baues ist dem Regierungsrat die detaillierte Baurechnung vorzulegen.

Uebrigens ist der Regierungsrat berechtigt, jederzeit die ihm notwendig scheinenden Untersuchungen über die Geschäftsführung des Unternehmens anzuordnen.

Art. 15. Die Kosten der in den Art. 13 und 14 vorgesehenen Projektstudien und Untersuchungen sind von der betreffenden Bahngesellschaft zurückzuvorgüten.

Art. 16. Die in diesem Gesetz zugesicherte Beteiligung des Staates fällt für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb 10 Jahren von der Annahme dieses Gesetzes durch das Volk an gezahlt, der in Art. 11 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Art. 17. Der Grosse Rat ist ermächtigt, innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz und unter Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes auch solche Eisenbahnlinien zu subventionieren, welche in Art. 1 hievon nicht aufgezählt sind.

Art. 18. Falls eine schon bestehende Eisenbahngesellschaft oder die schweizerische Eidgenossenschaft sich zum Bau einer der in Art. 1 vorgesehenen Linien verpflichtet, so ist der Grosse Rat ermächtigt, die vorstehend festgesetzten Bedingungen über die Beteiligung des Staates innerhalb der in Art. 2 gezogenen Grenzen je nach den Umständen abzuändern.

Art. 19. Wenn eine mit Staatsbeteiligung gebaute Bahnlinie Betriebsergebnisse aufweist, welche zur Bezahlung der Betriebskosten und der Anleihezinse

nicht ausreichen, oder wenn es sonst zur Konsolidierung des Unternehmens notwendig erscheint, so kann der Grosse Rat der betreffenden Bahngesellschaft verzinsbare Vorschüsse machen, deren Gesamtbetrag 10 % des dem Finanzausweis zu Grunde gelegenen Anlagekapitals nicht überschreiten darf. Bevor diese Vorschüsse zurückbezahlt sind, dürfen den Aktionären keine Dividenden verabfolgt werden.

... des im Sinne des Art. 7 festgesetzten Anlagekapitals ...

Art. 20. Der Grosse Rat ist befugt, den Ankauf von Eisenbahnlinien, welche mit Staatsbeteiligung gebaut worden sind, zu beschliessen.

Art. 20. Streichung.

Art. 21. Der Regierungsrat hat dafür zu sorgen, dass diejenigen Bahnen, bei welchen der Staat finanziell beteiligt ist, möglichst rationell betrieben werden. Wo es zweckmässig erscheint, ist er befugt, mehrere Eisenbahnen unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen.

Die Organisation der über den Betrieb auszuübenden Kontrolle, sowie die Organisation von allfällig zu errichtenden centralen Betriebsverwaltungen werden durch Dekret des Grossen Rates geregelt.

Art. 21a. Der Grosse Rat wird ermächtigt, die auf Grund dieses Gesetzes erforderlichen Gelder, soweit zu deren Deckung die verfügbaren Mittel des Staates nicht hinreichen, auf dem Wege von Anleihen bis zum Gesamtbetrage von 20 Millionen zu beschaffen.

Art. 22. Die Vertreter des Staates in den Eisenbahnverwaltungen werden durch den Regierungsrat gewählt.

Art. 23. Durch dieses Gesetz wird der Beschluss betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Februar 1897 aufgehoben.

Art. 24. Dieses Gesetz tritt nach dessen Annahme durch das Volk in Kraft.

Bern, den 25. Januar 1902.

Bern, den 17. Februar 1902.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident
Joliat,
der Staatsschreiber
Kistler.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident
Joliat,
der Staatsschreiber
Kistler.

Namens der Staatswirtschaftskommission
der Präsident
Bühler.

Der Präsident der Grossratskommission:
F. Bühlmann.

Bericht

an den

Regierungsrat zu Händen des Grossen Rates

betreffend den

Rückkauf der Berner-Oberland-Bahnen.

(Januar 1902.)

I. Geschichtliches.

Konzession. Am 29. April 1886 erteilte die schweiz. Bundesversammlung den HH. Heiniger-Schnell in Burgdorf und Pümpin, Herzog & C^{ie}, bernische Baugesellschaft für Spezialbahnen, die *Konzession für eine schmalspurige Eisenbahn von Interlaken (Zollhaus) nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald*, unter den üblichen allgemeinen und verschiedenen besondern Bestimmungen, sowie unter dem Vorbehalt des Rechtes des Kantons Bern, im Sinne des Art. 4 des Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 und auf Grund der erteilten Konzession *den Bau und Betrieb der Bahn selbst zu übernehmen*.

Unter gleichem Datum erhielten die nämlichen Bewerber die Konzession einer Zahnradbahn von *Wilderswil-Gsteig* (Station der B. O. B.) *auf die Schinige Platte*.

Der obenerwähnte Vorbehalt zu Gunsten des Kantons Bern in der Konzession der B. O. B. wurde durch eine förmliche Einsprache des Regierungsrates veranlasst, wozu derselbe durch Beschwerden aus der beteiligten Landesgegend gegen diese Konzessionserteilung bewogen wurde. Die Bevölkerung befürchtete hauptsächlich schwere Schädigung des Kutschergewerbes und der damit zusammenhängenden Gewerbe.

In diesen Eingaben wurde darauf hingewiesen, dass der Einfluss der Brünigbahn sich noch nicht hinreichend habe ermassen lassen, um über das Bedürfnis dieser Bahnen, insbesondere der Thalbahnen zu entscheiden.

Durch Beschluss des Grossen Rates vom 28. November 1887 verzichtete jedoch der Kanton Bern auf die Ausübung dieses Rechtes, woraufhin der Bundesrat die Konzession den Petenten *vorbehaltslos* zusprach.

Die *wichtigsten für den Rückkauf in Betracht fallenden Bestimmungen der Konzession für die B. O. B.* sind in den Artikeln 2, 12, 15, 17, 18 und namentlich in Art. 27 derselben, welche letzterer von den Rückkaufbestimmungen handelt, enthalten. Sie resümieren sich kurz dahin:

Die Konzessionsdauer beträgt 80 Jahre.

Die Personenbeförderung soll im Sommer mindestens 4 mal täglich und im Winter mindestens 2 mal täglich in jeder Richtung erfolgen.

Die konzessionsmässigen Taxen sind:

für die 2te Wagenklasse	=	25 Rappen,
» » 3te »	=	15 »

per Kilometer Bahnlänge.

Für die Personenbeförderung in Warenzügen, für Kinder, Gepäck, Hin- und Rückfahrt, Abonnementsbillets und Arme gelten die üblichen Bestimmungen.

Ferner sind für den Lokalverkehr ermässigte Taxen, welche vom Bundesrat festgesetzt werden, vorgesehen.

Für den Viehtransport dürfen folgende Maximalansätze per Stück und per Kilometer bezogen werden:

Pferde, Maultiere etc.	=	30 Rappen,
Grossvieh	=	20 »
Kleinvieh	=	7 »

Für Wagenladungen tritt eine Ermässigung von mindestens 20 % ein.

Der Tarif für den Warentransport sieht Klassen von 2—4 Rappen per 100 Kilogramm und per Kilometer vor.

Für ganze Wagenladungen, den Transport von Rohstoffen, barem Geld, Traglasten, Fahrzeugen, für das Auf- und Abladen der Waren und Tiere gelten die üblichen Bestimmungen.

Die beiden Gründungen konstituierten sich zu Aktiengesellschaften, die B. O. B. unterm 2./24. November 1888 und die Schinige Platte-Bahn unterm 20. September 1890.

Statuten der B. O. B.

Die Statuten der B. O. B. erhielten folgende, hier in Betracht fallende Bestimmungen:

« § 3. Unter Vorbehalt der gesetzlichen Befugnisse der Schweizerischen Bundesbehörden kann die Gesellschaft der B. O. B. ihr Bahnnetz durch den Bau oder Ankauf anderer Linien oder auf irgend einem andern Wege erweitern, Bahnen im Eigentum Dritter ganz oder bloss teilweise, also z. B. lediglich zur Besorgung des Transportdienstes, in Pacht nehmen, mit andern Transportunternehmungen Gemeinschaftsverträge abschliessen oder sich mit solchen vereinigen. »

§ 5. « Das Aktienkapital der Gesellschaft beträgt 1,850,000 Fr. und besteht in 3700 Aktien von je 500 Fr., auf den Inhaber lautend und voll einzubezahlen. »

§ 29. « Die von den Unternehmern Herren « Pümpin & Herzog in Bern gemachte Generalofferte vom 29. September 1888 betreffend den Bau und die Ausrüstung der Thalbahnen um die Pauschalsumme von 2,850,000 Fr. mit Vollendungsfrist bis 1. Juli 1890 wird seitens der Generalversammlung der Aktionäre durch Annahme gegenwärtiger Statuten genehmigt, und es tritt der Bauvertrag samt Pflichtenheft ohne weiteres in Kraft.

« Ebenso wird der am 29. September 1888 durch die Konzessionäre mit dem Syndikate bernischer Banken vereinbarte Vertrag über die Finanzierung des Unternehmens und Uebertragung der Eisenbahnkonzession durch Genehmigung gegenwärtiger Statuten ratifiziert. »

Die Genehmigung der Statuten erfolgte durch Beschluss des schweiz. Bundesrates vom 18. Januar 1889.

Taxermässigungen.

Vorgängig der Betriebseröffnung stellte die Bahnverwaltung nach Massgabe von Art. 15 der Konzession den Entwurf eines besondern Tarifs für die Beförderung von Personen und Gepäck im internen Verkehr auf, welcher Abonnementsbillets zu 120 Kilometer Fahrlänge mit folgenden Ermässigungen auf den normalen einfachen Taxen vorsah:

Im Sommer:

für die I. Klasse (II. Klasse) = 30 %,
» » II. » (III. ») = 40 %.

Im Winter:

für die I. Klasse (II. Klasse) = 30 %,
» » II. » (III. ») = 50 %.

Im Schreiben vom 3. April 1890 erklärte der Regierungsrat, dass er zu dem vorgelegten Entwurf keine Bemerkungen zu machen habe.

Beilagen zum Tagblatt des Grossen Rates. 1902.

Es sei hier auch gleich erwähnt, dass die Direktion der B. O. B. im Frühling 1893 anlässlich einer Neuausgabe ihres internen Personentarifes die Anwohner des Bahngebietes als dieser Begünstigungen teilhaftig bezeichnete, nämlich: die Kirchgemeinden Unterseen, Ringgenberg, Gsteig, Grindelwald und Lauterbrunnen. Gleichzeitig setzte sie die Taxereduktion für dieselben während des ganzen Jahres in der III. Wagenklasse auf 50 % der normalen Taxen für einfache und Hin- und Rückfahrt fest.

Wie im Bauvertrag vorgesehen, konnten die beiden Linien Interlaken-Lauterbrunnen und Zweilütschinen-Grindelwald am 1. Juli 1890 eröffnet werden.

Die Gesamtlänge der Berner-Oberland-Bahnen beträgt:

Interlaken Ost-Lauterbrunnen . 12,298 m.
Zweilütschinen-Grindelwald . . 11,148 »

Total 23,446 m.

Die grösste Steigung beträgt 120 ‰. Für die Steigungen über 25 ‰ sind Zahnstangen zwischen die Schienen eingesetzt. Die Gesamtlänge der Zahnrampen, deren 4 vorhanden sind, beträgt 4978 m. Der kleinste Kurvenradius für die Adhäsionsstrecken beträgt 100 m., für die Zahnstrecken 120 m.

Die Bahn ist eingleisig. Die Kronenbreite des Erdplanums beträgt 3,70 m., die mittlere Schotterkrone 2,50 m.

Der Oberbau besteht aus Stahlschienen von 23 kg. Gewicht per Laufmeter auf Holzschwellen.

Auf der Strecke Zollhaus-Lauterbrunnen befinden sich zwei Zwischen-Stationen: Wilderswil-Gsteig und Zweilütschinen; auf der Strecke Zweilütschinen-Grindelwald deren ebenfalls zwei: Lütschenthal und Burglauenen. Die kleinste Entfernung zwischen den Stationen beträgt 2070 m., die grösste 4969 m.; beide befinden sich auf der Strecke Zweilütschinen-Grindelwald.

Die mittlere Entfernung der Stationen beträgt 3907 m.

Das Anlagekapital war zur Zeit der Betriebseröffnung wie folgt beschaffen:

Gewöhnliche Aktien à 500 Fr. = 1,850,000 Fr.
Hypothekaranleihen zu 4 1/2 % = 1,450,000 »

Total 3,300,000 Fr.

Hauptverhältnisse der Bahnanlage der B. O. B.

Das Anlagekapital der B. O. B.

Die Anlagekosten betragen bis 31. Dezember 1901, nachdem die vom schweiz. Eisenbahndepartement verlangten Ergänzungsbauten erstellt und mit den Unternehmern definitiv abgerechnet worden war, im ganzen 3,021,899 Fr. oder 125,912 Fr. per Bahnkilometer.

Der Betrieb nahm einen guten Anfang. Laut der schweiz. Eisenbahnstatistik weist die Schlussrechnung für das erste Betriebsjahr (oder vielmehr Halbjahr = 1. Juli bis 31. Dezember 1890), nach Abzug des zur Verzinsung des Obligationenkapitals, der Einlagen in den Erneuerungs- und Reservefonds und der Abschreibungen von den zu amortisierenden Verwendungen noch einen Ertrag von 3 % des Aktienkapitals auf.

Der Betrieb der B. O. B.

Im zweiten Betriebsjahr (1891) erfolgte jedoch ein Rückschlag. Der Geschäftsbericht sagt dazu wörtlich:

«Die Einnahmen sind auch im Berichtsjahr gegenüber dem Voranschlag zurückgeblieben, einerseits infolge der ungünstigen Witterung und andererseits wegen der bedeutenden Konkurrenz der Kutscher und einiger Hoteliers, die keine Mittel unbenutzt lassen, um der Bahn Verkehr zu entziehen.

«In dieser Hinsicht wird Besserung erst dann eintreten, wenn die verschiedenen noch im Bau begriffenen Anschlussbahnen dem Betrieb übergeben und in den direkten Verkehr einbezogen werden.»

In der That weist die Statistik dieses Jahres (ganzes Jahr) einen um ca. 18,400 Fr. geringeren Einnahmenüberschuss gegenüber dem Vorjahre (halbes Jahr) auf; die Aktien blieben 1891 ertraglos.

Die Voraussetzungen der Direktion der B. O. B. bewahrheiteten sich jedoch.

Nachdem die Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren am 14. August 1891, die Schinige Platte-Bahn am 14. Mai 1893 und die Wengernalpbahn am 20. Mai 1893 eröffnet worden waren, und nachdem ferner die Gesellschaft der B. O. B. durch Vertrag vom 24. Januar 1891, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1892, den Betrieb der Bergbahn Lauterbrunnen-Mürren, sowie durch Vertrag vom 14. Mai/12. Juli 1892, genehmigt durch Bundesbeschluss vom 29. März 1893, den Betrieb der Wengernalp-Bahn übernommen hatte, gestalteten sich die Betriebsverhältnisse der beiden Thalbahnen wesentlich besser.

Der Ueberschuss der Gesamteinnahmen über die Gesamtausgaben war im Jahre 1892 um 49,442 Fr. höher als anno 1891 und im Jahre 1893 um 34,027 höher als im Vorjahre. Im Jahre 1892 wurde zwar noch von der Auszahlung einer Dividende an die Aktionäre Umgang genommen, dafür aber amortisiert. Für das Jahr 1893 ward dagegen bereits eine Dividende von 4 % an die Aktionäre entrichtet. Von da an steigerte sich der Ertrag der B. O. B. von Jahr zu Jahr.

Nichtsdestoweniger versuchten die B. O. B. im Jahre 1893 den Winterbetrieb einzustellen.

Mit Datum vom 20. März 1893 reichte der Verwaltungsrat der B. O. B. an den Bundesrat zu Händen der Bundesversammlung das Gesuch ein, es möchte dieser Gesellschaft gestattet werden, künftighin den Betrieb vom 15. November bis 15. März einzustellen.

Zur Begründung des Gesuches wies die Bahnverwaltung auf den schwachen Winterverkehr, namentlich aber auf die Gefahren des Winterbetriebes hin, welche nach ihrer Ansicht in den Schneeverwehungen, dem komplizierten Bahnsystem (gemischtes Adhäsions- und Zahnstangensystem), der Vereisung der Zahnstangeneinfahrten und endlich in den zahlreichen Lawinenzügen und Holzlässen bestünden.

Der Regierungsrat holte hierüber die Vernehmung der beteiligten Gemeinden ein und richtete sodann unterm 31. Mai 1893 an die

Bundesbehörden eine wohlmotivierte Einsprache, welche mit dem Antrag schloss, es sei das Gesuch der B. O. B. abzuweisen. In der Begründung wurde der Bahnverwaltung in Erinnerung gerufen, dass die Gründer die Einführung des Winterbetriebes beabsichtigt hatten, und ihr sodann nachgewiesen, dass die daherigen Einnahmen bereits in den ersten beiden Wintern 1890/91 und 1891/92 ihre Erwartungen übertrafen, im Winter 1892/93 einzig infolge des durch den grossen Brand verursachten Ausfalls der Grindelwaldner Wintersaison zurückblieben, sowie ferner, dass die Betriebsausgaben den Voranschlag nicht erreichten, während die Einnahmen denselben überstiegen.

Was die Gefahren betreffe, so bewiesen die Aeusserungen des Gründungsberichtes die Haltlosigkeit der von der Bahnverwaltung ins Feld geführten Gründe und endlich zeugten die Betriebsergebnisse davon, dass sich die B. O. B. in keiner Notlage befinde.

Die B. O. B. Gesellschaft konnte infolgedessen die Einstellung des Winterbetriebes nicht durchsetzen.

Dagegen fasste der Bundesrat am 12. März 1897 einen Beschluss betreffend das Holzriesen, Holzfällen etc. längs der B. O. B. in der Absicht, den Betrieb dieser Bahn gegen diese Manipulationen sicher zu stellen.

Im Jahre 1894 vermehrte die Gesellschaft der B. O. B. das Obligationenkapital um 250,000 Fr., d. h. auf 1,700,000 Fr., wofür sie eine zweite Hypothek ebenfalls zu 4 1/2 % errichtete. Zweck dieses Anleiheens war, einen Teil der seit der Betriebseröffnung in Ergänzungsbauten und Neuanschaffungen angelegten Gelder flüssig zu machen.

Vermehrung des Anlagekapitals der B. O. B.; Kauf der Schinigen Platte-Bahn.

Im Jahre 1895 wurde sodann das Anlagekapital auf 5,950,000 Fr. erhöht, wobei nicht nur das Hypothekaranleihen auf die B. O. B. konvertiert, sondern auch ein neues Anleihen zum Zwecke des Kaufes der Schinige Platte-Bahn aufgenommen wurde und sodann eine zweite Aktien-Emission stattfand. Durch Kaufvertrag vom 21. Februar 1895 nämlich erwarb die Gesellschaft der B. O. B. die Schinige Platte-Bahn, bestehend in der Zahnradbahn von der Station Wilderswil auf die Schinige Platte mit den an der Bahn liegenden Landabschnitten und den daraufstehenden, wenn auch nicht Bahnzwecken dienenden Einrichtungen, sowie dem gesamten Betriebsmaterial, den beiden Hotelbesitzungen, Kurhaus «Breitlauenen» und «Schinige Platte», unter folgenden speziellen Bedingungen:

1. Uebernahme der sämtlichen Verträge betreffend:

Verbauung der Stocklauri, Grenzverhältnisse mit der Bergschaft Isleten, Lieferung und Miete von Rollmaterial, Verpachtung der Restaurationen, Post und Telephon, Reisebureaus, Reklame, Versicherung.

2. Bezahlung des Obligationenkapitals von 1,000,000 Fr. auf I. Hypothek gemäss folgenden Bestimmungen:

«Das Obligationenkapital war bisher zu 4 1/2 % verzinslich und vom Jahr 1901 an amortisierbar. Die Uebernahme dieser Obli-

« gationsschuld durch die B. O. B. geschieht in « der Weise, dass die Titel dieses Anleihens « gemäss den nachfolgenden Bestimmungen ab- « gestempelt werden. Rückzahlung innerhalb « 20 Jahren, Zins 2½ % für die ersten 10 Jahre « und 3 % für den Rest der Anleihensdauer. « Die Gesellschaft der B. O. B. hat das Recht, « dieses Anleihen zu jeder Zeit ganz oder teil- « weise zu kündigen und zurückzuzahlen. Sie ist « in den ersten 10 Jahren nicht zu Rückzah- « lungen verpflichtet. Dagegen sollen mit dem « 11. Jahre die Auslosungen und Rückzahlungen « al pari in jährlichen Raten von mindestens « 50,000 Fr. beginnen und bis Ende des 20. Jahres « das ganze Anleihen zurückbezahlt sein. »

Aktien I. Emission à 500 Fr. =	Fr. 1,850,000	
» II. » » =	» 1,150,000	
		Fr. 3,000,000
Hypothekaranleihen:		
I. Hypothek auf die B. O. B. zu 3½ %	Fr. 1,450,000	
I. » » » S. P. B. zu 2½ %	» 1,500,000	
		» 2,950,000
		Total Fr. 5,950,000

Der Betrieb der S. P. B. ging selbstverständlich ebenfalls an die B. O. B. über, nachdem derselbe im ersten Betriebsjahr von der Thunersee-Bahngesellschaft und im Jahr 1894 von der Jura-Simplon-Bahn besorgt worden war.

Die Konzessionsübertragung wurde durch Bundesbeschluss vom 5. April 1895 genehmigt unter dem Vorbehalt, dass die Anlage-, bezw. Erwerbskosten und die Betriebserträge für die Schinige Platte-Bahn nach Massgabe des Bundesratsbeschlusses vom 21. Juli 1888, betreffend Berechnung des Reinertrages der Eisenbahnen, getrennt nachzuweisen seien. Der Bundesrat genehmigte sodann am 6. November 1896 die revidierten Gesellschaftsstatuten, wie üblich unter Vorbehalt der bestehenden und künftigen gesetzlichen Vorschriften. Die einzige, hier in Betracht fallende Abänderung derselben besteht darin, dass in § 25 die jährliche Einlage in den Erneuerungsfonds von 15,000 Fr. auf 20,000 Fr. erhöht wurde; der Reservefonds wurde mit 10,000 Fr. belassen.

Betriebsergebnisse.

Wie schon erwähnt, steigerte sich der Einnahme-Ueberschuss der B. O. B. von Jahr zu Jahr.

Infolgedessen zahlte die Gesellschaft schon von 1894 an alle Jahre das Maximum der Dividende von 5 %, ausserdem Superdividenden von 1894 = ½ %, 1895 = 3 %, 1896 = 1/10 %, 1897 = ½ %, 1898 = 1 %, 1899 = 2 % und 1900 von ¾ % aus.

Der Stand des Unternehmens der B. O. B. ist demnach heute, von dem Gesichtspunkt der Rendite aus betrachtet, als ein günstiger zu betrachten.

II. Rückkauf.

Bund oder Kanton.

Art. 27 der Konzession der B. O. B. sowie Art. 22 der Konzession der S. P. B. stellen ein-

3. Tilgung verschiedener schwebender Schulden im Gesamtbetrage von rund 240,000 Fr.

4. Ausführung verschiedener Ergänzungsarbeiten.

5. Uebernahme der Betriebsrechnung der Jura-Simplon-Bahn pro 1894.

6. Bezahlung eines Kaufpreises von 200,000 Fr.

Auf der Schinigen Platte-Bahn samt Zubehörden und Rollmaterial haftet ein Pfandrecht im ersten Range von 1,500,000 Fr., eingeteilt in 1500 Partialen à 1000 Fr.

Das Anlagekapital der B. O. B. setzte sich infolge dieser Erwerbung wie folgt zusammen:

gangs fest, dass der Bund oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, der Kanton Bern das Rückkaufsrecht geltend machen kann.

Der Bund wird nun aber für einmal kaum das Bedürfnis empfinden, die Nebenbahnen zu verstaatlichen, noch viel weniger die Nebenbahnen und Spezialbahnen, welche hauptsächlich der Fremdenindustrie dienen. Er hat daher auch in Art. 1 des Gesetzes vom 15. Oktober 1897 betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes etc. den Grundsatz aufgestellt, es seien diejenigen schweizerischen Eisenbahnen zu erwerben, welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grösseren Teiles derselben dienen und hat ferner in Art. 2 dieses Gesetzes seine erste Aktion auf den Rückkauf der fünf Hauptbahnen beschränkt. Der Bund ist daher heute nicht in der Lage, sein Rückkaufsrecht auf die B. O. B. zur Geltung zu bringen, zumal letztere mit dem für einmal vorgesehenen Bundesbahnnetz in keinem direkten Anschlussverhältnis steht. Er wird aber auch kaum dem Kanton Bern bei dessen Rückkaufsbestrebungen Hindernisse bereiten wollen, da er ja nur froh sein kann, wenn derselbe ihm die Verstaatlichung und Vereinheitlichung des Eisenbahnnetzes auf seinem Gebiete vorbereitet und letzteres möglichst kräftig auszugestalten sucht.

Von diesen Erwägungen geleitet, kann allerdings der Kanton Bern völlig unbefangen an die Rückkaufsfrage der B. O. B. herantreten.

Die Berner Oberland-Bahnen setzen sich zusammen aus den Thalbahnen (B. O. B.) und einer Bergbahn (Schinige Platte-Bahn), für welche jede eine besondere, zu verschiedener Zeit und unabhängig von einander erteilte Konzession besitzt. Der Kanton Bern kann daher schon aus diesem Grunde den Rückkauf der B. O. B. auf die Thalbahnen beschränken.

Rückkaufsobjekt.

Es ist ferner hervorzuheben, dass die B. O. B. und die S. P. B. betriebstechnisch durchaus kein Ganzes bilden. Der Hauptunterschied liegt darin, dass beide Bahnen grundverschiedenes Rollmaterial haben. Sodann liegt die Erwerbung von reinen Touristenbahnen ebenso wenig in der Aufgabe des Kantons als des Bundes.

Die S. P. B. ist ein *Nebengeschäft* der B. O. B., welches ebensowenig als die Liegenschaften, Wertschriften etc. gekauft zu werden braucht.

Endlich enthält der Kaufvertrag zwischen der S. P. B. und der B. O. B. keine Bestimmung, welche die Käuferin verpflichtet, beim Bund oder Kanton auf den gemeinschaftlichen Rückkauf hinzuwirken, sondern einzig die Verpflichtung, die erforderlichen Schritte zu treffen, damit die Konzession durch die schweizerische Bundesversammlung auf die B. O. B. übertragen werde.

Aus allen diesen Gründen kann der Kanton Bern — und sollte er auch — vom Rückkauf der S. P. B. absehen und denselben auf die Thalbahnen beschränken.

Rückkaufbestimmungen für die B. O. B.

Für den *konzessionsmässigen Rückkauf* ist Art. 27 der Konzession vom 29. April 1886 massgebend. Derselbe lautet:

« Für die Geltendmachung des Rückkaufsrechtes des Bundes, oder, wenn er davon keinen Gebrauch machen sollte, des Kantons Bern, gelten folgende Bestimmungen:

« a. Der Rückkauf kann frühestens auf 1. Mai 1903 und von da an jederzeit erfolgen. *Vom Entschluss des Rückkaufes ist der Gesellschaft drei Jahre vor dem wirklichen Eintritte desselben Kenntnis zu geben.*

« b. Durch den Rückkauf wird der Rückkäufer Eigentümer der Bahn mit ihrem Betriebsmaterial und allen übrigen Zugehören. Immerhin bleiben die Drittmannsrechte hinsichtlich des Pensions- und Unterstützungsfonds vorbehalten. Zu welchem Zeitpunkte auch der Rückkauf erfolgen mag, ist die Bahn samt Zugehör in vollkommen befriedigendem Zustande abzutreten. Sollte dieser Verpflichtung kein Genüge getan werden, und sollte auch die Verwendung der Erneuerungs- und Reservefonds dazu nicht ausreichen, so ist ein verhältnismässiger Betrag von der Rückkaufsumme in Abzug zu bringen.

« c. Die Entschädigung für den Rückkauf beträgt, sofern letzterer bis 1. Mai 1918 rechtskräftig wird, den 25fachen Wert des durchschnittlichen Reinertrages derjenigen zehn Jahre, die dem Zeitpunkte, in welchem der Rückkauf der Gesellschaft notifiziert wird, unmittelbar vorangehen; sofern der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1918 und 1. Mai 1933 erfolgt, den 22 $\frac{1}{2}$ fachen Wert; wenn der Rückkauf zwischen dem 1. Mai 1933 und dem Ablauf der Konzession sich vollzieht, den 20fachen Wert des oben beschriebenen Reinertrages, — immerhin in der Meinung, dass die Entschädigungssumme in keinem Falle weniger als die nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der bestehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des Erneuerungs- und Reservefonds, betragen darf.

« Bei Ermittlung der Anlagekosten und

« des Reinertrages darf lediglich die durch diesen Akt konzedierte Eisenbahnunternehmung mit Ausschluss aller anderen etwa damit verbundenen Geschäftszweige in Betracht und Berechnung gezogen werden.

« d. Der Reinertrag wird gebildet aus dem gesamten Ueberschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, zu welcher auch diejenigen Summen zu rechnen sind, welche auf Abschreibungsrechnung getragen oder einem Reservefonds einverleibt wurden.

« e. Im Falle des Rückkaufes im Zeitpunkte des Ablaufes der Konzession ist nach der Wahl des Rückkäufers entweder der Betrag der erstmaligen Anlagekosten für den Bau und Betrieb oder eine durch bundesgerichtliche Abschätzung zu bestimmende Summe als Entschädigung zu bezahlen.

« f. Streitigkeiten, die über den Rückkauf und zusammenhängende Fragen entstehen möchten, unterliegen der Entscheidung des Bundesgerichtes.»

Nach den vorstehenden Bestimmungen hätte der Rückkauf schon auf 1. Mai 1903 erfolgen können, in welchem Falle derselbe vor dem 1. Mai 1900 hätte angemeldet werden müssen. Nachdem eine im Regierungsrat gegen Ende des Jahres 1901 gemachte Anregung, das Rückkaufsrecht für den Kanton Bern geltend zu machen, Zustimmung fand, lag es nahe, den Rückkauf der Bahngesellschaft noch vor Ablauf des genannten Jahres zu notifizieren, damit für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung das verhältnismässig ungünstige Betriebsjahr 1891 am Platz des sehr günstigen, voraussichtlich den dreifachen Reinertrag aufweisenden Betriebsjahres 1901 in Betracht falle.

Demnach fasste der Regierungsrat am 30. Dezember 1901 im Sinne einer vorsorglichen Massnahme folgenden Beschluss:

« 1. Der Kanton Bern, vertreten durch seinen Regierungsrat, kündigt den B. O. B., Aktiengesellschaft mit Sitz in Interlaken, vertreten durch ihren Direktor, Ingenieur Studer in Interlaken, gemäss dem Bundesbeschluss betreffend Konzession einer schmalspurigen Eisenbahn von Interlaken (Zollhaus) nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald (vom 29. April 1887), den Rückkauf an.

« Diese Ankündigung hat Bezug auf die im vorerwähnten Bundesbeschluss genannten Linien von Interlaken nach Lauterbrunnen, mit Abzweigung von Zweilütschinen nach Grindelwald, und erfolgt gemäss Art. 27, litt. a, des gleichen Beschlusses auf 1. Januar 1905.

« Für die übrigen rechtlichen Folgen dieser Rückkaufsankündigung beruft sich der Regierungsrat auf die Bestimmungen des erwähnten Bundesbeschlusses, namentlich auf Art. 27 desselben, und wahrt sich alle ihm von daher zustehenden Rechte.

« 2. Von diesem Beschluss wird der Direktion der B. O. B. durch amtliche Notifikation, dem Präsidenten des Verwaltungsrates der B. O. B. durch besondere Zuschrift Kenntnis gegeben.

Rückkaufstermin. Notifikation des Rückkaufes.

« 3. Von diesem Beschluss ist der Grosse Rat in seiner nächsten Session in Kenntnis zu setzen, und es ist bei dieser Behörde die Genehmigung des Vorgehens des Regierungsrates nachzusuchen. »

Berechnung der Rückkaufschädigung.

Für die Berechnung der Rückkaufschädigung fallen gemäss den Bestimmungen des vorerwähnten Art. 27, litt. c, die Betriebsergebnisse der Jahre 1891—1900 in Betracht.

Der durchschnittliche Reinertrag beträgt für die zehnjährige Periode 1891—1900, laut der schweiz. Eisenbahnstatistik, mit Inbegriff der Schinigen Platte-Bahn ab 1895, per Jahr = 203,593 Fr. 30. Die B. O. B. hat jedoch seit 1895 in ihren Jahresrechnungen die Ausscheidung der Betriebsergebnisse der eigenen Linie und derjenigen der angekauften Schinige Platte-Bahn nebst Nebengeschäften nicht gemacht. Zu dieser Ausscheidung ist die Gesellschaft verpflichtet; bevor aber eine solche erfolgt sein wird, ist eine einigermaßen zuverlässige Berechnung der mutmasslichen Rückkaufsumme unmöglich. Sobald einmal in dieser Hinsicht alle erforderlichen Faktoren bekannt sind, werden wir nicht erman- geln, diesen wichtigen Punkt einer genauen Prüfung zu unterwerfen.

Eisenbahn- politische Gründe für den Rückkauf.

In dieser Beziehung sind wir vorläufig der Ansicht, dass wenn auch die Erlangung eines massgebenden Einflusses der Staatsbehörden auf die Verwaltung der B. O. B. zur Durchführung der bernischen Eisenbahnbestrebungen nicht in gleichem Masse notwendig erscheint, wie dies bei der T. S. B. der Fall ist, doch anerkannt werden muss, dass durch den Rückkauf der genannten Bahn die Befriedigung wichtiger Verkehrsinteressen wesentlich gefördert wird. Sich heute definitiv über diese Seite der Frage auszusprechen, ist aber nicht nötig und auch so lange nicht angezeigt, bis man weiss, welche Aufnahme der neuestens dem Grossen Rat vorgelegte Gesetzes-Entwurf betreffend die Beteili-

gung des Staates beim Bau und Betrieb von Eisenbahnen in dieser Behörde und später im Volk finden wird.

Bei der heutigen Sachlage glauben wir uns darauf beschränken zu sollen, zu Händen des Grossen Rates zu beantragen folgenden

Beschlussesentwurf:

Der Grosse Rat erteilt der infolge Beschlusses des Regierungsrates vom 30. Dezember 1901 im Sinne einer vorsorglichen Massnahme erfolgten Ankündigung des Rückkaufes der Berner Oberland Bahnen seine Genehmigung und ladet den Regierungsrat ein, ihm zu gegebener Zeit in dieser Angelegenheit die weiter nötigen Berichte und Anträge vorzulegen.

Bern, den 28. Januar 1901.

Der Baudirektor:
Morgenthaler.

Der Finanzdirektor:
Scheurer.

Vom Regierungsrat genehmigt und an den Grossen Rat gewiesen.

Bern, den 5. Februar 1902.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident
Joliat,
der Staatschreiber
Kistler.

Baugeschäfte.

(Februar 1902.)

235. Liss-Seedorf-Strasse, IV. Klasse, Neubau; II. Sektion Stüeki-Seedorf. — Dem Grossen Rat wird auf den Antrag der Baudirektion beantragt:

Der von Gemeinderat und Strassenbaukommission von Seedorf mit Gesuch vom 30. Oktober 1901 eingereichte definitive Kostenanschlag von 32,500 Fr. für die 2375 m. lange II. Sektion Stüeki-Seedorf der projektierten Strasse IV. Klasse von Liss nach Seedorf wird genehmigt und auf Grund desselben ein Staatsbeitrag von 60 % der wirklichen Kosten, höchstens 19,500 Fr., auf Rubrik X F bewilligt unter folgenden Bedingungen:

1. Die Arbeiten sind nach den Vorschriften der Baudirektion auszuführen, welche ermächtigt wird, ihr zweckdienlich erscheinende Abänderungen am Projekt von sich aus anzuordnen.

2. Vorbehältlich der Kreditverhältnisse des Staates können auf Rechnung des Staatsbeitrages nach Vorrücken der Arbeiten auf entsprechende Situationsetats hin Abschlagszahlungen verabfolgt werden. Die restanzliche Auszahlung erfolgt unter gleichem Vorbehalt nach Vollendung des Baues auf Grund der geprüften Abrechnung, in welche die wirklichen Projekt-, Bau- und staatlichen Aufsichtskosten, exklusive Geldbeschaffungs-, Kommissions- und Landentschädigungskosten, eingestellt werden können.

3. Nach Vollendung der Strasse ist dieselbe von den betreffenden Gemeinden, jeder in ihrem Bezirk, als Verbindung IV. Klasse gemäss Strassenbaugesetz zu unterhalten.

4. Die Gemeinden Seedorf und Liss haben, jede soviel sie betreffend, schriftlich die Annahme dieses Beschlusses zu erklären.

292. Hindelbank-Krauchthal-Staatsstrasse, Korrektion Hettiswil-Bannholzgrube. — Dem Grossen Rat wird beantragt:

Das von der Baudirektion vorgelegte Projekt für die Vollendung der Hindelbank-Krauchthal-Strasse wird genehmigt und für die Ausführung desselben auf Rubrik X F ein Kredit von 16,900 Fr. bewilligt unter der Bedingung, dass die Gemeinden Hindelbank und Krauchthal auch das für die Korrektion der noch auszuführenden (mittleren) Sektion von Hettiswil-Wirtshaus bis zur Bannholzgrube erforderliche Land unentgeltlich und pfandfrei zur Verfügung stellen, wogegen ihnen die obsoleten Abschnitte der bestehenden Strasse überlassen werden.

344. Roche d'Or-Strasse IV. Klasse, Neubau. — Gemäss dem Vorschlag der Baudirektion wird dem Grossen Rat beantragt:

Der Einwohnergemeinde Roche d'Or, Abteilung der Kirchengemeinde Grandfontaine, wird an die ohne Landentschädigungen auf 46,000 Fr. veranschlagten Baukosten

des vom Regierungsrat am 25. Mai 1901 vorläufig grundsätzlich genehmigten und zur Ausführung bewilligten 3900 m. langen Strassenbaues IV. Klasse vom Dorfe Roche d'Or bis zur Staatsstrasse Pruntrut-Damvant bei Grandfontaine ein Staatsbeitrag von 50 % der wirklichen Baukosten, höchstens 23,000 Fr., auf Budgetrubrik X F bewilligt, zahlbar je nach den Kreditverhältnissen der Baudirektion, nach Vorrücken der Arbeiten, restanzlich nach vorschriftgemässer Vollendung der Arbeiten und Vorlage einer richtig befundenen Abrechnung, in welcher sämtliche Projekt- und Bau-, sowie die staatlichen Aufsichtskosten, nicht aber irgendwelche Landentschädigungs-, Kommissions-, Verwaltungs- und Geldbeschaffungskosten der Gemeinde und dergleichen eingestellt werden können.

Das Projekt, wie es von der Baudirektion festgestellt worden ist, wird genehmigt und letztere Behörde ermächtigt, allfällig weitere Aenderungen anzuordnen, wenn solche sich im Laufe der Bauausführung als zweckmässig erzeigen sollten.

Die Arbeiten sind nach dem vom Staat aufgestellten Bedingnis- und Vorschriftenheft und unter der Kontrolle seiner Organe solid auszuführen.

Die Strasse ist nach ihrer Ausführung von der Gemeinde als Verbindung IV. Klasse nach Gesetz zu unterhalten.

Die Gemeinde Roche d'Or hat innert zwei Monaten vom Datum dieses Beschlusses an gerechnet, die Annahme desselben zu erklären, andernfalls derselbe ohne weiteres dahinfällt.

Strafnachlassgesuch.

(Februar 1902.)

Gerber, Christian, geboren 1865, von Langnau, Zimmermann in Bärau, wurde am 14. Mai 1901 von den Assisen des III. Bezirks schuldig erklärt der Misshandlung mit bleibendem Nachteil, begangen mit einem gefährlichen Instrumente am 1. Januar 1901 gegenüber Hermann Zubler, Bäckerlehrling in Langnau, unter Ausschluss von Provokation, dagegen mit Zubilligung mildernder Umstände, und verurteilt zu 15 Monaten Zuchthaus, umgewandelt in einfache Enthaltung, zu $\frac{4}{5}$ der Staatskosten, prinzipiell zu einer Entschädigung an die Zivilpartei Zubler, zu deren Bestimmung letztere an die Zivilgerichte gewiesen wurde, ferner zu Interventionskosten an die Zivilpartei. Christian Gerber war in Begleitung seines Sohnes Johann in ziemlich angetrunkenem Zustande am Abend des 1. Januar 1901 in der Wirtschaft Wiedmer in Bärau mit mehreren Langnauer Burschen, unter denen sich der Bäckerlehrling Hermann Zubler, gebürtig aus dem Aargau und der Coiffeurhilfe Christmann befanden, zusammengetroffen. Zubler führte sich in der Wirtschaft pöbelhaft und, wenn auch nicht speziell gegen Gerber, so doch gegen seine ganze Umgebung provozierend auf, indem er ein Messer hervorzog, damit herumfuchtelte und mit Stechen drohte. Auf dem Heimweg geberdete er sich ebenfalls wie ein Wütender. Christian Gerber hörte, wie Zubler drohte, einen stechen zu wollen und lief im Aerger darüber mit seinem Sohn in seine Wohnung, bewaffnete sich mit einem sogenannten Muni-Fisel und überfiel Zubler, der in Begleitung Christmanns daherkam. Während Johann Gerber Christmann misshandelte, — dieser Fall ist durch Vergleich erledigt — versetzte Christian Gerber dem Zubler einige Streiche auf den Kopf. Zubler fiel infolgedessen zu Boden, wurde von Kameraden nach Hause gebracht und musste ärztlich gepflegt werden. Er war infolge der erlittenen Misshandlung 3 Monate arbeitsunfähig. Die als Experten funktionierenden Aerzte konstatierten als Folge der Misshandlung Aufhebung des Hörvermögens am rechten Ohr und eine Entzündung des rechten Mittelohrs, welche, wenn der Misshandelte sich nicht sehr vor körperlichen Anstrengungen, Erhitzungen und Erkältungen hüte und einer längeren ärztlichen Behandlung unterziehe, leicht eine Hirnhautentzündung und den Tod des Zubler herbeiführen könne. Sie schlossen daher darauf, dass die Misshandlung einen bleibenden Nachteil für Zubler zur Folge gehabt habe.

Namens des Christian Gerber wendet sich nun Fürsprech Bühlmann mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin für Christian Gerber um Erlass des noch nicht verbüsstes Restes seiner Strafzeit im Gnadenwege ersucht wird. Gerber hat die Strafe sofort nach dem Urteil angetreten und daher gegenwärtig

schon 8 Monate verbüsst, noch nicht $\frac{2}{3}$ der Strafzeit, wie es im Gesuch heisst. In letzterem wird hauptsächlich darauf aufmerksam gemacht, dass der Wahrspruch der Geschwornen und das Urteil der Kriminalkammer vornehmlich das oben erwähnte Expertengutachten zur Richtschnur genommen haben, nach welchem die Misshandlung dem Zubler einen bleibenden Nachteil verursacht habe. Nun habe aber Zubler im Sommer 1901 zuerst eine Infanterierekrutenschule und dann noch eine Unteroffiziersschule in Aarau bestanden. Da diese Militärschulen an die physische Leistungsfähigkeit der Teilnehmer grosse Anforderungen stellen, so sei aus dieser Thatsache zu schliessen, dass die Folgen der Misshandlung für Zubler lange nicht so schwere seien, wie die Experten es vorausgesehen hatten. Hätten die Geschwornen von diesem Umstande Kenntnis gehabt, so wäre ihr Wahrspruch anders ausgefallen. Gerber geniesse einen guten Leumund, er habe Frau und Kinder daheim, welche durch seine Abwesenheit in Not geraten. Endlich wird auf andere von Assisen entschiedene ähnliche Fälle hingewiesen, und behauptet, es seien in jenen Fällen unverhältnismässig mildere Urteile gefällt worden. Die Begnadigung sei das Mittel, solchen Ungleichheiten abzuwehren.

Durch ein Zeugnis des Sektionschefs von Hunzenschwil, der Heimatgemeinde Zublers, ist festgestellt, dass letzterer thatsächlich vom 14. Mai bis 29. Juni 1901 die Rekrutenschule und im Herbst darauf die Unteroffiziersschule in Aarau mitgemacht hat. Daraus darf wirklich der Schluss gezogen werden, dass die Folgen der Misshandlung für ihn bei weitem nicht so schwer waren, wie es die medizinischen Experten in ihrem Schlussgutachten vom 3. April 1901 voraussahen. Insbesondere lässt der Eintritt Zublers in die Unteroffiziersschule darauf schliessen, dass sich während der Rekrutenschule seine Militärtüchtigkeit beeinträchtigende Folgen der Misshandlung nicht gezeigt haben. In Erwägung dieses und ferner des Umstandes, dass Gerber zu seiner That veranlasst wurde durch das freche, herausfordernde Gebahren Zublers, der ihm wohl den Eindruck eines gemeingefährlichen Menschen machte, welcher eine Züchtigung verdiene, stellt die Polizeidirektion den Antrag, es sei dem Christian Gerber, der wegen eines geringfügigen Vergehens zwar vorbestraft ist, sonst aber einen guten Leumund geniesst, das letzte Drittel, das heisst, die letzten fünf Monate seiner Strafzeit in Gnaden zu erlassen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass des letzten Drittels.
 » der Justizkommission: Erlass des Restes der Strafe.

Ergebnis der ersten Beratung
vom 19. Februar 1902.

Gemeinsame Abänderungsanträge
des Regierungsrates und der Grossratskommission
vom 11./12. März 1902.

Gesetz

betreffend

**Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb
von Eisenbahnen
und
Ermächtigung zur Beschaffung der hiezu
erforderlichen Geldmittel.**

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

Art. 1. Der Staat beteiligt sich am Bau der nachgenannten Eisenbahnen im Verhältnis und unter den Bedingungen, wie sie in diesem Gesetz niedergelegt sind:

- a. Frutigen-Brig (Lötschbergbahn);
- b. Interlaken-Brienz (rechtes Ufer);
- c. Zweisimmen-Saanen-Montreux, event. über Gstaad oder mit Abzweigung nach Gstaad;
- d. Thun-Scherzligen;
- e. Burgistein-Wattenwil (Station) nach Wimmis, event. Spiez;
- f. Bern-Schwarzenburg;
- g. Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensethalbahn);
- h. Bern-Boll-Worb mit Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn oder Jura-Simplon-Bahn;
- i. Huttwil-Sumiswald mit Anschluss an die Emmenthalbahn, eventuell mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen;
- k. Solothurn-, event. Utzenstorf-Schönbühl;
- l. Herzogenbuchsee-Lyss;
- m. Herzogenbuchsee-Wangen;
- n. Oensingen-Herzogenbuchsee;
- o. Oensingen-Langenthal;
- p. Biel-Büren-Lütterswil;
- q. Biel-Ins;
- r. Ins-Erlach-Landeron-, event. Neuenstadt;

Beilagen zum Tagblatt des Grossen Rates. 1902.

Gesetz

betreffend

**Beteiligung des Staates am Bau und
Betrieb von Eisenbahnen.**

I. Beteiligung des Staates am Bau von Eisenbahnen.

1. Lötschbergbahn (Frutigen-Brig);
 2. . . .
 - 2a. Meiringen-Innertkirchen;
 3. . . .
 4. . . . etc.
16. Biel-Ins, mit Abzweigung nach Aarberg.

- s. Münster-Biel und Münster-Solothurn, oder Solothurn-Münster (Weissensteinbahn);
- t. Tramlingen-Breuleux mit Anschluss an die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn;
- u. Delsberg-Oensingen (Balsthal);
- v. Glovelier-Undervelier;
- w. Pruntrut-Damvant.
- x. Saignelégier-Chaux-de-Fonds (Umbau in Normalspur).

Art. 2. Die Beteiligung geschieht durch Uebernahme von Aktien; dieselbe darf betragen:

A. Für die Lötschbergbahn:
25 % des gesamten Anlagekapitals der Linie Frutigen-Brig.

B. Für alle übrigen in Art. 1 hievor aufgezählten Linien:

- a. Bei den normalspurigen Bahnen 40 % des Anlagekapitals der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecke, jedoch höchstens 80,000 Fr. per Kilometer.
- b. Bei den schmalspurigen Bahnen 40 % des Anlagekapitals der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecke, jedoch höchstens 40,000 Fr. per Kilometer.

Bei normalspurigen Bahnen, deren Anlagekosten weniger als 125,000 Fr. per Kilometer betragen, darf die Beteiligung des Staates bis auf 50,000 Fr. per Kilometer der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecken erhöht werden.

Bei normalspurigen Bahnen kann ausserdem eine besondere Beteiligung des Staates bis auf 100,000 Fr. per Kilometer der auf dem Gebiet des Kantons Bern liegenden Tunnelstrecken gewährt werden.

Ausnahmsweise kann der Grosse Rat der Zweisimmen-Montreux-Bahn (Art. 1 c), sowie derjenigen von Tramelan über Breuleux mit Anschluss an die Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn eine Aktienbeteiligung bis auf 60 % der Anlagekosten gewähren.

Ebenso kann er innerhalb seiner Kompetenz die Staatsbeteiligung für folgende Linien entsprechend erhöhen:

1. Zweisimmen-Montreux (Art. 1 c);
2. Thun-Seherzigen (Art. 1 d);
3. Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensethalbahn) (Art. 1 g);

Gemeinsame Abänderungsanträge des Regierungsrates und der Grossratskommission.

19 a. Reconvilier(Tavannes)-Bellelay;

22 a. Pruntrut-Laufen (Lützelthalbahn);

Art. 1 a. Der Grosse Rat ist ermächtigt, innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz und unter Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes für solche Eisenbahnlinien, welche in Art. 1 hievor nicht aufgezählt sind, eine Aktienbeteiligung des Staates zu beschliessen.

Art. 1 b. Die in diesem Gesetz zugesicherte Beteiligung des Staates fällt für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb 10 Jahren von der Annahme dieses Gesetzes durch das Volk an gezählt, der in Art. 11 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

1. Die Lötschbergbahn. Art. 1 a.

Art. 2. Der Staat beteiligt sich am Bau durch Uebernahme von Aktien im Betrage von 25 % des gesamten Anlagekapitals der Linie Frutigen-Brig, jedoch höchstens mit 17,500,000 Franken.

Der Grosse Rat wird ermächtigt, die Bedingungen für diese Beteiligung festzusetzen und alle für die Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Massregeln zu beschliessen.

2. Die andern Eisenbahnen. Art. 1, b—x.

Art. 2 a. Die Beteiligung des Staates geschieht durch Uebernahme von Aktien. Dieselbe darf betragen:

a. Bei den normalspurigen Bahnen . . .

Ausnahmsweise kann der Grosse Rat der Zweisimmen-Montreux-Bahn (Art. 1 c), derjenigen von Tramelan über . . . Chaux-de-Fonds-Bahn (Art. 1 t), sowie derjenigen von Reconvilier (Tavannes) nach Bellelay (Art. 1 t¹) eine Aktienbeteiligung bis auf 60 % . . .

Ebenso kann er . . .

3.¹ Bern-Boll-Worb für den Fall des Anschlusses an die Burgdorf-Thun-Bahn (Art. 1 h);

4. Huttwil-Sumiswald mit Anschluss an die Emmen-
thalbahn, event. mit Abzweigung nach Wasen
Art. 1 d);
5. Münster-Biel und Münster-Solothurn oder Solothurn-
Münster (Weissenstein-Bahn) (Art. 1 s).

Art. 3. Ebenso wird der Grosse Rat ermächtigt, die Bedingungen für die finanzielle Beteiligung bei der Lötschbergbahn festzusetzen und alle für die Ausführung dieser Unternehmung erforderlichen Massregeln zu beschliessen.

Für alle übrigen Linien gelten die nachfolgenden Bestimmungen.

Art. 4. Bei der Festsetzung der Höhe der Aktienbeteiligung hat der Grosse Rat einerseits auf die Wichtigkeit der neu zu erstellenden Linien und auf die für dieselben von der beteiligten Landesgegend gebrachten Opfer, sowie deren Leistungsfähigkeit, andererseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht zu nehmen.

Der Grosse Rat kann ferner auf das Begehren der Beteiligten jede Unternehmung in betriebsfähige Abschnitte einteilen und diesen einen verhältnismässigen Anteil des für die ganze Linie bewilligten Beitrages zuweisen.

Art. 5. Die in Art. 2 zugesicherte Staatsbeteiligung darf in der Regel nur bewilligt werden, wenn höchstens ein Drittel des Anlagekapitals auf dem Anleihsenweg aufzubringen bleibt. Ausnahmsweise kann der Grosse Rat die Aufnahme von Anleihen bis auf die Hälfte des Anlagekapitals bewilligen, wenn infolge besonderer Umstände das Zustandekommen einer Bahnlinie nur auf diesem Weg möglich ist.

Zu den Privataktienzeichnungen dürfen Zeichnungen von Unternehmern für Leistungen oder Lieferungen zum Bau oder zur Ausrüstung der Bahn nicht gerechnet werden.

Wenn von Gemeinden auf Rechnung ihrer Aktienbeteiligung Naturalleistungen in Land, Holz und dergleichen zugesichert werden, so ist deren Barwert amtlich zu schätzen, und es darf kein höherer Betrag als der daherige Schätzungswert in Rechnung gestellt werden.

Art. 6. Als Anlagekapital im Sinne dieses Gesetzes gilt derjenige Betrag, welcher im Kostenvoranschlag, der dem genehmigten Finanzausweis zu Grunde liegt, für den Bau der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials zur Verwendung auf bernischem Gebiet vorgesehen ist.

Art. 7. Die Staatsbeteiligung wird nur Gesellschaften zugesichert, deren Statuten vom Grossen Rat genehmigt sind.

Die Statuten haben jeweilen die Bestimmung zu enthalten, dass ohne Ermächtigung des Grossen Rates eine Fusion mit einer andern Gesellschaft nicht eingegangen und die Konzession an eine andere Gesellschaft nicht abgetreten werden kann, sowie dass Statutenänderungen zu ihrer Gültigkeit der Genehmigung des Grossen Rates bedürfen.

Art. 3 fällt weg.

Diese Genehmigung darf nur erfolgen, wenn in den Statuten die dem Staate zufolge diesem Gesetze zustehenden Rechte in vollem Umfange anerkannt sind.

Statutenänderungen bedürfen zu ihrer Gültigkeit ebenfalls der Genehmigung des Grossen Rates.

Ohne Ermächtigung des Grossen Rates darf weder eine Fusion mit einer andern Gesellschaft eingegangen noch die Konzession an eine andere Gesellschaft abgetreten werden.

Art. 8. Die Aktien des Staates stehen den übrigen Aktien gleich, geniessen die gleichen Rechte wie diese und sind im weitem bezüglich des Stimmrechts keiner Beschränkung unterworfen (Art. 640 O.-R. und Art. 22 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896).

Wenn bevorrechtete Aktien geschaffen werden, so sind die Aktien des Staates in jede Klasse in gleichem Verhältnisse zu verteilen, wie diejenigen der beteiligten Gemeinden und Privaten, und wenigstens zur Hälfte der bevorrechteten Klasse zuzuteilen.

Art. 9. Die Einzahlung der Aktien des Staates geschieht zu vier Fünfteln nach Massgabe der Statuten der betreffenden Gesellschaften gleich wie die Einzahlung der übrigen Aktien. Der letzte Fünftel wird erst bezahlt, wenn nach Inbetriebsetzung der Bahn ein dem Regierungsrat vorzulegender Ausweis über die Verwendung des Baukapitals die regierungsrätliche Genehmigung erhalten hat.

Art. 10. Der Staat hat das Recht, sich im Verwaltungsrat jedes von ihm subventionierten Eisenbahnunternehmens durch ein bis sechs Mitglieder vertreten zu lassen.

Von diesen Mitgliedern darf kein Aktienbesitz gefordert werden.

Art. 11. Bevor der Bau einer Linie begonnen wird, ist dem Grossen Rat ein Finanzausweis einzureichen und es darf mit dem Bau erst dann begonnen werden, wenn dieser Finanzausweis vom Grossen Rat als genügend anerkannt ist. Wird dieser Vorschrift keine Folge gegeben, so fällt die Beteiligungszusage für die betreffende Linie dahin.

Art. 12. Der Regierungsrat wird ermächtigt, sich bei Projektstudien für die in diesem Gesetz genannten Linien bis zum Belauf von höchstens 250 Fr. per Kilometer vorschussweise, d. h. auf Rechnung der Aktienzeichnung des Staates zu beteiligen, 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.

Ebenso ist er berechtigt, jederzeit von sich aus ergänzende Projektstudien anzuordnen.

Art. 13. Die Bahnverwaltungen haben die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen für die Wahl des bauleitenden Ingenieurs, sowie für alle wichtigeren Bau- und Lieferungsverträge; im weiteren haben sie der kantonalen Eisenbahndirektion während der Dauer des Bahnbaues jeweilen im Januar, April, Juli und Oktober einen Quartalbericht einzureichen, aus welchem der Stand der Bauarbeiten und der verfügbaren Finanzmittel klar beurteilt werden kann. Nach Vollendung des Baues ist dem Regierungsrat die detaillierte Baurechnung vorzulegen.

Ueberdies ist der Regierungsrat berechtigt, jederzeit die ihm notwendig scheinenden Untersuchungen über die Geschäftsführung des Unternehmens anzuordnen.

Art. 14. Die Kosten der in den Art. 12 und 13 vorgesehenen Projektstudien und Untersuchungen sind von der betreffenden Bahngesellschaft zurückzuvorgüten.

Art. 15. Die in diesem Gesetz zugesicherte Beteiligung des Staates fällt für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb 10 Jahren von der Annahme dieses Gesetzes durch das Volk an gezählt, der in Art. 11 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Vgl. Art. 1 b.

Art. 16. Der Grosse Rat ist ermächtigt, innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz und unter Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes auch solche Eisenbahnlinien zu subventionieren, welche in Art. 1 hievor nicht aufgezählt sind.

Vgl. Art. 1 a.

Art. 17. Falls eine schon bestehende Eisenbahngesellschaft oder die schweizerische Eidgenossenschaft sich zum Bau einer der in Art. 1 vorgesehenen Linien verpflichtet, so ist der Grosse Rat ermächtigt, die vorstehend festgesetzten Bedingungen über die Beteiligung des Staates innerhalb der in Art. 2 gezogenen Grenzen je nach den Umständen abzuändern.

II. Beteiligung des Staates beim Betrieb von Eisenbahnen.

Art. 18. Wenn eine mit Staatsbeteiligung gebaute Bahnlinie Betriebsergebnisse aufweist, welche zur Bezahlung der Betriebskosten und der Anleihezinse nicht ausreichen, oder wenn es sonst zur Konsolidierung des Unternehmens notwendig erscheint, so kann der Grosse Rat der betreffenden Bahngesellschaft verzinsbare Vorschüsse machen, deren Gesamtbetrag 10 % des im Sinne des Art. 6 festgesetzten Anlagekapitals nicht überschreiten darf. Bevor diese Vorschüsse zurückbezahlt sind, dürfen den Aktionären keine Dividenden verabfolgt werden.

. . . Grosse Rat innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz der betreffenden Bahngesellschaft . . .

Für die Bern-Neuenburg-Bahn dürfen diese Vorschüsse 1,000,000 Fr. betragen.

Bevor die Vorschüsse . . .

Art. 19. Der Regierungsrat hat dafür zu sorgen, dass diejenigen Bahnen, bei welchen der Staat finanziell beteiligt ist, möglichst rationell betrieben werden. Wo es zweckmässig erscheint, ist er befugt, mehrere Eisenbahnen unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen.

Art. 19. Der Staat ist berechtigt, bei denjenigen Eisenbahnen, bei denen er finanziell beteiligt ist, die ihm gutschneinenden Massnahmen zum Zwecke eines möglichst rationellen Betriebes zu treffen.

Wo es zweckmässig . . .

Die Organisation der über den Betrieb auszuübenden Kontrolle, sowie die Organisation von allfällig zu errichtenden centralen Betriebsverwaltungen werden durch Dekret des Grossen Rates geregelt.

. . . sowie die Organisation der allfällig zu errichtenden centralen Betriebsverwaltung werden durch . . .

III. Anleihen.

Art. 20. Der Grosse Rat wird ermächtigt, die auf Grund dieses Gesetzes erforderlichen Gelder, soweit zu deren Deckung die verfügbaren Mittel des Staates nicht hinreichen, auf dem Wege von Anleihen bis zum Gesamtbetrag von 20 Millionen zu beschaffen.

IV. Wahl der Vertreter des Staates in den Eisenbahnverwaltungen.

Art. 21. Die Vertreter des Staates in den Eisenbahnverwaltungen werden durch den Regierungsrat gewählt.

. . . wählt.

Dabei sind die allgemeinen, bernischen Eisenbahninteressen, sowie die Bedürfnisse der beteiligten Landesteile und des Eisenbahnpersonals zu berücksichtigen.

Art. 22. Durch dieses Gesetz wird der Beschluss betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 28. Februar 1897 aufgehoben.

Art. 23. Dieses Gesetz tritt nach dessen Annahme durch das Volk in Kraft.

V. Schlussbestimmungen.

. . . Gesetz werden der . . .

. . . 1897 und der Ergänzungsbeschluss vom 5. Mai 1901 betreffend die Bern-Schwarzenburg-Bahn aufgehoben.

Bern, den 19. Februar 1902.

Bern, den 11./12. März 1902.

Im Namen des Grossen Rates

der Präsident

Ed. Will,

der Staatsschreiber

Kistler.

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident

Joliat,

der Staatsschreiber

Kistler.

Im Namen der Grossratskommission

deren Präsident

Bühlmann.

Strafnachlassgesuche.

(März 1902.)

1. **Christen**, Fritz, geboren 1863, Gutsbesitzer und Jagdaufseher im Hunzenhof bei Klein-Dietwil, wurde am 18. November 1901 vom Polizeirichter von Aarwangen des Jagdfrevels schuldig erklärt, begangen im Sommer 1901 durch Ausgraben von Dachsen im eigenen Walde, und verurteilt zu 40 Fr. Geldbusse und 11 Fr. 80 Kosten an den Staat. Christen hat im Sommer 1901 auf seinem Felde Schädigungen des Getreides wahrgenommen, welche von Tieren herrühren mussten. Er schoss kurz darauf an der betreffenden Stelle einen Dachse. Als die Schädigungen dennoch fort dauerten, forschte er im angrenzenden, ebenfalls ihm gehörenden Walde nach und fand dabei einen Dachsbau, den er ausgrub und dessen Insassen, 2 Dachse, er tötete. Christen hatte keine Kenntnis vom Beschluss des Regierungsrates vom 26. September 1894, wodurch die unbeschränkte Befugnis jedermanns, schädliche Tiere jederzeit zu jagen und zu töten, aufgehoben wurde; als er über die Existenz dieses Beschlusses belehrt wurde, unterzog er sich der Strafanzeige und dem Urteil ohne weiteres. Er richtet nun ein Gesuch um Erlass von Busse und Kosten an den Grossen Rat, worin er den Thatbestand darstellt, sich auf seine Unkenntnis des betreffenden Regierungsratsbeschlusses beruft und ausführt, er habe nur in dem Bestreben, Schaden von sich abzuwenden, nicht aus Gewinnsucht so gehandelt; den einen Dachse habe er ausgestopft und der Sekundarschule Kleindietwil geschenkt. Letzteres wird von der Sekundarschulkommission bestätigt. Das Gesuch wird sowohl vom Gerichtspräsidenten, als vom Regierungstatthalter von Aarwangen zur Berücksichtigung empfohlen. Die Forstdirektion ist der Ansicht, dem Gesuche sei zu entsprechen; dahin geht auch der Antrag des Regierungsrates, soweit es die ausgesprochene Busse betrifft, während die Kosten dem Verurteilten von der kompetenten Behörde erlassen werden können. Es liegt hier ein Fall vor, in welchem eine Uebertretung begreiflich erscheint; zudem lassen die Stellung des Verurteilten als Jagdaufseher und sein Verhalten nach dem Vorfall

auf das Fehlen einer rechtswidrigen Absicht mit Bestimmtheit schliessen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Busse.
» der Justizkommission: id.

2. **Hottinger**, Fritz, geboren 1854, von Basel-Stadt, gegenwärtig wohnhaft in Nidau, wurde am 6. August 1901 vom Polizeirichter von Nidau wegen Uebertretung des Wirtschaftsgesetzes zu 50 Fr. Busse, Nachzahlung der Patentgebühr von 10 Fr. und 7 Fr. 20 Staatskosten verurteilt. Hottinger betrieb von Ende Februar 1901 an im Hause des Werkstattarbeiters Howald in Mett eine Temperenzwirtschaft, ohne im Besitze eines bezüglichen Patentes zu sein. Er verliess sich darauf, Howald werde für das Patent sorgen, was dieser aber nicht that. Er reicht nun ein Begnadigungsgesuch ein, worin er anführt, er habe sich sofort, als seine Schriften in Ordnung waren, nämlich im August 1901 um ein Patent beworben; ausserdem sei er jetzt verdienstlos und habe eine zahlreiche Familie. Der Gerichtspräsident und der Regierungstatthalter von Nidau empfehlen das Gesuch zur Berücksichtigung; letzterer bescheinigt, dass Hottinger in armseligen Verhältnissen lebe und keinen Verdienst habe. Im Einverständnis mit der Direktion des Innern beantragt in Anbetracht der Umstände auch der Regierungsrat, dem Gesuche im Sinne des Erlasses der Busse zu entsprechen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Busse.
» der Justizkommission: id.

3. **Hennin, Joseph**, geboren 1861, Uhrmacher von und in Vendlincourt, wurde am 7. November 1901 vom Polizei- und korrekzionellen Richter von Pruntrut der Drohung, Verleumdung und Ehrverletzung, begangen am 4. und 5. August 1901 in Vendlincourt gegenüber den Eheleuten Alfred und Mathilde Corbat, schuldig erklärt und wegen Drohung zu 3 Tagen Gefängnis, wegen Verleumdung und Ehrverletzung zu 25 Fr. Busse, 100 Fr. Entschädigung, Interventionskosten inbegriffen, und 46 Fr. Staatskosten verurteilt. Im Laufe des Strafverfahrens war festgestellt worden, dass Hennin und seine Frau am 4. August 1901 abends 11 Uhr ihren Nachbarn Corbat laut zugerufen hatten, sie hätten beide Meineid geleistet. Hennin speziell hat Corbat zugerufen, sein Vater sei in Bern im Gefängnis gestorben («crevé»), er solle ihn dort aufsuchen, er verband damit die Aufforderung: Die Corbat sollten nur herauskommen, er habe sechs in der Tasche und er dazu sei der siebente. Am nächsten Morgen zeigte er in grosser Aufregung den Corbat einen Revolver, sagte, der gehöre ihm, er wolle lieber ihrer 20 töten, als sich so behandeln zu lassen, wie es geschehen sei, sollte er auch deswegen im Gefängnis umkommen; dabei wiederholte er seine Behauptung, die Corbat hätten einen Meineid geleistet. — Die Eheleute Hennin hatten auch die Eheleute Corbat der Drohung, Verleumdung und Ehrverletzung beschuldigt; die Corbat wurden aber wegen mangelnden Beweises freigesprochen.

Hennin wendet sich nun an den Grossen Rat mit einem Begnadigungsgesuch, worin er um Erlass der Gefängnisstrafe, und mit einem Nachtragsgesuch, worin er auch um Erlass der Busse ersucht und zur Begründung anführt: er habe an die Corbat 140 Fr. Entschädigung zahlen müssen, — worin die Interventionskosten und die seiner Frau auferlegte Entschädigung inbegriffen sind, — und auch bezahlt. Die Staatskosten werde er ebenfalls bezahlen. Die Beleidigungen und Drohungen seien damals gegenseitig gewesen; ausserdem habe er sich zufolge einer kurz zuvor erlittenen Misshandlung in aufgeregtem Zustande befunden; die Drohung wahr zu machen, habe er nie beabsichtigt.

Die Schuldfrage ist durch das Gerichtsurteil, gegen welches Hennin zuerst die Appellation erklärt hatte, um sie dann wieder zurückzuziehen, erledigt. Dadurch ist ausgesprochen, dass Hennin sich der Drohung im Sinne des Art. 98 St. G. B. schuldig gemacht habe, indem er an die Eheleute Corbat die Aufforderung richtete, aus dem Hause zu kommen u. s. w., nur für diese Drohung ist über Hennin die Gefängnisstrafe verhängt worden. Hennin geniesst allerdings einen guten Leumund, und die Gemeinde Vendlincourt unterstützt sein Begnadigungsgesuch. — Der Regierungsrat hält aber dennoch, nach den Verumständen des Falles, der pöbelhaften Aufführung Hennins beim betreffenden Vorfall, dafür, dass es sich nicht rechtfertige, Hennin im Gnadenwege die Gefängnisstrafe ganz oder auch nur teilweise zu erlassen. Ebenso ist die Strafe, welche Hennin für seine gegen zwei Personen zugleich gerichteten verleumderischen Ausdrücke erhalten hat, in Anbetracht der Schwere derselben nicht zu hoch und rechtfertigt es sich nicht, dieselbe dem Hennin ganz oder auch nur teilweise zu erlassen.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
» der Justizkommisinn: id.

4. **Marianna Widmer**, geboren 1864, und deren Schwester Anna Elisabeth **Widmer**, geboren 1864, beide von und in Sumiswald, wurden am 14. Januar 1902 vom korrekzionellen Richter von Trachselwald des Diebstahls, begangen zum Nachteil des Zimmermeisters Jakob Beck, schuldig erklärt, wobei der Wert des Gestohlenen 30 Fr. nicht übersteigt, und jede zu 1 Tag Gefängnis und beide solidarisch zu den Staatskosten von 37 Fr. 60 verurteilt. Beide waren geständig, dem Jakob Beck vier Kohlköpfe und einiges Holz gestohlen zu haben. Beck hatte nach Entdeckung des Diebstahls ihnen erlaubt, einen Teil des Holzes zu behalten und stellte sich nicht als Zivilpartei. Beide sind nicht vorbestraft und geniessen einen guten Leumund. Sie wenden sich nun an den Grossen Rat mit einem Begnadigungsgesuch, worin sie um Erlass der Gefängnisstrafe nachsuchen und dies damit begründen, dass sie nicht vorbestraft seien und der Wert der entwendeten Gegenstände ein ganz geringer sei. Sie anerkennen die Strafwürdigkeit ihrer Handlung und bereuen dieselbe. In Anbetracht der Verumständen des Falles, welche auch darauf hinzuweisen scheinen, dass der Verletzte selbst der Sache sehr wenig Bedeutung beimisst, hält der Regierungsrat dafür, es sei dem Gesuche zu entsprechen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Gefängnisstrafe.
» der Justizkommission: id.

5. **Viret, Marcel Emile**, geboren 1885, von Gollion, Waadt, Lehrling in Biel, wurde vom korrekzionellen Richter von Biel am 20. Dezember 1901 schuldig erklärt des Diebstahls an einer Holzkiste im Werte von 2 Fr., begangen am 12. Juli 1901 in Biel zum Nachteil des Keller-Antenen, wobei er mit Unterscheidungskraft gehandelt habe, und verurteilt zu 1 Tag Gefangenschaft und 8 Fr. 50 Staatskosten. Viret hatte den Diebstahl sofort unumwunden eingestanden.

Nun wenden sich sein Stiefvater Jules Duparc und seine Mutter Frau Duparc-Viret mit einem Begnadigungsgesuch für ihn an die kompetenten Behörden, worin ausgeführt wird, Marcel Viret habe den Diebstahl aus Unbesonnenheit verübt, um einem Kameraden einen Gefallen zu erweisen. Er sei zudem vom Stiefvater streng bestraft worden.

Das Begnadigungsgesuch wird vom Regierungsstatthalter von Biel empfohlen. Der Regierungsrat hält dafür, es sei dem Gesuche zu entsprechen, mit Rücksicht darauf, dass Viret bei Begehung des Diebstahls noch nicht ganz 16 Jahre alt und der Wert des Entwendeten nur sehr gering war, und da andererseits nichts vorliegt, das darauf schliessen liesse, dass Marcel Viret von verdorbenem Charakter sei und daher eine empfindliche Strafe nötig hätte.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Gefängnisstrafe.
» der Justizkommission: id.

6. **Studer, Ulrich**, Redakteur, in Niederried, wurde durch Urteil des Assisenhofes des ersten Geschworenbezirks vom 25. April 1901 wegen Verleumdung und Ehrverletzung, begangen durch das Mittel der Presse gegenüber mehreren Personen und wegen Wirtshausskandals zu sechs Tagen Gefangenschaft, 90 Fr. Busse, entsprechenden Entschädigungen und zu den Kosten verurteilt. Gegen dieses Urteil reichte Ulrich Studer am 28. April 1901 ein Kassationsgesuch und am 27. Juni 1901, unter Bestätigung desselben, eventuell für den Fall, dass dem Kassationsgesuche nicht entsprochen werden sollte, ein förmliches Revisionsgesuch ein. Durch Erkenntnis des Appellations- und Kassationshofes vom 29. Juni 1901 wurde Ulrich Studer mit seinem Kassationsgesuche kostenfällig abgewiesen und ebenso mit seinem Revisionsgesuche durch Erkenntnis vom 18. Dezember 1901. Schon bevor der Appellations- und Kassationshof seinen Entscheid über das letztere Gesuch gefällt hatte, hat Studer für den Fall, dass dasselbe abgewiesen würde, in Betreff der ihm zuerkannten 6 Tage Gefängnis nebst Busse und Kosten das vorliegende Begnadigungsgesuch zu Händen des Grossen Rates eingereicht. Zur Begründung dieses Gesuches macht Studer in weitläufiger Ausführung geltend, es sei bei der Gerichtsverhandlung vom 25. April 1901 nicht ganz nach Recht und Billigkeit zugegangen. Namentlich gelte diese Behauptung für Kläger und Zeugen. Es seien denn auch von daher gegenwärtig in Thun bei dem dortigen Strafgerichtsamte drei verschiedene Strafklagen hängig. Er verweist auf die bezüglichen Akten, sowie auf die mit dem vorliegenden Gesuche eingereichten zwei Brochuren, welche als Beweismittel dafür dienen sollen, dass er keine Verleumdungen begangen habe. Der Gesuchsteller beantragt dem Grossen Rat, es möchte vor der Beurteilung des vorliegenden Begnadigungsgesuches eine Kommission ausgesprochen werden, um die bewusste Niederrieder Alpwegangelegenheit und was unmittelbar damit zusammenhängt genau zu prüfen und nachher dem Grossen Rate Bericht zu erstatten. Nach seiner Ansicht würde durch dieses Vorgehen die wirkliche Sachlage gründlich aufgeklärt werden und daraus würde sich ergeben, dass er nicht nötig hätte, für sein gutes Recht die Gnade anzurufen. Als Begnadigungsgrund führt er an, er habe mit schwacher Gesundheit zu kämpfen. Vom Regierungsstatthalter ist das Gesuch, so wie es vorliegt, nicht empfohlen. Der Regierungsrat hat ebenfalls keine Veranlassung dasselbe zu empfehlen. Die Schuldfrage ist dermal nicht mehr nachzuprüfen, indem dieselbe durch den Wahrspruch der Geschworenen und das darauf gegründete in Rechtskraft getretene Urteil des Assisenhofes definitiv erledigt worden ist. Die ausgesprochene Strafe erscheint auch nicht zu streng gegenüber den rechtswidrigen Angriffen des Ulrich Studer auf die Ehre und den guten Namen anderer Personen. Ein Arztzeugnis darüber, dass seine Gesundheit durch Verbüssung der Gefängnisstrafe Schaden nehmen würde, hat der Gesuchsteller nicht eingereicht. Es ist unter diesen Umständen kein Grund zu seiner Begnadigung vorhanden.

7. **Dinkel, Karl**, von Basel, geboren 1871, gewesener Commis bei der Firma Rooschütz & C^{ie} in Bern, wurde am 4. Februar 1901 von der Kriminalkammer des Kantons Bern schuldig erklärt der Unterschlagung von Postwertzeichen im Betrage von über 300 Fr., ferner der Unterschlagung von einkassierten Geldern im Betrage von über 300 Fr., beides begangen in seiner Eigenschaft als Angestellter zum Nachteil seines Dienstherrn, ferner des Betruges, wobei der verursachte Schaden den Betrag von 30 Fr. nicht übersteigt, und verurteilt zu 18 Monaten Zuchthaus und zu den Staatskosten im Betrage von 203 Fr. 75.

Dinkel war vom 4. September 1899 bis zum 20. November 1900 Commis bei der Firma Rooschütz & C^{ie}; er hatte in dieser Eigenschaft täglich einige Zeit eine sogenannte kleine Kasse zu führen, in welcher sich Briefmarken befanden; von diesen eignete er sich successive einen Betrag von 642 Fr. 75 an, womit er seine Schulden bezahlte. Dinkel kassierte in der gleichen Zeit Zahlungen von Kunden der Firma Rooschütz & C^{ie} im Gesamtbetrag von 778 Fr. 85 ein und lieferte die eingegangenen Gelder nicht ab, sondern verwandte sie in seinem eigenen Interesse. Der Wert der von ihm betrügerischer Weise auf den Namen der Firma bei der Papierhandlung Kaiser bezogenen Waren belief sich auf 5 Fr. 30. Dinkel hatte alle Vergehen im Laufe der Untersuchung zum Teil nach anfänglichem Leugnen, zugestanden; er hatte ein Monatsgehalt von 125 bis 150 Fr., lebte aber beständig über seine Mittel.

Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass des noch nicht verbüsstes Restes der Strafe ersucht. Er stützt sich dabei darauf, dass seit seiner Verurteilung der Firma Rooschütz & C^{ie} der grösste Teil des Schadens ersetzt worden sei, dass die Firma schon vor der Verurteilung ihren Strafantrag zurückgezogen habe, dass er im Kanton Bern noch nicht vorbestraft sei, dass er aus allen Stellen, wo er gearbeitet habe, gute Zeugnisse mitgebracht habe und dass er zur Begehung der Verbrechen nur durch schlechte Gesellschaft gekommen sei. Er beteuert, sich die Strafe zu Herzen genommen zu haben, und erklärt, er müsse für seine bedürftige, alleinstehende Mutter sorgen; die Strafe erscheine ihm ungemein hoch. Die Firma Rooschütz & C^{ie} empfiehlt das Gesuch zur Berücksichtigung, und der Verwalter der Strafanstalt Thorberg giebt Dinkel inbetreff seines Betragens in der Anstalt kein ungünstiges Zeugnis.

Gleichwohl kann der Regierungsrat das Gesuch nicht zur Berücksichtigung empfehlen. Dass die Firma Rooschütz & C^{ie} den Strafantrag gegen Dinkel zurückgezogen und das Begnadigungsgesuch unterstützt hat, kann nicht entscheidend in Betracht fallen. In Anbetracht der Höhe der unterschlagenen Beträge erscheint die über Dinkel verhängte Strafe nicht zu hart; Dinkel hat zudem nicht in einer unverschuldeten Notlage gehandelt; er ist auch vor nicht langer Zeit in Basel zweimal wegen Diebstahls und einmal wegen Fälschung verurteilt worden.

Antrag des Regierungsrates:
» der Justizkommission:

Abweisung:
id.

Antrag des Regierungsrates:
» der Justizkommission:

Abweisung:
id.

8. Frau Elise **Dousse** geb. Seelhofer, geboren 1862, von Treyvaux, Kanton Freiburg, wohnhaft gewesen in Sonvilier, wurde am 4. April 1899 von den Assisen des V. Bezirks schuldig erklärt der Teilnahme an der vom Mitangeklagten Ernst Wasserfallen in der Nacht vom 5. auf den 6. September 1898 an einem in Sonvilier befindlichen, der dortigen Einwohnergemeinde gehörenden Wohnhause begangenen Brandstiftung, wobei der im Hause sich aufhaltende Friedrich Seelhofer den Tod fand, ohne dass letzteres Ereignis von ihr vorausgesehen werden konnte, — und des Betrugsversuchs gegenüber der Schweizerischen Mobiliarversicherungsgesellschaft, begangen im September 1898, wobei der beabsichtigte Schaden den Betrag von 30 Fr., aber nicht denjenigen von 300 Fr. übersteigt, — alles unter Ausschluss von mildernden Umständen, — und verurteilt zu 8 Jahren Zuchthaus, sowie solidarisch mit Ernst Wasserfallen zu 10,860 Fr. Entschädigung an die Brandversicherungsanstalt des Kantons Bern, 958 Fr. Staatskosten, und 150 Fr. Interventionskosten an die Schweizerische Mobiliarversicherungsgesellschaft.

In der Nacht vom 5. auf den 6. September 1898 brannte in Sonvilier ein dreistöckiges, der Einwohnergemeinde Sonvilier gehörendes Wohnhaus bis auf den Grund nieder; dabei blieb der 67jährige Friedrich Seelhofer, der im III. Stock wohnte, in den Flammen. Verschiedene Verdachtsmomente führten dazu, den Mieter des Hauses, Sylvain Dousse, Schriftsetzer, und damals Inhaber einer Confiserie, seine Frau Elise geb. Seelhofer, Tochter des oben genannten Friedrich Seelhofer, und den Contre-maitre Ernst Wasserfallen zu verhaften. Anfänglich leugneten alle drei, am Brande schuldig zu sein; später legten Frau Dousse und Wasserfallen, während sie den Sylvain Dousse möglichst entlasteten, ein Geständnis ab, welches dahin ging: das Haus habe sich als zu einer Vergrößerung des Confiseriesgeschäfts ungeeignet erwiesen und die Eheleute Dousse, vor allem die Frau, welche die Confiserie eigentlich mit Wasserfallen allein leitete, da ihr Mann nicht Fachmann war, hätten daher von Sonvilier fortzuziehen versucht. Ihr Mietvertrag mit der Gemeinde dauerte aber noch bis zum 30. April 1900. Da kam Wasserfallen auf den Gedanken, das Haus durch Feuer zum Betrieb des Confiseriesgeschäfts untauglich zu machen, wie er sagte, nur durch Zerstörung der unmittelbar dazu dienenden Räumlichkeiten. Er teilte seinen Plan Frau Dousse mit, welche ihn billigte; beide trafen Vorsichtsmassregeln, um sich bei einem Brandausbruch retten zu können, und am Abend des 5. September setzte Wasserfallen Frau Dousse davon in Kenntnis, dass er die folgende Nacht das Verbrechen ausführen werde. Er that dies, und die Folgen desselben wurden dann viel schwerer, als die Beteiligten es voraussahen, da die Flammen viel rascher um sich griffen, als sie geglaubt hatten. Immerhin stand trotz ihres beschränkten Geständnisses fest, dass sie die Möglichkeit, dass ihrem frevelhaften Beginnen sehr wohl das ganze Haus zum Opfer fallen könne, sicher vorausgesehen und nichts getan hatten, um diesen Ausgang zu verhindern. Dazu kam, dass von einigen Zeugen bezeugt wurde, dass sich ein starker Petrolgeruch im brennenden Hause bemerkbar machte und dass auch auf den steinernen Treppenstufen Flammen sichtbar waren, woraus auf die Absicht der Angeklagten, das Haus ganz zu zerstören, geschlossen werden konnte. Die Anklage wegen Betrugsversuchs stützte sich

auf folgendes: Nach dem Brande machte Dousse der Schweiz. Mobiliarversicherungsgesellschaft, bei welcher er sein Mobiliar versichert hatte, vom Brandfalle Mitteilung und gab an, alles versicherte Mobiliar sei verbrannt. Frau Dousse hatte aber von sich aus einige der versicherten Gegenstände vor dem Brande beiseite geschafft und von diesem Umstande der Versicherungsgesellschaft keine Kenntnis gegeben; dieselbe erlangte aber bald Kunde davon.

Frau Dousse wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin sie denselben ersucht, sie «zu befreien», das heisst wohl, den noch nicht verbüsstes Rest der Strafe zu erlassen. Sie begründet dies zum Teil damit, dass vor den Assisen ein Zeuge aufgetreten sei, welcher unrichtige Angaben gemacht habe. Abgesehen davon, dass die Begnadigungsinstanz solche Einwände nicht berücksichtigen kann, ist aus den Akten nicht ersichtlich, dass diese Aussage auf das Urteil Einfluss gehabt habe. Sie versichert ferner, sie habe ihren Fehler bitter bereut und schwer gebüsst; ausserdem sei ihre Gesundheit sehr geschwächt.

Der Verwalter der Strafanstalt stellt der Frau Dousse kein ungünstiges Zeugnis aus. Gleichwohl kann der Regierungsrat das Gesuch nicht empfehlen. Ein verbrecherischer Wille war bei Frau Dousse offenbar vorhanden, und zwar der Wille, an einem in hohem Grade gemeingefährlichen Verbrechen teilzunehmen; es ist dabei noch zu beachten, dass der Brand zu einer Zeit der Dürre und des Wassermangels stattfand. Sind auch die Folgen ihrer That schwerer gewesen, als sie beabsichtigte, so ist dies Moment von den Assisen bereits berücksichtigt worden, und rechtfertigt es sich doch jedenfalls nicht, ihr einen bedeutenden Teil ihrer Strafzeit nachzulassen.

Antrag des Regierungsrates:
» der Justizkommission:

Abweisung.
id.

9. Frau Elise **Gfeller** geb. Zbinden, Ernst's Ehefrau, von Worb, geboren 1873, in Bern, wurde am 7. November 1901 vom Polizeirichter von Bern als korrekionellem Richter schuldig erklärt des Diebstahls, wobei der Wert des Gestohlenen 30 Fr. nicht übersteigt und zu 1 Tag Gefängnis und 6 Fr. Staatskosten verurteilt. Frau Gfeller hatte sich am fraglichen Tage zu einem Marktstand in Bern begeben, daselbst ein Paar Frauenschuhe und ein Paar Kinderschuhe im Gesamtwerte von 3 Fr. aufgenommen und sich damit entfernt, ohne zu bezahlen. Von einem Polizisten angehalten, begab sie sich zum Marktstande zurück und kaufte die Schuhe ab. Es wurde jedoch vom Polizisten von amteswegen Strafanzeige gemacht. Frau Gfeller legte von vornherein ein volles Geständnis ab; vorbestraft ist sie nicht.

Sie wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin sie anführt, sie habe sich ganz in Gedanken verloren vom Stand entfernt und vergessen, dass sie die Schuhe noch nicht bezahlt hatte; sie habe nie beabsichtigt, dieselbe zu entwenden; sie sei zudem nicht vorbestraft und ersuche daher um Erlass der Strafe, welche sie zeitlebens entehren würde. — Das Gesuch wird sowohl von der

städtischen Polizeidirektion von Bern, welche der Verurteilten kein ungünstiges Leumundszeugnis ausstellt, als vom Regierungsstatthalteramt Bern zur Berücksichtigung empfohlen. — Der Regierungsrat beantragt, es sei demselben zu entsprechen, in Anbetracht des geringen Wertes des Entwendeten, des Umstandes, dass Frau Gfeller nicht vorbestraft ist und keinen üblen Leumund geniesst, und dass der Zivilpunkt längst erledigt ist.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der
 Gefängnisstrafe.
» der Justizkommission: id.

empfiehlt das Gesuch; er bezeugt den guten Leumund des Bohren und fügt bei, dass das Vermögen der zahlreichen Familie Bohren nicht bedeutend sei, so dass Johann Bohren mit der für ihn zu bezahlenden Entschädigung seinen Vermögensanteil beinahe heraushaben werde. Das Gesuch ist ferner empfohlen vom Gerichtspräsidenten und vom Regierungsstatthalter.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der
 Gefängnisstrafe
 auf 2 Tage.
» der Justizkommission: id.

10. **Bohren**, Johannes, Landarbeiter, von und wohnhaft zu Grindelwald, geboren 1882, wurde am 22. April 1901 von den Assisen des ersten Geschworenbezirkes zu acht Tagen Gefangenschaft und zur Bezahlung der auf 427 Fr. 75 bestimmten Staatskosten verurteilt wegen Misshandlung mit bleibendem Nachteil begangen an Rudolf Kaufmann mittelst eines gefährlichen Instrumentes, wobei sich Bohren jedoch in Notwehr befunden, dabei aber das den Umständen nach gerechtfertigte Mass der Gewaltanwendung überschritten hatte. Der Thatbestand ist folgender: In der Nacht vom 29./30. Oktober 1899 begegneten sich beim Hotel National in Grindelwald einige junge Burschen, unter denen sich Johannes Bohren und Rudolf Kaufmann befanden. Nach der Aussage der Zeugen, soll der letztere sofort zu Thätlichkeiten übergegangen sein, indem er den Bruder des Bohren und ihn selber bodenfällig machte. Im Verlaufe dieses Streites erhielt Kaufmann durch einen Steinwurf einen schweren Schlag auf das linke Auge, welcher dasselbe derart verletzte, dass es durch den Arzt nach längerer Behandlung mittelst Operation entfernt werden musste und dadurch der Misshandelte einen bleibenden Nachteil erlitt. Johannes Bohren wurde dieser Misshandlung unter Annahme milderer Umstände schuldig erklärt. Die Entschädigungsfrage war vorher aussergerichtlich erledigt worden. Der Gerichtshof erkannte auf das von der Staatsanwaltschaft beantragte niedrige Strafmass, weil aus den Verhandlungen hervorging, dass der verletzte Kaufmann am ganzen Streit schuld war, indem er ohne irgend welchen berechtigten Grund zuerst den an einem Arm gelähmten Bruder des Bohren und dann diesen selber zu Boden geschlagen hatte. In der vorliegenden Bittschrift an den Grossen Rat sucht nun Bohren unter Hinweis auf die Verumständungen des Falles um Erlass der Gefangenschaftsstrafe nach, indem er anbringt: für die Bezahlung der Entschädigung von 1250 Fr. habe seine Mutter dem Verletzten eine Verpflichtung ausgestellt, und in der Voruntersuchung habe er bereits eine Haft von acht Tagen ausgehalten. Damit glaube er sein Vergehen genügend gesühnt zu haben. Der Gemeinderat von Grindelwald

11. **Bertha Joss** geb. Kissling, geboren 1874, Johannes Ehefrau, von Hasle bei Burgdorf, wurde am 14. Juni 1901 vom korrekzionellen Richter von Konolfingen der Nichterfüllung der Unterstützungspflicht infolge liederlichen und ausschweifenden Lebens schuldig erklärt und zu einem Jahre Arbeitshaus und 33 Fr. 75 Staatskosten verurteilt. Der Ehemann Johannes Joss wurde durch dasselbe Urteil zur gleichen Strafe und zu einem gleichen Kostenbetrage verurteilt. Die Eheleute Joss sind Eltern zweier Kinder, welche auf dem Notarmentat der Einwohnergemeinde Worb stehen und von ihnen in keiner Weise unterstützt werden. Die Joss, welche im kräftigsten Alter stehen, arbeiten nur selten und vagabundieren meistens in der Welt herum. Frau Joss ist denn auch schon im Dezember 1900 wegen Nichterfüllung der Unterstützungspflicht zu 20 Tagen Gefängnis, wovon 10 verschärft, verurteilt worden, ausserdem hat sie Vorstrafen wegen Konkubinats, Vagantität, Diebstahls und Unterschlagung erlitten. — Anlass zu der in Rede stehenden Bestrafung der Frau Joss gab, dass sie nach Verbüssung der Gefängnisstrafe von 20 Tagen im Jahre 1900 von der Gemeinde Worb in eine Stelle auf dem Lande als Magd plazierte wurde, wo sie bis 18 Fr. Monatslohn erhielt, denselben aber auch nicht zum kleinsten Teil für ihre Kinder verwandte, bei Besuchen ihres Mannes sich regelmässig schwer betrank, auch davonlief, und, als sie dann von ihrem Meister entlassen wurde, weil ihre Aufführung sie für den Dienst untauglich machte, mit ihrem Manne wieder das Vagabundieren anfang. Sie wendet sich nun von dem Arbeitshaus St. Johannsen aus mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat. Sie verspricht darin Besserung und erklärt, es wäre nicht so weit mit ihr gekommen, wenn ihr Mann sich eines andern Lebenswandels befleissen würde.

Obschon letztere Behauptung gewisse Wahrscheinlichkeit für sich hat und der Verwalter des Arbeitshauses sich nicht ungünstig über die Aufführung der Bertha Joss ausspricht, so kann der Regierungsrat das Gesuch dennoch nicht empfehlen; dies hauptsächlich mit Rücksicht auf die von der Bertha Joss bereits erlittenen Vorstrafen. Auch wird jedenfalls ein weiteres Verbleiben der Joss in der Arbeitsanstalt bis

zum Ablauf ihrer Strafzeit der Besserung, welche sie in Aussicht stellt, nur förderlich sein.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
» der Justizkommission: id.

12. **Blandenier**, Louis, von Villiers, Neuenburg, geboren 1829, wohnhaft in La Chauv-de-Fonds, wurde am 22. November 1901 vom Polizeirichter des Amtsbezirks Courtelary schuldig erklärt der Widerhandlung gegen das Bundesgesetz über Jagd und Vogelschutz und verurteilt zu 20 Fr. Busse und 10 Fr. 70 Staatskosten. — Blandenier ging am 19. Oktober 1901 auf dem Grenzgebiete der Kantone Bern und Neuenburg bei Les Convers auf die Jagd und wurde dabei von einem Landjäger auf bernischem Kantonsgebiete mit einer Flinte angetroffen. Er befand sich zur betreffenden Zeit nicht im Besitze eines bernischen Jagdpatents. Er bestritt zwar und bestreitet auch heute noch, den Kanton Bern mit der Waffe betreten zu haben; die Aussage des Landjägers genügt aber nach gesetzlicher Vorschrift zum vollen Beweis.

Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Busse nachsucht. Er begründet dies vor allem damit, dass er die Aussage des Landjägers als unrichtig hinstellt und legt zu diesem Zwecke ein Schreiben eines, wie er sagt, Augenzeugen des Vorfalles bei, der den Sachverhalt im Sinne Blandeniers darstellt, im Strafprozess aber nicht abgehört worden ist. Er verweist ferner auf sein hohes Alter, seine Mittellosigkeit und den Umstand, dass er noch nie bestraft worden sei.

Im Einverständnis mit der Forstdirektion spricht sich die Polizeidirektion und der Regierungsrat gegen das Begnadigungsgesuch aus. Der Thatbestand, welcher zur Verurteilung des Blandenier geführt hat, muss von der Begnadigungsinstanz so ins Auge gefasst werden, wie er durch das Strafverfahren hergestellt worden ist. So aber bieten sich im vorliegenden Fall keine Gründe dar, aus welchen sich eine Begnadigung des Louis Blandenier rechtfertigen könnte.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
» der Justizkommission: id.

13. **Cerf**, Léon, geboren 1870, von Saulcy, Acheveur in Biel, wurde vom korrekzionellen Richter von Biel wegen Wirtshausverbotsübertretung am 19. Juli 1901 zu 2, am 13. September 1901 zu 4 Tagen Gefängnis und entsprechenden Staatskosten verurteilt. Cerf hatte die Gemeindesteuern in Biel pro 1896 und 1897 nicht bezahlt, und es war ihm deshalb durch Urteile des Gerichtspräsidenten von Biel vom 11. September 1899 und 29. Januar 1900 der Besuch der Wirtschaften im Kanton Bern verboten worden. Im Juni und August 1901 wurde er nun in verschiedenen

Wirtschaften Biels getroffen und deshalb verzeigt und bestraft. Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Gefängnisstrafe nachsucht und zur Begründung anführt, er habe wegen Epilepsie kärglichen Verdienst und habe deshalb seine Steuern nicht bezahlen können; der Gemeinderat von Biel habe ihn denn auch aus dem Steuerregister gestrichen und die noch ausstehenden Steuern eliminiert. Die Staatskosten seien in beiden Fällen bezahlt. Der Gemeinderat von Biel wie der Regierungsratthalter bescheinigen die Richtigkeit der Angaben Cerfs und empfehlen das Gesuch zur Berücksichtigung. Mit Rücksicht auf die obwaltenden Umstände beantragt auch der Regierungsrat Erlass der über Cerf verhängten Gefängnisstrafen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Gefängnisstrafen.
» der Justizkommission: id.

14. **Werthmüller**, Friedrich, geboren 1864, von Rumendingen, Hammerschmied und Spezereihändler in Willadingen, wurde am 29. November 1901 vom Polizeirichter des Amtsbezirks Burgdorf wegen zweier Widerhandlungen gegen das Wirtschaftsgesetz, begangen im Laufe des Jahres 1901 in Willadingen, zu einer Busse von insgesamt 60 Fr., 20 Fr. Nachbezahlung der Patentgebühr und 4 Fr. 55 Staatskosten verurteilt. Werthmüller, Arbeiter im Eisenwerk Gerlafingen, betrieb mit seiner Frau in Willadingen ein Spezereigeschäft und in Verbindung damit den Verkauf von Wein in Quantitäten von mindestens 2 Litern über die Gasse; er war hiezu berechtigt, ein Wirtschaftspatent besass er dagegen nicht. Im Laufe der Monate Oktober und November 1901 nun verkaufte er unter 4 Malen an Bauernknechte in Willadingen je einen Liter Wein. Ueberdies verkaufte er an zwei Sonntagen um die nämliche Zeit Wein über die Gasse. — Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Busse nachsucht und zur Begründung anführt, er habe den Arbeitern an der Koppingen-Willadingenstrasse unter 2 Malen je 2 Liter verkauft, aber auf ihren Wunsch nur einen Liter auf einmal verabfolgt, einmal habe dieser Verkauf noch an einem Sonntag stattgefunden. Seine Familie sei zudem zahlreich und sein Einkommen nur bescheiden. — Der Einwohnergemeinderat von Willadingen empfiehlt das Gesuch zur Berücksichtigung.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der Busse auf 30 Fr.
» der Justizkommission: id.

15. **Burkhalter**, Andreas, geboren 1852, von Rüegsau, Tagelöhner im Moos zu Koppigen, wurde am 30. August 1901 vom Polizeirichter des Amtsbezirks Burgdorf wegen Widerhandlung gegen das Wirtschaftsgesetz zu 50 Fr. Busse, 10 Fr. Nachbezahlung der

Patentgebühr und 12 Fr. 20 Staatskosten verurteilt. Burkhalter war im Winter 1900/1901 Arbeiter bei Bannwart Gottfried Mathys in Koppigen. Wenn Mathys den Arbeitern ihren Lohn zahlte, begab er sich mit ihnen in Burkhalters Wohnung; letzterer verkaufte dabei seinem Arbeitgeber und seinen Mitarbeitern Branntwein, den er manchmal speziell dafür aus dem Wirtshaus holen liess, zum Teil auch daheim im Vorrat hatte. Hie und da wurde um den Branntwein gespielt. Auch wurde Burkhalter häufig von Zimmergesellen besucht, welchen er dann ebenfalls Branntwein gegen Bezahlung verabreichte; öfters wurde auch darum gespielt. Burkhalter besass kein Verkaufspatent. Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Busse und der Patentgebühr-Nachzahlung ersucht und zur Begründung anführt, er habe bei dem Verabfolgen von Branntwein keinen Gewinn erzielt; bei den Zusammenkünften von Arbeitern auf seiner Stube sei es immer anständig zugegangen. Er sei nicht vorbestraft. Zudem sei er ein armer Tagelöhner und habe im Jahre 1901 einen Unfall erlitten, wegen dessen er längere Zeit im Spital zubringen musste. Der Einwohnergemeinderat von Koppigen unterstützt das Gesuch und stellt dem Burkhalter ein gutes Leumundszeugnis aus. Dem Gesuche liegt eine Bescheinigung des Spendkassiers von Koppigen bei, dass er für den Spitalaufenthalt Burkhalters 19 Fr. 60 ausgelegt und von Burkhalter zurückerhalten habe. — Mit der Direktion des Innern hält der Regierungsrat dafür, es sei die über Burkhalter verhängte Busse auf 25 Fr. zu reduzieren, und zwar einzig in Anbetracht seiner prekären finanziellen Lage. Im übrigen hat er nämlich für sein Gesuch durchaus keine stichhaltigen Gründe geltend zu machen gewusst; im Gegenteil lassen die Akten darauf schliessen, dass Burkhalter in Koppigen eigentlich eine Schnapswirtschaft betrieben hat und dass die Arbeiter wussten, dass sie bei Burkhalter immer sicher waren, Branntwein zu erhalten; es kann daher von einem gänzlichen Erlass der Busse keine Rede sein.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der Busse auf 25 Fr.
» der Justizkommission: id.

16. **Friedli, Johann**, geboren 1867, von Ersigen, Küfer im Wydenhof bei Kirchberg, wurde am 17. Dezember 1901 vom Polizeirichter des Amtsbezirks Burgdorf wegen Widerhandlung gegen das Wirtschaftsgesetz, begangen im August 1901, zu 50 Fr. Busse, 5 Fr. Nachbezahlung der Patentgebühr und 13 Fr. 60 Staatskosten verurteilt. Friedli hatte im August 1901 selbstgebrannten Branntwein in Quantitäten von mindestens 2, aber weniger als 5 Litern verkauft, ohne im Besitz eines bezüglichen Patentes zu sein, im Glauben, es sei, wie bei andern geistigen Getränken, auch beim Branntwein gestattet, Quantitäten von mindestens 2 Litern ohne Patent zu verkaufen. Ausserdem verkaufte um dieselbe Zeit seine Mutter auf seine Rechnung einigen beim Bachabschlag in der Nähe des Wydenhofs beschäftigten Arbeitern auf ihr Verlangen Branntwein in Quantitäten von 2 Dezilitern an; Friedli erklärte sich auch hierfür strafrechtlich verantwortlich.

Beilagen zum Tagblatt des Grossen Rates. 1902

— Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Busse und der Nachbezahlung der Patentgebühr nachsucht und sich zur Begründung desselben in erster Linie auf den erwähnten Irrtum und ferner darauf beruft, die kleinen Quantitäten von Branntwein seien den Arbeitern verkauft worden, nicht um einen Gewinn zu erzielen, sondern um den Arbeitern einen Gefallen zu erweisen, welche, wenn sie einer Stärkung bedürften, sonst bis zum nächsten Wirtshaus weit hätten gehen müssen. Er befinde sich zudem in bedrängter ökonomischer Lage. Der Gemeinderat von Kirchberg empfiehlt das Gesuch zur Berücksichtigung. — In Uebereinstimmung mit der Direktion des Innern hält der Regierungsrat dafür, dass die Umstände des vorliegenden Falles zwar einen gänzlichen Erlass der Strafe nicht rechtfertigen, dass aber, zumal in Anbetracht des hohen Strafminimums, die Herabsetzung der Busse auf 10 Fr. angemessen ist.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der Busse auf 10 Fr.
» der Justizkommission: id.

17. **Mathys, Albert**, geboren 1879, Schlosserlehrling, von Koppigen, in Trachselwald, wurde am 11. Dezember 1901 durch Urteil des korrekzionellen Gerichts von Burgdorf schuldig erklärt der Misshandlung des Johann Moser, begangen im Moos zu Koppigen in der Nacht vom 27./28. April 1901, wobei der Verletzte eine Arbeitsunfähigkeit von über 20 Tagen davongetragen hat und ein bedeutend geringerer Erfolg als der eingetretene vorauszusehen war, und der nächtlichen Ruhestörung, begangen zu gleicher Zeit und am gleichen Ort, und verurteilt korrekzionell zu 30 Tagen Gefängnis, polizeilich zu 5 Fr. Geldbusse, zu 535 Fr. Entschädigung an die Zivilpartei Johann Moser, zu 36 Fr. 20 Interventionskosten an dieselbe und zu 134 Fr. 30 Gerichtskosten an den Staat. Mathys hatte in der Nacht vom 27. auf den 28. April 1901 mit verschiedenen andern Burschen der Jungfer Bertha Baumberger im Moos zu Koppigen einen Besuch abgestattet. Während sie sich bei ihr im Zimmer befanden, kam eine andere Gesellschaft, bei der sich Johann Moser, geboren 1877, befand, und verlangte ebenfalls Einlass, der ihnen verweigert wurde. Während ein Mitglied dieser Gesellschaft vom Dach eines Anbaues aus, über welches der Aufstieg praktiziert wurde, eine Fensterscheibe eindrückte, um ins Zimmer der Baumberger zu gelangen, begaben sich Matthys und einige seiner Gefährten hinunter und warfen von unten Scheiter auf die Ankömmlinge. Als dann Johann Moser über das Dach hinunterkam und das rechte Bein auf die zum Aufstieg gebrauchte Leiter setzte, schlug Mathys mit dem dickeren Ende eines neuen Bohnensteckens auf ihn los und traf ihn am rechten Unterschenkel so, dass ein Beinbruch eintrat, infolgedessen Moser von Kameraden heimgeschafft und ärztlich gepflegt werden musste, sowie 76 Tage ganz und 56 Tage teilweise arbeitsunfähig war. Mathys hatte diesen Erfolg nicht beabsichtigt, dagegen jedenfalls den Moser, den er erkannte, treffen und einen alten Groll an ihm auslassen wollen. Mathys ist wegen Misshandlung mit

gefährlichem Instrument und Nachtlärm schon am 24. Mai 1899 vom Amtsgericht Burgdorf zu 4 Tagen Gefängnis und 10 Fr. Busse verurteilt worden. In seinem Namen richtet nun Fürsprecher Grieb ein Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin das Gesuch gestellt wird, es sei dem Mathys die ausgesprochene Gefängnisstrafe in Gnaden zu erlassen oder mindestens auf die Hälfte, also auf 15 Tage zu ermässigen. Er beruft sich darin darauf, dass Mathys den Moser nur züchtigen, nicht in gefährlicher Weise misshandeln wollte, und dass die Misshandlung nur zufolge eines von Mathys nicht verschuldeten Umstandes so schwere Folgen gehabt habe. Allerdings habe das urteilende Gericht diesem Umstande, soweit das Gesetz es zulässt, bereits Rechnung getragen; aber das Gesetz erlaube eben eine allseitige Würdigung der in Betracht fallenden Umstände nur in ganz ungenügender Weise. Die ausgesprochene Strafe sei in Anbetracht des guten Leumundes des Mathys, der ein gutes Zeugnis von seinen Arbeitgebern erhalten habe, zu hart. Das Gesuch wird vom Einwohnergemeinderat von Koppigen empfohlen. Dem Gesuch liegen ausserdem ein Zeugnis des v. Rollschen Eisenwerks und ein solches von Schlossermeister Christen in Trachselwald bei.

Mit Rücksicht auf die besonderen Umstände des Falles glaubt denn auch der Regierungsrat dem Grossen Rat empfehlen zu dürfen, es seien dem Albert Mathys zwei Drittel der Gefängnisstrafe zu erlassen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass von zwei Dritteln der Gefängnisstrafe.
» der Justizkommission: id.

18. **Feller, Wilhelm**, von Strättligen, geboren 1860, Spengler in Biel, wurde am 9. November 1901 von den Assisen des II. Bezirks schuldig erklärt des Betrugs in zwei Fällen, begangen im Frühjahr 1900, wobei der verursachte Schaden den Betrag von 30 Fr., aber nicht denjenigen von 300 Fr. überstieg, und des Nachtlärms, alle strafbaren Handlungen begangen im Zustande verminderter Zurechnungsfähigkeit, — es wurden ihm überdies mildernde Umstände zugebilligt, — und verurteilt zu 2 Monaten Korrekthaus, umgewandelt in 30 Tage Einzelhaft, 10 Fr. Busse und 124 Fr. 40 Staatskosten. Feller hatte die verwitwete Susanna Laubbacher geb. Schmid, welche aus erster Ehe einen minderjährigen Sohn, Adolf hatte, geheiratet. Im Besitze der Frau Feller befand sich ein Sparkassabüchlein der Spar- und Leihkasse Bern auf den Namen des Adolf Laubbacher, bezüglich dessen sie sich das Dispositionsrecht für sich vorbehalten hatte. Ohne Wissen seiner Frau erhob Feller auf diesem Büchlein im ganzen 570 Fr., indem er sowohl im Büchlein als auf Quittungen mit «Laubbacher», «Adolf Laubbacher» oder «Frau Feller-Laubbacher» unterschrieb. Das Geld verprasste er. Als er einmal betrunken nach Hause kam, machte er argen Skandal und bedrohte seine Frau. Letztere machte deshalb Strafanzeige und brachte dabei auch den Fall betr. das Sparkassabüchlein zur Sprache. Später zog sie die Anzeige zurück; doch wurde die Sache von amteswegen weiter verfolgt. Feller gestand die inkriminierten Tatsachen ein, bestritt aber, in rechtswidriger Absicht

gehandelt zu haben; er gab auch an, bei seinen Geldbezügen beständig betrunken gewesen zu sein und daher nicht gewusst zu haben, was er tat.

In seinem Namen richtet nun Fürsprecher Zeerleder ein Gesuch um Erlass der Haftstrafe an den Grossen Rat. Er begründet dies mit einer, nicht in allen Teilen in den Akten begründeten Darstellung des Sachverhalts und damit: die Dispositionsbefugnis der Frau Laubbacher über das Büchlein sei mit ihrer Wiederverehelichung auf ihren Ehemann Feller übergegangen. Es sei von den Assisen ein Rechtsirrtum begangen worden. Feller sei ein vorzüglicher Arbeiter. Die Begnadigung könnte dazu beitragen, den Frieden zwischen den Eheleuten Feller zu erhalten, der sonst gestört wäre, weil die Frau sich wegen ihrer Anzeige immer Vorwürfe machen müsste; sie habe letztere überhaupt zurückgezogen und sich für ihren Mann verwendet. — Dem Gesuche liegen günstige Zeugnisse der Arbeitgeber Fellers über diesen bei. Die städtische Polizeidirektion und der Regierungstatthalter von Bern empfehlen das Gesuch nicht; Feller sei nicht gut beleumundet; er verübe oft in angetrunkenem Zustande Skandal.

Der Regierungsrat beantragt Abweisung des Gesuchs. Die Erörterungen über die Dispositionsbefugnis Fellers kommen hier um so weniger in Betracht, als Feller offenbar selbst sich eine Dispositionsbefugnis über das Büchlein nicht beimass. Die Art und Weise, wie er das erhobene Geld verbrauchte, in Verbindung mit seinem Vorleben, können nicht zu grösserer Milde stimmen, als sie schon bei der Ausfällung des Urteils in Anwendung gekommen ist. Wenn sodann Frau Feller, in Abweichung von ihrem früheren Standpunkte und teilweise im Widerspruch mit ihren damaligen Angaben, das zum mindesten liederliche und pflichtvergessene Gebahren ihres Mannes verteidigt, so kann das auch nicht berücksichtigt werden. Es rechtfertigt sich daher weder ein gänzlicher, noch ein teilweiser Erlass der Strafe.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
» der Justizkommission: id.

19. **Sahli, Rudolf**, geboren 1859, von Wohlen, Schneider in Bern, wurde am 15. Oktober 1901 vom Polizeirichter des Amtsbezirks Bern schuldig erklärt der Wirtshausverbotsübertretung und korrekthausverurteilt zu 6 Tagen Gefängnis und 3 Fr. 50 Geldbusse. Ueber Sahli war im Jahre 1899 vom Polizeirichter des Amtsbezirks Bern wegen Nichtbezahlung der Militärpflichtersatzsteuer das Wirtshausverbot verhängt worden. Trotzdem wurde er am 2. Oktober 1901, als dieses Wirtshausverbot noch in Kraft war, in einer Wirtschaft in Bern gesehen. Er ist in den Jahren 1899 und 1900 je einmal, im Jahre 1901 vor der in Rede stehenden Verurteilung schon 4 Mal wegen Wirtshausverbotsübertretung bestraft. Für ihn sucht der Armeninspektor des XII. Bezirks, Pfarrer Aeschbacher in Bern, um Erlass der Strafe nach. Zur Begründung wird angebracht, die Familie Sahli befinde sich in bitterer Not; Sahli wolle seine Pflichten von nun an pünktlich erfüllen; die rückständige Militärsteuer sei bezahlt; der Vollzug der Strafe würde der Familie

wieder Verdienst entziehen. Die städtische Polizeidirektion von Bern stellt Sahli kein ungünstiges Leumundszeugnis aus; sie empfiehlt das Gesuch zur Berücksichtigung, da Sahli tatsächlich die betr. Militärsteuer bezahlt habe. Der Regierungsstatthalter von Bern empfiehlt Erlass eines Drittels der Strafe. — Der Regierungsrat empfiehlt, trotzdem Sahli schon früher beim Grossen Rat um Begnadigung gegen frühere analoge Urteile nachgesucht hat, damit aber abgewiesen worden ist, heute mit Rücksicht darauf, dass Sahli die Steuer, wegen deren Nichtbezahlung über ihn das Wirtshausverbot verhängt wurde, bezahlt hat, — gänzlichen Erlass der Strafe.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Strafe.
» der Justizkommission: id.

20. **Zürcher**, Ulrich, geboren 1871, von Trub, Harfenmacher in Kröschenbrunnen daselbst, wurde am 20. März 1901 von der Polizeikammer des Kantons Bern schuldig erklärt der Begehung unzüchtiger Handlungen mit 8 noch nicht 16 Jahre alten Mädchen in Kröschenbrunnen, unter wiederholten Malen, in den Jahren 1894 bis 1899 und verurteilt zu 15 Monaten Korrektionshaus, 4 Jahren Einstellung in der bürgerlichen Ehrenfähigkeit, den erstinstanzlichen Staatskosten im Betrage von 352 Fr. 65 und 88 Fr. 30 Rekurskosten, Zürcher, Ehemann der Anna Barbara geb. Ruchti und gegenwärtig Vater von 5 Kindern, seit 1. Januar 1899 Mitglied der Schulkommission von Trub, hatte vom Herbst 1894 bis zum November 1899 mit 8 in Kröschenbrunnen wohnhaften Mädchen von unter 16 Jahren, jeweilen unter mehreren Malen, unzüchtige Handlungen vorgenommen. Die Angelegenheit wurde zuerst von den Angehörigen der Mädchen verschwiegen; im Sommer 1900 wurde durch den Vater eines derselben an den Gemeinderat von Trub das Verlangen gestellt, Zürcher sei wegen unsittlicher Handlungen aus der Schulkommission auszuschliessen. Es wurde darauf durch Mitglieder der Schulkommission eine Art Untersuchung geführt, welche dazu führte, dass die Schulkommission Zürcher zur Demission zu veranlassen suchte, jedoch ohne Erfolg. Seitens des Landjägers wurde dann Strafanzeige gegen Zürcher eingereicht. Zürcher gestand sofort mehr oder weniger unumschränkt ein, mit den betreffenden Mädchen unzüchtige Handlungen vorgenommen zu haben. Einige der Zürcher zur Last gelegten Handlungen waren von ihm in der Zeit begangen worden, da er Mitglied der Schulkommission von Trub war. Auf Grund dieser Tatsachen wurde Zürcher am 25. September 1900 vom Amtsgericht Signau zu 15 Monaten Korrektionshaus und 4 Jahren Ehrverlust, sowie zu den Staatskosten verurteilt. Sowohl er als die Staatsanwaltschaft erklärten hiergegen die Appellation. Vor der Polizeikammer verlangte Zürcher, dass einige von ihm nachträglich entdeckte Zeugen noch einvernommen werden sollten. Dieses Begehren wurde zugesprochen. Die betreffenden Zeugen stellten nun die Moralität des einen der betreffenden Mädchen in ein sehr schlimmes Licht und liessen so die Sache für Zürcher bedeutend günstiger erscheinen. Nichtsdestoweniger bestätigte

die Polizeikammer den erstinstanzlichen Entscheid in allen Teilen.

Namens der Frau Zürcher-Ruchti wendet sich nun Fürsprecher Bühlmann mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er für Ulrich Zürcher Erlass des noch nicht verbüsstes Restes der Strafe nachsucht. Er begründet dies damit, dass für Zürcher sein volles Geständnis mildernd in Betracht falle; ohne dasselbe wäre er der Strafe entgangen. Zürcher sei kein Gewohnheitsverbrecher; er habe eine Zeit lang an sittlicher Verirrung gelitten, bereue nun aber seinen Fehler und habe sich gebessert. Er sei nicht vorbestraft und geniesse einen guten Leumund, die betreffenden Vergehen seien schon vor einigen Jahren begangen worden. Die Strafe sei eine sehr harte. Endlich werde durch seine lange Haft die zahlreiche Familie dem Ruin entgegengeführt. — Die Verwaltung der Strafanstalt Witzwil empfiehlt das Gesuch nicht, da der Petent sich nicht immer klaglos aufgeführt habe.

Der Regierungsrat beantragt denn auch Abweisung des Begnadigungsgesuchs. Allerdings fällt für Zürcher sein Geständnis mildernd in Betracht; allein dieses Moment ist vom urteilenden Gerichte bereits berücksichtigt worden. Dagegen rechtfertigen die übrigen hier in Betracht fallenden Umstände die über Zürcher verhängte Strafe durchaus. Die Vergehen Zürchers erstrecken sich über einen Zeitraum von 5 Jahren; die letzten wurden nicht ein Jahr vor Einreichung der Anzeige begangen. Ausserdem ist die Zahl der von ihm begangenen unzüchtigen Handlungen eine sehr grosse; es trafen bei der Ausfällung des Urteils also mehrere strafbare Handlungen zusammen. Dass die Strafe nicht zu hoch ist, geht auch daraus hervor, dass die Polizeikammer, obwohl unterdessen ein wichtiges, Zürcher belastendes Moment dahingefallen war, das vom Amtsgericht Signau gefällte Urteil bestätigte.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
» der Justizkommission: id.

21. **Wyssbrod**, Fritz, geboren 1851, in Bözingen, wurde am 19. Juli 1901 vom korrekzionellen Richter des Amtsbezirks Biel schuldig erklärt der Wirtshausverbotsübertretung und verurteilt zu 4 Tagen Gefängnis und 9 Fr. Staatskosten. Ueber Wyssbrod wurde am 22. August 1884 vom Polizeirichter von Biel wegen Nichtbezahlung der Gemeindesteuern von Bözingen das Wirtshausverbot verhängt; dasselbe bestand 1901 noch in Kraft. Trotzdem wurde Wyssbrod im Juni und Juli 1901 mehrmals in Wirtschaften der Gemeinde Bözingen angetroffen. Er ersucht nun um Erlass der über ihn verhängten Gefängnisstrafe mit der Begründung, er habe seiner Zeit wegen Verdienstlosigkeit die Gemeindesteuern nicht bezahlen können; seither sei dies aber geschehen. Der Gemeinderat von Bözingen bescheinigt, dass Wyssbrod seine Gemeindesteuern bis und mit 1901 bezahlt habe, und empfiehlt sein Gesuch zur Berücksichtigung. Der Regierungsstatthalter von Biel tut dies ebenfalls und bescheinigt, dass Wyssbrod die Staatskosten bezahlt habe. Unter diesen Um-

ständen beantragt der Regierungsrat, dem Gesuche zu entsprechen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der
 » der Justizkommission: Gefängnisstrafe.
 id.

22. **Kehrwand**, Ernst, geboren 1874, Pierrist, von und in Aarberg, wurde am 19. Dezember 1901 vom korrekzionellen Gericht von Aarberg schuldig erklärt des gewaltsamen Angriffs auf die Schamhaftigkeit begangen im Juli 1901 gegenüber Ida Gross, und verurteilt zu 2 Monaten Korrektionshaus, umgewandelt in 30 Tage Einzelhaft, und 40 Fr. 40 Staatskosten. Kehrwand, Arbeiter in der Zuckerfabrik Aarberg, hatte an einem Sonntag anfangs Juli 1901 dem Alkohol stark zugesprochen. Am Montag darauf befand er sich in durchaus nicht arbeitslustiger Stimmung. Er ging in den Raum, wo die zwanzigjährige Ida Gross arbeitete, griff ihr unter die Kleider, und warf sie, als sie Widerstand leistete zu Boden. Sie wehrte sich; er liess sie dann gehen und entfernte sich. Auf die Intervention eines Bekannten hin wurde der Civilpunkt zwischen ihm und der Ida Gross erledigt. Später wurde durch einen Landjäger, welchem die Sache zu Ohren gekommen war, Strafanzeige gegen ihn eingereicht. Kehrwand leugnete anfänglich; in der Hauptverhandlung legte er ein volles Geständnis ab. Er ist nicht vorbestraft und geniesst keinen schlechten Leumund. Nun wendet er sich mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass eines Teils der über ihn verhängten Strafe nachsucht. Er führt aus, das Mädchen und seine Eltern hätten ihm den Fehler, den er aufrichtig bereue, längst vergeben. Er finde die Strafe zu hart, und die Familie Gross, wie auch Mitglieder des urteilenden Gerichts seien derselben Ansicht. Wirklich wird das Begnadigungsgesuch von den Richtern, welche Kehrwand verurteilt haben, zur Berücksichtigung empfohlen, mit der Begründung, sie hätten gern eine mildere Strafe über ihn verhängt, wenn es gesetzlich zulässig gewesen wäre. Ebenso wird das Gesuch von Ida Gross und ihren Eltern unterstützt; mit der Bemerkung, sie hätten Kehrwand längst verziehen und die Anzeige sei ohne ihre Veranlassung eingereicht worden. Die Staatskosten hat Kehrwand bezahlt. Der Regierungsrat hält dafür, es rechtfertige sich, im vorliegenden Falle eine Reduktion der Strafe eintreten zu lassen, mit Rücksicht darauf, dass Kehrwand die Ida Gross schliesslich aus freien Stücken in Ruhe gelassen hat; zudem fällt auch die Empfehlung des Gesuches durch das urteilende Gericht und der Umstand, dass Kehrwand nicht vorbestraft ist, in Betracht. Es wird Herabsetzung der Einzelhaftstrafe beantragt.

Antrag des Regierungsrates: Herabsetzung der
 » der Justizkommission: Haftstrafe auf 10 Tage.
 id.

23. Frau **Gfeller** geb. Moor, Albertine, Schneiderin, in Bern, wurde am 27. Juli 1901 vom Polizeirichter von Bern wegen Widerhandlung gegen das Gesetz betreffend die Hundetaxe zu 20 Fr. Busse und 3 Fr. 50 Kosten an den Staat verurteilt. Frau Gfeller hatte eine Zeit lang, so z. B. das ganze Jahr 1900, einen kleinen Hund im Besitz, zahlte aber pro 1900 die Hundesteuer an die Einwohnergemeinde Bern nicht. Verzeigt, gab sie den Tatbestand der Anzeige sofort als richtig zu. Der Hund wurde seither beseitigt.

Frau Gfeller wendet sich nun an den Grossen Rat mit einem Begnadigungsgesuch, worin sie um Erlass von Busse und Kosten nachsucht und dies damit begründet, sie habe die Bezahlung der Taxe aus Gesetzesunkenntnis unterlassen und sei wegen ihrer ärmlichen Verhältnisse nicht im stande, Busse und Kosten zu bezahlen. Die städtische Polizeidirektion von Bern empfiehlt das Gesuch zur Berücksichtigung, ebenso tat dies der Regierungstatthalter I von Bern, letzterer unter der Bedingung, dass Frau Gfeller die Hundetaxe pro 1900 bezahle. Nachdem das Gesuch wieder an das Regierungstatthalteramt Bern zurückgegangen war, damit der Frau Gfeller eine Frist zur Bezahlung der Hundetaxe gesetzt werde, teilte sie in einem fernern Schreiben mit, es sei ihr ihrer Verhältnisse wegen unmöglich, auch nur die Hundetaxe zu bezahlen. Dagegen hat sie nun die Staatskosten bezahlt. Das Regierungstatthalteramt Bern hält daraufhin dafür, es sei an der gestellten Bedingung der Bezahlung der Hundetaxe bei Behandlung des betreffenden Begnadigungsgesuches nicht festzuhalten. Der Regierungsrat ist derselben Ansicht und beantragt unter den obwaltenden Verhältnissen dem Begnadigungsgesuch der Frau Gfeller-Moor in Bezug auf die ausgesprochene Busse zu entsprechen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Busse.
 » der Justizkommission: id.

24. **Staub**, Rudolf Werner, geboren 1861, von Oberrieden, Agent in Bern, wurde am 1. November 1901 vom korrekzionellen Gericht von Bern schuldig erklärt des Betrugs in zwei Fällen, begangen zum Nachteil der schweizerischen Postverwaltung, wobei der Betrag des verursachten, bzw. beabsichtigten Schadens 30 Fr. aber nicht 300 Fr. übersteigt, und verurteilt zu 2 Monaten Korrektionshaus, umgewandelt in 30 Tage Einzelhaft, und 52 Fr. 50 Staatskosten. In der gleichen Sitzung erklärte das korrekzionelle Gericht von Bern den **Vontobel**, Hermann, geboren 1869, von Rütli, Mechaniker und Agent in Bern, schuldig der Gehülfschaft bei den von Staub begangenen Betrügen und verurteilte ihn zu 15 Tagen Gefängnis und 17 Fr. 50 Staatskosten. Staub stand im Jahre 1901 mit dem Baugeschäft Danuser & Brönnimann in Bern in Geschäftsbeziehungen; er wusste sich daher Couverts derselben mit ihrem Firmenaufdruck zu verschaffen. Derselben bediente er sich am 9. Mai und 8. Juni 1901, als er sich in Geldverlegenheit befand, um Nachnahmen auf sich selbst aufzugeben, indem er dadurch die Postbeamten in den Glauben versetzen wollte, die bekannte Firma Danuser & Brönnimann gebe die Nachnahmen auf, um sie

zu veranlassen, den Nachnahmebetrag sofort auszubezahlen, was denn auch beide Male geschah. In beiden Fällen weihte er Vontobel in seinen Plan ein, und derselbe trug die Nachnahmecouverts zur Post, gab sie dort auf, erhob das Geld und quittierte dafür; das Geld übergab er Staub, der ihm in beiden Fällen eine Gratifikation verabfolgte. Die erste Nachnahme, von 25 Fr. 25 löste Staub einige Tage nach ihrer Präsentation ein. Bei der zweiten, im Betrage von 43 Fr. 45, schöpfte der betreffende Postbeamte gleich nach der Auszahlung Verdacht, und es gelang ihm noch gleichen Tags, die Manipulation Staubs und den Täter zu entlarven. Staub zahlte dann noch gleichen Abends die ganze Summe zurück. Staub und Vontobel legten von Anfang an ein ziemlich vollständiges Geständnis ab. Ersterer ist zweimal wegen Nachtlärm bestraft und gilt als leichtsinniger Mensch; Vontobel ist wegen Uebertretung der Wirtshausverbots zweimal bestraft.

Für beide wendet sich Fürsprecher Zraggen mit Begnadigungsgesuchen an den Grossen Rat und verlangt gänzlichen Erlass der Gefängnisstrafe. Es wird darin ausgeführt, Staub habe nicht die Absicht gehabt, jemanden zu Schaden zu bringen; es sei denn auch niemand zu Schaden gekommen; die ganze Manipulation habe nur dazu dienen sollen, ihm in seiner Geldverlegenheit zeitweise Erleichterung zu verschaffen. Bezüglich Vontobel stützt sich das Gesuch auf einen Punkt, der hier gar nicht mehr in Frage kommt, nämlich die Anklage der Fälschung, in Bezug auf welche Vontobel freigesprochen worden ist. Allgemein wird behauptet, das Gericht hätte, wenn es nicht durch das Gesetz dazu genötigt gewesen wäre, jedenfalls weder gegen Staub noch gegen Vontobel Gefängnisstrafe angewandt. Die städtische Polizeidirektion von Bern empfiehlt beide Gesuche in Anbetracht des nicht ungünstigen Leumundes beider Petenten, und des Umstandes, dass beide bereits einige Tage Untersuchungshaft durchgemacht haben, zur teilweisen Entsprechung. Der Regierungstatthalter von Bern beantragt bei beiden Gesuchen Abweisung.

Der Regierungsrat beantragt, es sei in Anbetracht des Leumundes der Verurteilten, und des Umstandes, dass der Schaden gedeckt ist, jedem Verurteilten zwar nicht die ganze Gefängnisstrafe, jedoch ein Drittel derselben zu erlassen; dies hauptsächlich auch in Erwägung, dass bei Vermögensdelikten, welche von den Assisen beurteilt werden, die Strafe in Fällen, wie der vorliegende, infolge der Zubilligung mildernder Umstände gewöhnlich milder ausfällt und es sich rechtfertigt, eine durch das Prozessverfahren geschaffene Ungleichheit auf dem Begnadigungswege, soweit tunlich, auszugleichen.

Antrag des Regierungsrates: In beiden Fällen
Erlass eines Drittels
der Gefängnisstrafe.
» der Justizkommission: id.

25. Rösch, Niklaus, geboren 1866, und sein Bruder Rösch, Jakob, geboren 1868, von Lyssach, Holzhauer, seiner Zeit in St. Immer, dato in der Strafanstalt Thorberg, wurden am 25. August 1899 von den As-

sisen des fünften Bezirks schuldig erklärt der Misshandlung, begangen mit einem gefährlichen Instrument am 21. Februar 1899 gegenüber Samuel Liebi, welche den Tod des Verletzten zur Folge hatte, unter Zubilligung mildernder Umstände, und verurteilt jeder zu 3½ Jahren Zuchthaus, abzüglich 4 Monate Untersuchungshaft, und solidarisch zu 863 Fr. 60 Staatskosten. Die beiden Rösch befanden sich am Nachmittag des 21. Februar 1899 in einem Walde bei St. Immer, wo sie einer Gesellschaft von Arbeitern aus dieser Ortschaft begegneten, unter welchen Liebi sich befand; diese gaben ihnen Branntwein zu trinken. Beim Heimkehren kam diese Gesellschaft bei der Wohnung der inzwischen heimgekehrten Rösch vorbei; dabei entspann sich zwischen einem Monnier und einem Lauber ein Streit; andere, insbesondere auch die Rösch, mischten sich, letztere mit grossen Kieselsteinen und Stöcken bewaffnet, darein. Die Rösch fielen nun aber hauptsächlich über den am Streite eigentlich nicht beteiligten Liebi her, schlugen ihn mit Stöcken und warfen Steine auf ihn. Liebi fiel zu Boden, erhob sich aber wieder und folgte den Rösch in ihre Wohnung; dort traktierte ihn Niklaus Rösch mit dem Absatz, Jakob mit Händen und Fäusten; sie warfen ihn zu Boden und warfen ihm dann nochmals Kieselsteine nach. Liebi blutete heftig aus einem Loch im Kopf, erhob sich aber und ging in seine Wohnung, wo seine Leigisgeberin ihn verband; am nächsten Morgen war er tot. Die gerichtsarztliche Expertise konstatierte als Todesursache Verletzung des Schädels vermittelt Anwendung einer stumpfen Gewalt und infolgedessen eingetretene Blutung der Hirnhäute. Die Rösch, welche beide vorbestraft sind und in St. Immer als Trinker und Müssiggänger keinen guten Leumund genossen, leugneten zuerst rundweg, Liebi geschlagen zu haben, später belastete Niklaus zu einem Teil seinen Bruder Jakob; beide machten überdies widersprechende Angaben. Aus dem Beweisverfahren ergab sich aber, dass die Rösch, und niemand anders, den Liebi misshandelt hatten; ferner, dass alle am Auftritt Beteiligten mehr oder weniger betrunken waren.

Die Rösch wenden sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin sie um Erlass des noch nicht vertüsten Rests der Strafe nachsuchen. Sie begründen dies damit, dass sie ausführen, es habe sich um einen Raufhandel gehandelt, bei welchem nicht ermittelt werden konnte, durch wen Liebi verletzt worden sei; Liebi sei nach dem Vorfall noch in mehreren Wirtschaften gewesen und habe wohl in der Betrunkeneit einen Fall tun können. Sie versprechen, nie mehr wegen solchen Händeln mit den Gerichten in Konflikt kommen zu wollen. Der Verwalter der Strafanstalt Thorberg empfiehlt die Petenten zum Nachlass eines Sechstels der Strafe; die Rösch seien arbeitsame Leute; das Strafmass sei in Anbetracht der verwickelten Umstände des Falles ein hohes zu nennen. Letztere Bemerkung scheint ganz auf Aussagen der Rösch zu beruhen; denn aus den Akten ergibt sich im Gegenteil, dass es ganz klar hergestellt ist, dass die Verletzung des Liebi, welche seinen Tod herbeiführte, durch die Rösch und nur durch sie verursacht wurde. Die Behauptung betreffend das Verhalten Liebi's nach dem Vorfall kann, da bezügliche Angaben während des Strafprozesses nicht gemacht wurden, nicht als erwiesen angenommen werden. Zudem kann nach dem gerichtsarzt-

lichen Gutachten die Verletzung Liebi's nicht durch blossen Fall entstanden sein und ist zudem ihr Vorhandensein unmittelbar nach dem Vorfall konstatiert. Die über die Rösch verhängte Strafe ist somit durchaus nicht zu hoch, und es muss ihr Begnadigungsgesuch abgewiesen werden.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
 » der Justizkommission: id.

26. **Wyss, Ludwig Alexander**, geboren 1871, von Oberdiessbach, gewesener Postcommis in Bern, wurde am 15. November 1901 von den Assisen des II. Bezirks schuldig erklärt der Unterschlagung, begangen in seiner Eigenschaft als Commis der eidgenössischen Postverwaltung zum Nachteil seines Dienstherrn, wobei der Wert des Unterschlagenen 300 Fr. übersteigt, wobei er aber den verursachten Schaden ohne entdeckt oder zur Rede gestellt zu sein, wieder gutgemacht und den Wert der unterschlagenen Sache auf geschehene Aufforderung hin sofort vollständig ersetzt hatte, und der Verletzung des Postgeheimnisses, alles unter Zubilligung milderer Umstände, und verurteilt zu 14 Tagen Gefängnis, zur Amtsentsetzung und 127 Fr. 50 Staatskosten. Wyss war im August 1901 Commis auf dem Hauptpostbureau Bern. Am 6. August kam nun ein versiegelter Wertbrief aus Magdeburg im Betrag von 1875 Fr. (1500 Mark), adressiert nach Wengen, Berner Oberland, in seine Hände. Wyss spedierte diesen Brief nicht weiter, sondern verbarg ihn auf dem Bureau, öffnete ihn dann ein paar Tage nachher und wechselte eine darin befindliche 1000-Mark-Note in Schweizergeld um, womit er dringende Schulden im Betrag von 170 Fr. bezahlte. Später erhielt er von seinem Vater 170 Fr. geliehen, welche er samt dem nicht verbrauchten Rest des Geldes wieder in deutsche Noten umwechselte, und spedierte die Sendung am 26. August nach Wengen, wo der Adressat schon abgereist war; sie gelangte dann wieder in den Besitz ihres Absenders. Auf die Reklamationen des letztern hin wurde schon am 25. August Wyss vom Kreispostdirektor einvernommen, leugnete aber anfänglich hartnäckig, sich am betreffenden Brief vergriffen zu haben; später und in der gerichtlichen Untersuchung gestand er den Hergang ein. Er ist nicht vorbestraft und genoss bisher einen guten Leumund. Von der Postverwaltung wurde er unterm 26. August 1901 entlassen.

Wyss wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Gefängnisstrafe nachsucht. Er begründet dies damit, dass er nur durch arge finanzielle Bedrängnis dazu gelangte, den Wertbrief zu öffnen; er bereue seine Handlung bitter und habe dafür durch seine Entlassung aus dem Postdienste schon hart genug gebüsst. Seine zahlreiche Familie würde, wenn er die Strafe verbüssen müsste, in grosse Not geraten. Zum Schlusse ersucht er, gemäss einer Verfügung der eidgenössischen Oberpostdirektion vom 23. August 1901 um eventuelle Umwandlung der Gefängnisstrafe in Geldbusse. Die städtische Polizeidirektion von Bern empfiehlt das Gesuch zur teilweisen Berücksichtigung,

der Regierungsstatthalter von Bern beantragt Abweisung; die Staatskosten sind nicht bezahlt.

Von einer Umwandlung der Gefängnisstrafe in Busse kann deswegen kaum die Rede sein, weil Wyss, nach dem Zeugnis des Regierungsstatthalteramts Bern in Bezug auf die Kosten, die Busse schwerlich würde bezahlen können. Ebenso kann eine gänzliche oder teilweise Begnadigung des Wyss nicht erfolgen; er hat das Vertrauen seiner Vorgesetzten in einem solchen Masse getäuscht, dass es sich nicht rechtfertigen würde, ihm die Strafe zu erlassen. Alle zu seinen Gunsten in Betracht fallenden Umstände hat das urteilende Gericht schon hinreichend gewürdigt. Der Regierungsrat beantragt daher Abweisung des Gesuches.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
 » der Justizkommission: id.

27. **Rosa Lina Wyss geb. Dietrich**, geboren 1876, von Oberdiessbach, Negociant in Bern, wurde am 29. April 1901 vom Polizeirichter des Amtsbezirks Bern wegen Widerhandlung gegen das Wirtschaftsgesetz zu 50 Fr. Busse, 1 Fr. 50 Nachbezahlung der Patentgebühr und 15 Fr. 50 Staatskosten verurteilt. Sie wandte sich mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin sie um Reduktion der Busse und Schenkung der Kosten nachsuchte. Nach den Anträgen der vorberatenden Behörden reduzierte der Grosse Rat die Busse auf 25 Fr. Heute gelangt nun Frau Wyss neuerdings mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin sie um Erlass auch des Restes der Busse nachsucht, mit der Begründung, ihr Mann sei nun arbeitslos und es sei ihr nicht möglich, den Betrag von 25 Fr. aufzubringen.

Frau Wyss hat bereits einmal um Begnadigung nachgesucht und es ist diesem ihrem Gesuch entsprochen und die über sie verhängte Busse auf 25 Fr. reduziert worden. Alle zu ihren Gunsten in Betracht fallenden Momente sind von den Behörden schon damals gewürdigt worden. Sie tut in ihrem neuen Gesuche in keiner Weise dar, dass ihre Verhältnisse sich seit Einreichung des ersten Gesuches in erheblicher Weise geändert haben. Frau Wyss hat auch in keiner Weise gesucht, dem über sie verhängten Urteil Folge zu leisten; so hat sie an die ihr auferlegten Staatskosten noch nichts bezahlt.

Antrag des Regierungsrates: Abweisung.
 » der Justizkommission: id.

28. **Flückiger, Jules**, geboren 1868, von Rohrbach, Acheveur in Bözingen, wurde am 31. Januar 1902 vom korrekzionellen Richter des Amtsbezirks Biel schuldig erklärt der Wirtshausverbotsübertretung, und verurteilt zu 2 Tagen Gefängnis und 5 Fr. 50 Staatskosten. Flückiger hatte die Gemeindesteuern in Biel für die Jahre 1898 und 1899 nicht bezahlt und es war deshalb durch den Polizeirichter von Biel am

30. September 1901 über ihn das Wirtshausverbot verhängt worden. Gleichwohl wurde er im November 1901 in einer Wirtschaft in Bözingen getroffen. Seit dem 22. Januar 1902 hat Flückiger die Staatskosten, sowie die rückständigen Gemeindesteuern bezahlt. Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Gefängnisstrafe nachsucht; er führt an, die Gemeindesteuern habe er nur wegen mangelnden Verdienstes nicht zu bezahlen vermocht; an gutem Willen, sie zu bezahlen, habe es ihm nicht gefehlt. Der Gemeinderat von Biel und der Regierungsstatthalter des Amtsbezirks Biel empfehlen das Gesuch zur Berücksichtigung. In Anbetracht der seither erfolgten Zahlung von Steuern und Kosten durch Flückiger beantragt der Regierungsrat Erlass der Gefängnisstrafe.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Gefängnisstrafe.
» der Justizkommission: id.

29. **Bühlmann**, Johann, Spengler in Biel, wurde am 31. Januar 1902 vom korrekzionellen Richter in Biel schuldig erklärt der Wirtshausverbotsübertretung und verurteilt zu 2 Tagen Gefängnis und 5 Fr. 50 Staatskosten. Bühlmann hatte die Gemeindesteuern von Biel pro 1899 nicht bezahlt, und es war deshalb am 30. September 1901 vom Polizeirichter von Biel über ihn das Wirtshausverbot verhängt worden. Gleichwohl wurde er im Dezember 1901 in einer Wirtschaft in Biel angetroffen. Seit dem 31. Januar 1902 hat Bühlmann nun die rückständige Gemeindesteuer und die Staatskosten bezahlt. Er wendet sich nun mit einem Begnadigungsgesuch an den Grossen Rat, worin er um Erlass der Gefängnisstrafe nachsucht. Das Gesuch wird vom Gemeinderat von Biel und dem Regierungsstatthalter des Amtsbezirks Biel zur Be-

rücksichtigung empfohlen. In Anbetracht der seit dem Urteil erfolgten Zahlung der Gemeindesteuer und der Staatskosten durch Bühlmann beantragt der Regierungsrat Erlass der Gefängnisstrafe.

Antrag des Regierungsrates: Erlass der Gefängnisstrafe.
» der Justizkommission: id.

30. **Glasson**, Emile, geboren 1876, von Hérimoncourt, Frankreich, Pivoteur, gegenwärtig in La Chaux-de-fonds, wurde am 30. Dezember 1899 vom korrekzionellen Gericht von Münster schuldig erklärt der widernatürlichen Unzucht und verurteilt zu 3 Monaten Korrekzionshaus, 5 Jahren Landesverweisung und den Staatskosten. Glasson hatte im Herbst 1899 in ange-trunkenem Zustande einige Male widernatürliche Unzucht getrieben. Er gestand seine Taten sofort ein. Vorbestraft ist er nicht. Er hat nun seine Korrekzionshausstrafe abgesehen und wendet sich mit einem Gesuch um Erlass des Restes der Verweisungsstrafe an den Grossen Rat. Er anerkennt die Schwere seines Vergehens, und bereut dasselbe; im weitern führt er aus, durch den Tod seiner Mutter sei sein mit einer zahlreichen Familie in Reconvilier wohnender Vater in eine missliche Lage versetzt worden und bedürfe seiner Unterstützung. Das Gesuch wird vom Gemeinderat von Reconvilier und vom Regierungsstatthalter von Münster empfohlen. In Berücksichtigung der vom Gesuchsteller angeführten Gründe beantragt der Regierungsrat dem Grossen Rat, es sei dem Emile Glasson der Rest der Verweisungsstrafe zu erlassen.

Antrag des Regierungsrates: Erlass des Restes der Verweisungsstrafe.
» der Justizkommission: id.



Dekret

betreffend

die Organisation der Landwirtschaftsdirektion.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

in der Absicht, der Landwirtschaftsdirektion die Mittel an die Hand zu geben, die Obliegenheiten zu erfüllen, welche ihr durch das Dekret vom 30. August 1898, betreffend die Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates, auferlegt sind,

gestützt auf Art. 26, Ziffer 14, der Staatsverfassung,
auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

Art. 1. Der Landwirtschaftsdirektion liegt die Förderung der Land- und Milchwirtschaft (Hagelversicherung), des Reb- und Obstbaues, der Viehzucht, mit Einschluss der Viehgesundheitspolizei und des Viehversicherungswesens, sowie die Aufsicht über die landwirtschaftlichen Anstalten ob. (Art. 1, litt. N des Dekretes vom 30. August 1898 betreffend die Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates).

Art. 2. Die Beamten der Landwirtschaftsdirektion sind:

1. ein Sekretär,
2. ein Kantonstierarzt,
3. ein Kulturtechniker.

Art. 3. Die Landwirtschaftsdirektion wird in der Besorgung ihrer verschiedenen Geschäftszweige durch folgende Kommissionen unterstützt,

1. die Kommission für Pferdezucht, für Rindviehzucht und für Kleinviehzucht,
2. die Aufsichts- und Fachkommission der Ackerbau- und Molkereischule Rütli, sowie der bestehenden landwirtschaftlichen Winterschulen,
3. die Veterinärsektion des Sanitätskollegiums.

1. die Kommissionen . . .

2. die Aufsichtskommissionen der Ackerbau- und Molkereischule Rütli und der landwirtschaftlichen Winterschulen, sowie die Fachkommission der Molkereischule Rütli.

Abänderungsanträge der Grossratskommission.

Art. 4. Dem *Sekretär* liegt ob die Vorbereitung der Geschäfte betreffend die Förderung der Land- und Milchwirtschaft im allgemeinen, Reb- und Obstbau, Hagelversicherung, Viehprämierungswesen und, soweit erforderlich, betreffend das landwirtschaftliche Unterrichts- und Bildungswesen.

Der Sekretär ist Chef der Kanzlei der Landwirtschaftsdirektion; als solcher hat er über alle bei der Direktion einlangenden und von ihr ausgehenden Geschäfte eine Kontrolle zu führen, worin nebst der Behörde oder Person und dem Gegenstande des Geschäftes das Datum des Empfanges und der Erledigung desselben anzumerken ist.

Er hat im fernern das Rechnungswesen zu besorgen und das Archiv in guter Ordnung zu halten.

Die Wahl, Amtsdauer und Besoldung des Sekretärs richten sich nach den für die Direktionssekretäre bestehenden Vorschriften.

Art. 5. Dem *Kantonstierarzt* werden in erster Linie diejenigen Geschäfte zur Prüfung, Vorbereitung und Antragstellung zugewiesen, welche sich auf die gesamte Viehgesundheitspolizei beziehen; sodann hat er die Geschäfte für die Veterinärsektion des Sanitätskollegiums vorzubereiten und an den Sitzungen dieser Sektion mit beratender Stimme teilzunehmen.

Der Kantonstierarzt wird vom Regierungsrat auf eine Amtsdauer von 4 Jahren gewählt. Seine Besoldung wird auf 3500 bis 4500 Fr. festgesetzt.

Art. 6. Der *Kulturtechniker* hat sich zu befassen mit der Prüfung und Begutachtung der Projekte für alle diejenigen Bodenverbesserungen, welche mit finanzieller Hülfe des Staates im Flachland und im Alpengebiet unternommen werden. Er hat im fernern die ausgeführten Meliorationsarbeiten auf möglichst korrekte Durchführung und kunstgerechte Anlage zu inspizieren und über die einzelnen Fälle Bericht zu erstatten.

Derselbe kann auch zu Erteilung der notwendigen Anleitung über Planaufnahme etc. beigezogen, sowie zum Entwerfen von Projekten, besonders für Staatsdomänen, verwendet werden.

Der Kulturtechniker wird vom Regierungsrat auf eine Amtsdauer von 4 Jahren gewählt. Seine Besoldung wird festgesetzt auf 3500 bis 4500 Fr.

Art. 7. Wenn das Bedürfnis es erheischt, kann diese Geschäftsverteilung durch den Regierungsrat abgeändert werden. Ebenso können durch den Regierungsrat dem einen oder andern Beamten noch weitere Funktionen zugewiesen werden.

Art. 8. Die Obliegenheiten der *Kommissionen für Pferdezucht, für Rindviehzucht, für Kleinviehzucht* sind im Gesetz vom 25. Oktober 1896 betreffend Förderung und Veredlung der Pferde-, Rindvieh- und Kleinviehzucht umschrieben.

Beilagen zum Tagblatt des Grossen Rates. 1902.

Unter verschiedenen Bewerbern für diese Stelle soll wo möglich derjenige bevorzugt werden, welcher landwirtschaftliche Fachbildung besitzt.

... gewählt. Seine Besoldung wird auf 4500—5500 Fr. festgesetzt.

Er soll in Bern wohnen und hat sich ausschliesslich seinem Amte zu widmen.

... dem einen ...

... für Rindviehzucht und für Kleinviehzucht ...

Abänderungsanträge der Grossratskommission.

Art. 9. Die Obliegenheiten und Befugnisse der Aufsichts- und Fachkommissionen der Ackerbau- und Molkereischule Rütli, sowie der bestehenden landwirtschaftlichen Winterschulen, werden durch besondere Reglemente bestimmt.

... sowie der landwirtschaftlichen Winterschulen, ...

Art. 10. Die *Veterinärsektion des Sanitätskollegiums* steht der Landwirtschaftsdirektion hinsichtlich der Haustierpolizei — vide Dekret vom 9. Mai 1882 — als beratende Fachbehörde zur Seite.

Art. 11. Dieses Dekret tritt mit dem 1. April 1902 in Kraft. Dasselbe soll in die Gesetzessammlung aufgenommen werden. Der Regierungsrat wird mit dessen Vollziehung beauftragt.

Das Dekret vom 24. November 1897 betreffend die Errichtung der Stelle eines kantonalen Kulturtechnikers wird damit aufgehoben.

Bern, den 18. Januar 1902.

Bern, den 27. Januar 1902.

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident
Joliat,
der Staatsschreiber
Kistler.

Für die Kommission
der Präsident
E. Lohner.

Direktion der Landwirtschaft des Kantons Bern.

(Januar 1902.)

Alljährlich wiederkehrende Geschäfte.

Jahrgang 1893.	I. Landwirtschaft.	Jahrgang 1900.
Ein kant. und eidg. Studienstipendium; ein kant. Reisestipendium.	Stipendien.	Je 3 kant. und eidg. Studienstipendien ausgewirkt.
Auswirkung eines fixen Staatsbeitrages v. Fr. 5000.	Oekon. u. gemeinnützige Gesellschaft des Kantons.	Fixer Staatsbeitrag Fr. 4000, überdies Auswirkung von Bundes- und Staatsbeiträgen von je 50 % an effektiven Kosten von 110 Referaten und 59 Spezialkursen.
Subventionierung von 114 Referaten.	Landw. Wandervorträge.	Subventionierung von 14 Referaten, welche ausserhalb der Zweigvereine der Oekonom. und gemeinnütz. Gesellschaft gehalten wurden.
Subventionierung von 14 Kursen.	Landwirtschaftl. Spezialkurse.	Subventionierung von 2 Kursen, welche ausserhalb der Zweigvereine der Oekonom. und gemeinnütz. Gesellschaft gehalten wurden.
Subventionierung von 6 Inspektionen.	Käserei-Inspektionen.	Subventionierung von 132 Inspektionen und Auswirkung der Bundesbeiträge (ebenso bei den Referaten und Kursen).
Subventionierung.	Schweiz. Centralstelle für Obstverwertung.	Subventionierung (unverändert).
Subventionierung gemäss interkant. Vereinbarung.	Deutschschweiz. Versuchsstation und Schule für Obst-, Wein- und Gartenbau Wädenswil.	Subventionierung gemäss Vertrag und Mitwirkung bei der Anbahnung der Uebernahme des Institutes durch den Bund.
Subventionierung nach Vertrag.	Gartenbauschule Châtelaine-Genf.	Subventionierung (unverändert).
Finanzielle Unterstützung einer Edelreiserstation. Nichts.	Edelreiser-Stationen. Obstbau-Litteratur.	Subventionierung von fünf Edelreiserstationen. Abgabe einer Fachschrift an Absolventen von Baumwärterkursen.
Einladung zur Bekämpfung des Pilzes und Einholung von Berichten über den Erfolg der Rebenbespritzung. Nichts.	Falscher Mehltau. Aechter Mehltau.	Unverändert (wie 1893). Einladung zur Bekämpfung dieses Rebfeindes und Einholung von Berichten über den Erfolg des Schwefelns.
Anordnung von Reblausnachforschungen und Mitteilung des Ergebnisses an den Bund. Nichts.	Reblaus. Reblauskommissär.	Unverändert (wie 1893).
Einholung und Verwertung ihrer Gutachten in weinbaulichen Fragen. Nichts.	Kantonale Weinbaukommission.	Behandlung und Verwertung seiner Anträge bezüglich Vorbeugungsmassregeln und Anbahnung der Rebenrekonstitution.
Nichts.	Weinbau-Versuchsstation Auvornier.	Unverändert (wie 1893).
Nichts.	Förderung des rationellen Weinbaues.	Subventionierung gemäss Vertrag v. 9. Aug. 1894.
		Uebernahme des grössten Teiles der Kosten der von zwei Rebgesellschaften durchgeführten Prämierungen guter Rebenbearbeitung.

Jahrgang 1893.

Subventionierung der Vorarbeiten für die schweiz. Landw. Ausstellung in Bern.

Auswirkung eines Staatsbeitrages.

Nichts.

Nichts.

Nichts (bis Ende 1898 zum Geschäftskreis der Direktion des Innern gehörend).

Abnahme u. Subventionierung v. 16 Meliorationen.

Abnahme u. Subventionierung v. 4 Meliorationen.

Oberleitung in administrativer Hinsicht.

Nichts.

Oberleitung in administrativer Hinsicht.

Nichts.

10 Schaukreise; prämiert: 81 Hengste, 13 Fohlen, 249 Stuten. Aufwand für Prämien: Fr. 21,935.

Vermittlung zwischen dem schweiz. Landw.-Departement und den Eigentümern prämierter Tiere. In Aussicht gestellte Prämien: Fr. 27,140. Ausbezahlte Prämien: Fr. 28,710.

Vermittlung zwischen den Weidebesitzern und dem Bund. 25 prämierte Weiden, 538 Fohlen, Prämien Fr. 7244.

Zwei Stationen.

70 Hengste; Subventionierung des Ankaufes. Arbeit mit Belegscheinheften.

Nichts.

Nichts.

25 Schaukreise; prämiert: 481 Stiere und Stierkälber, 1252 Kühe und Rinder. Prämienaufwand: Fr. 59,985.

Vermittlung zwischen dem schweiz. Landw.-Depart. und den Züchtern. Aufwand Fr. 39,495.

Nichts.

Nichts.

I. Landwirtschaft.

(Fortsetzung.)

Landwirtschaftl. Ausstellungen.

Schweiz. alpwirtschaftl. Verein.

Zuckerrüben-Kultur.

Maikäfer-Bekämpfung.

Hagel-Versicherung.

Alpverbesserungen.

Bodenverbesserungen im Flachland.

II. Schulen.

Theoret.-prakt. Ackerbauschule Rütli.

Landw. Winterschule Rütli.

Molkereischule Rütli.

Landw. Winterschule Pruntrut.

III. Viehzucht.

Kantonale Pferdeprämierung.

Eidgenössische Prämierung von Zuchtstuten und Fohlen.

Eidg. Fohlenweideprämierung.

Staatliche Hengstenstationen.

Private Hengstenstationen.

Import von Zuchthengsten des Arbeitsschlages.

Anerkennung von Zuchthengsten.

Kantonale Rindviehprämierung.

Eidgen. Rindviehprämierung.

Belegscheinhefte für Zuchtstiere.

Zuchtstiermärkte.

Jahrgang 1900.

Subventionierung der kant. Ausstellung in Thun und der Bezirksausstellung in Moutier.

Unverändert (wie 1893).

Auswirkung staatlicher Prämien zu Handen bernischer Zuckerrüben-Produzenten.

Auswirkung der Sanktion von Maikäfer-Einsammlungsreglementen und Auszahlung von Prämien für über das Pflichtmass hinausgehende Leistungen im Käfereinsammeln (seit März 1897).

Auswirkung kant. und eidg. Beiträge an die Kosten der Hagelversicherung.

Abnahme von 40 Meliorationen, Auszahlung der kant. und eidg. Subsidien und Prüfung von 18 Projekten.

Prüfung eines Drainage-Projektes und Auswirkung kant. und eidg. Beiträge.

Unverändert (wie 1893).

Oberleitung in administrativer Beziehung.

Unverändert (wie 1893).

Oberleitung in admin. Hinsicht und Besorgung eines grossen Teils des Rechnungswesens.

11 Schaukreise; prämiert: 37 Hengste, 13 Fohlen, 413 Stuten. Prämienaufwand Fr. 20,750.

Unverändert (wie 1893). Betrag der in Aussicht gestellten Prämien Fr. 42,620, ausgerichtete Prämien Fr. 33,600.

Vermittlung wie anno 1893. 24 prämierte Weiden, 373 Fohlen, Prämienaufwand Fr. 13,978. 35.

17 Beschälstationen. Vermittlung zwischen Bundesbehörde und interessierten Kreisen. Bezahlung des Streustrohes.

52 Beschäler; Bezug und Auszahlung fällig werdender eidgen. Subsidien. Arbeit mit Belegscheinheften.

Auswirkung kantonaler Subventionen.

Vermittlung zwischen dem schweiz. Landw.-Departement und dem Eigentümer.

27 Schaukreise; prämiert: 626 Stiere und Stierkälber, 2721 Kühe und Rinder. Aufwand zu Prämienzwecken Fr. 84,075.

Vermittlung wie anno 1893. Aufwand zu Prämienzwecken Fr. 84,075.

(Kant. Gesetz vom 25. Oktober 1896.) Lieferung von 626 Belegscheinheften. Prüfung der zurückkehrenden Talonhefte, welche ca. 35,000 Talons enthalten. Vernichtung ungültiger Scheine. Anordnung der Ergänzung lückenhafter Scheine. Abgabe von Duplikaten für verloren gegangene Abstammungsnachweise.

Subventionierung der Zuchtstiermärkte von Bern und Zug.

Jahrgang 1893.

4093 Rindviehstücke. Prämien Fr. 12,939.

11 Schauorte. Prämiert wurden 108 Eber mit Fr. 2990 und 185 Ziegenböcke mit Fr. 1647.50.

Vermittlung zwischen dem schweiz. Landw.-Departement und Kleinviehzüchtern.

Nichts.

Übernahme dieses Verwaltungszweiges am 17. April 1893.

III. Viehzucht.

(Fortsetzung.)

Eidg. Zuchtfamilien-Prämierung.

Kant. Prämierung von Ebern u. Ziegenböcken.

Eidgen. Prämierung von Ebern und Ziegenböcken.

Kant. Prämierung von Mutter-schweinen und Ziegen.

Jahrgang 1900.

Nichts (der eidg. Kredit wird durch die Einzel-prämierung erschöpft).

14 Schauorte. Prämiert wurden: 103 Eber mit Fr. 2475 und 192 Ziegenböcke mit Fr. 1910.

Vermittlung wie anno 1893.

14 Schauorte. Prämiert wurden: 246 Mutter-schweine mit Fr. 3394 und 872 Ziegen mit Fr. 5879.

IV. Viehseuchenpolizei.

810 Geschäfte.

Handhabung der Vorschriften über den Viehverkehr im Innern, über die Viehgesundheitsscheine, über den Import von Nutzvieh und Schlachtvieh, über die Impfung gegen Rauschbrand und Milzbrand, über die Entschädigung bei Viehverlusten, über die Honorierung der Kreis-tierärzte für amtliche Verrichtungen. Einteilung des Gebietes des Kantons Bern in Veterinärkreise und Besetzung dieser letztern. Be-stätigung resp. Anordnung von Massregeln gegen Rauschbrand, Milz-brand, Maul- und Klauenseuche, Rotz, Wut, Schweine-Rotlauf und Schweineseuche.

827 Geschäfte, von denen die meisten sind sowohl in veterinärpolizeilicher als finanzieller Beziehung abzuwickeln sind. Manche Geschäfte, namentlich solche, welche sich auf Aphten-seuchefälle beziehen, erfordern eine umfangreiche Korrespondenz.

Nichts.

Kontrollierung des Schlachtvieh-importes.

Entgegennahme von Einfuhr-Verzeichnissen seit 1899.

Nichts.

Bekämpfung der Rinder-Tuber-kulose.

Versand von Tuberkulin an Tierärzte, Prüfung der Tuberkulin-Impfberichte. Anordnung der nötigen Massregeln. Bezahlung der halben Impfkosten und Auswirkung eines die Kosten-restanz deckenden Bundesbeitrages.

Berichterstattung an das schweiz. Landw.-Depar-tament jeweilen am 1. und 16. jeden Monats.

Viehseuchen-Bulletin.

Berichterstattung am Schluss jeder Woche.

Ausarbeitung des Voranschlages zu Händen des Staates Bern und des schweiz. Landw.-Dep.

Voranschlag.

Unverändert.

Ausarbeitung des Verwaltungsberichtes.

Jahresbericht.

Unverändert.

Genau Prüfung sämtlicher eintreffenden Rech-nungen und Kostenbelege.

Rechnungswesen.

Unverändert.

Abteilung Landwirtschaft: 1126 Anweisungen; Ab-teilung Viehseuchenpolizei: 1106 Anweisungen.

Ausstellung von Bezugs- und Zahlungsanweisungen.

Abteilung Landwirtschaft: 1889 Anweisungen; Abteilung Viehseuchenpolizei: 1083 An-weisungen.

Ausserdem Besorgung verschiedener Geschäfte, welche den Kommissionen für Pferde-zucht, Rindviehzucht und Kleinviehzucht nicht überbunden werden können, z. B. Erlass der Schaupublikationen, endgültige Redaktion der zu druckenden Schauberichte, Anlegung der eben-falls zu publizierenden Prämienverzeichnisse, Ausfertigung sämtlicher Prämien- und Anerkennungsscheine, Besorgung der Abrechnungen über die kantonalen Prämierungen. Der Landwirtschaftsdirektion liegt ferner ob: die

Besorgung von Strafanzeigen, die Handhabung der Gesetzesvorschriften über Prämienrückerstattung und Bussenzahlung in Fällen von vorzeitigem Zuchtentzug, der Erlass von Mahnschreiben an solche, welche sich über die Erfüllung bestimmter Verpflichtungen auszu-weisen haben. (Trotz ausgiebiger Publikation der mass-gebenden Vorschriften ist von einem grossen Teil der Prämienbezüger kein Ausweis ohne schriftliche Mahnung erhältlich.)

Anderweitige Geschäfte.

Befürwortung von aus landwirtschaftlichen Kreisen stammenden Eingaben, welche an Bundesbehörden ge-richtet sind. Einholung und Verwertung von Gutachten über landwirtschaftliche Tagesfragen. Auskunft über Bestimmungen der landwirtschaftlichen Gesetzgebung.

Beantwortung von aus andern Kantonen oder aus dem Ausland eintreffenden Fragen über landwirtschaftliche oder Viehzuchtverhältnisse des Kantons Bern, oder über die Art und Weise der staatlichen Förderung der Landwirtschaft u. s. w. u. s. w.

Rechnungsergebnisse.

1893.	Einnahmen	Ausgaben	Reinkosten
Abteilung Landwirtschaft (ohne Schulen und Notstandsmassregeln) . .	225,578. 73	347,195. 85	121,617. 12
Landwirtschaftliche Schule Rütli	149,345. 71	175,164. 56	25,818. 85
Molkereischule Rütli	148,929. 59	170,754. 59	21,825. —
Viehentschädigungskasse	103,241. 65	51,511. 35 *)	(Spezialfonds)
Pferdescheinkasse	6,481. 10	3,552. 85	»
1900.	Einnahmen	Ausgaben	Reinkosten
Abteilung Landwirtschaft (ohne Schulen und ohne Liebefeldbesitzung) .	193,049. 65	441,003. 36	247,953. 71
Praktisch-theoretische Ackerbauschule Rütli	139,414. 75	165,064. 11	25,649. 36
Landwirtschaftliche Winterschule Rütli	16,394. 91	26,492. 07	10,097. 16
Molkereischule Rütli	200,975. 82	228,795. 15	27,819. 33
Landwirtschaftliche Winterschule Pruntrut	5,419. 03	12,659. 03	7,240. —
Viehentschädigungskasse	119,429. 43	65,928. 23	(Spezialfonds)
Pferdescheinkasse	9,182. 65	2,333. 85	»

*) Nach Abzug des Beitrages von Fr. 50,000 an die Kosten der Rindviehprämierung.

Bern, Januar 1902.

Direktion der Landwirtschaft.

Entwurf des Regierungsrates
vom 22. November 1901.

Dekret

betreffend

Abänderung von § 16 der Feuerordnung vom 1. Februar 1897.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

Art. 1. § 16 des Dekretes vom 1. Februar 1897 wird aufgehoben und durch folgende Bestimmung ersetzt:

« § 16. Das Hanf- oder Flachsdörren und Brechen mittelst Feuerung darf nur am Tage, in feuersicherer Entfernung von Gebäuden und Wäldern, oder aber bei einzelnstehenden Gehöften auch in Ofenhäusern geschehen, sofern zwischen dem Ofenhaus und dem nächsten Gebäude ein Abstand von wenigstens 20 Meter besteht, und die Einrichtung des Ofenhauses den Vorschriften des § 67 des gegenwärtigen Dekretes entspricht. »

Art. 2. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft.

Bern, den 22. November 1901.

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident

Joliat,

der Staatsschreiber

Kistler.

