

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1906)

Rubrik: Ausserordentliche Session : Januar

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: 19.11.2025

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

Tagblatt

des

Grossen Rates des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Grossen Rates.

Langnau, den 11. Januar 1906.

Herr Grossrat!

Der Unterzeichnete hat in Ausführung des Grossratsbeschlusses vom 6. Dezember 1905 und im Einverständnis mit dem Regierungsrat den Zusammentritt des Grossen Rates zu einer ausserordentlichen Session auf **Montag den 29. Januar 1906** angeordnet. Sie werden daher eingeladen, sich am genannten Tag, nachmittags 2 Uhr, auf dem Rathaus in Bern einzufinden.

Die zur Behandlung kommenden Geschäfte sind folgende:

Gesetzesentwürfe

zur zweiten Beratung:

1. Gesetz betreffend die Strassenpolizei.
2. Gesetz betreffend das bernische Polizeikorps.

zur ersten Beratung:

1. Gesetz betreffend das Verfahren in Zivilrechtsstreitigkeiten über Haftpflicht, Markenrecht und geistiges Eigentum.
2. Gesetz betreffend die bedingte Verurteilung.

Dekretsentwürfe:

1. Dekret betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Staatsverwaltung.
2. Dekret betreffend die Besoldung der evangelisch-reformierten Geistlichen.
3. Dekret betreffend die Besoldung der christ-katholischen Geistlichen.
4. Dekret betreffend die Einteilung der römisch-katholischen Gemeinden des Jura und die Besoldung der römisch-katholischen Geistlichen.
5. Abänderungsdekret betreffend die Verwaltung der kantonalen Brandversicherungsanstalt.

Vorträge:

Der Direktion der Justiz:

1. Expropriationen.
2. Beschwerde Leuenberger gegen das Obergericht und gegen den Obergerichtsschreiber.

Der Direktion der Polizei:

1. Naturalisationen.
2. Strafnachlassgesuche.
3. Eingabe Rolli betreffend Entlassung aus der Irrenanstalt.
4. Thun, Metallarbeiterstreik; Massnahmen.

Der Direktion der Finanzen und der Domänen:

1. Käufe und Verkäufe von Domänen.
2. Eisenbahnsubventionen; einstweilige Sistierung.

Der Direktion des Unterrichtswesens:

1. Verwahrung der medizinischen Fakultät.

Der Direktion der Bauten und der Eisenbahnen:

1. Strassen- und andere Bauten.
2. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Der Direktion der Forsten:

Waldkäufe und -Verkäufe.

Der Direktion des Militärs:

Wahl von Offizieren.

Der Direktion des Gemeindegewesens:

1. Kirchspiel Koppigen; Lostrennung von Alchenstorf.
2. Schwäbis; Lostrennung von Steffisburg.

Erste Sitzung.

Montag den 29. Januar 1906,

nachmittags 2 Uhr.

Anzüge und Anfragen:

1. Motion Moor und Mithafte vom 19. November 1903 betreffend Verwendung von Blei im Maler- und Anstreicher-Gewerbe.
2. Motion Bauer und Mithafte vom 14. Februar 1905 betreffend den Staatsbeitrag an Sekundarschulbauten.
3. Motion G. Müller und Mithafte vom 16. Mai 1905 betreffend Revision von § 18, Ziff. 3, des Aligementgesetzes.
4. Motion Cuenat und Mithafte vom 17. Mai 1905 betreffend die Nutzbarmachung der Wasserkräfte.
5. Motion O. Morgenthaler und Mithafte vom 18. Mai 1905 betreffend die Entschädigungspflicht des Staates wegen ungesetzlicher oder unverschuldeter Haft.
6. Motion Boinay und Mithafte vom 12. Oktober 1905 betreffend Revision von § 5 des Gesetzes vom 31. Oktober 1875.
7. Motion Steiger und Mithafte vom 20. November 1905 betreffend das Abstimmungs- und Wahlsystem.
8. Interpellation Scheidegger vom 30. November 1905 betreffend die Brandversicherungsgesetzgebung.

Vorsitzender: Präsident *Schär*.

Der Namensaufruf verzeigt 193 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 40 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Boinay, Egli, Flückiger, Marschall, Marti (Lyss), Meyer, Michel (Interlaken), Robert, Roth, Rufener, Scheurer, Spychiger, Thöni, Trachsel, Vuilleumier, v. Wurstemberger, Wyder; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Abühl, Amrein, Blanchard, Boss, Christeler, Crettez, Cueni, Eckert, Favre, Girod, Glatthard, Gresly, Hari, Mouche, v. Muralt, Reber, Rüeggsegger, Schneider (Pieterlen), Sutter, Tschannen, Wälti, Wolf (Melchnau).

Wahlen:

1. Obergeringenieur.
2. Kantonsbuchhalter.
3. Mitglied der Staatswirtschaftskommission.

An Stelle der entschuldigt abwesenden Herren Marti und Marschall werden die Herren Grossräte **Maurer** und **v. Erlach** als provisorische Stimmenzähler bezeichnet.

Für den ersten Tag werden die Vorträge des Regierungspräsidiums und der Direktionen auf die Tagesordnung gesetzt.

Die Wahlen finden Mittwoch den 31. Januar statt.

Eingelangt ist ein

Protest

des J. Bachmann in Zürich gegen die Behandlung seines Rekurses vor dem Grossen Rat, namentlich gegen die beiden Berichterstatter der vorberatenden Behörden. Auf Antrag des Vorsitzenden wird von der Verlesung des ziemlich langen Aktenstückes Umgang genommen und über die Eingabe zur Tagesordnung geschritten.

Mit Hochschätzung!

Der Grossratspräsident
Schär.

Tagesordnung :**Bereinigung des Traktandenverzeichnisses.****Gesetz betreffend die Strassenpolizei.**

Steiger, Präsident der Kommission. Die Kommission ist zur Berichterstattung bereit. Sie hatte ihre Anträge bereits für die letzte Session fertiggestellt, das Geschäft konnte aber wegen Mangel an Zeit nicht mehr behandelt werden. Seither haben wir das Traktandum mit Herrn Regierungsrat Könitzer noch einmal durchberaten und ich beantrage Ihnen, es auf die Tagesordnung von morgen zu setzen.

Wird auf morgen angesetzt.

**Gesetz betreffend das bernische
Polizeikorps.**

Guggisberg, Präsident der Kommission. Das Geschäft kann behandelt werden und ich möchte Ihnen beantragen, es ebenfalls auf die morgige Tagesordnung zu setzen. Die folgenden Tage und voraussichtlich auch nächste Woche werde ich leider den Sitzungen des Grossen Rates nicht beiwohnen können. Ich möchte Sie daher ersuchen, das Traktandum wenn möglich morgen als erstes zu behandeln.

Präsident. Ich habe für heute und morgen folgende Tagesordnung in Aussicht genommen. Ich möchte in erster Linie den wichtigsten Gegenstand dieser Session, die Vorlage betreffend die Sistierung der Eisenbahnsubventionen, zur Behandlung bringen. Wenn wir heute damit fertig werden, können selbstredend die beiden erwähnten Gesetze morgen in Beratung gezogen werden. Dabei setze ich voraus, dass Herr Steiger damit einverstanden sein wird, dass das Gesetz betreffend das Polizeikorps zuerst behandelt werde.

**Gesetz betreffend das Verfahren in Zivil-
rechtsstreitigkeiten über Haftpflicht,
Markenrecht und geistiges Eigentum.**

Präsident. Der Herr Kommissionspräsident hat sich entschuldigen lassen. Ich frage die übrigen Mitglieder der Kommission, ob sie zu referieren bereit ist. Der Herr Kommissionspräsident hat mir zwar privatim mitgeteilt, dass nach seinem Dafürhalten das Gesetz am Schluss der Legislaturperiode besser nicht mehr in Beratung gezogen würde. Wenn kein Gegenantrag gestellt wird, würde das Traktandum von der Tagesordnung abgesetzt.

Brüstlein, Vizepräsident der Kommission. Damit es nicht heisst, die Kommission sei an der Verschiebung des Geschäftes schuld, erkläre ich, dass ich zur Berichterstattung bereit wäre.

Präsident. Auf die Erklärung des Herrn Vizepräsidenten der Kommission bleibt das Gesetz vorderhand auf dem Traktandenverzeichnis.

**Gesetz betreffend die bedingte Verur-
teilung.**

Kläy, Polizeidirektor. Die grossrätliche Kommission hat heute vormittag Sitzung gehalten, ist aber mit ihren Beratungen nicht fertig geworden. Sie hat beschlossen, dieselben nächsten Mittwoch fortzusetzen. Sofern der Grosse Rat nächste Woche noch Sitzung hält, ist nicht ausgeschlossen, dass das Gesetz in dieser Session zur ersten Beratung kommen kann.

Präsident. Unter diesen Umständen beantrage ich Ihnen, den Gegenstand vorläufig auf der Traktandenliste stehen zu lassen. — Sie scheinen damit einverstanden zu sein.

**Dekret betreffend die Besoldungen der
Beamten und Angestellten der Staats-
verwaltung.**

Jenni, Präsident der Kommission. Die Kommission hat das Dekret letzte Woche in fünf Sitzungen durchberaten. Allerdings wurden noch zwei Anträge zur redaktionellen Bereinigung zurückgelegt; sie können aber bis morgen definitiv erledigt werden, so dass die Kommission, wenn der Grosse Rat es für zweckmässig und notwendig erachtet, noch in dieser Session referieren könnte. Es ist aber zu bemerken, dass die Staatswirtschaftskommission, der Sie das Geschäft ebenfalls zur Vorberatung überwiesen haben, noch nicht Zeit gefunden hat, sich damit zu befassen. Die Spezialkommission hat ihre Beratungen Donnerstagabend abgeschlossen und es war nicht möglich, der am Freitag zusammentretenden Staatswirtschaftskommission die gedruckten Abänderungsvorschläge zu unterbreiten. Die Staatswirtschaftskommission konnte daher auf die Beratung des Dekrets nicht eintreten und wünscht, dass das Geschäft verschoben werde. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit des Gegenstandes halten wir dafür, dass das Dekret von beiden Kommissionen vorzubereiten ist, bevor es im Grossen Rat zur Behandlung gelangt, und wir sind daher mit der Staatswirtschaftskommission der Ansicht, dass es in dieser Session nicht zur Beratung gelangen, dagegen als erstes Traktandum für die nächste Session angesetzt werden soll. Bis dahin wird die Staatswirtschaftskommission das Geschäft vorbereiten können und es wird auch möglich sein, allfällige Differenzen unter den vorberatenden Behörden auszugleichen, so dass dann dem Rat gemeinsame Vorschläge unterbreitet werden können.

Stauffer (Biel). Meines Erachtens sollte den berechtigten Begehren unserer Staatsbeamten und -Angestellten einmal entsprochen und die Sache nicht immer von einer Session zur andern verschoben werden. Tun wir doch einmal diesen Leuten gegenüber,

was wir uns selbst gegenüber machen, und gönnen wir ihnen das, was sie zum Leben nötig haben. Also nicht verschieben, meine Herren, sondern vorwärts an die Arbeit!

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Namens der Staatswirtschaftskommission möchte ich den Antrag des Herrn Jenni, Präsident der Spezialkommission, unterstützen. Sie haben gehört, dass es der Staatswirtschaftskommission nicht möglich war, den Gegenstand vorzubereiten. Ich hatte die Staatswirtschaftskommission auf letzten Freitag zur Vorberatung des Dekrets zusammenberufen, aber die Spezialkommission ist mit ihrer Arbeit erst Donnerstagabend fertig geworden, ohne den Gegenstand ganz zu erledigen. Das Resultat ihrer Beratung lag uns nicht vor und da wir wussten, dass Wiedererwägungsanträge, die in der Luft schwebten, noch nicht erörtert waren, so konnten wir auf die Vorlage nicht eintreten. Sie ist übrigens so kompliziert, dass man zu ihrer gründlichen Vorberatung auch mehr Zeit zur Verfügung haben sollte. Wir halten es allerdings für zweckmässig, dass die Vorlage noch in dieser Legislaturperiode erledigt werde, aber wir möchten Sie bitten, uns doch die nötige Zeit zu gewähren, um sie des nähern anzusehen. Namentlich möchten wir die Spezialkommission ersuchen, den Entwurf baldmöglichst definitiv zu erledigen, damit wir ihn für die nächste Session ebenfalls gründlich vorbereiten können. Wenn der Grosse Rat heute schon auf die Vorlage eintreten wollte, müsste er es einzig auf Grund der Beratungen der Spezialkommission tun, die Staatswirtschaftskommission hat sich, wie gesagt, mit der Sache noch nicht befassen können. Wenn es dem Grossen Rat beliebt, in dieser Weise vorzugehen, so wollen wir nicht dagegen opponieren.

Jenni, Präsident der Kommission. Gegenüber Herrn Stauffer möchte ich nur konstatieren, dass die Spezialkommission für eine eventuelle Verschiebung nicht verantwortlich gemacht werden kann. Sie erhielt Mitte Januar von dem Entwurf Kenntnis und es wurde ihrerseits nichts unterlassen, um die Arbeit so schnell als möglich zu erledigen. Sie hat, wie gesagt, die Vorlage bis auf einige wenige Punkte, definitiv fertig gestellt. Wenn Sie die Verschiebung beschliessen, würde die Kommission unmittelbar nach der gegenwärtigen Session die Angelegenheit endgültig bereinigen, dann würde sie an die Staatswirtschaftskommission gewiesen und schliesslich würde auch noch die Regierung zu den Abänderungsvorschlägen Stellung nehmen können, so dass dem Grossen Rat in der nächsten Session, die im April stattfinden könnte, gründlich vorbereitete Anträge der vorberatenden Behörden vorliegen würden. Die vorberatenden Behörden haben keineswegs das Bestreben, den Beamten und Angestellten etwas vorzuenthalten. Wir gehen, wenigstens was die Mitglieder der Spezialkommission anbelangt, mit Herrn Stauffer durchaus einig, dass den Leuten einmal gegeben werden soll, was ihnen gehört.

Stauffer (Biel). Ich habe diese Diskussion lediglich deshalb provoziert, um den Leuten, die einen Tag für Tag aufsuchen, auch einmal sagen zu können, wie die Kommissionen und der Rat in der Sache

denken, und sie nicht immer mit leeren Vertröstungen abpeisen zu müssen.

Präsident. Ich konstatiere, dass Herr Stauffer keinen bestimmten Antrag stellt. Der Antrag des Herrn Kommissionspräsident Jenni, das Geschäft auf die nächste Session zu verschieben, ist somit zum Beschluss erhoben.

Dekrete betreffend die Besoldung der evangelisch-reformierten Geistlichen, betreffend die Besoldung der christ-katholischen Geistlichen und betreffend die Einteilung der römisch-katholischen Gemeinden des Jura und die Besoldung der römisch-katholischen Geistlichen.

Ritschard, Kirchendirektor. Die Regierung hat diese Dekrete bereits zum Gegenstand von Besprechungen gemacht, es war ihr aber nicht möglich, die Gelegenheit so zu fördern, dass sie den betreffenden Kommissionen hätte überwiesen werden können. Dies wird jedoch nach der gegenwärtigen Session der Fall sein, so dass die drei Dekrete in der gleichen Session wie das allgemeine Besoldungsdekret zur Behandlung gelangen können. Dies empfiehlt sich auch aus dem Grunde, weil die nämlichen Gründe, die für eine allgemeine Besoldungsaufbesserung sprechen, auch für die Besoldungserhöhungen der verschiedenen Kategorien von Geistlichen angeführt werden können.

Dürrenmatt. Schon in der letzten Session wurde bemerkt, diese verschiedenen Dekrete sollen miteinander behandelt werden und aus dem Votum des Herrn Direktors des Kirchenwesens geht hervor, dass diese Absicht in der Regierung noch besteht. Ich möchte die Regierung für dieses Versprechen behaften. Diese Dekrete sind wenigstens so dringlich als das allgemeine Besoldungsdekret, denn die Besoldungen der Geistlichen sind, wenn man die Studienkosten und die geringen Ansätze der gegenwärtigen Besoldungen in Betracht zieht, verhältnismässig noch geringer als diejenigen der Beamten. Auch ist daran zu erinnern, dass eines dieser Dekrete, dasjenige betreffend die Einteilung der katholischen Gemeinden des Jura, seit mehr als 10 Jahren beständig verlangt wird. Ich verwundere mich, dass Herr Stauffer, der so eindringlich wegen des allgemeinen Besoldungsdekrets reklamiert hat, als Präsident der Kommission zur Vorberatung des Dekrets betreffend die Besoldung der Geistlichen in dieser Beziehung nicht noch eindringlicher reklamierte, zumal da hiefür noch gar kein Entwurf vorliegt. Ich spreche die Erwartung aus, dass die Herren Stauffer, Regierungspräsident Ritschard, Finanzdirektor Kunz und so weiter sich als ebenso gute Kirchenväter erweisen werden, wie sie sich jetzt als Beamtenväter zeigen.

Jenni. Ich möchte ebenfalls den Wunsch aussprechen, es möchte die Arbeit so weit gefördert werden, dass auch die Dekrete betreffend die Besoldung der Geistlichen in der nächsten Session behandelt werden können. Wir haben uns in der Kommission gefragt,

warum die Besoldungen der Geistlichen nicht auch im allgemeinen Besoldungsdekret geordnet werden, da unseres Erachtens dies mit Leichtigkeit hätte geschehen können. Der Herr Finanzdirektor erklärte uns, dass er diese Auffassung teile, dass aber die Kirchendirektion diese Vorlagen selbst einzubringen wünsche. Wir können uns damit einverstanden erklären, wünschen aber, dass diese Dekrete gleichzeitig mit dem allgemeinen Besoldungsdekret in der nächsten Session behandelt werden.

Stauffer (Biel). Herr Dürrenmatt hat mir einen Vorwurf gemacht, weil ich von diesen Dekreten vorhin nichts gesagt habe. Ich habe die Angelegenheit nicht aus den Augen verloren. Ich kümmere mich auch um diese Dekrete und habe schon einige Projekte aus weiter Ferne gesehen. Dabei schien es mir, man setze die Besoldungen nicht hoch genug an. Ich stehe vollständig auf dem Boden, dass die Besoldungsdekrete alle miteinander behandelt werden sollen; auch der Geistliche ist ein Beamter des Staates. Es freut mich, dass man gewillt ist, die magern Besoldungen der Geistlichen einmal aufzubessern. Ich bin selbst ein Pfarrerssohn und weiss, welche Mühe ein Pfarrer hat, um mit der gegenwärtigen Besoldung seine Kinder zu erziehen. Wenn ich bescheiden war und von den Geistlichenbesoldungen nichts sagte, bis ich betupft wurde, so geschah es deshalb, weil man in der Regel von seinem eigenen Uebel am wenigsten gern redet.

Heller. Ich möchte mich im gleichen Sinne wie die Herren Vorredner aussprechen und feststellen, dass es der Wille des Grossen Rates ist, diese Dekrete gleichzeitig mit dem allgemeinen Besoldungsdekret zu behandeln. Wenn ich das Wort ergreife, geschieht es deshalb, weil ich weiss, dass, wenn die Dekrete noch nicht einmal vollständig vorbereitet sind, die Gefahr vorhanden ist, dass es beim nächsten Zusammentritt des Grossen Rates wieder heisst, die Sache kann aus dem und dem Grund heute nicht behandelt werden, und dem Grossen Rat dann nichts anderes übrig bleibt als sie zu verschieben. Ich konstatiere und möchte festgelegt wissen, dass von seiten der Regierung uns die Zusicherung gegeben wird, dass die Dekrete betreffend die Besoldungen der Geistlichen gleichzeitig mit dem andern Besoldungsdekret behandelt werden sollen, und wünsche, dass die Angelegenheit nicht verschleppt werde.

M. Jacot. Je crois aussi que les décrets concernant la revision du traitement des ecclésiastiques, de même que le décret concernant la revision du traitement des fonctionnaires ont entre eux un lien de parenté. J'appuie fortement la proposition des préopinants tendant à discuter ces décrets le plus tôt possible. Mais pour examiner, Messieurs, les propositions qui viennent d'être faites ou plutôt les vœux qui viennent d'être émis je propose que le Grand Conseil décide de tenir une session extraordinaire, consacrée à la discussion de ces décrets. Il est matériellement impossible de discuter maintenant ces décrets, les commissions n'ont pas eu le temps elles-mêmes de les discuter. Mais pour que ce renvoi n'ait pas le caractère d'une mise *ad acta* et qu'en quelque sorte les cercles intéressés puissent être tran-

quillisés il est bon dès maintenant de fixer une session extraordinaire qui aurait lieu dans le courant de mars pour discuter les objets 1 à 4 de notre ordre du jour.

Präsident. Ich kann Herrn Jacot mitteilen, dass jedenfalls schon aus geschäftlichen Gründen in dieser Legislaturperiode noch eine Grossratssession stattfinden muss. Ich habe in Aussicht genommen, den Rat anfangs April, unmittelbar nach Schluss der Bundesversammlung zusammenzuberufen. Es ist daher nicht nötig, dass wir heute speziell beschliessen, eine ausserordentliche Session abzuhalten.

Jenni. Mit Rücksicht auf die grossen Arbeiten, die die Landwirtschaft im April vorzunehmen hat, wäre es vielleicht zweckmässiger, die Session etwas früher anzusetzen und ich möchte beantragen, in der ersten Hälfte März wieder zusammenzutreten. Bis dahin ist wohl genügend Zeit, um die Geschäfte vorzubereiten.

Präsident. Ich kann mich der Ansicht des Herrn Jenni anschliessen.

Ritschard, Kirchendirektor. Die Session kann jedenfalls nicht für die erste Hälfte März in Aussicht genommen werden, wenn Sie nicht Gefahr laufen wollen, dass dann die Geschäfte nicht vorbereitet sind. Die wichtige und seit Jahren umstrittene Frage der Neueinteilung der katholischen Kirchengemeinden des Jura wird viel zu reden geben und auch die Besoldungsfrage der Geistlichen ist eine umstrittene, indem sich da verschiedene, engherzigere und weitherzigere Auffassungen geltend machen. Es ist schlechterdings nicht möglich, diese Dekrete bis zur ersten Hälfte März zur Behandlung fertigzustellen, sondern es muss uns hiefür mehr Zeit zur Verfügung stehen. Ich meinerseits lehne jede Verantwortung ab, falls der Grosse Rat schon in der ersten Hälfte März zusammentritt. Für das Mögliche kann man sich zwingen lassen, nicht aber für das Unmögliche. Wenn die Session anfangs April stattfindet, so ist es möglich, die Angelegenheit so vorzubereiten, dass sie dann erledigt werden kann. Für das Inkrafttreten der Dekrete hat dies nichts zu sagen; es kann gleichwohl auf den 1. Juli dieses Jahres erfolgen.

Näher. Herr Jenni hat mit Recht betont, dass die Vertreter der Landwirtschaft im April nicht acht oder vierzehn Tage im Grossen Rat sitzen werden. Andererseits wissen wir auch, dass, wenn die Regierung die Dekrete für die erste Hälfte März nicht vorbereitet haben wird, sie auch anfangs April damit nicht fertig sein wird, da in der zweiten Hälfte März die Bundesversammlung stattfindet, der ein grosser Teil der Mitglieder unserer Regierung angehören. Ich glaube, wir sollten darauf dringen, dass diese Geschäfte in der ersten Hälfte März behandelt werden. Es sollte möglich sein, sie so weit zu fördern, dass bis dahin die Kommissionen sie vorberaten können.

Dürrenmatt. Es scheint sich in einigen Kreisen die fixe Idee festgesetzt zu haben, dass diese Dekrete unbedingt und unabänderlichermassen noch in der gegenwärtigen Amtsperiode fertiggestellt werden müs-

sen. Ich teile diese Auffassung nicht. Ich erachte es allerdings für nötig, dass sie alle miteinander behandelt werden, damit man einen Ueberblick über die erforderliche jährliche Gesamtausgabe bekommt und sich darüber Rechenschaft geben kann, woher die Mittel für alle diese Besoldungserhöhungen genommen werden sollen. Auch sollen die Erhöhungen ungefähr nach dem gleichen Massstab für die Beamten und die Geistlichen erfolgen. Diese Gründe scheinen mir für die gleichzeitige Behandlung sämtlicher Dekrete zu sprechen, aber dafür, dass sie unbedingt noch in dieser Periode erlassen werden, anerkenne ich keinen moralischen und konstitutionellen Zwang. Für ein anständiges Defizit im Betrag von 1,300,000 Fr. im diesjährigen Budget haben wir bereits gesorgt. Die Besoldungserhöhungen werden nach den Mitteilungen des Herrn Finanzdirektors insgesamt 600,000 bis 700,000 Franken beanspruchen. Es ist nicht gerade nötig, dass der gegenwärtige Grosse Rat das auch noch auf seinen Buckel nehme. Es scheint mir im Gegenteil korrekter, dass der neuen Behörde die Aufgabe überlassen werde, Mittel und Wege zu finden, um für diese Ausgabe Deckung zu schaffen, statt dass der Grosse Rat diese enorme Schuldenlast auf sich nimmt, während doch das Vereinfachungsgesetz von 1880 vorschreibt, er habe die Pflicht, den Staatshaushalt nach dem Grundsatz des Gleichgewichts zwischen den Einnahmen und Ausgaben festzusetzen. Angesichts dieses Grundsatzes würde ich es begrüßen, wenn wir diese Aufgabe dem folgenden Grossen Rat überweisen würden. Wir dürfen unsere Periode doch nicht damit abschliessen, dass wir mit Umgehung der Befragung des Volkes noch schnell, bevor die Regierung durch das Volk gewählt wird, so viel als möglich Schulden machen. So dringend ist die Sache nicht, dass wir ihretwegen im März oder April eine ausserordentliche Grossratssession abhalten müssen. Ich widersetze mich einer ausserordentlichen Session nicht, weil ich annehme, dass noch andere dringende Geschäfte vorliegen. Wenn die Besoldungsdekrete bis dahin von den Behörden fertiggestellt sind, so wollen wir sie auch behandeln, aber jedenfalls wollen wir sie alle miteinander in Beratung ziehen, damit wir wissen, wie hoch die gesamten Ausgaben sich belaufen.

Probst (Bern). Ich möchte den Antrag Jenni unterstützen, die ausserordentliche Session in der ersten Hälfte März abzuhalten. In der Kommission wurde davon gesprochen, ob das Besoldungsdekret unter Umständen nicht eine zweite Lesung passieren sollte. Da man gewillt ist, dasselbe noch in der gegenwärtigen Legislaturperiode fertigzustellen, ist es daher angezeigt, die ausserordentliche Session nicht zu spät anzusetzen. Mit einer Verschiebung der Behandlung des Dekrets auf die nächste Periode werden übrigens die Ausgaben nicht verringert.

Näher. Das Votum des Herrn Dürrenmatt hat mich nicht eines andern belehrt. Nur fällt mir auf, dass Herr Dürrenmatt, nachdem er in einem frühern Votum den Finanzdirektor, den Stadtpräsidenten von Biel und so weiter ermahnt hat, ihr Augenmerk auf die Erhöhung der Besoldungen der Geistlichen zu richten, nun plötzlich mit grossem Pathos erklärt, die Sache pressiere nicht, es sei nicht nötig, in dieser Legislaturperiode noch weitere Schulden zu machen, wir

sollen das dem kommenden Grossen Rat überlassen. Das ist ein Widerspruch, den ich nicht begreifen kann. Ich glaube auch, eine Verschiebung der Angelegenheit in die nächste Legislaturperiode hat keinen Zweck. Die Mehrheit, welche im Grossen Rat die Schulden macht, wird nach den Erneuerungswahlen in der gleichen Weise zusammengesetzt sein wie jetzt. Die Schulden werden vorher wie nachher von den gleichen Vertretern des Grossen Rates gemacht werden. Es kommt daher auf das nämliche hinaus, ob die alte oder die neue Behörde hier beschliesse. Das Votum des Herrn Dürrenmatt wäre bei der Beratung des Budgets am Platz gewesen. Wenn er dort so gesprochen hätte, hätte vielleicht manche Ausgabe für die Landwirtschaft und andere erspart werden können. Aber dort hat man für die Mehrausgaben gestimmt, ohne zu fragen, woher die nötigen Mittel genommen werden; jetzt dagegen, wo es sich um die Besoldungen der Beamten und Geistlichen handelt, redet man anders.

Moor. Sämtliche Mitglieder der Kommission mit Ausnahme des Herrn Dürrenmatt sind gegen eine Verschiebung der Angelegenheit. Ich habe schon in der Kommission den Eindruck bekommen, dass Herr Dürrenmatt durch verschiedene Rückweisungsanträge, die er jeweilen einbrachte, die aber abgelehnt wurden, dahin tendierte, das Werk der Besoldungserhöhungen wenigstens nicht zu beschleunigen. Dieser Eindruck hat sich heute noch verstärkt und ich möchte Sie ersuchen, Herrn Dürrenmatt nicht zu folgen. Die vielen Kategorien von Beamten und Angestellten des Staates, die hier in Frage kommen, würden es nicht verstehen, wenn diese Angelegenheit, bei der es sich um ihre vitalsten Interessen handelt, aufs neue hinausgeschoben würde. Es würde sich in ihren Kreisen der Argwohn festsetzen, man wolle die Sache verschleppen. Nachdem wir ihnen aber einmal in den Behörden und in der Presse versprochen haben, ihre Verhältnisse zu verbessern, wollen wir das Versprechen auch loyal ausführen. Deshalb unterstütze ich den Antrag Jenni, im März eine ausserordentliche Session zur Behandlung dieses Gegenstandes abhalten. Ich glaube, wenn man mit dem Herrn Kirchendirektor ein wenig eindringlich redet, wird er bis dahin fertig sein.

Ritschard, Kirchendirektor. Ich bin fertig, ich habe die Vorlagen ausgearbeitet.

Wyss. Mir persönlich ist es vollständig gleichgültig, ob die ausserordentliche Session für März oder April anberaumt wird. Doch glaube ich, wir sollten den von der Regierung geäusserten Wunsch nicht ohne weiteres auf die Seite stellen, weil sie durchblicken lässt, dass bei Ansetzung der Session auf Anfang März unter Umständen die Dekrete betreffend die Geistlichen, von denen der Rat verlangt, dass sie gleichzeitig mit dem allgemeinen Besoldungsdekret zur Behandlung gelangen möchten, nicht vorliegen könnten. Wenn der Rat dessen ungeachtet im März Sitzung zu halten beschliesst, so darf wohl mit Sicherheit angenommen werden, dass die Dekrete betreffend die Geistlichenbesoldungen ausbleiben werden. Daran ändert auch der Rat des Herrn Moor nichts, man solle mit dem Kirchendirektor etwas ernsthafter reden, dann werde die Sache schon perfekt sein. Materiell bleibt

es sich gleich, ob wir den Gegenstand im März oder April beraten. Dagegen bietet das Abhalten der Session im April den Vorteil, dass dann aus der Abwesenheit der Dekrete betreffend die Geistlichen nicht neuerdings ein Verschiebungsgrund für das allgemeine Besoldungsdekret hergeleitet werden kann. Ich glaube daher, wir tun besser, der Anregung des Regierungsrates Folge zu geben und die ausserordentliche Session für den April festzusetzen.

Milliet. Ich möchte mich zugunsten des Antrages Jenni, die Angelegenheit in einer Märzsession zu behandeln, aussprechen. Ich bin durchaus damit einverstanden, dass sämtliche Dekrete miteinander in Beratung gezogen werden, glaube aber, dass dies bei ernstem Willen seitens der Regierung — und ich habe keinen Grund, an diesem ernstem Willen zu zweifeln — anfangs März möglich sei. Ich will den verschiedenen zugunsten dieses Vorgehens geltend gemachten Gründen noch einen weitem beifügen, der für mich ebenfalls bestimmend ist, die Angelegenheit möglichst bald zur Erledigung zu bringen. Unser Volk wird sich demnächst darüber schlüssig zu machen haben, ob es fortan die Wahl der Regierung selbst vornehmen will oder ob der Grosse Rat auch fernerhin hiezu kompetent sein soll. In dem Besoldungsdekret für die Beamten ist auch die Besoldung der Mitglieder des Regierungsrates festgesetzt. Ich glaube nun, dass, wenn die Volkswahl, wie ich hoffe, angenommen wird, es ausserordentlich wichtig ist, dass die Frage der Besoldung der Regierungsräte vorher erledigt sei. Es ist für die Auswahl unter den Personen, die in die Regierung gewählt werden können, nicht gleichgültig, wie hoch die Besoldung angesetzt ist. Die Freiheit der Wahl wird wesentlich grösser, wenn Besoldungen ausgerichtet werden, wie sie heute für Regierungsräte notwendig sind. Auch aus diesem Grunde empfehle ich Ihnen die Annahme des Antrages Jenni.

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Ich möchte im Gegenteil den Antrag befürworten, die ausserordentliche Session im April abzuhalten. Ich sehe die Möglichkeit nicht ein, alle diese Dekrete schon anfangs März zu beraten. Es wird uns an der nötigen Zeit fehlen, um die Sache genügend vorzubereiten. Bekanntlich ist der Beginn der Frühlingssession der eidgenössischen Räte auf den 19. März festgesetzt. Wenn wir ebenfalls im März zusammentreten wollen, so müssen wir den Beginn unserer Session auf 14 Tage früher, das heisst auf den 5. März, anberaumen. Die gegenwärtige Session wird voraussichtlich zwei Wochen dauern. Nach Schluss derselben verbleiben bis zum 5. März nur noch drei Wochen. Wer von uns hat nun Zeit, zwei Wochen hier zu sitzen, dann während zwei, drei Wochen Kommissionssitzungen beizuwohnen und nachher wieder im Plenum zu erscheinen? Das ist nicht möglich, abgesehen von der Frage, ob die Vorlagen von der Regierung vorbereitet seien oder nicht. Es geht meines Erachtens nicht an, die ausserordentliche Session vor dem ersten Montag im April, das heisst vor dem 2. April beginnen zu lassen, und ich möchte daher den Antrag der Regierung unterstützen, den Grossen Rat auf diesen Tag zusammenzuberufen.

Jenni. Ich habe meinen Antrag in der Meinung gestellt, dass es der Regierung möglich sei, die Dekrete

betreffend die Geistlichen bis anfangs März vorzubereiten. Nachdem die Regierung erklärt, dass dies nicht möglich sei und daher im März nicht alle Besoldungsdekrete miteinander beraten werden könnten, ziehe ich meinen Antrag zurück und schliesse mich dem Antrag an, den Beginn der ausserordentlichen Session auf den 2. April festzusetzen, in der bestimmten Voraussetzung, dass dann alle Dekrete gleichzeitig behandelt werden können.

M. Jacot. Vu le désir exprimé par M. Ritschard je serais d'accord pour que la session extraordinaire que je propose fût ajournée au mois d'avril, — soit au premier lundi d'avril. C'est la date que je propose.

Näher. Ich nehme den Antrag Jenni auf, die Session in der ersten Hälfte März abzuhalten.

A b s t i m m u n g.

1. Der Antrag der Regierung, die drei Dekrete betreffend die Besoldung der Geistlichen von der gegenwärtigen Traktandenliste abzusetzen und in einer ausserordentlichen Frühjahrsession zu behandeln, wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.

2. Für den Antrag der Regierung, die ausserordentliche Session am 2. April zu beginnen (gegenüber dem Antrag Näher, die Session in der ersten Hälfte März abzuhalten) **Mehrheit.**

Abänderungsdekret betreffend die Verwaltung der kantonalen Brandversicherungsanstalt.

Präsident. Herr Regierungsrat v. Steiger, der sich für die ersten Tage der Session entschuldigen lässt, schreibt mir bezüglich dieses Gegenstandes: «Traktandum 5 ist dringlich und muss unbedingt in dieser Session behandelt werden, damit die Stelle eines zweiten Inspektors der Brandversicherungsanstalt ausgeschrieben werden kann. Bei der Einfachheit des Geschäftes wäre eine Kommission kaum notwendig; wird aber eine solche ernannt, so kann diese ganz gut bis Donnerstag sich rüsten.» Ich frage Sie an, ob Sie eine Spezialkommission ernennen wollen.

Bühler (Frutigen). Ich beantrage, das Geschäft einer Kommission von fünf Mitgliedern zu überweisen. Nach meinem Dafürhalten ist es nötig, dass alle Geschäfte, ob sie von grösserer oder geringerer Wichtigkeit seien, von einer Kommission vorberaten werden.

Milliet. Ich möchte den Antrag Bühler unterstützen. Es scheint mir etwas merkwürdig zu sein, dass man für fertige Geschäfte keine Kommissionen bestellt, wohl aber für unfertige. Bei den Dekreten betreffend die Besoldung der Geistlichen haben wir Kommissionen ernannt, aber es liegen noch keine Dekrete vor. Gleich verhält es sich bezüglich des Gesetzes betreffend den Schutz der Arbeiterinnen. Ich halte das für ein un-

richtiges Verfahren, das man nicht generalisieren und einreissen lassen sollte.

Der Antrag Bühler wird stillschweigend angenommen und das Geschäft einer fünfgliedrigen, vom Bureau zu bestellenden Kommission überwiesen.

Beschwerde Leuenberger gegen das Obergericht und gegen den Obergerichtsschreiber.

Verschoben.

Naturalisationen und Strafnachlassgesuche.

Auf Mittwoch angesetzt.

Eingabe Rolli betreffend Entlassung aus der Irrenanstalt.

Bereit.

Thun, Metallarbeiterstreik; Massnahmen.

Brüstlein. Ich beantrage, das Geschäft einer Kommission zu überweisen. Herr Bühler hat soeben gesagt, jedes wichtige Geschäft verdiene, von einer Kommission vorberaten zu werden. Das vorliegende ist ein solches.

Michel (Bern). Ich möchte beantragen, für dieses Geschäft keine Kommission zu ernennen. Es ist richtig, dass jedes wichtigere Geschäft einer Kommission überwiesen werden soll, aber wenn in zwei aufeinanderfolgenden Sessionen zwei ganz gleiche Geschäfte zur Behandlung gelangen, kann man sich diese Mühe ersparen. Wir haben uns in der letzten Session während vier Tagen mit einer Streikangelegenheit befasst. Wenn wir das heutige Geschäft wieder einer Kommission übergeben, so wird es uns auch neuerdings während mehreren Tagen beschäftigen, obgleich hüben und drüben keine neuen Gründe ins Feld geführt werden könnten. Ich glaube, der Grosse Rat habe denn doch auch noch etwas anderes zu tun als nur Streikangelegenheiten zu beraten. Aus diesen Gründen stelle ich den eingangs erwähnten Antrag.

Brüstlein. Das Votum des Herrn Michel mahnt mich an die Frau, die lebende Aale geschunden hat und auf die Grausamkeit dieses Verfahrens aufmerksam gemacht antwortete, sie seien daran gewöhnt, sie mache es nun schon seit fünf Jahren. So sollen wohl auch die Arbeiter an die ausserordentlichen Mass-

nahmen gewöhnt sein, da dieses Prozedere innert kurzer Zeit zum zweitenmal ihnen gegenüber zur Anwendung gebracht wurde. Allein das trifft für sie so wenig wie für die Aale zu, denn es kommen immer wieder andere an die Reihe. Auch der Fall in Thun verdient, wie der frühere, unter die Lupe genommen zu werden und es muss geprüft werden, ob Grund vorlag, von den ordnungsmässigen Rechten und Garantien abzuweichen; denn wir haben das generelle Gesetz noch nicht, das auf Antrag des Herrn Wyss auf das Programm gesetzt wurde. Wenn das Geschäft von einer Kommission geprüft wird, so wird dadurch die Diskussion nicht verlängert, sondern wir können uns dann im Gegenteil um so kürzer fassen. Was mich anbelangt, kann ich jetzt schon die Erklärung abgeben, dass ich mein zum Schreinerstreik abgegebenes Votum als integrierenden Bestandteil der neuen Diskussion betrachten und als gehalten ansehen werde. Im gleichen Fall werden sich wohl auch die übrigen Redner befinden, die zum Schreinerstreik gesprochen haben. Die Diskussion wird also durch die Ueberweisung des Geschäftes an eine Kommission nicht verlängert, sondern verkürzt werden.

Bühler (Frutigen). Ich halte unbedingt an meiner Auffassung fest, dass alle Geschäfte, die der Regierungsrat uns unterbreitet, einer Kommission überwiesen werden sollen. Wir können dem Rat nicht zumuten, dass er sich über die von der Regierung vorgelegten Geschäfte ohne weitere Prüfung schlüssig mache, sondern die Beratung muss jeweilen auf Grund der Berichterstattung der Regierung und der Kommission erfolgen. Es ist auch nicht zu befürchten, dass wir eine neue Auflage der viertägigen Streikdebatte haben werden; diejenigen Mitglieder des Rates, die zum Schreinerstreik gesprochen haben, werden von der letzten Debatte noch genug haben und man wird sich diesmal wesentlich kürzer fassen können. Ich bin überzeugt, dass die Diskussion im Rat bedeutend abgekürzt wird, wenn das Geschäft vorher von einer Kommission beraten wird. Wenn keine Kommissionsberatung stattfindet, wird das, was sonst in der Kommission gesagt worden wäre, hier ausgeführt werden und es ist zu befürchten, dass es wieder zu einer langen Debatte im Rat kommen würde. Ich möchte Ihnen deshalb wirklich sehr empfehlen, den Gegenstand einer Kommission zu überweisen. Es würde auch einen sonderbaren Eindruck machen, wenn der Bericht der Regierung über den Metallarbeiterstreik in Thun an keine Kommission gewiesen würde, nachdem unmittelbar vorher für den Schreinerstreik in Bern eine Kommission eingesetzt war. Derartige Geschäfte sollen gleich behandelt und wenn für das eine derselben eine Kommission bestellt wird, auch für das andere eine solche niedergesetzt werden.

A b s t i m m u n g.

Für den Antrag Brüstlein (Ueberweisung an eine Kommission) Mehrheit.

Im fernern beschliesst der Rat, die Kommission aus neun Mitgliedern zu bestellen und deren Wahl dem Bureau zu übertragen.

Kläy, Polizeidirektor. Bei der Direktion der Polizei muss noch das neue Traktandum Gegenrechtserklärung an den Kanton Thurgau betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr aufgenommen werden. Dasselbe wäre ebenfalls einer Kommission zur Vorberatung zu überweisen.

Der Rat beschliesst die Aufnahme des neuen Geschäftes und Ueberweisung desselben an eine vom Bureau zu wählende Kommission von fünf Mitgliedern.

Kirchspiel Koppigen; Lostrennung von Alchenstorf.

Minder, Direktor des Gemeindewesens. Der Herr Kommissionspräsident ist nicht anwesend, aber die Sache ist bereit.

Präsident. Herr Michel, Präsident der Kommission, hat sich nur für die heutige Sitzung entschuldigen lassen. Man kann daraus schliessen, dass er bereit ist, im Laufe der Session über das Geschäft zu referieren und es bleibt daher auf der Traktandenliste.

Verwahrung der medizinischen Fakultät.

Gobat, Direktor des Unterrichtswesens. Die in Frage stehende Verwahrung der medizinischen Fakultät wurde in der letzten Session des Grossen Rates verlesen und darauf dem Regierungsrat zur weiteren Behandlung überwiesen. Die Verwahrung richtet sich gegen eine im Grossen Rat im Jahre 1903 in einem Votum des Herrn Bühlmann aufgestellte Behauptung, deren Richtigkeit von der medizinischen Fakultät unbedingt in Abrede gestellt wird. Nach der Ansicht des Regierungsrates eignet sich die Verwahrung nicht zu einer weiteren Behandlung im Schosse des Grossen Rates. Herr Bühlmann ist nicht mehr Mitglied dieser Behörde. Der Zweck der Eingabe wurde dadurch erreicht, dass sie hier zur Verlesung gelangte. Sie enthält kein Gesuch und die Regierung weiss nicht, wie der Grosse Rat die Sache weiter behandeln wollte. Wir stellen daher den Antrag, auf die Angelegenheit nicht weiter einzutreten, sondern darüber zur Tagesordnung zu schreiten.

Präsident. Ich kann Ihnen mitteilen, dass Herr Bühlmann dem Grossen Rat eine Antwort auf die Zuschrift der medizinischen Fakultät hat zustellen lassen, die ich der Regierung und Justizkommission überwies. Herr Bühlmann wünscht, dass seine Antwort dem Grossen Rat ebenfalls verlesen werde. Für den Fall, dass Sie dem Antrag des Regierungsrates zustimmen, möchte ich, um mit gleicher Elle zu messen, Ihnen immerhin beantragen, die Antwort des Herrn Bühlmann dem Grossen Rat ebenfalls zur Kenntnis zu bringen und nachher zur Tagesordnung zu schreiten. — Sie scheinen damit einverstanden zu sein.

Das Schreiben des Herrn Bühlmann ist nicht gerade da und es wird morgen zu Beginn der Sitzung zur Verlesung gelangen.

Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Könitzer, Eisenbahndirektor. Das Geschäft ist dringlicher Natur und sollte unbedingt auf die Tagesordnung von Mittwoch oder Donnerstag gesetzt werden.

Auf Donnerstag angesetzt.

Schwäbis, Lostrennung von Steffisburg.

Mühlemann, Präsident der Kommission. Die Kommission hat das Geschäft behandelt und ist zur Berichterstattung bereit.

Stucki (Steffisburg). Ich beantrage, das Geschäft auf die Tagesordnung von Donnerstag zu setzen oder, wenn nächste Woche noch Sitzung ist, auf die nächste Woche zu verschieben. Die Kommission hat letzten Freitag darüber beraten und wir haben erst heute vernommen, was sie beschlossen hat. Sie stellt an die Gemeinde Steffisburg einige Bedingungen. Wir halten es für angezeigt, dass die Vertreter dieser Gemeinde mit ihr über diese Bedingungen Rücksprache nehmen, damit wir dann bei der Behandlung der Angelegenheit im Rate eine bezügliche Erklärung abgeben können.

Präsident. Wir werden jedenfalls die Session in die zweite Woche ausdehnen müssen, da ich beabsichtige, die verschiedenen Motionen, zumal diejenigen älteren Datums, und die Interpellation Scheidegger in der gegenwärtigen Session zur Behandlung zu bringen, damit sie nicht in die neue Legislaturperiode hinübergeworfen werden müssen. Wir würden somit die Lostrennung des Schwäbis von Steffisburg in der zweiten Woche behandeln.

Wahl eines Mitgliedes der Staatswirtschaftskommission.

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. In der Staatswirtschaftskommission wurde die Frage aufgeworfen, ob eine zwingende Notwendigkeit vorliege, Herrn Könitzer noch im Laufe dieser Legislaturperiode als Mitglied dieser Kommission zu ersetzen. Wir haben die Frage verneint. Die Regierung teilt diese Ansicht und hat das Traktandum nur der Ordnung halber auf das Verzeichnis aufgenommen. Wenn die Wahl jetzt erfolgen würde, so müsste dem betreffenden Mitglied eine ganze Wahlperiode angerechnet werden. Im Interesse der Stabilität der Staatswirtschaftskommission empfiehlt es sich daher, die Ersatzwahl bis nach der Erneuerung des Grossen Rates zu verschieben.

Zustimmung.

Hofer. Anlässlich der Beratung des Staatsverwaltungsberichtes hat ein Mitglied der Staatswirtschaftskommission die Regierung angefragt, wann endlich der neue Gesetzesentwurf betreffend die Förderung der Tierzucht vorgelegt werden könne. Herr Regierungsrat Minder antwortete, dass es in der November-session geschehen werde. Allein man hat das Geschäft auf dem Traktandenverzeichnis vom November vergebens gesucht und Herr Hadorn hat dann bei der Budgetberatung neuerdings auf die Notwendigkeit dieser Vorlage hingewiesen. Ich möchte die Regierung anfragen, ob der Entwurf für die nächste Session erwartet werden kann.

M. Cuenat. Je regrette de ne pas avoir été dans la salle lorsque M. le président a ouvert la discussion sur la liste des tractandas pouvant être liquidés au cours de la session actuelle; j'aurais pu donner un renseignement et en même temps émettre un vœu.

La commission nommée pour préavis sur le projet de la peine conditionnelle a tenu une première séance ce matin, elle en aura une seconde mercredi prochain. Il est possible qu'elle prépare ses propositions dans le courant de la semaine, de façon que le Conseil-exécutif puisse les examiner, si le temps le permet, les premiers jours de la semaine prochaine. Si cela n'était pas possible il va sans dire que l'affaire devrait être renvoyée à une prochaine session. Je demande en tous cas que ce projet reste sur la liste des tractandas de la session actuelle.

Quant au vœu que j'ai à exprimer, c'est celui-ci: que l'objet soit en tout état de cause porté sur la liste des tractandas de la session fixée au 2 avril prochain, de manière que le projet puisse être discuté en première lecture durant la législature actuelle.

Burren. Ich möchte anfragen, warum der Staatsbeitrag an das Hallerdenkmal diesmal nicht unter den Traktanden figuriert. Es stand auf dem Geschäftsverzeichnis der letzten und vorletzten Session und wurde beidemale verschoben. Es handelt sich um die Bewilligung eines Staatsbeitrages von 15,000 Fr. an dieses Denkmal, das anfangs Oktober 1908 auf dem Platz vor der neuen Hochschule eingeweiht werden soll. Ich hatte heute noch Gelegenheit, mit dem Präsidenten des betreffenden Komitees zu verkehren und es wäre dem Komitee sehr angenehm, wenn das Geschäft endlich erledigt werden könnte, zumal da die Bundesbehörde auf den Entscheid der bernischen Behörden wartet.

Minder, Direktor der Landwirtschaft. Von seiten der Landwirtschaftsdirektion wurde im Schosse des Regierungsrates wiederholt darauf aufmerksam gemacht, dass der Entwurf betreffend die Förderung der Tierzucht, der ihm schon seit einiger Zeit vorliegt, behandelt werden sollte, damit das seinerzeit dem Grossen Rat gegebene Versprechen auch erfüllt werde. Bis jetzt hat der Regierungsrat das Geschäft noch nicht beraten, ich hoffe aber, dass die Vorlage dem Grossen Rat in der nächsten oder zweinächsten Session unterbreitet werden kann.

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Auf die Anfrage des Herrn Burren ist zu antworten, dass das Geschäft Staatsbeitrag an das

Hallerdenkmal von der Regierung vorberaten, jedoch von der Staatswirtschaftskommission zurückgelegt worden ist, weil uns mitgeteilt wurde, dass ein Gesuch beim Bundesrat hängig sei und je nach dessen Erledigung der Regierungsrat wahrscheinlich auf den gefassten Beschluss zurückkommen werde. Unter diesen Umständen ist der Gegenstand heute für uns noch nicht spruchreif.

Burren. Das Gesuch, welches das Hallerdenkmalkomitee dem Bundesrat eingereicht hat, geht dahin, er möchte den Rest der Kosten übernehmen, wobei mitgeteilt wird, dass der Regierungsrat des Kantons Bern dem Grossen Rat die Ausrichtung eines Staatsbeitrages von 15,000 Fr. beantrage. Das eidgenössische Departement hat das Gesuch geprüft und erklärt, dass seines Erachtens der Rest von 25,000 Fr. eine etwas schwere Belastung bedeute, doch werde sich die Kommission nächstens mit der Sache befassen. Man rechnet also im Bundeshause immerhin mit einem Staatsbeitrag des Kantons Bern im Betrag von 15,000 Franken als etwas Feststehendem.

Eisenbahnsubventionen; einstweilige Sistierung.

(Siehe Nr. 3 der Beilagen.)

Eintretensfrage.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der vorliegende Beschlussesentwurf hat ziemlich viel Staub aufgeworfen. Er wurde nicht nur in der Presse kritisiert, sondern es wurde mir persönlich von verschiedenen Mitgliedern des Grossen Rates eine ziemlich heftige Opposition angekündigt. Sie werden mir daher gestatten, dass ich in der mündlichen Berichterstattung unsern Antrag etwas eingehender begründe als es im schriftlichen Vortrag geschehen ist.

Seit Dezennien hat das Bernervolk kein Gesetz von so grosser finanzieller Tragweite angenommen wie dasjenige vom 4. Mai 1902. Dasselbe sieht die Subventionierung von 26 Eisenbahnprojekten mit einem Maximalbetrag von 35½ Millionen vor, wovon 17½ Millionen einzig auf die Lötschbergbahn entfallen. Im weitern wird der Grosse Rat durch das Gesetz ermächtigt, innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz und unter Anwendung der Bestimmungen des Gesetzes für solche Eisenbahnen, die im Gesetz nicht aufgezählt sind, eine Aktienbeteiligung des Staates zu beschliessen. Das hat eine grosse Bedeutung mit Rücksicht auf die Strassenbahnen. Gegenwärtig sind Konzessionen für über 300 km Strassenbahnen angemeldet. Nach Art. 5 des Gesetzes kann für diese Bahnen im Maximum eine Subvention von 40,000 Fr. per km bewilligt werden. Wenn also die 300 km Strassenbahnen sich zur Subventionierung melden, so stehen wir einer neuen Ausgabe im Maximalbetrag von 12 Millionen gegenüber. Damit sind übrigens die Begehren nicht abgeschlossen, sondern wir wissen, dass noch eine Zahl anderer Strassenbahnen im Projekt

vorliegen, die ebenfalls auf die Subventionierung Anspruch erheben werden.

Die Bestimmung in Art. 17, Alinea 2, des Subventionsgesetzes, auf die sich unser heutige Antrag stützt, wurde seinerzeit auf Antrag des Herrn Grossrat Dürrenmatt aufgenommen. Herr Dürrenmatt wies mit Recht darauf hin, dass nicht nur im Gesetzesentwurf an und für sich weitgehende Verpflichtungen des Staates festgelegt sind, sondern dass der Grosse Rat auch noch ermächtigt werde, innerhalb seiner Kompetenz weitere, im Gesetz nicht aufgezählte Projekte zu subventionieren. Herr Dürrenmatt machte geltend, dass man sich nicht immer damit vertrösten könne, dass Geld genug da sei. Der Finanzdirektor, Herr Scheurer, habe schon wiederholt erklärt, dass, wenn der Grosse Rat in seinen Begehren nicht Mass halte, er einfach erklären werde, es sei kein Geld mehr vorhanden. Damit begründete Herr Dürrenmatt seinen damaligen Antrag. Ich führe das nebenbei an, weil er jüngsthin eine ähnliche Erklärung, die ich abgab, wenn zu hohe Forderungen an die Staatskasse gestellt werden, so werde sie diesen Forderungen nicht gerecht werden können und wir werden genötigt sein, wegen Mangel an Mitteln berechnigte Begehren abzuweisen, in der Presse anders darstellte, wie es ihm besser passte. Herr Dürrenmatt hat also seinerzeit seinen Antrag mit diesem Votum des Herrn Scheurer begründet und weiter gesagt, dass gegenüber der dem Grossen Rat durch das Gesetz eingeräumten Kompetenz ein Sicherheitsventil angebracht werden müsse, damit wir nicht Ueberraschungen ausgesetzt werden. Nun will es die Ironie des Schicksals, dass Herr Dürrenmatt, der Vater dieses Antrages, selbst heftig opponiert, da man von dieser Bestimmung zum erstenmal Gebrauch machen will.

Die Eisenbahnsubventionen des Staates betragen heute die Summe von rund 23,112,000 Fr. Darin ist die Subvention an die Brienzerseebahn, deren Höhe zurzeit noch nicht definitiv festgesetzt werden kann, nicht inbegriffen. Schon bei verschiedenen Anlässen wurde auf die Folgen aufmerksam gemacht, die diese Beteiligung für die Staatskasse und ihre verfügbaren Mittel nach sich zieht. Als ich Ihnen meine erste Budgetvorlage unterbreitete, stellte ich Ihnen gleichzeitig ein Exposé über die finanzielle Situation des Kantons Bern gedruckt zu und bei Anlass der zweiten Budgetberatung wurde Ihnen auf Wunsch ein Separatdruck aus der Monatsschrift für bernisches Verwaltungsrecht und Notariatswesen «Der bernische Finanzhaushalt» ausgeteilt. Diese Vorlagen haben Sie genau über den Stand des bernischen Fiskus orientiert. Sie konnten denselben namentlich entnehmen, wie sehr die verfügbaren Mittel der Staatskasse zurückgegangen sind. Im Jahre 1894 besass die Staatskasse für 28 Millionen verfügbare Mittel, während ihr Betrag im Jahre 1904 auf 11 Millionen zurückgegangen war. Von diesen 11 Millionen ist ein ziemlich grosser Teil in bernischen 3 $\frac{1}{2}$ %igen Staatsobligationen angelegt, die dermalen nicht ohne Kursverlust verkäuflich sind. Daneben sind über 20 Millionen in Subventionsaktien bernischer Dekretsbahnen angelegt, die zurzeit noch kein Erträgnis abwerfen. Von den genannten 11 Millionen gehen noch 3,486,690 Fr. für bereits beschlossene und noch bevorstehende Subventionsbewilligungen ab, wobei die Bahn Tramlingen-Breuleux-Noirmont noch nicht mit in Anrechnung gebracht ist. Ueberdies muss in diesem Jahr das provisorische Anleihen von 2

Millionen zurückgezahlt werden, so dass die verfügbaren Mittel der Staatskasse sich im ganzen auf rund 6,100,000 Fr. reduzieren. Wenn diese Mittel noch durch die in Aussicht stehenden Defizite der laufenden Verwaltung in Anspruch genommen werden, so werden Sie zugeben müssen, dass die verfügbare Summe, die zur Bestreitung der Bedürfnisse der laufenden Verwaltung dienen muss, relativ sehr klein ist.

Man wendet ein, die beabsichtigte Zurückhaltung sei nicht notwendig, und spricht von einem Finanzjammerschrei und einem Defizitschrecken. Meines Erachtens wird diese Behauptung wider besseres Wissen aufgestellt, denn niemand hat bis jetzt die Richtigkeit der offiziellen Zahlen bestritten und dennoch sagt man, der Finanzdirektor mache bloss den «Bölimann». Schon oft habe man auf der Finanzdirektion die Meinung geändert, bald heisse es, es sei Geld genug vorhanden, bald wieder, die Kasse sei leer, je nachdem es einem gerade passe. Demgegenüber verweise ich auf die im Finanzexposé enthaltenen Zahlen und überlasse Ihnen das Urteil darüber, ob es angezeigt sei, sorgfältig über die Ausgaben zu wachen, oder ob ohne weiteres all den an die Staatskasse gestellten Begehren entsprochen werden könne. Man will auch darin einen Widerspruch der Finanzdirektion erblicken, dass sie auf der einen Seite die Sistierung der Eisenbahnsubventionen beantrage, auf der andern Seite dagegen im gleichen Augenblick Mehrausgaben von wenigstens einer halben Million jährlich für die Besoldungsaufbesserungen proponiere. Ich will heute nicht, wie es von anderer Seite geschehen ist, die finanzielle Tragweite der Besoldungsdekrete diskutieren; ich werde dann auf die dahergelassenen Mehrausgaben zu sprechen kommen, wenn die Kommissionen die Dekrete durchberaten haben und ihre definitiven Anträge vorliegen. Das, was heute als Aeusserung des Finanzdirektors angeführt wurde, bezieht sich auf den Fall, dass alle im Wurf liegenden Besoldungserhöhungen in Kraft treten, nicht nur diejenigen der Beamten und Angestellten und der Geistlichen, sondern auch diejenigen der Wegmeister und so weiter. Ich stelle jedoch heute schon fest, dass bei der Vorlage des Besoldungsdekretes es sich nicht darum handelte, die Frage zu prüfen, ob die Staatsfinanzen dies gestatten, sondern lediglich darum, dem der Regierung vom Grossen Rat erteilten Auftrag nachzukommen, mit aller Beförderung ein revidiertes Besoldungsdekret vorzulegen. Ueber die Frage der Beschaffung der Mittel werde ich bei der Behandlung des Dekretes Auskunft geben und Ihnen die Auffassung der Finanzdirektion mitteilen. Es geht also nicht an, hier von einem Widerspruch der Finanzdirektion zu reden und den vorliegenden Antrag der Regierung damit zu bekämpfen, dass man sagt, ein solcher Beschluss sei nicht nötig, da ja die Finanzdirektion im gleichen Moment, wo sie mit den Ausgaben für Eisenbahnsubventionen zurückhalten wolle, dem Grossen Rat ein Dekret vorlege, dessen Ausführung das jährliche Budget mit einer halben Million mehr belaste.

Ich hoffe, die grosse Mehrheit des Rates werde mit mir einig gehen, dass die gegenwärtige Finanzsituation uns zwingt, überall da, wo es ohne Schädigung der wirtschaftlichen Interessen möglich ist, die grösste Sparsamkeit zu üben. Dabei darf freilich die Verwirklichung des grossen Werks eines bernischen Alpendurchstichs nicht hintangestellt werden. Bei der

Beratung des Subventionsgesetzes von 1902 wurde Ihnen durch die vortrefflichen Voten der Herren Morgenthaler, Scheurer und Oberst Bühlmann dargetan, welche Bedeutung einem bernischen Alpendurchstich für den Kanton Bern zukommt. Ich will das damals Gesagte nicht wiederholen, erinnere aber daran, dass die genannten Männer mit voller Ueberzeugung dafür einstanden, dass ein bernischer Alpendurchstich für unsere Wirtschaftspolitik zurzeit die grösste Bedeutung habe. Diese Behauptung blieb unwidersprochen und der Grosse Rat hat mit gewaltiger Mehrheit der Auffassung zugestimmt, dass es die erste und vornehmste Pflicht des Bernervolkes sei, den Alpendurchstich zu realisieren.

Wir haben gegenwärtig einen östlichen und einen westlichen Alpendurchstich, den Gotthard und den Simplon. Der Gotthard wirft seinen Hauptverkehr auf Zürich, das er gewaltig entwickelt und zur Grossstadt gemacht hat. Für den Kanton Bern hat er eine relativ geringe Bedeutung; trotzdem haben wir seinerzeit dafür eine Subvention von 1,000,000 Fr. und eine Nachsubvention von 400,000 Fr. bewilligt. Der Simplon vermittelt den Verkehr von Italien durch das Wallis und über Lausanne nach Frankreich. Der Kanton Bern befindet sich also zwischen zwei Alpendurchstichen, die den Verkehr in der Hauptsache an seinem Gebiet vorbeileiten. Wenn man sieht, wie der Kanton Graubünden, von dem wohl gesagt werden darf, dass er finanziell lange nicht so leistungsfähig ist wie der Kanton Bern, gewaltige Anstrengungen macht, um einen östlichen Alpendurchstich zu erlangen, so begreift man, dass auch das Bernervolk nicht länger zwischen zwei grossen Verkehrsadern bleiben will, ohne dieses Verkehrs teilhaftig zu werden. Der Kanton Bern wird erst dann die vom Simplonunternehmen erwarteten Vorteile erhalten, wenn er durch einen Alpendurchstich an den Simplon angeschlossen wird. Angesichts der Bestrebungen im Osten und Westen, sich die Vorteile der Alpendurchquerung zu eigen zu machen, gilt es heute für den Kanton Bern gegenüber dem Jahre 1902 noch in vermehrtem Masse, dass wir unsere erste und vornehmste Pflicht darin erblicken müssen, den bernischen Alpendurchstich zu realisieren. Wenn Sie das wollen, dann müssen Sie aber dem Beschluss des Regierungsrates zustimmen, während einer kurzen Spanne Zeit mit den Eisenbahnsubventionen zurückzuhalten, damit wir uns sammeln können, um diese grosse Aufgabe zu lösen.

Nach unserm Antrag soll die Sistierungsfrist nur bis zum 4. Mai 1910 dauern. Das Gesetz von 1902 bestimmt, dass die zugesicherte Staatsbeteiligung für diejenigen Projekte dahinfällt, für welche nicht innerhalb 10 Jahren, also bis zum 4. Mai 1912, der Finanzausweis geleistet wird. Wenn wir die Bewilligung von Subventionen bis zum 4. Mai 1910 sistieren, bleiben den betreffenden Interessenten immerhin noch volle zwei Jahre, während deren sie ihre Projekte einreichen können — sie können es natürlich auch schon vorher tun — und der Grosse Rat ihre Subventionierung beschliessen kann. Damit ist nichts verloren, denn vier Jahre bedeuten in der Entwicklungsgeschichte einer Eisenbahn, einer Landesgegend oder eines Gemeindewesens nicht viel und sind von keiner schädigenden Wirkung, während eine vierjährige Ruhepause für die Staatskasse von grosser Bedeutung ist und ihr gestattet, die nötigen Mittel zu sammeln, um nachher grössern Ansprüchen gerecht zu werden.

Von dem Sistierungsbeschlusse werden fünf Projekte nicht betroffen. Für vier derselben versteht es sich von selbst und dieselben wurden nur der Vollständigkeit halber aufgenommen. Selbstredend ist die Lötschbergbahn ausgenommen. Ferner die Ramseisumiswald-Huttwil-Bahn mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen, deren Subventionierung Sie jüngst beschlossen haben. Es bestehen nur noch Differenzen betreffend die Führung der Zweiglinie, doch hat sich der Grosse Rat bereits dahin ausgesprochen, dass auch die Zweiglinie subventioniert werden soll, sobald das bezügliche Projekt von ihm genehmigt sein wird. Diese Linie wurde lediglich auf Wunsch der Beteiligten vorsichtshalber aufgenommen, obschon es gar nicht nötig gewesen wäre, diesen Vorbehalt hier anzubringen.

Das gleiche gilt bezüglich der Bahn Interlaken-Brienz (rechtes Ufer). Ich habe die Bahnen alle unter dem Namen aufgeführt, unter dem sie im Subventionsgesetz figurieren. Auch bezüglich der Brienzseebahn hat der Grosse Rat die Subventionierung beschlossen und die Höhe derselben hängt lediglich von dem Beschluss der Bundesversammlung ab, ob die Bahn normal- oder schmalspurig gebaut werden soll. Es wäre auch in diesem Falle nicht nötig gewesen, einen Vorbehalt im Sistierungsbeschluss zu machen, zumal da im Vortrag selbst gesagt ist, dass hier noch eine Subvention auszurichten sei; doch wurde derselbe ebenfalls auf Wunsch der Beteiligten aufgenommen.

Ferner soll von dem Beschluss der Anschluss der Pruntrut-Bonfol-Bahn an die neue elsässische Bahn bei Pfettershausen nicht betroffen werden. Deutschland baut bekanntlich im Elsass eine neue Linie, die unsere Grenze bei Pfettershausen berührt. Es liegt auf der Hand, dass die Pruntrut-Bonfol-Bahn, die sich zurzeit in etwas misslichen Verhältnissen befindet und eine Alimentation sehr nötig hat, an die elsässische Linie Anschluss sucht. Es handelt sich dabei nicht um ein selbständiges Eisenbahnprojekt, sondern einfach darum, die bestehende Bahn um etwa 2 km zu verlängern, damit der Anschluss in Pfettershausen erzielt wird, wodurch die Pruntrut-Bonfol-Bahn nach Ansicht der Regierung und der Kommission eine gewisse Alimentation erhalten und dadurch ihre Lebensfähigkeit ausser Frage gestellt werden wird.

Der fünfte Vorbehalt endlich betrifft eine neue Linie, die Bahn Tramlingen-Breuleux-Noirmont. In dem in der letzten Session vorgelegten Beschlusse waren die vier erstgenannten Projekte bereits ausgenommen, in den Beratungen der Staatswirtschaftskommission kam dann als neues eben die Bahn Tramlingen-Breuleux-Noirmont hinzu. Auch diese Linie wird hier unter dem Namen angeführt, der bereits in dem Subventionsgesetz von 1902 enthalten ist, obwohl zur Stunde noch Differenzen darüber walten, in welcher Weise das Projekt ausgeführt werden soll. Das Subventionsgesuch für diese Linie wurde dem Regierungsrat bereits vor zwei Jahren unterbreitet, die Initianten wurden von uns aber veranlasst, neue Studien zu machen, wodurch das Projekt eine wesentliche Verzögerung erfuhr. Die Gesellschaft hat sich nunmehr im Dezember abhin konstituiert und die Regierung wurde ersucht, wie es bei andern Projekten bisher üblich war, 20 % der in Aussicht genommenen Subvention einzuzahlen und sich an der Konstituierung zu beteiligen. Der Regierungsrat hat dieses Gesuch abgelehnt und damit das bisherige Verfahren verlassen.

Ich möchte hier gleich etwas nachholen, was ich in der Novembersession nicht anbringen konnte, da ich während der ersten Woche derselben krank war. Ich konstatiere, dass die gegenwärtige Finanzdirektion bei dem Beschluss betreffend die Einzahlung von 20% an die Ramsey-Sumiswald-Huttwil-Bahn nicht mitgewirkt hat, ebensowenig die heutige Baudirektion. Der bezügliche Beschluss wurde bereits im Februar 1904 gefasst. Bei der jetzigen Finanzdirektion und der Baudirektion, bei der inzwischen ebenfalls ein Wechsel stattgefunden hat, hat die Auffassung platzgegriffen, dass der Regierungsrat keine Einzahlungen mehr machen soll, bis der Grosse Rat über die betreffenden Projekte Beschluss gefasst hat. Wenn seinerzeit die Finanzdirektion der Subventionierung der Ramsey-Sumiswald-Huttwil-Bahn vorbehaltlos zugestimmt hat, so geschah es deshalb, weil wir es mit einer gesetzlich regelmässig konstituierten Eisenbahngesellschaft zu tun hatten und die Bahn, wenn die Subvention nicht bewilligt worden wäre, hätte liquidiert werden müssen. Die Statuten der Gesellschaft wurden nach der von der Regierung im Februar geleisteten Einzahlung im Mai von der Generalversammlung festgestellt und im September vom Bundesrat genehmigt. Daraufhin erfolgte die Eintragung der Gesellschaft in das Handelsregister und damit war sie in jeder Beziehung gesetzmässig konstituiert. Wenn wir nachträglich erklärt hätten, dass wir keine Subvention leisten wollen, so hätte die Liquidation der Gesellschaft erfolgen müssen. Das wollte und konnte man nicht zugeben. Aus diesem Grunde erhob die Finanzdirektion damals keine Opposition mehr. Eine einzige Ausnahme gab sie bei der Langenthal-Oensingen-Bahn zu. Sie fragte sich allerdings, ob die 20% hier noch ausgerichtet werden sollen oder nicht. Allein das Geschäft, das übrigens nicht von grosser Bedeutung ist, lag fertig vor und es war damit kein grosses Risiko verbunden, weil keine Obligationen ausgegeben werden, so dass wir die Sache noch einmal durchgehen liessen. Allein die Regierung pflichtet der Auffassung der Finanzdirektion bei, dass in Zukunft keine Einzahlungen mehr stattfinden sollen, bevor der Grosse Rat gesprochen hat.

Wenn wir die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn ebenfalls von dem Sistierungsbeschluss ausnehmen, geschieht es deshalb, weil die Gesellschaft sich bereits konstituiert hat und es uns nicht tunlich erschien, das Projekt noch weiter hinauszuschieben, das übrigens nicht von grosser finanzieller Tragweite ist.

Damit sind die Vorbehalte erschöpft, die in den Beschluss aufgenommen wurden und es geht nicht an, dieselben zu vermehren. Von verschiedenen Seiten werden allerdings noch dahingehende Begehren gestellt werden, allein hier heisst es: entweder, oder. Entweder ist es uns mit dem Sistierungsbeschluss ernst und dann können weitere Vorbehalte nicht gemacht werden, oder wenn Sie noch weitere Ausnahmen aufnehmen wollen, dann fassen Sie lieber gar keinen Beschluss. Wenn Sie ungeachtet dessen, was heute über das Gleichgewicht des Staatshaushaltes gesagt wird, beschliessen, auch fernerhin Subventionen zu bewilligen, dann müssen Sie auch die Verantwortlichkeit übernehmen. Dabei komme ich noch einmal auf die grosse Zahl von Strassenbahnprojekten zu sprechen, deren Subventionierung dem Staat im Maximum eine Ausgabe von über 12 Millionen verursachen würde. Ich hoffe, dass der Grosse

Rat mit der Regierung darin einiggehe, dass es an der Zeit sei, einen kurzen Halt zu machen. Vier Jahre bedeuten für die Entwicklung und Gründung eines Bauunternehmens eine kurze Spanne Zeit. Es wurde Ihnen betreffend das Projekt Utzenstorf-Schönbühl eine Zuschrift zugestellt. Der Vertreter der dortigen Gegend hat in der Kommission sich damit einverstanden erklärt, dass eine Sistierung für vier Jahre beschlossen werde und rundweg gesagt, dass man diese vier Jahre in der Hauptsache noch nötig habe, um das betreffende Projekt fertigzustellen. Von anderer Seite wurde in der Kommission erklärt, dass die Finanzierung dieser Bahn auf Voraussetzungen beruhe, die gar nicht erfüllt sind und schwerlich erfüllt werden. Es wird also noch viel Arbeit bedürfen, bis der Finanzausweis wird geleistet werden können und es ist mir deshalb unverständlich, wie Herr Nationalrat Burri in dieser Zuschrift an dem Alpendurchstich Kritik übt, um für sein eigenes Projekt Propaganda zu machen. Ich will darüber keine weiteren Worte verlieren, sondern erkläre nur, dass mir und vielen andern diese Art der Verteidigung eines Projektes nicht verständlich ist.

Ein weiterer Grund für die Annahme unseres Antrages liegt auch darin, dass nicht ausser Acht zu lassen ist, dass der Staat Bern die Aufgabe hat, den vielen Gegenden unseres Kantons, die weder eine Eisenbahn noch eine Strasse haben, zu Strassen zu verhelfen. Viele Strassenprojekte sind mindestens ebenso dringlich wie die verschiedenen Bahnprojekte. Es ist aber ein Ding der Unmöglichkeit, alles miteinander auszuführen. Darum ersuchen wir Sie, in der Bewilligung von Eisenbahnsubventionen eine kleine Ruhepause eintreten zu lassen, damit wir die bereits gemachten Ausgaben verdauen und die Mittel sammeln können, um das grosse Werk eines bernischen Alpendurchstichs auszuführen und daneben auch denjenigen Verkehrswege zu erschliessen, die heute weder eine Bahn noch eine Strasse haben und sich mit einer Strasse begnügen würden.

Bratschi, Präsident der Kommission. Nach den einlässlichen und objektiven Ausführungen des Herrn Finanzdirektors kann ich mich kurz fassen.

Die Kommission hat das vorliegende Geschäft vor acht Tagen eingehend behandelt und sich einstimmig mit der Regierung auf die Ihnen unterbreiteten Anträge geeinigt. Wir haben die Vorschläge des Regierungsrates begrüsst und nur bedauert, dass sie nicht schon ein oder zwei Jahre früher eingebracht wurden, da uns dadurch unangenehme Ueberraschungen erspart geblieben wären. Es ist klar, dass ein derartiger Beschluss für diejenigen, welche glauben, bei der definitiven Finanzierung ihres Projektes angelangt zu sein, immer unangenehm ist. Wir haben daher in der Kommission den ursprünglichen Antrag der Regierung, nach welchem die Subventionen «bis auf weiteres» eingestellt werden sollten, dahin modifiziert, dass die Sistierung für vier Jahre beschlossen werden soll, damit nicht diejenigen, welche sich benachteiligt glauben, einwenden können, man werde die Sistierung von Jahr zu Jahr auf unbestimmte Zeit hinausschieben.

Es darf wohl gesagt werden, dass in den letzten Jahren Eisenbahnprojekte subventioniert wurden, die gar wohl etwas genauer hätten vorbereitet werden dürfen. Wenn auch unsere Techniker in der Aufstellung

genauer Kostenvoranschläge grosse Fortschritte gemacht haben, so wissen wir doch, dass sie sich in vielen Fällen auch irren. Dies war zum Beispiel der Fall bei dem Simplonunternehmen, bei der Direkten Bern-Neuenburg und bei der verhältnismässig einfachen Anlage der Montreux-Oberland-Bahn. Dabei irrten sie sich immer zuungunsten des Bauunternehmens; das Gegenteil tritt wohl selten ein. Noch ungünstiger gestalten sich die Verhältnisse bezüglich der Rentabilitätsberechnungen. Da wird gewöhnlich ausgerechnet, dass eine Bahn in kurzer Zeit nicht nur den Betrieb bestreiten und das Obligationenkapital verzinsen, sondern auch für die Aktionäre noch etwas heraus schauen werde. Die Erfahrung lehrt uns aber etwas ganz anderes. Die 23 Millionen, die wir bereits für Subventionen ausgegeben haben, tragen herzlich wenig ab und es wird noch geraume Zeit gehen, bis wir mit einer Verzinsung rechnen können. Es ist daher angezeigt, wenn wir einen kurzen Halt machen und etwas verschaukeln, wie dies durch den vorliegenden Beschlussesentwurf ermöglicht wird. Dadurch wird kein Projekt geschädigt. Vier Jahre bedeuten bei einem Eisenbahnunternehmen, das für Generationen dauern soll, nichts und es ist nur gut, wenn wir hier etwas zurückhalten, nachdem sich herausgestellt hat, dass in der letzten Zeit verschiedene Projekte überstürzt wurden. In vier Jahren klärt sich manches ab. Bis dahin wird der Alpendurchstich im Gang sein und wir werden ganz genau wissen, welche Mittel wir dafür aufzuwenden haben. Inzwischen haben die kleinern Projekte Zeit, sich gehörig vorzubereiten. In der Kommission wurde namentlich auch darauf hingewiesen, dass dem elektrischen Betrieb zurzeit zu wenig Beachtung geschenkt werde und insbesondere die Schmalspurbahnen viel mehr darauf abstellen sollten. Nun macht der elektrische Betrieb von Jahr zu Jahr Fortschritte und wird immer billiger. Wenn also ein kurzer Halt gemacht wird, so können die verschiedenen Projekte von diesen Fortschritten nur profitieren. Es ist wirklich schade, dass so viel tausend und tausend Pferdekräfte unbenutzt in unsern Flüssen dahinziehen, während wir uns mit bezug auf die für den Dampfbetrieb nötigen Kohlen in ein Abhängigkeitsverhältnis zum Ausland stellen. Damit ist übrigens eine politische Gefahr verbunden. Wenn heute zwischen Völkern ein Krieg ausbricht, so ist das erste, dass die produzierenden Länder die Kohlenausfuhr verbieten. In unserer Zeit dauern die Kriege nicht nur drei oder sechs Monate, sondern länger und wir können daher in die grösste Verlegenheit kommen, wenn wir bezüglich des Kohlenbezuges vom Ausland abhängen, während wir beim elektrischen Betrieb vom Ausland vollständig unabhängig wären.

Wenn wir die Bewilligung von Eisenbahnsubventionen für vier Jahre einstellen, so wird dadurch kein Unternehmen für vier volle Jahre zurückgestellt. Sie haben gehört, dass das einzige Projekt, das zurzeit fix und fertig ist, die Bahn Tramelan-Breuleux-Noirmont, ausgenommen werden soll. Alle übrigen Projekte sind noch nicht fertig, sondern können frühestens in einem halben oder ganzen Jahr dem Grossen Rat vorgelegt werden. Wenn übrigens die betreffenden Planvorlagen und Finanzierungspläne schon noch etwas näher angesehen werden, so schadet das nichts. Die betreffenden Unternehmungen werden nicht zur Untätigkeit verurteilt, sondern sollen ruhig ihre Arbeiten fortsetzen und die Projekte, sobald sie fertig

sind, der Regierung einreichen, damit die Regierung und der Grosse Rat auch Zeit haben, sie gehörig zu prüfen und man sich gegenseitig verständigen kann. Auf diese Weise werden die Projekte dem Grossen Rat auf den 4. Mai 1910 nach allen Seiten gründlich geprüft vorgelegt und dann auch ohne weiteres genehmigt werden können.

Wir haben, wie gesagt, einzig für die Bahn Tramelan-Breuleux-Noirmont eine Ausnahme gemacht. Wir hätten es als eine Ungerechtigkeit empfunden, wenn dieses Projekt nicht ausgenommen worden wäre. Es ist bereits voll und ganz finanziert. Der Kostenvoranschlag beträgt 1,250,000 Fr., die ausschliesslich in Aktien aufgebracht werden sollen. Die Bahn soll elektrisch betrieben werden. Die einzelnen Gemeinden haben sich an der Aktienzeichnung geradezu in muster-gültiger Weise beteiligt. So hat zum Beispiel die Gemeinde Breuleux mit etwas über 1400 Einwohnern eine Subvention von 200,000 Fr. bewilligt. Man sieht daraus, dass es den Leuten ernst ist und es wäre nicht recht, wenn das fertig vorliegende Projekt volle vier Jahre zurückgelegt würde. Die jurassischen Vertreter in der Kommission, die Herren Elsässer und Etienne, haben übrigens erklärt, dass, wenn man hätte voraussehen können, dass die Regierung einen derartigen Antrag, wie er heute vorliegt, einbringen würde, sie das Projekt ganz gut ein oder zwei Monate vorher hätten einbringen können, so dass es von dem Antrag gar nicht getroffen worden wäre.

Auf die übrigen Vorbehalte will ich nicht eintreten, sie verstehen sich von selbst und sind von dem Herrn Finanzdirektor zur Genüge erörtert worden. Wenn wir im Beschluss von der Lötschbergbahn reden, so ist darunter der bernische Alpendurchstich im allgemeinen verstanden; wir haben diesen Namen einzig deshalb aufgenommen, weil er bereits im Subventionsgesetz von 1902 steht. Damit soll die Frage, ob Lötschberg oder Wildstrubel, keineswegs präjudiziert sein.

Was die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn und die Brienzerseebahn anbelangt, so hat Ihnen der Herr Finanzdirektor bereits gesagt, dass dieselben lediglich aus dem Grunde aufgeführt werden, damit nicht etwa später behauptet werden könnte, sie werden durch den heutigen Beschluss des Grossen Rates ebenfalls getroffen.

Die Pruntrut-Bonfol-Bahn ist zurzeit eine Sackbahn und es fehlen etwa 2 bis 2½ km, um sie bei Pfettershausen an die elsässische Bahn anzuschliessen. Es läge nicht im Interesse des Kantons Bern, diesen Anschluss nicht zu bewerkstelligen, durch den die Bahn durchgehend und damit auch rentabler wird.

Unter den von dem Sistirungsbeschluss nicht ausgenommenen Bahnen ist das Projekt der Solothurn-Schönbühl-Bahn am weitesten vorgerückt. Noch am letzten Samstag ist uns ein Nachtrag zu den betreffenden Plänen und eine Zuschrift des Herrn Nationalrat Buri zugegangen, worin er erklärt, dass durch den Sistirungsbeschluss hauptsächlich die dortige Gegend betroffen würde, die seit mehr als 30 Jahren auf die versprochene Bahn warte, für welche der Finanzausschuss nun in nächster Zeit geleistet werden könne. Herr Grossrat Iseli ist in der Kommission für dieses Projekt lebhaft eingetreten und stellte den Antrag, man solle es ebenfalls ausnehmen oder dann auf den Entwurf des Regierungsrates gar nicht eintreten. Allein Herr Iseli hat sich als einsichtiger Kollege belehren

lassen und ich bin überzeugt, dass Herr Buri, wenn er unserer Sitzung hätte beiwohnen können, sich ebenfalls hätte überzeugen müssen, dass dieses Unternehmen die vier Jahre nötig hat, um das Projekt fertig zu finanzieren. Ich möchte nur bemerken, dass zum Beispiel die dem Kanton Solothurn zugemutete Subvention von 150,000 Fr. noch die Volksabstimmung passieren muss. Der Kanton Solothurn wurde aber durch die Weissensteinbahn finanziell derart in Anspruch genommen, dass gar nicht gesagt ist, dass das Volk den Antrag auf Bewilligung einer Subvention von 150,000 Fr. an die Solothurn-Schönbühl-Bahn gutheissen wird. Der Stadt Bern wird ohne weiteres eine Subvention von 300,000 Fr. an diese Linie zugemutet. Ich weiss nicht, ob der Gemeinderat das dahergesuchte schon behandelt hat, im Stadtrat ist es jedenfalls noch nicht zur Sprache gekommen. So viel ist aber sicher, dass von der Stadt Bern nie und nimmer 300,000 Fr. gesprochen werden können. Wenn der ganze Gemeinderat und Stadtrat einen solchen Antrag empfehlen würden, würde er vom Volk sicher verworfen. Es ist uns einfach unmöglich, einen solchen Betrag zu bewilligen. Wir haben alle Jahre Mühe, ein Budget aufzustellen, das sich sehen lassen darf, und es wäre uns nicht möglich, in demselben auf einmal eine Subvention von 300,000 Fr. einzustellen. Die Stadt Bern hat bekanntlich das schlechteste Strassenpflaster und die ungenügendste Kehrtafel fuhr von allen Schweizerstädten und wegen mangelnden Mitteln ist es uns bis jetzt nicht gelungen, hier Abhilfe zu schaffen. Der städtische Finanzdirektor suchte Wandel zu schaffen und wollte den Grundeigentümern eine kleine Erhöhung von $\frac{1}{4}\frac{0}{00}$ zugunsten der Kehrtafel fuhr zumuten, aber es ging ihm wie dem kantonalen Finanzdirektor mit der Erbschafts- und Schenkungssteuer: die Vorlage wurde vom Volk zurückgewiesen. So müssen wir uns mit den Mitteln behelfen, die zur Verfügung stehen. Die Stadt Bern hat in den letzten Jahren an Bevölkerung zugenommen, aber das Kapital vermehrt sich nicht in dem gleichen Masse; wir haben nicht so viele Millionäre wie Basel, Zürich oder Genf, sondern müssen die vier Millionen, die wir jährlich zusammensteuern, aus vielen kleinen Beträgen zusammenlegen. Ich führe das an, damit, wenn man der Gegend von Fraubrunnen nicht in dem erwarteten Masse entgegenkommt, sie nicht glauben, es rühre von einer Animosität der Stadt gegen das Land, sondern wissen, dass wir unser Mögliches tun; aber wenn für die Befriedigung der eigenen Bedürfnisse die Mittel nicht ausreichen, kann man für andere nicht mit der grossen Kelle anrichten, so gern man es auch tun würde.

Im weitem ist darauf aufmerksam zu machen, dass die Konzession des fraglichen Unternehmens auf eine Bahn von Solothurn nach Schönbühl lautet. Nun soll aber die Linie nicht nach Schönbühl, sondern nach Zollikofen geführt werden. Gegenwärtig halten die Schnellzüge der Bundesbahnen in Burgdorf und Zollikofen und es ist nicht anzunehmen, dass sie auch noch in Schönbühl anhalten würden, so dass ein Reisender von Solothurn, der die Schnellzüge benützen wollte, doch über die gegenwärtige Linie nach Zollikofen fahren müsste. Ferner wurden von einzelnen Gemeinden, wie Bätterkinden und anderen, gewisse Vorbehalte gemacht, so dass das Projekt keineswegs spruchreif ist. Herr Iseli hat das begriffen und deshalb auch zum Antrag der Kommission gestimmt.

In der Kommission wurde bemerkt, dass man im Jahre 1902 dem Volk den Lötschberg dadurch mündgerecht zu machen suchte, dass man ihn mit 25 kleineren Projekten umgab. Es ist richtig, dass man damals alle Projekte, die beantragt wurden, in das Subventionsgesetz aufgenommen hat, wohl wissend, dass nicht alle zur Ausführung gelangen werden. Allein die damals abgegebenen Versprechungen wurden doch gehalten. Die lebensfähigen und notwendigen Projekte wurden bis dahin zum Teil schon vorgelegt und subventioniert und die übrigen können noch in den nächsten sechs Jahren eingereicht werden und werden, wenn sie berechtigt sind, sicher auch vom Grossen Rat subventioniert werden.

Die Kommission beantragt Ihnen einstimmig, den von der Regierung vorgelegten Beschlussesentwurf zu genehmigen und die Bewilligung von Eisenbahnsubventionen für vier Jahre einzustellen, ausgenommen für die in der gedruckten Vorlage angeführten fünf Projekte.

Iseli (Jegenstorf). Wie Sie den bisherigen Ausführungen haben entnehmen können, war ich dasjenige Mitglied der Kommission, das sich bei der Vorberatung des Sistierungsbeschlusses in der schwierigsten Situation befand. Ich ging mit der bestimmten Absicht in die Kommissionssitzung, dem Vorschlag der Regierung entschieden Opposition zu machen. Ich stellte auch sofort den Antrag auf Nicht-Eintreten, eventuell schlug ich vor, die Dauer der Sistierung auf eine bestimmte Zeit zu beschränken, damit die jetzt noch hängigen Eisenbahnprojekte nicht auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben werden könnten. Der Herr Finanzdirektor trat auf diesen Vorschlag ein und beantragte, die Sistierung bis zum 4. Mai 1910 andauern zu lassen. Ich musste mir sagen, dass wir diese Zeit noch nötig haben, um unser Projekt fertigzustellen, und stimmte deshalb dem Herrn Finanzdirektor bei. In unserer Gegend und auch von verschiedenen Kollegen hier im Saale wurden mir deshalb Vorwürfe gemacht; allein nach meiner Ueberzeugung muss ich mir sagen, dass ich richtig gehandelt habe.

Der Herr Finanzdirektor hat auf die Eingabe hingewiesen, die Ihnen in den letzten Tagen zugestellt wurde. Ich möchte den Verfasser derselben hier in Schutz nehmen. Herr Nationalrat Buri gibt in der Eingabe weniger seinem persönlichen als vielmehr dem allgemeinen Unwillen Ausdruck, der sich unserer ganzen Bevölkerung bemächtigt hat, weil sie glaubt, dass sie trotz der 40-jährigen Eisenbahngeschichte nie zu der versprochenen Bahnverbindung kommen werde. Ich bin persönlich durchaus ein Anhänger der Lötschbergbahn und habe auch für dieselbe gestimmt, aber in unsern landwirtschaftlichen Kreisen hört man vielfach sagen: Die Lötschbergbahn wird gebaut, dann liegt das Geld dort drin und uns wird man erklären, dass jetzt kein Geld mehr da sei, um andere Projekte zu subventionieren. Viele der besten Männer des Amtes Fraubrunnen haben den Aerger über unsere Eisenbahngeschichte mit ins Grab genommen und von Generation zu Generation erbt sich das Gefühl fort, dass man uns keine Eisenbahn geben wolle. Ich möchte daher den Anlass benützen, um an die Regierung und Finanzdirektion zu appellieren, dass sie nicht nur den Lötschberg zu realisieren suche, sondern uns gleich behandle wie andere Gegenden und uns zu

unserer Bahn ver helfe. Ich glaube, man werde auch in der Stadt Bern zu der Ueberzeugung kommen, dass unser Projekt gerade mit Rücksicht auf den Alpendurchstich nicht ohne Wichtigkeit ist, und hoffe und wünsche, dass man uns nicht hintansetzen werde.

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Die Staatswirtschaftskommission hat keinen Anlass vorbeigehen lassen, ohne jeweilen den Rat über unsere finanzielle Situation zu orientieren und auf die Notwendigkeit hinzuweisen, Ausgaben, die nicht unumgänglich sich aufdrängen, zu vermeiden. Wir haben auch wiederholt auf Art. 17 des Subventionsgesetzes von 1902 aufmerksam gemacht, dessen Anwendung uns helfen könnte, das Gleichgewicht im Staatshaushalt aufrecht zu halten. Die Staatswirtschaftskommission gibt auch ohne weiteres zu, dass sie die gegenwärtige Vorlage provoziert hat und wir begrüßen es, dass der Regierungsrat und die Spezialkommission Ihnen deren Annahme einstimmig empfehlen. Auch die Staatswirtschaftskommission ist einstimmig der Ansicht, dass die Eisenbahnsubventionen sistiert werden sollen, und wir hatten schon der ursprünglichen Vorlage der Regierung zugestimmt, wo die Dauer der Subventionseinstellung nicht näher bestimmt war.

Natürlich darf der Beschluss nicht rückwirkende Kraft haben. Die Verpflichtungen, die der Staat bereits eingegangen ist, müssen erfüllt werden. Darum werden von dem Beschluss nicht betroffen: die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, die Bahn Interlaken-Brienz (rechtes Ufer) und der Anschluss der Pruntrut-Bonfol-Bahn an die neue elsässische Bahn bei Pfettershausen. Im letztern Falle handelt es sich ja um keine neue Anlage, sondern um eine Ausgabe, die im Interesse einer bestehenden Bahn gemacht werden muss. Dass die Lötschbergbahn ebenfalls ausgenommen wird, liegt auf der Hand, denn die Vorlage wird gerade eingebracht, um den Alpendurchstich zu ermöglichen. Neu ist die Linie Tramlingen-Breuleux-Noirmont. Wir wussten nicht, dass ihre Finanzierung und Konstituierung so nahe bevorstand. Doch sind wir mit dieser Ausnahme aus den von anderer Seite bereits angeführten Gründen einverstanden und wünschen nur, dass der Anschluss an die bestehende Linie noch genauer studiert werde.

Wir hatten in der Kommission die Frage der zeitlichen Beschränkung ebenfalls besprochen, eine solche aber nicht für nötig gehalten. Das macht sich in der Praxis ganz von selbst, denn der Termin darf nicht zu lang gemacht werden für die Gegenden, die noch keine Bahn haben. Anderseits darf der Termin auch nicht zu kurz angesetzt werden, damit er auch seine Wirkung hat. Die Regierung und die Kommission haben sich auf einen Termin von 4 Jahren geeinigt. In der Staatswirtschaftskommission wurde von 5 Jahren gesprochen und dieser Termin schien mir nicht unangezeigt, da nach dem Jahre 1910 aus dem Budget der Posten «Kosten des Anleihe von 1900, Amortisation, 202,000 Fr.» verschwinden wird und dieser Betrag dann ohne Belastung des Budgets verfügbar wäre. Immerhin erklärt sich die Staatswirtschaftskommission mit dem Termin des 4. Mai 1910 einverstanden.

Neben den für die Annahme des Beschlusses bereits angeführten Gründen möchte ich noch auf ein

finanzpolitisches Argument hinweisen. Es gibt im Geschäfts- und Verkehrsleben ein gewisses etwas, das ausserordentlich wertvoll ist und das man vorsichtig bewahren muss: der gute Ruf, der Kredit. Sie wissen, dass uns dieser Kredit beim Abschluss von Anleihen, welche die Kantonalbank kontrahieren musste, schon oft sehr wohl zu statten gekommen ist. Wir konnten auf einen geordneten Finanzhaushalt, eine gewaltige Steuerkraft und ein eigenes Vermögen von 60 Millionen, bestehend in Domänen, ausgedehnten Waldungen und einem grossen Stock zinsabträglicher Wertschriften, hinweisen. Es braucht nun keinen besonders gewiegten Finanzmann, um zu erkennen, dass die heutige Finanzsituation nicht mehr ganz die gleiche ist. Wohl sind die Domänen und Staatswaldungen immer noch da, aber die guten Wertschriften mussten wir veräussern und an deren Stelle sind für 23 Millionen Eisenbahnsubventionsaktien getreten, die zu einem kleinen Teil Zins tragen und zum andern Teil auf lange Jahre hinaus keine Verzinsung abwerfen werden, ja sogar als Non-Valeurs bezeichnet werden müssen. Dann haben wir für Hochbauten, Wasserbauten und Strassenbauten Vorschüsse im Betrag von 2 Millionen und für die Erweiterung der Irrenpflege im Betrag von 1,600,000 Fr. gemacht, die im Laufe der Jahre amortisiert werden sollten. Dazu kommen noch eine Menge Verpflichtungen für Strassenbauten, Korrekturen und so weiter und endlich steht in der laufenden Verwaltung ein Defizit in sicherer Aussicht. Bei der letzten Budgetberatung hat der Herr Finanzdirektor erklärt, er möchte wünschen, dass einmal ein wirkliches Defizit eintrete, damit dem Grossen Rat die Finanzlage recht klar werde. Ich möchte im Gegenteil wünschen, dass die laufende Verwaltung niemals ein Defizit aufweise, und wäre für jeden günstigen Zufall dankbar, der uns davor bewahren würde. Denn wenn einmal ein Defizit auftritt, so ist die Gefahr vorhanden, dass es chronisch werde und zwischen chronisch und unheilbar ist ein verzweifelt geringer Unterschied. Gegenwärtig steht der Kredit des Kantons Bern noch unerschüttelt da und wenn wir Geld bedürfen, werden wir es ohne weiteres finden. Es ist jedoch eine andere Frage, zu welchen Bedingungen wir es finden werden. Die nähere und weitere Finanzwelt wird die heutige Beschlussfassung des Grossen Rates mit einigem Interesse abwarten und je nachdem sie ausfällt, wird sie einen guten oder schlechten Eindruck machen. Wenn wir mit unsern Ausgaben im gleichen Tempo wie bisher fortfahren, könnte es, wenn wir Geld nötig haben, leicht heissen: wir übernehmen das Anleihen nur zu dem und dem Zins und zu dem und dem Kurs, so dass unsere Beschlussfassung uns leicht reuen könnte. Meine Herren, helfen Sie uns, dass wir das Geld, das wir für die Durchführung des Alpendurchstichs und für die spätere Subventionierung der andern Eisenbahnprojekte nötig haben werden, zu niedrigem Zinsfuss und hohem Kurs bekommen, damit wir nicht Schaden leiden. Das liegt im Interesse aller Gegenden, die noch keine Eisenbahn haben. Daher muss sich der Rat seinen heutigen Entscheid wohl überlegen und er darf meines Erachtens nichts anderes tun als dem Antrag der vorberatenden Behörden beistimmen.

Lohner. Ich erlaube mir, die Ordnungsmotion einzubringen, es sei die Weiterberatung des vorliegenden Gegenstandes auf morgen zu verschieben. Ich möchte

meinerseits den Eindruck nicht verstärken helfen, als ob das Geschäft so rasch als möglich durch die Beratung des Grossen Rates hindurchgepeitscht werden soll, denn es ist, möge der Beschluss nun so oder anders ausfallen, von sehr grosser Tragweite, über die sich vielleicht manches Mitglied des Rates im gegenwärtigen Moment nicht recht im klaren ist. Die einzelnen Fraktionen haben bis jetzt noch nicht Gelegenheit gehabt, die Frage in den Parteiversammlungen zu besprechen, was ich sehr bedaure. Auch wird die Diskussion voraussichtlich noch lange andauern. Bis jetzt ist noch kein Redner der Opposition zum Worte gelangt. Es gibt aber auch Opponenten im Saale und ich hoffe, es werde uns gelingen, den Rat zu überzeugen, dass die Gründe, die wir ins Feld führen, eine Opposition genügend rechtfertigen, wenn sie vielleicht auch nicht für alle ausschlaggebend sein mögen. Um der Opposition zum gleichen Recht zu verhelfen wie den vorberatenden Behörden, die in rührender Einstimmigkeit vor den Rat getreten sind, möchte ich Sie ersuchen, die Diskussion auf morgen zu verschieben.

Der Ordnungsantrag Lohner, die weitere Beratung auf morgen zu verschieben, wird stillschweigend zum Beschluss erhoben.

Stelle befinden, gestattet sein soll, dieselben bei der Anstalt gegen Zerstörung oder Beschädigung durch plötzliche Naturereignisse (Ueberschwemmung, Lawinensturz, Steinschläge, Erdschlipf) zu versichern gegen Entrichtung einer mässigen Zuschlagsprämie. In diesem Falle würden die betreffenden Gebäude in gleicher Weise entschädigt werden, wie wenn sie durch Feuer zerstört worden wären.

Demme, Grossrat.

2. Der Regierungsrat wird eingeladen, beförderlichst die Frage zu prüfen, sowie Bericht und Antrag einzubringen, ob nicht in nächster Zeit die Erstellung eines grössern staatlichen Elektrizitätswerkes für den mittlern Kantonsteil an die Hand zu nehmen sei.

Neuenschwander (Oberdiessbach),
Milliet, Lenz, Demme, Probst (Langnau),
Probst (Bern), Bühler, Burkhalter, Bühl-
mann, Berger (Linden), Blum, Haldi-
mann, Bigler, Mosimann, Stucki, Hostett-
ler, Bähni, Cuenat, Luterbacher, Jacot,
Brand, David, Ingold, Hofstetter, Siegen-
thaler, Hutmacher.

Werden auf den Kanzleisch gelegt.

Eingelangt ist folgende

Interpellation :

Die plötzliche Kündigung einer grossen Zahl von Kollektivversicherungen des Mobiliars verlangt nunmehr eine möglichst rasche Lösung der Frage der obligatorischen Mobiliarversicherung im Kanton Bern. Der Unterzeichnete stellt daher hiemit an die Regierung die Anfrage, wann ein diesbezüglicher Gesetzesentwurf dem Grossen Rat vorgelegt werden kann.

Demme, Grossrat.

Geht an die Regierung.

Schluss der Sitzung um 5¹/₄ Uhr.

Der Redakteur :

Zimmermann.

Ferner eingelangt sind folgende

Motionen :

1. Mit Rücksicht auf die Tatsache, dass zur Stunde noch keinem Hausbesitzer die Möglichkeit geboten ist, irgendwo seine Gebäulichkeiten gegen Zerstörung oder Schädigung durch elementare Gewalt und plötzliche Naturereignisse zu versichern, stellt der Unterzeichnete den Antrag, es möchte bei Anlass der Revision des kantonalen Brandversicherungsgesetzes die Bestimmung aufgenommen werden, dass es denjenigen Hausbesitzern, deren Gebäulichkeiten sich an gefährdeter

Zweite Sitzung.

Dienstag den 30. Januar 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Schär*.

Der Namensaufruf verzeigt 200 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 33 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Boinay, Buchmüller, Egli, Flückiger, Marschall, Meyer, Michel (Bern), Robert, Rufener, Scheurer, Spychiger, Thöni, Vuilleumier, v. Wurstemberger, Wyder; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Amrein, Blanchard, Boss, Bourquin, Cretiez, Eckert, Girod, Glatt-hard, Gouvernon, Gresly, Gürtler, Morgenthaler (Lan-genthal), Mouche, v. Muralt, Sutter, Tschannen, Wolf (Melchnau).

Zur Verlesung gelangt die Zuschrift des Herrn Bühl-mann betreffend die Verwahrung der medizinischen Fakultät:

An den Herrn Präsidenten des Grossen Rates des Kantons Bern.

Sehr geehrter Herr Präsident!

Auf mein Ansuchen ist mir die Beschwerde der medizinischen Fakultät der Hochschule Bern vom 25. November 1905, die in der Sitzung des Grossen Rates vom 28. November zur Verlesung gelangt ist und die sich auf Aeusserungen, die ich im Rate getan habe, bezieht, zugestellt worden. Ich bin im Falle, zu der-selben und der im Rate darüber gepflogenen Diskus-sion folgendes zu bemerken:

Nach Art. 30 der kantonalen Verfassung ist ein Mitglied des Grossen Rates für seine Reden in der Ratsversammlung einzig und allein dem Rate gegen-über verantwortlich und zwar selbstverständlich nur so lange, als er demselben angehört. Der Rat übt seine bezügliche Disziplinargewalt gemäss Art. 48 sei-nes Reglementes aus. Wenn also die Aeusserungen, die ich in der Sitzung vom 23. Februar 1903 in meiner Stellung als Mitglied des Rates getan habe, wirklich Anlass dazu gegeben hätten, mich zur Verantwortung zu ziehen, so wäre dazu damals, als ich dem Rate noch angehörte, der richtige Moment gewesen. Ich hätte dann auch Gelegenheit gehabt, mein Votum zu rechtfertigen.

Heute, nach bald drei Jahren und nach-dem ich seit vielen Monaten aus dem Rate ausgeschieden bin, mich wegen dieser Aeus-serungen beim Rate zu verklagen, ist um so unbe-greiflicher, als einmal die Kläger hiezum absolut kein Recht und keine Veranlassung haben und als sie an der Hand des stenographischen Bulletins, das einige Wochen nach der betreffenden Ratssitzung erschienen ist und die breiteste Veröffentlichung erhält, Gele-genheit genug gehabt hätten, rechtzeitig Klage zu füh-ren, während ich noch Mitglied der Behörde war.

Denn es ist kaum anzunehmen, dass Professoren der bernischen Hochschule den Verhandlungen der obersten Landesbehörde über Fragen, die sich direkt auf die Universität und die fragliche Fakultät be-ziehen, und auf die sie durch die Tagespresse ja sofort aufmerksam gemacht worden sind, ein so ge-ringes Interesse entgegenbringen, dass sie erst nach fast drei Jahren angeblich veranlasst durch Mitteilun-gen einer ausserkantonalen Zeitung sich die Mühe nehmen sollten, sich diese Verhandlungen anzusehen.

Zur Sache selbst bemerke ich, dass es mir bei meinem Votum vom 23. Februar 1903 keineswegs dar-um zu tun war, die Herren der medizinischen Fakul-tät in ihrer Ehre anzugreifen, am allerwenigsten die Herren Professoren Kocher und Jadassohn, die sich nach den Mitteilungen der Presse in erster Linie um die bezügliche Protesteingabe bemüht haben. Gerade diese Herren, deren grosse Verdienste um unsere Hoch-schule ich voll und ganz anerkenne, mussten wissen, dass die zitierten Aeusserungen sich nicht auf sie, sondern hauptsächlich auf Lehrer anderer, nament-lich naturwissenschaftlicher und propädeutischer Fä-cher bezogen; das ist aus dem ganzen Inhalt meines Votums ja deutlich genug ersichtlich.

Allein kein unparteiischer Mensch kann überhaupt aus meinem Votum einen Angriff auf die Ehre der Professoren der medizinischen Fakultät herauslesen. Was ich einzig und allein gesagt habe: in meinen Augen erscheinen die Angaben der Studenten über den vorhandenen Platzmangel zuverlässiger als die letz-teren negierenden Berichte der Professoren, die am zahlreichen Besuch ihrer Vorlesungen ein direktes In-teresse hätten, das ist noch heute meine und wie ich glaube auch die Ueberzeugung der grossen Mehrheit Ihrer hohen Behörde. Auch die Herren Professoren der medizinischen Fakultät sind eben Menschen und zeigen mit ihrer Reklamation wohl eine höchst über-triebene und unangebrachte Empfindlichkeit. Denjeni-gen von ihnen, von deren Einnahmen an Kollegien-gelder ich gesprochen habe, ist es doch, Hand aufs Herz! nicht so gleichgültig, ob sie das Mehrfache ihrer Besoldung aus diesen anderweitigen Einnahmen erhalten.

Nein, nicht um einen Angriff auf die Ehre dieser Herren handelte es sich damals, sondern einzig und allein um das Wohl unserer Hochschule, für die wir so grosse Opfer bringen, und die Interessen der schwei-zerischen Höhrerschaft an derselben. Dass ich dabei die ganze Angelegenheit in objektivster Weise behan-delt habe, musste mir sogar Herr Regierungsrat Gobat bezeugen, und keinem Mitglied des Rates, auch dem Herrn Moor nicht, fiel es damals ein, in meinen Wor-ten eine Ehrbeleidigung zu finden.

Ich habe von Anfang an nur Gleichstellung der Schweizerstudenten mit den vielen Russen und Russin-nen postuliert und verlangt, dass die Anforderungen

der Immatrikulationsprüfung wenigstens einigermaßen mit denjenigen der Maturität in Einklang gebracht werden.

Dass nun auch die medizinische Fakultät unserer Hochschule zur Ueberzeugung gelangt ist, dass Massregeln getroffen werden müssen, um den übermässigen Zuzug von russischen Medizinstudenten einzudämmen, und dass das wirksamste Mittel hiezu eben die Erschwerung der Immatrikulationsprüfung sei, das gereicht mir zur grossen Genugtuung. Denn ich muss feststellen, dass sich diese Ueberzeugung eben erst seit meinem Auftreten im Grossen Rat gebildet hat. Vorher hatten die Herren keinerlei Schritte getan, um diesem Andrang zu wehren. Im Gegenteil. Die Herren hatten es ja in der Hand, die Immatrikulationsprüfung zu erschweren, gehören doch dem Prüfungskollegium lauter Professoren der Hochschule an. Einige der Herren waren es auch, die bis in die jüngste Zeit der weitaus grossen Mehrzahl der Studenten und Studentinnen russischer Nationalität durch teilweisen Erlass der Kollegiengelder Erleichterungen verschafften, die den Schweizerstudenten nur ganz ausnahmsweise zugebilligt werden, eine Vergünstigung, die nicht zum mindesten den ausserordentlichen Andrang mit veranlasst hat.

Nachdem meine langjährigen Bemühungen in der Frage diesen Erfolg gezeitigt haben, kann es mich nicht allzustark aufregen, wenn die Herren mich nachträglich einer Beleidigung bezichtigen, die ich in Wirklichkeit gar nicht verübt habe.

Ich hoffe mit Ihnen, hochgeehrter Herr Präsident, hochgeehrte Herren, dass die getroffenen und nach den Zusicherungen des Herrn Erziehungsdirektors noch bevorstehenden Massnahmen dazu führen werden, dass unsere oberste Lehranstalt, die seit langem nicht nur im Bernervolk, sondern in der ganzen gebildeten Welt als Russenuniversität verschrieen ist, wieder zu altem, verdientem Ansehen gelange und den bei ihrer Gründung in deutlichster Weise ausgesprochenen Zweck erfülle, als Schweizeruniversität auch den Berner- und Schweizerstudenten Gelegenheit zu bieten, nützliche Glieder unseres Volkes zu werden.

Da Sie, Herr Präsident, die Eingabe der medizinischen Fakultät im Rate verlesen haben, so erfordert es wohl die Gerechtigkeit, dass Sie dem Rate auch diese Entgegnung ungeschmälert zur Kenntnis bringen.

Genehmigen Sie die Versicherung meiner vollkommensten Hochachtung.

(sig.) F. Bühlmann, gewesener Grossrat.

Grosshöchstetten, den 9. Januar 1906.

Präsident. Gemäss Ihrem gestern gefassten Beschluss findet in dieser Angelegenheit keine Diskussion mehr statt. Die Sache wurde gestern mit dem Verlesen der Zuschrift des Herrn Bühlmann als erledigt erklärt. — Der Herr Erziehungsdirektor verlangt nun noch das Wort und ich frage den Rat an, ob er ihm das Wort erteilen will. — Sie scheinen damit einverstanden zu sein.

Gobat, Direktor des Unterrichtswesens. Wie Sie dem soeben verlesenen Schreiben entnehmen konnten, erklärt Herr Bühlmann, er habe nicht die und die Professoren gemeint, sondern die und die andern.

Ich überlasse es diesen andern, weitere Schritte zu tun.

Dagegen fühlt sich Herr Bühlmann veranlasst, am Schluss seines Schreibens gegen die Hochschule als solche eine schwere Beleidigung auszusprechen. Er sagt, dass die Hochschule von Bern seit langem nicht nur beim Bernervolk, sondern in der ganzen gebildeten Welt als Russen-Universität verschrieen sei. Meine Herren! Eine Universität verschafft sich keinen schlechten Ruf, wenn sie aus Humanität ihre Tore der Jugend eines unterdrückten Volkes öffnet. Unsere Hochschule ist übrigens nicht mehr eine Russen-Universität als die Hochschulen von Zürich, Lausanne und Genf. Ich protestiere mit aller Entschiedenheit gegen die von Herrn Bühlmann unserer Hochschule zugefügte Beleidigung.

Präsident. Damit ist die Angelegenheit erledigt.

Dürrenmatt, Ich verlange das Wort.

Präsident. Ich will den Rat anfragen, ob er in dieser Sache eine allgemeine Diskussion eröffnen will.

Rufe: Nein, Nein.

Dürrenmatt, Das ist kein Vorgehen. Wenn man das Wort dem Herrn Erziehungsdirektor gestattet, soll es auch den Mitgliedern des Rates gestattet werden.

Bratschi. Ich bin auch für Schluss der Diskussion, möchte aber darauf aufmerksam machen, dass Herr Dürrenmatt das Wort vorher verlangt hat und infolgedessen noch sprechen darf.

Präsident. Wir stehen vor folgender Situation. Gestern wurde erklärt, die Angelegenheit sei mit dem Verlesen der Zuschrift des Herrn Bühlmann erledigt. Nun habe ich heute den Rat angefragt, ob er dem Herrn Erziehungsdirektor noch das Wort zu einer Erwiderung auf diese Zuschrift erteilen wolle. Sie haben diese Anfrage bejaht. Die allgemeine Umfrage war also gar nicht eröffnet und kann somit auch nicht geschlossen werden. Es fragt sich nun, ob man über die Angelegenheit eine allgemeine Diskussion heraufbeschwören will oder nicht; denn ich stelle mir vor, dass, wenn Herr Dürrenmatt das Wort erhält, auch noch andere Mitglieder des Rates es verlangen werden.

Dürrenmatt, In diesem Falle hätten Sie schon Herrn Regierungsrat Gobat das Wort abschneiden sollen.

Präsident. Ich nehme keinen Vorwurf entgegen; ich habe den Rat angefragt, ob er das Wort erteilen wolle.

Abstimmung.

Gegen	Eröffnung der allgemeinen	
Umfrage		65 Stimmen
Dafür		62 »

Tagesordnung:

Eisenbahnsubventionen: einstweilige Sistierung.

Fortsetzung.

(Siehe Seite 10 hievor.)

Lohner. Wenn ich den Antrag auf Nicht-Eintreten stelle, so geschieht es in doppelter Eigenschaft. Einmal gebe ich ohne Umschweife zu, dass ich auch zu denjenigen gehöre, die man in der Sache vielleicht als Partei bezeichnen kann, das heisst zu denen, die vom Staat für dieses oder jenes Unternehmen, das bis jetzt noch nicht finanziert werden konnte, eine Subvention erwarten. Auf der andern Seite gestatte ich mir aber auch als gewöhnlicher Staatsbürger in der vorliegenden Frage eine Meinung zu äussern, die mit der gestern von den Vertretern der Regierung und der vorberatenden Kommissionen vorgetragenen nicht übereinstimmt.

Was meine Stellung als Partei anbelangt, so will ich zur Orientierung des Rates gerade mitteilen, worin sie ihren Grund hat. In erster Linie ist ein Projekt für eine elektrische Strassenbahn von Steffisburg über Thun dem rechten Seeufer entlang nach Interlaken im Wurf. Vorläufig ist bloss die Ausführung der ersten Sektion Steffisburg-Thun-Guntlen in Aussicht genommen. Dieses Projekt wird nächstens spruchreif sein. Dabei ist eine Staatssubvention von bloss 30,000 Fr. per km oder für die 12 km von 360,000 Fr. in Anrechnung gebracht.

In zweiter Linie handelt es sich um die Linie Thun-Scherzligen, die bekanntlich auch im Subventionsgesetz aufgenommen ist. Das staatliche Interesse am Bau dieser Linie, beziehungsweise an der Erstellung eines Zentralbahnhofes Thun ist ein ganz ausserordentliches. Denn es handelt sich um nichts anderes als um den Anschluss der Gürbetalbahn an die Thunerseebahn, die jetzt noch durch das Stück Thun-Scherzligen getrennt sind, was verschiedene Unzukömmlichkeiten zur Folge hat.

Was meine Stellung als gewöhnlicher Staatsbürger zu der Frage anbelangt, erlaube ich mir folgende Ausführungen. Ich weiss die Motive, die zu dieser Vorlage geführt haben, wohl zu würdigen. Ich begrüsse namentlich die energische und entschiedene Sprache zugunsten des Alpendurchstichs und seiner baldigen Ausführung. Ich begreife auch, dass die Finanzdirektion zur Aufstellung einer derartigen Vorlage gekommen ist, indem sie sich sagte, dass nun einmal durch einen wirksamen Coup der Ernst der Lage auch denjenigen zu Gemüte geführt werden müsse, die bis jetzt den Beteuerungen von drohenden Defiziten vielleicht nur ein ungläubiges Lächeln entgegengesetzt haben. Allein ich erblicke in dem beantragten Beschlusses-Entwurf einen Bruch mit den bisherigen Traditionen der bernischen Eisenbahnpolitik. Bis jetzt hat der Staat überall da, wo ein hinlängliches volkswirtschaftliches Interesse und erhebliche Bedürfnisse nachgewiesen wurden und die beteiligte Gegend es nicht an Anstrengungen und Opfern fehlen liess, um diese Verkehrsbedürfnisse zu befriedigen, während auf der andern Seite die Privatspekulation ein wenig gewinnreiches Feld vor sich sah und sich infolgedessen von dem Unternehmen zurückzog, eingegriffen und

mit starker Hand das Unternehmen zur Ausführung gebracht. Das wurde bis jetzt immer als eine weit-sichtige und wirklich demokratische Eisenbahnpolitik bezeichnet und man hat an derselben bis dahin konsequent festgehalten. Der Erfolg dieser Politik ist nicht ausgeblieben. Der wirtschaftliche Aufschwung des Kantons, den man erwartete, ist eingetreten und macht sich von Tag zu Tag mehr geltend. Ich berufe mich auf das Werk über die bernische Volkswirtschaft, in dem meine Behauptung mit Zahlen unwiderleglich bewiesen ist. Die Bahnen, die der Staat bis jetzt erstellen half, werden nach und nach auch eine Rendite abwerfen. Diese Politik wurde vom Bernervolk in verschiedenen Abstimmungen sanktioniert, zum letztenmal durch die glänzende Annahme des Subventionsgesetzes von 1902. Was wurde damals dem Bernervolk in der Botschaft über das Gesetz gesagt? Es heisst da:

«Fiskalische Erwägungen sollen jedoch bei dieser so wichtigen Angelegenheit nicht einzig den Ausschlag geben. Bestimmend ist die hohe volkswirtschaftliche Bedeutung, welche so sehr zugunsten des Gesetzes spricht, wie noch bei keinem der früheren Volksbeschlüsse.

Uebrigens steht die Summe von zirka 38,5 Millionen Franken, für welche sich der Kanton durch das Gesetz verpflichtet, noch zirka 5 Millionen unter dem Betrag der Eisenbahnschulden einer früheren Zeit, zu welchen der Kanton im Jahr 1881 sich überdies als Bürge für ein 33 Millionen Anleihen der Jurabahn verpflichtete. Damals waren Behörden und Volk nicht beunruhigt über diese grossen Verpflichtungen des Staates zu Eisenbahnzwecken, sie hatten Vertrauen in die bernischen Eisenbahnen und deren Zukunft. Dieses Vertrauen wurde auch in der Folgezeit durch die glückliche und vorteilhafte Liquidation der bernischen Eisenbahnwerte vollkommen gerechtfertigt. Die Erfahrungen, welche der Kanton Bern bisher auf dem Gebiet des Eisenbahnbaues gemacht hat, sind demnach wohl dazu angetan, auch dem heutigen Gesetz und seinen Zielen Vertrauen entgegen zu bringen.

Wir haben die Ueberzeugung, dass der Ausbau des bernischen Eisenbahnnetzes, wie ihn die Gesetzesvorlage ermöglichen soll, zum volkswirtschaftlichen und finanziellen Aufschwung des Kantons in hohem Masse beitragen wird. Das Bernervolk wird für die hiefür von Staat, Gemeinden und Privaten gebrachten Opfer reichlich entschädigt werden, sowohl durch eine Zunahme des Verkehrs mit dem Auslande als auch durch die Hebung des Wohlstandes in allen Teilen des Kantons.»

Meine Herren! Das tönt anders als die Sprache, die heute von der Regierung und den vorberatenden Behörden geführt wird. Wie eine schmetternde Fanfare liess man in den Maitagen des Jahres 1902 diesen Weckruf in das Bernervolk hinausklängen und es folgte begeistert dem Ruf. Heute ertönt eine Chamade statt der Fanfare, ein Signal zum Rückzug, nachdem kaum vier Jahre dahingegangen sind. Es kommt mir da das Distichon Schillers in den Sinn:

«In den Ozean schiff't mit tausend Masten
der Jüngling;
Still, auf gerettetem Boot, treibt in den Hafen
der Greis.»

Allein ich habe mir gesagt, das Bernervolk dürfe doch nicht mit einem Greis verglichen werden in dem Moment, wo es sich in jugendlichem Kraftgefühl reckt

und streckt, um das grosse Werk des Alpendurchstichs zu vollbringen. Aber es soll ihm darum auch nicht so ein greisenhaftes Mäntelchen umgelegt werden, wie der beantragte Beschluss sein würde.

Auf Grund des Gesetzes von 1902 sind bereits sieben Linien finanziert worden und andere sollen noch folgen. Die Behauptung ist nicht richtig, dass die Sache eine unerwartet rasche Entwicklung genommen habe und der Staat nicht darauf gefasst gewesen sei, dass er so grosse Leistungen machen müsse. Im Gegenteil, der Staat hat erwartet, dass diese Zumutungen kommen werden, und sich dafür gewappnet. Es hiess allgemein, der Staat sei gerüstet, um die gestellten Aufgaben zu erfüllen. Nun soll es durch die uns unterbreitete Vorlage anders werden. Das bei der Einbringung der Vorlage beobachtete Verfahren würde in verschiedener Beziehung der Kritik rufen. Ich will mich jedoch bei diesem Punkt nicht aufhalten, sondern bei der Sache bleiben. Ich glaube, man weiss schon, was damit gesagt werden will. Ich erinnere bloss daran, mit welcher unheimlicher Schnelligkeit das Geschäft in der letzten Session zur Beratung gebracht werden sollte.

Es ist zu konstatieren, dass mit Ausnahme des Alpendurchstichs die Hauptlinien gebaut sind. Die Millionensummen sind ausgegeben, die grossen Brocken verzehrt. Aber es gibt immer noch einige Landesteile, deren Anstrengungen zufälligerweise heute noch nicht zum nützlichen Ende gelangt sind, die noch auf die Staatsunterstützung warten und sich sagen, dass der Staat leichten Herzens für Projekte von etwas zweifelhafter Güte Millionen ausgegeben habe und infolgedessen auch für sie noch einige hunderttausend Franken übrig haben werde. Sie können nicht begreifen, dass sie nun für die in andern Fällen begangenen Sünden büssen sollen. Nun kommt der Mutz mit der schweren Tatze und schlägt die Unternehmungslust im Kanton Bern auf dem Gebiet des Verkehrswesens für lange Zeit einfach tot und schliesst denjenigen die Türe vor der Nase zu, die noch nicht im gelobten Land der genehmigten Finanzausweise angelangt sind, sondern sehnsüchtig davor stehen und hineinblicken. Die Vorlage macht den Eindruck einer brutalen Massnahme und der ungleichen Behandlung der einzelnen Landesteile und ist nicht geeignet, im Volk diejenige Stimmung zu erzeugen und wachzuhalten, die für die Durchführung des Alpendurchstichs unbedingt erforderlich ist, namentlich auch in denjenigen Gemeinwesen und Landesteilen, denen allfällig eine Subvention an den Alpendurchstich zugemutet werden will.

Die Vorlage macht im weitem den Eindruck einer wenig zielbewussten, ja widerspruchsvollen Politik. Was soll man dazu sagen, wenn im gleichen Atemzug erklärt wird, der Kanton Bern könne eine jährliche Mehrausgabe von 360,000 Fr. oder, wenn man alle Beamten- und Angestelltenkategorien, auch die Geistlichen, berücksichtigt, 500,000 bis 600,000 Fr. wohl verantworten und leicht aufbringen, dagegen bringe er die Mittel für die einmalige Ausgabe von einigen hunderttausend Franken für die noch zu finanzierenden Eisenbahnunternehmungen nicht auf? Meine Herren! Die Vorlage ist das Zeichen einer Politik, die des grossen Zuges entbehrt, wo derselbe nicht entbehrt werden kann. Ich bin der letzte, der die Sparsamkeit und weise Oekonomie im kleinen, gewöhnlichen Gang der Verwaltung nicht als begründet anerkennen und hoch schätzen würde, aber in Verkehrs-

angelegenheiten darf der Staat nicht den gleichen Massstab anlegen wie der Privatmann in der Verwaltung seines Vermögens. Es gibt da gewisse Aufgaben, die erfüllt werden müssen, und wenn die Mittel nicht vorhanden sind, so muss sie der Staat eben auf irgend eine Weise aufbringen.

Ich habe mich auch gefragt, ob die Vorlage wirklich die wohlerrwogene Ansicht der Regierung darstellt, der wir unbedenklich folgen können. Ich glaube es nicht. Wir haben es vielmehr mit einer Vorlage der Finanzdirektion zu tun, deren Motive ich ja bereits eingangs als an und für sich berechtigt gewürdigt habe und die mit der Stellung der Finanzdirektion durchaus vereinbar sind. Die Regierung selber hat sich dagegen des Geschäftes nicht in einer Art und Weise angenommen, wie es eine erspriessliche und gründliche Behandlung erfordert hätte. Ich komme da auf einen etwas wunden Punkt zu sprechen, auf den aber doch wieder einmal der Finger gelegt werden muss, denn die Wunde heilt nicht zu, wenn sie nicht behandelt wird. Ich habe die feste Ueberzeugung, dass, wenn die Regierung die Vorlage so beraten hätte, wie man es von einer kollegialen Behörde in einer so wichtigen Frage verlangen kann, der Entscheid anders ausgefallen wäre; denn sonst müssten einige Mitglieder der Regierung ihrer ganzen politischen Vergangenheit untreu geworden sein, was doch kaum angenommen werden darf. Es bleibt also nichts anderes als die Annahme übrig, dass wir es mit einer Vorlage der Finanzdirektion zu tun haben, welche die Regierung geschluckt hat, wie derartige Vorlagen auch in andern Fällen mehr oder weniger unbesehen geschluckt zu werden pflegen. Uns ist aber mit einer Direktorenwirtschaft nicht gedient, sondern wir verlangen von der Regierung, dass sie in Ausübung ihrer verfassungsmässigen Rechte und Pflichten die Geschäfte als Kollegialbehörde behandle und die Ansichten, die man uns vorträgt, nicht die Ansichten eines Direktors, sondern der verantwortlichen Gesamtbehörde seien. Diese Pflicht wird der Regierung durch die Verfassung auferlegt und dieses Verfahren ist einzig mit einer erspriesslichen Behandlung und Vorbereitung der Geschäfte im Einklang. Sonst kann auch auf die bernische Regierung der Ausspruch Ruchonnets: *Il n'y a plus de conseil fédéral* angewendet und gesagt werden: *Il n'y a plus de gouvernement*.

Die Vorlage widerspricht aber nicht nur unserer kantonalen Politik, sondern wird auch bei unsern Mit eidgenossen einen sehr ungünstigen Eindruck machen, da deren Annahme als Schwäche, als Mangel an Selbstvertrauen ausgelegt werden wird in einem Augenblick, wo wir dieses Selbstvertrauen mehr als je nötig haben. Der Berner Mutz darf in dem Moment, wo er mit der Ost- und Westschweiz für die Durchführung des grossen Werkes des Alpendurchstichs in Kampf treten soll, kein Zeichen der Schwäche zeigen. Der Grosse Rat muss sich angelegen sein lassen, den Vertretern des Bernervolkes in der Bundesversammlung in dieser Frage den Rückgrat zu stärken. Wie stehen wir sonst da, wenn die einhelligen Kundgebungen der Ost- und Westschweiz in der Bundesversammlung ihre Wirkungen äussern und wir erklären müssen: im Kanton Bern ist zurzeit Ebbe in der Kasse und wir dürfen uns nicht zu stark engagieren? Meine Herren! Dem Mutigen gehört die Welt.

Man sagt zwar und ich habe das bereits anerkannt, dass der Lötschberg von der Sistierung unter

allen Umständen ausgeschlossen sein und dessen Verwirklichung nach wie vor mit aller Energie angestrebt werden soll. Ich zweifle nicht an dem guten Willen der Finanzdirektion und des Regierungsrates, aber die Verhältnisse sind oft stärker als der gute Wille und ich glaube, dass der Eindruck, den ein derartiger Beschluss machen wird, einen guten Teil der Wirkungen dieses guten Willens paralisieren wird, wenn es sich darum handelt, in der Alpendurchstichfrage Farbe zu bekennen und das ganze Gewicht des bernischen Staatswesens in die Wagschale zu werfen.

Ich halte auch dafür, dass das Dekret in seiner Form nicht ganz glücklich gewählt ist. Ohne mich länger auf Interpretationsfragen einzulassen, zweifle ich doch daran, dass der Beschluss in der scharfen Abstraktheit, wo einfach gesagt wird, dass von jetzt an keine Subventionen mehr ausgerichtet werden, komme, was wolle, dem Willen des Gesetzgebers entspreche. Die Entstehungsgeschichte des zweiten Alinea des Art. 17 ist uns allen bekannt. Herr Dürrenmatt brachte den Antrag in der zweiten Beratung ein und er wurde ohne längere Erörterung angenommen. Diese schroffe abstrakte Form entspricht aber schwerlich dem Willen des Gesetzgebers, zumal da das Gesetz uns andere Mittel an die Hand gibt, um an die verschiedenen Projekte einen etwas strengern Massstab als bisher anzulegen. Nichts hindert die Regierung und den Grossen Rat, gegenüber einem Projekt sich reserviert zu verhalten. Ich verweise nur auf Art. 6, welcher bestimmt: «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.» Das ist eine Bestimmung von so grosser Elastizität, dass die Regierung die Interessen des Staates in jedem einzelnen Falle in weitgehendstem Masse wahren kann.

Es liegt uns nun allerdings ein abgeänderter Entwurf vor, der von der Regierung im Einverständnis mit der Kommission abgefasst wurde. In demselben werden einige neue Linien begnadigt und die Dauer der Wirksamkeit des Beschlusses auf vier Jahre fixiert. Damit glaubt man der Bewegung und Misstimmung, die sich im ganzen Lande zu regen begann, den Riegel vorgeschoben zu haben. Ich bleibe auch hier der ungläubige Thomas, der ich gegenüber der ursprünglichen Vorlage war. Was die begnadigten Linien anbelangt, so habe ich den Eindruck, es stecke da eine etwas durchsichtige Tendenz dahinter, man wolle die Gegnerschaft, die der Entwurf sonst finden würde, wenigstens bei den welschen Kantonsangehörigen etwas abschwächen, und ich müsste mich sehr irren, wenn diese Tendenz nicht bereits von Erfolg begleitet wäre. Allein der Ausweg, den man da gefunden zu haben meint, führt meiner Ansicht nach in eine Sackgasse hinein. Die ungleiche Behandlung, die sowieso das Merkmal der Vorlage ist, kommt noch viel drastischer zum Ausdruck als im ursprünglichen Entwurf.

Und was hat es mit der Beschränkung auf vier Jahre für eine Bewandnis? Warum wollen wir uns die Hände binden, während wir auch nicht über die nächste Zukunft Herr und Meister sind? Ich möchte nur auf eine Möglichkeit hinweisen. Wenn zum Beispiel die französische Ostbahn uns erklärt, dass sie sich um eine Abkürzung der Zufahrt zu unserm Al-

penddurchstich interessiere und uns helfen wolle, Münster-Grenchen oder eine andere Abkürzungslinie zu finanzieren, soll dann die Regierung antworten, wir müssen vier Jahre warten, nach Ablauf dieser Frist wollen wir dann Bescheid geben? Das kann nicht die Meinung derjenigen sein, die die zielbewusste bernische Eisenbahnpolitik, von der immer die Rede ist und die sich mit grosser Mühe auch in der Ostschweiz Geltung zu verschaffen beginnt, auch in Zukunft hochhalten und durchführen wollen.

Ich kehre also zwischen den beiden Vorlagen nicht die Hand um. Meine Ausführungen sind übrigens nichts Neues, sondern Gedanken, die jeweilen vom Regierungsratsstische aus, im Schosse des Grossen Rates und in Volksversammlungen ausgesprochen und akklamiert worden sind, so oft es sich darum handelte, von der bernischen Eisenbahnpolitik zu reden und wieder einen Schritt vorwärts zu tun. Ich hielt aber darauf, diese Erörterungen hier anzubringen, um zu konstatieren, dass der vorliegende Beschlusses-Entwurf in unserer Eisenbahnpolitik einen Wendepunkt bedeutet.

Ich höre es aus dem Munde der entrüsteten Hüter der Staatsinteressen schon tönen: Ihr habt gut reden, euch fehlt das Verantwortlichkeitsgefühl, während uns als verantwortlichen Ministern gegenüber dem Staatswesen eine Pflicht obliegt, ihr lasst euch durch das Nächstliegende, durch eure Parteiinteressen verblenden, so dass ihr den Ueberblick über das Ganze verliert. Ich glaube, wir dürfen diesen Vorwurf ruhig über uns ergehen lassen. Ich behaupte sogar auf die Gefahr hin, dass man mich als Idioten bezeichne (Heiterkeit), dass die bernische Finanzlage heute im allgemeinen nicht schlechter ist als diejenige von 1902. Es ist schwer, einen strikten Beweis pro oder contra zu führen, und es ist klar, dass die Finanzdirektion und Staatswirtschaftskommission mit Zahlen gewappnet sind, gegen die ich nicht aufkommen kann. Meine Auffassung gründet sich einfach auf das, was ich bisher in unserm Staatsleben zu sehen und zu erleben Gelegenheit hatte. Für dieselbe sprechen aber doch gewisse Indizien. Im gleichen Moment, wo der Staat Bern sich kräftig genug fühlt, den Alpendurchstich, wenn nötig auf eigene Faust, durchzuführen, darf man doch nicht wegen einiger hunderttausend oder Millionen Franken, die für einige noch in Aussicht stehende Eisenbahnprojekte aufzuwenden sind, Zeter und Mordio schreien. Es besteht keine Gefahr für den Staatskredit, auch wenn wir die Vorlage ablehnen. Es ist den vorberatenden Behörden möglich, andere Sicherheitsventile spielen zu lassen, um zu grossen Anforderungen wirksam entgegenzutreten. Dann wollen wir doch nicht unterlassen, auch die Zukunft ihrem Wert entsprechend einzuschätzen. Es wurde uns immer gesagt und ich glaube daran, dass die Millionen, die wir für den Ausbau der Verkehrsmittel ausgegeben haben und noch ausgeben werden, nicht ertraglos bleiben. Sie werden nach und nach eine Rendite abwerfen. In den nächsten Jahren werden bereits einzelne Eisenbahnen neuern Datums eine Dividende ausrichten können. Sobald die Thunerseebahn, was nächstens der Fall sein wird, eine Dividende verteilen kann, so wird das bei 3% für den Staat eine Einnahme von zirka 60,000 Fr. ausmachen. Die Gürbetalbahn wird auch bald etwas abwerfen und die Spiez-Erlenbach-Bahn könnte schon dieses Jahr eine Dividende ausrichten. Auch die direkten Steuern nehmen wesent-

lich zu. Im fernern wird das Erbschafts- und Schenkungssteuergesetz, wenn es mit etwas mehr Umsicht und Liebe aus der Taufe gehoben wird, doch auch einmal im Bernerland in Kraft treten. Die Situation ist also nicht so verzweifelt, wie sie dargestellt werden will.

Damit bin ich am Schluss meiner Ausführungen angelangt. Wir, die wir uns gegen den vorliegenden Beschlusses-Entwurf zusammengetan haben, möchten an den Mut und die Zuversicht des Grossen Rates und der Regierung appellieren, den gleichen Mut und die gleiche Zuversicht, ohne die keine der frühern Eisenbahnvorlagen hätte durchgeführt werden können. Ich appelliere aber auch an das Solidaritätsgefühl der Mitglieder des Rates, damit die, die ihre Sache schon haben, denen, die sie noch nicht haben, nicht vor dem Glück stehen. Wir hoffen, dass die heutige Abstimmung nicht das unerfreuliche Bild bieten werde, dass die Menge derjenigen, über die der Goldregen des Staates bereits ergangen ist, sich um die Regierung schare und auf der andern Seite das Häuflein derjenigen stehe, über die sich dieser Goldregen noch nicht ergossen hat, die aber der Unterstützung ebenso würdig sind wie die andern.

Iseli (Grafenried). Ich kann dem Antrag der beratenden Behörden ebenfalls nicht zustimmen, weil ich ihn als ein Unrecht betrachte und er in vielen Gegenden unseres Kantons so angesehen wird und weil er im weitem mit dem Subventionsgesetz von 1902 im Widerspruch steht.

Wir wollen uns keinen Illusionen hingeben. Wenn heute das Geld zur Ausrichtung der Subventionen nicht vorhanden ist, so wird es auch in vier Jahren nicht vorhanden sein. Auch nach vier Jahren wird für den Alpendurchstich gespart werden müssen. Bis dahin werden aber alle Projekte fertiggestellt sein und sich miteinander zur Subventionierung anmelden. Wir gewinnen also mit der Sistierung nichts, es sei denn, dass nach Ablauf der vier Jahre die Subventionierung der Projekte noch einmal für längere Zeit hinausgeschoben werde, womit sich aber die beteiligten Gegenden noch viel weniger einverstanden erklären könnten als mit dem heute vorliegenden Entwurf.

Es fragt sich auch, ob der Grosse Rat das Recht hat, für einige Projekte die Einstellung der Subventionsbewilligung zu beschliessen und andere gleichzeitig von diesem Beschluss auszunehmen. Art. 17 des Gesetzes bestimmt: «Der Grosse Rat ist befugt, wenn das Gleichgewicht im Staatshaushalt dies erfordert, die Bewilligung von Staatssubventionen zeitweise einzustellen.» Darnach ist der Grosse Rat nicht berechtigt, einzelne Projekte herauszugreifen und von der Sistierung auszunehmen. Er kann das Gesetz nicht für einzelne Linien ausser Kraft setzen, für andere dagegen nicht. Wenn er die Subventionen mit Rücksicht auf die Finanzlage einzustellen für nötig erachtet, so muss er es allgemein durchführen. Die Annahme der regierungsrätlichen Vorlage würde ganz sicher einen staatsrechtlichen Rekurs zur Folge haben.

Ueber unser Projekt, die Direkte Solothurn-Bern, ist gestern bereits gesprochen worden. Es ist Ihnen eine Eingabe des Initiativkomitees zugekommen, dessen Anregungen und Anträge ich Ihnen zur Beherrigung empfehlen möchte. Herr Nationalrat Buri wurde zwar gestern schon verdächtigt, weil er für den Lötsch-

berg nicht so begeistert eintritt, wie man vielleicht von ihm erwartet hat. Er ist kein Gegner der Lötschbergbahn, nur glaubt er nicht gerade, dass sie den Kanton Bern reich und glücklich machen werde. Er weiss, dass wir den Alpendurchstich ausführen müssen, weil unser Kanton sonst abgefahren würde. In der gleichen Lage befinden sich aber auch einzelne Gegenden des Kantons mit ihren Projekten. Die Landesteile, die keine Eisenbahnverbindung haben, werden durch die Eisenbahnen geschädigt, da ihre Bevölkerung zurückgeht. Das Projekt der Direkten Solothurn-Bern kann als sehr günstig bezeichnet werden. Die Terrainverhältnisse bieten keine Schwierigkeiten, es sind keine Kunstbauten auszuführen. Das Anlagekapital ist daher verhältnismässig nicht gross und wird sich schnell verzinsen. Die Bahn führt durch eine fruchtbare Gegend und an ihren beiden Endpunkten liegen verkehrsreiche Städte. Endlich wurde sie von grossen Autoritäten als Teilstück einer wichtigen Zufahrtslinie zum Lötschberg befürwortet. Die Zentralbahn hat diese Linie schon vor mehr als 30 Jahren in Verbindung mit der Wasserfallbahn und zwar ohne Staats- und Gemeindesubventionen bauen wollen. Die bernische Regierung gestattete damals der Zentralbahn den Bau dieser Linie nicht, indem sie erklärte, sie gedenke, sie selbst zu erstellen. Es entstand darüber ein Streit, der jahrelang andauerte. Um demselben ein Ende zu machen, zeichneten die Gemeinden des Bucheggberges und unserer Gegend grosse Subventionen an das obere Stück der Emmentalbahnen, Burgdorf-Langnau, ebenso bewilligte die Zentralbahn hierfür 500,000 Fr., wenn ihr der Bau der Direkten Bern-Solothurn überlassen werde. Unterdessen trat in der Kasse der Zentralbahn Ebbe ein und der Bau der Linie musste unterbleiben. Die bernische Regierung fühlte sich nicht bemüssigt, die Bahn selbst zu erstellen, obschon sie die 670,000 Fr., die an die Emmentalbahnen geleistet wurden, behändigt hat. Sie werden begreifen, dass wir nach diesen Erfahrungen etwas misstrauisch sind. Inzwischen wurde an dem Projekt weiter gearbeitet und es wird in kurzer Zeit fertig vorliegen. Die interessierten Gemeinden haben bereits über eine halbe Million gezeichnet. Nun erklärt plötzlich die Regierung, sie habe kein Geld mehr, um diese Linie zu subventionieren. Wenn man den Bericht über den Stand der bernischen Dekretsbahnen nachliest, sieht man, dass namentlich diejenigen Bahnen, die ohne erhöhte Subventionen gebaut wurden, ziemlich gut marschieren, andere dagegen, denen hohe Subventionen ausgerichtet wurden, vor dem Konkurs stehen. Sollen wir nun dafür entgelten? Wir standen nie zurück, wenn es sich darum handelte, einer andern Landesgegend zu einer Bahn zu verhelfen, und wir dürfen verlangen, dass uns Gegenrecht gehalten werde. Es läge nahe, den Antrag zu stellen, dass vorderhand nur die Minimalsubventionen ausgerichtet und grössere Subventionen auf später verschoben werden sollen, wodurch Ersparnisse erzielt werden könnten, oder dass die Solothurn-Bern-Bahn von der Sistierung ausgenommen werde, nicht deshalb, weil sie in der Finanzierung am weitesten vorgerückt ist, sondern weil man uns früher Unrecht getan hat. Ich sehe jedoch von einer solchen Antragstellung ab und empfehle Ihnen einfach, auf die Vorlage der Regierung nicht einzutreten.

Könitzer, Eisenbahndirektor. Es ist keine dankbare Aufgabe, in einem Zeitpunkt an der Spitze der

Eisenbahndirektion zu stehen, da die Sistierung der Eisenbahnsubventionen beantragt wird, und Sie könnten daher erwarten, dass ich mich gegen diesen Antrag ausspreche. Ich kann dies jedoch nicht tun. Herr Lohner hat gesagt, man vermisse bei der Regierung den grossen Zug, aber gerade wegen dieses grossen Zuges bin ich ein Gegner der bisherigen Art der Subventionsbewilligung. Wir bauen Bahnen drauflos, ohne nach richtigen Anschlüssen zu trachten. Der Lötschberg wird in unsern Eisenbahnverhältnissen eine ganze Umwälzung herbeiführen. Die Zufahrts- und Bahnhofverhältnisse werden sich vielfach anders gestalten. Darum dürfen wir nicht alle im Subventionsgesetz angeführten Projekte einfach zur Ausführung bringen, ohne uns über ihr Verhältnis zur Lötschbergbahn genau Rechenschaft zu geben.

Der Herr Finanzdirektor hat bereits darauf hingewiesen, dass zurzeit eine Menge Strassenbahnprojekte hängig seien. In den Aemtern Pruntrut, Wangen, Aarberg, Bern, Fraubrunnen und so weiter werden Strassenbahnkonzessionen verlangt. Diese Bahnen werden alle mit einem Gesuch an uns gelangen, ihnen auf Grund des Gesetzes von 1902 eine Subvention auszurichten. Ich fürchte nicht, dass diese Bahnen so viele Millionen kosten werden, aber die Gefahr ist da, dass zu viele Bahnen gebaut werden, die nicht rentieren können. Wenn eine Bahn rentieren soll, so muss sie an grosse Zentren angeschlossen sein.

Herr Lohner hat erklärt, es sei ihm nicht bloss um die Strassenbahn Steffisburg-Thun-Gunten zu tun, sondern vielmehr darum, dass in der ganzen Frage nicht ein kleinlicher Standpunkt eingenommen werde. Ich glaube aber, die Hauptsache sei ihm doch die genannte Strassenbahn. Dieselbe hat auch ihre Berechtigung. Allein ich begreife nicht, warum die Erstellung dieser Linie so bald erfolgen soll. Zuerst sollten doch die Bahnhofverhältnisse in Thun geregelt werden, bevor diese Linie erstellt wird, da sonst je nach Lage des Bahnhofs auch wieder andere Anschlussverhältnisse gesucht werden müssen. Ueber die Aenderung der Bahnhofanlage in Thun ist aber zur Stunde noch nichts bestimmt.

Der Regierung wurde im weitem der Vorwurf der Willkürlichkeit gemacht. Es seien Projekte vom Beschluss ausgenommen worden, bei denen hiezu kein Grund vorlag und man habe darnach getrachtet, im Jura gute Stimmung zu machen. Es ist richtig, dass das Projekt Tramligen-Breuleux-Noirmont vor Neujahr noch nicht eingereicht war. Dagegen war schon viel früher ein Projekt eingereicht worden und es wurde dann von der Regierung gewünscht, es möchte auch die Erstellung einer Normalbahn geprüft werden. Die Prüfung wurde vorgenommen, man gelangte aber zu der Ueberzeugung, dass der Bau einer Normalbahn nicht angezeigt sei. Durch die Intervention der Regierung war eine Verzögerung der Angelegenheit verursacht worden. Sofort nach Neujahr wurden uns vom Komitee die fertigen Pläne eingereicht und der Bau könnte von heute auf morgen in Angriff genommen werden. Unter diesen Umständen ging es nicht an, dieses fertige Projekt für vier Jahre zurückzustellen, sondern es empfahl sich aus sachlichen Gründen, es von dem Sistierungsbeschluss auszunehmen. Wir behalten uns allerdings vor, dasselbe noch eingehend zu studieren und namentlich die Anschlussverhältnisse an die Chaux-de-Fonds-Saignelégier-Bahn zu prüfen, bevor wir die Angelegenheit dem Grossen Rat unter-

breiten. Die übrigen Ausnahmen, die im Beschluss angeführt werden, bedürfen keiner weitem Rechtfertigung. Bezüglich der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn bemerke ich, dass nicht gesagt werden kann, das Zweigstück Sumiswald-Wasen sei nicht finanziert. Der Finanzausweis lag für die Abzweigung Grünen-Wasen vor, der Grosse Rat beschloss aber, auch noch die Variante über Sumiswald studieren zu lassen und für diese ist das Geld allerdings noch nicht vorhanden.

Was die Subventionierung der Strassenbahnen anbelangt, so werde ich mich dagegen auflehnen, dass dieselbe in gleicher Höhe statfinde wie die Subventionierung der auf eigenem Bahnkörper erstellten Bahnen. Denn für diese muss das nötige Terrain angekauft und der Unterbau erstellt werden, während für die Strassenbahnen die dahierigen Ausgaben wegfallen, was einer Reduktion der Anlagekosten von 20—25 % gleichkommt. Es wäre daher nicht richtig, wenn der Staat den Strassenbahnen eine Subvention von 40,000 Fr. per km ausrichten und dazu noch die Strasse zum Betrieb der Bahn zur Verfügung stellen würde. Früher wurden diese Bahnen überhaupt nicht subventioniert.

In der Frage des bernischen Alpendurchstichs werden wir in nächster Zeit eine definitive Schlussnahme zu fassen haben. Da wollen wir uns nicht beeilen, noch weitere Bahnen zu subventionieren, sondern vier Jahre zuwarten. Bis dahin werden wir darüber im klaren sein, wo neue Anschlusslinien erstellt werden müssen. Die Solothurn-Bern-Bahn muss jedenfalls ganz andere Anschlussverhältnisse bekommen als jetzt geplant ist. Jedenfalls geht es nicht an, einzig die Solothurn-Schönbühl-Bahn auszunehmen, sondern es müsste auch das Projekt Utzenstorf-Schönbühl gleich behandelt werden. Auch die Anschlussverhältnisse anderer projektierter Bahnen müssen noch näher geprüft werden, wozu wir während der vier Jahre Zeit haben. Einzelne Projekte werden aus andern Gründen vor vier Jahren nicht realisiert werden können. Ich erinnere zum Beispiel an die Bahn Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach. Für dieselbe muss eine Brücke erstellt werden, die kaum vor vier Jahren ausgeführt werden kann. Der Baudirektion steht kein Kredit mehr zur Verfügung, um diese Brücke in den nächsten drei Jahren zu erstellen; man wird vorläufig die alte flicken und dann die neue bauen, wenn das Geld dazu vorhanden ist. Während der vier Jahre können die verschiedenen Projekte auch ruhig studiert werden, so dass nicht, wie es bisher vorgekommen ist, überstürzte Projekte zur Ausführung gelangen, die besser unterblieben wären. Die Studienkostenbeiträge sollen während dieser Zeit nicht sistiert werden, sondern sie werden nach wie vor im Betrag von 250 Fr. den beteiligten Kreisen ausgerichtet, damit sie die Studien während dieser Zeit fortführen können. Vier Jahre bedeuten übrigens in der Geschichte eines Eisenbahnunternehmens nicht viel; ich habe seinerzeit 12 Jahre an dem Zustandekommen einer Bahn gearbeitet, bis endlich das Ziel erreicht wurde. Ich möchte Ihnen dringend empfehlen, die Vorlage der Regierung gutzuheissen und hoffe, dass das Wort des Herrn Nationalrat Buri in einer Zuschrift an die Baudirektion: er verlange, dass sein Projekt von dem Sistierungsbeschluss ausgenommen werde, sonst werde er eine Initiative gegen den Lötschberg inszenieren, keinen Wiederhall finde; denn das ist eine unpatriotische Sprache. (Beifall.)

Milliet. Als ich die Vorlage im stillen Kämmerlein studierte, gelangte ich zu der Ueberzeugung, dass es sachlich eigentlich nicht viel ändere, ob wir den Entwurf annehmen oder verwerfen. Ich sagte mir, die Stellungnahme hänge schliesslich davon ab, wie man sich die Wirkung der Massnahme auf die Öffentlichkeit vorstelle. Von diesem Standpunkt aus hatte ich das Gefühl, dass es richtiger wäre, auf die Vorlage nicht einzutreten. Ich kam aber immerhin als ein unbeschriebenes Blatt in die Session und nahm mir vor, anzuhören, was für und gegen das Dekret vorgebracht werde. Ich habe mich durch das Gehörte bestimmen lassen, auf die Seite derjenigen zu treten, die gegen die Vorlage Stellung nehmen. Dabei liess ich mich von folgenden Gründen leiten, die ich Ihnen kurz vorführen will.

Ich begreife die Schlussnahme der Finanzdirektion und Regierung an und für sich sehr gut. Sie mussten ihre Verantwortlichkeit in der Sache decken. Dagegen erlaube ich mir, die Ausführungen des Herrn Finanzdirektors über die Geschichte des Gesetzesartikels, der für das Dekret angerufen wird, mit einigen Worten zu ergänzen.

Art. 17 des Subventionsgesetzes ging aus einem Antrag des Herrn Dürrenmatt hervor. Nachdem dieser Antrag gefallen war, erklärte der Kommissionspräsident, Herr Bühlmann, die Aufnahme einer solchen Bestimmung sei durchaus nicht nötig, weil das Gesetz in seinen übrigen Bestimmungen der Regierung und dem Grossen Rat genügend Mittel in die Hand gebe, um unreife oder nicht genehme Projekte nicht zur Ausführung kommen zu lassen. Im gleichen Sinne äusserte sich auch der damalige Finanzdirektor und erklärte, er halte den Art. 17 ebenfalls für eine durchaus überflüssige Zugabe, wolle sich aber dessen Aufnahme nicht widersetzen, da er glaube, dass der Artikel im Volk einen guten Eindruck machen werde. Beide Berichterstatter der vorberatenden Behörden sprachen sich also dahin aus, materiell komme dem Artikel keine Bedeutung zu, da das Gesetz bereits Bestimmungen enthalte, die gestatten, überflüssige, schlecht studierte Projekte abzuweisen.

Die Geschichte des Art. 17 und auch der klare Wortlaut desselben lassen es mir unzweifelhaft erscheinen, dass, wenn man den Artikel anwenden will, es nicht in der beantragten Weise geschehen darf. Es darf nur eine vollständige Sistierung platzgreifen, nicht eine Sistierung bezüglich einzelner Linien. Ich teile da durchaus die von Herrn Iseli kundgegebene Ansicht.

Es ist aber auch materiell ein etwas sonderbares Vorgehen, wenn in dem Dekret, das zur Sanierung der Finanzen erlassen werden soll, alle diejenigen Linien vorbehalten werden, die Geld wegnehmen, diejenigen dagegen weggelassen, die einstweilen gar kein Geld beanspruchen, sondern noch ein sehr lange dauerndes Studium erfordern und auf die also die Sistierung im Grund gar keine Anwendung findet. Das gilt vor allem für die Linie Solothurn-Bern, von der der Herr Kommissionspräsident gesagt hat, dass ihre Finanzierung noch einen sehr schönen Teil der vier Jahre, für die das Gesetz sistiert werden soll, erfordere. Wenn das richtig ist, wenn dieses Projekt noch vier Jahre braucht, bis es zur Vorlage an den Grossen Rat reif ist, dann findet das Dekret gerade auf diesen schwersten noch in Betracht kommenden Brocken keine Anwendung, sondern diese Bahn gelangt sowieso erst

in vier Jahren zur Subventionierung. Ich bin daher der Meinung, dass das Dekret materiell nichts ändert. Es ist einfach ein Zurückstauen auf vier Jahre und nach Ablauf dieser Frist kommen die Projekte und nehmen die Finanzen des Staates genau so in Anspruch, wie wenn das Gesetz in Kraft geblieben wäre.

Noch andere Gründe führen mich dazu, gegen das Eintreten zu stimmen. Es heisst in Art. 17, die Sistierung könne beschlossen werden, wenn das Gleichgewicht im Staatshaushalt gefährdet sei. Was will das sagen? Man kann verschiedene Kriterien herbeiziehen, um die Frage zu entscheiden, ob das Gleichgewicht im Staatshaushalt gefährdet sei. Es hat mich sehr verwundert, dass für die Würdigung dieser Frage in allen Voten ein Moment in den Vordergrund gestellt wurde, das am allerwenigsten in Betracht fallen kann: der Stand der verfügbaren Mittel. Die Frage, ob das Gleichgewicht im Staatshaushalt gestört sei oder nicht, wurde fast ausschliesslich von dem Gesichtspunkt aus behandelt, ob genügend verfügbare Mittel vorhanden seien. Dieses Moment kann, wie gesagt, am wenigsten beigezogen werden, weil Art. 20 des Subventionsgesetzes den Grossen Rat ermächtigt, wenn die verfügbaren Mittel des Staates nicht ausreichen, die erforderlichen Gelder auf dem Wege von Anleihen bis zum Gesamtbetrag von 20 Millionen zu beschaffen, also 2½ Millionen mehr als für die Lötschbergbahn in Aussicht genommen wurden.

Wie verhält es sich aber bezüglich der Frage des finanziellen Gleichgewichts, wenn wir andere Momente als das der verfügbaren Mittel zur Prüfung der Sachlage herbeiziehen? Der Herr Finanzdirektor hat schon früher und heute wieder die Finanzlage der Jahre 1894 und 1904 einander gegenübergestellt. Diese Gegenüberstellung, deren Ziffern zu bezweifeln ich nicht den geringsten Anlass habe und die an sich sehr interessant ist, scheint mir nicht der richtige Ausgangspunkt zu sein, da sie zu weit hinter die Entstehung des Gesetzes, dessen Sistierung wir heute diskutieren, zurückgeht. Gerechter- und billigerweise muss vielmehr von der Finanzlage am Ende des Jahres 1901 ausgegangen werden, da das Subventionsgesetz im Frühjahr 1902 beschlossen wurde. Damals erklärte uns der Finanzdirektor, die Finanzlage sei eine ausserordentlich befriedigende, sie gebe auch zu keinen Befürchtungen für die Zukunft Anlass, sondern es werden, wenn nicht ganz ausserordentliche Ereignisse eintreten, Mittel genug vorhanden sein, um das Gesetz durchzuführen. Wenn wir die Rechnung des Jahres 1901 mit derjenigen von 1904 — diejenige von 1905 kennen wir noch nicht — vergleichen, so finden wir folgende Zahlen. Das reine Staatsvermögen betrug 1901 rund 58,650,000 Fr., 1904 58,550,000 Fr.; es fand also auf rund 60 Millionen eine Verminderung von 100,000 Fr. statt. Ich glaube nicht, dass daraus eine Störung des Gleichgewichts im Staatshaushalt abgeleitet werden kann. Man wird mir entgegenhalten, die verfügbaren Mittel haben sich stark vermindert. Darüber ist folgendes zu sagen. Das reine Betriebsvermögen betrug 1901 rund 5,300,000 Fr., 1904 5,210,000 Fr., also 90,000 Fr. weniger — gewiss eine Bagatelle gegenüber der Tragweite der Sistierung des Subventionsgesetzes. Die laufende Rechnung ergab im Jahre 1901 einen Einnahmenüberschuss von rund 40,000 Fr., im Jahre 1904 einen solchen von rund 30,000 Fr. Das ist die ganze Differenz zwischen den beiden Jahren, die abgeschlossen vorliegen und miteinander ver-

glichen werden können. Die Rechnung pro 1905 kennen wir noch nicht, doch bin ich überzeugt, dass sie ganz wesentlich günstiger abschliessen wird als das Budget. Für das Jahr 1906 kennen wir das Budget und dasselbe schliesst allerdings mit einem Defizit ab. Aber gibt uns dieses Defizit das Recht, die Flinte ins Korn zu werfen, wie es geschehen würde, wenn wir die Sistierung beschliessen würden? Ich verweise auf den Kanton Zürich. Derselbe hatte jahrelang sehr erhebliche Defizite und befand sich in einer solchen Finanzklemme, dass eine Menge von Vorschlägen eingebracht wurden, die sonst nur in extremis gemacht werden. Man wollte unter anderm das Strassenbaugesetz aufheben und die Beamtenbesoldungen reduzieren. Wir wollen in unserer angeblichen Finanzmisere die Beamtenbesoldungen erhöhen und statt des Strassenbaugesetzes das Eisenbahnbaugesetz sistieren. Die Zürcher haben von all dem Vorgeschlagenen nichts gemacht, sondern die Defizite nahmen in kurzer Zeit an Bedeutung so ab, dass von all den extremen Massregeln Umgang genommen werden konnte. Wir dürfen einzig gestützt darauf, dass für das Jahr 1906 ein Defizit in Aussicht steht, nicht zu einer so schweren Massregel greifen, wie es die Sistierung des Subventionsgesetzes sein würde.

Seit dem Inkrafttreten des Subventionsgesetzes haben unsere Staatsfinanzen aber auch eine innere Verbesserung erfahren. Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass eine Reihe der Subventionsaktien, die in der Staatskasse liegen, zinsabträglich zu werden beginnen. Einige der Dekretsbahnen könnten jetzt schon ein Erträgnis abwerfen und tun es auch tatsächlich je nach der Rechnungsstellung, die man vornimmt. Das bedeutet keine Verschlechterung, sondern eine Verbesserung der innern Situation. Diese Verbesserung zeigt sich auch darin, dass gerade infolge der mit Staatssubventionen erstellten Dekretsbahnen die Steuerkraft des Kantons gewachsen ist. Wir haben bekanntlich die Revision der Grundsteuerschätzungen deshalb durchgeführt, weil sich die finanzielle Situation der Privaten so verbessert hat, dass ihnen mehr Steuern zugemutet werden dürfen. Es liegt jedenfalls kein Anlass vor, so ängstlich zu sein, wie die Vorlage der Regierung voraussetzt.

Dazu kommt, dass die Vorlage eigentlich etwas spät eingebracht wird. Mit Ausnahme des Lötschberg sind die grossen Projekte jetzt ausgeführt und wir wollen nun an den kleinen Projekten sparen, an denjenigen, die nach den Aeusserungen verschiedener Redner so weit zurück sind, dass sie überhaupt in den vier Jahren nicht zur Behandlung kommen können und denen gegenüber, wenn sie zur Behandlung kämen, das Gesetz selbst uns genügend Anhaltspunkte bietet, um nötigenfalls Halt zu gebieten. Denn ich wiederhole, dass von dem frühern Finanzdirektor und Herrn Bühlmann bei der Beratung des Art. 17 erklärt wurde, dass der Grosse Rat nicht verpflichtet ist, die im Gesetz vorgesehenen Maximalsubventionen zu bewilligen, sondern auch kleinere Ansätze beschliessen kann. Dadurch würden selbstverständlich alle Projekte sistiert, die der Finanzlage wegen nicht ausgeführt werden könnten.

In dem Votum des Herrn Baudirektors hat mich verwundert, dass wir bisher häufig unfertige und nicht genügend studierte Projekte subventioniert haben. Das ist ein Vorwurf, den er der Regierung und uns macht. Allein dies hat mit der vorliegenden Frage nichts zu

schaffen, denn wenn es der Fall ist, so betrifft es eben diejenigen Projekte, die eine grosse Menge Geld weggenommen haben, während jetzt nur noch kleinere Projekte zur Ausführung gelangen werden. Wenn wir die Vorlage der Regierung annehmen, wird übrigens das, was wir in den vier Jahren glücklich sistiert haben, im fünften Jahr kommen. Wir wollen doch nicht heute erklären, dass man den noch nicht fertigen Projekten nichts mehr geben werde, sondern wir müssen wenigstens das formale Versprechen übernehmen, dass man nach Ablauf der Sistierungsfrist den einlaufenden Begehren Rechnung tragen werde. Wenn dem so ist, so kommt der ganze Beschluss darauf hinaus, dass die Ausgaben während vier Jahren gestaut werden. Das scheint mir keine ausserordentliche, Erfolg versprechende Finanzaktion zu sein.

Ich bedaure sehr, dass der Alpendurchstich in einer Eingabe in einer, ich will nicht sagen unpatriotischen — der Ausdruck ist mir zu viel — aber so ungeeigneten und unzulänglichen Weise kritisiert wurde. Der bernische Alpendurchstich bildet einen Programmpunkt unserer Eisenbahnpolitik, an dessen Durchführung alle guten Kräfte des Kantons mitarbeiten werden und wollen. Ich frage mich aber: Ist es wirklich eine gute Vorbereitung dieses Werkes, das sicher nicht ohne Begeisterung durchzuführen ist, wenn wir das Subventionsgesetz sistieren? Ich glaube nicht. Ich will nicht davon reden, dass wir durch diese Sistierung eine gewisse Mutlosigkeit bekunden, aber ich frage: erhöhen wir wirklich unsern Kredit, wenn wir jetzt erklären, dass wir es nicht vermögen, die paar Millionen, die bei der Ausführung des Subventionsgesetzes noch in Frage kommen, auszuwerfen, sondern es für vier Jahre sistieren müssen, um die andern Aufgaben erfüllen zu können? Ich glaube, es würde dem Kredit eher nützen, wenn wir sagen würden, unsere Finanzlage habe sich nicht so verschlechtert, dass wir diese Ausgabe nicht auf uns nehmen könnten, sondern wir fühlen uns hiezu stark genug. Wir können auch um so eher von der Sistierung Umgang nehmen, als wir andere Mittel in der Hand haben, um ungenügende Projekte zurückzuweisen.

Ich halte es also in jeder Beziehung für richtiger, die Sistierung nicht vorzunehmen. Wenn man sie aber vornehmen will, so muss es meines Erachtens in der Weise geschehen, dass sie allgemein erfolgt und nicht einzelne Linien ausgenommen werden. Ich schliesse damit, dass ich dem Antrag auf Nicht-Eintreten beipflichte. (Beifall.)

Roth. Die beiden letzten Voten veranlassen mich, als Vertreter des Amtsbezirks Wangen einige Worte an Sie zu richten.

Der Kanton Bern befindet sich gegenwärtig in der nämlichen Lage wie seinerzeit die Schweiz, als im Westen die Mont-Cenis-Bahn und im Osten die Verbindung über den Brenner hergestellt wurde: er wird im Westen vom Simplon und im Osten vom Gotthard abgefahren. Es ist daher für ihn ein dringendes Bedürfnis, einen Alpendurchstich auszuführen, um eine bessere Verbindung zu bekommen. Als im Jahre 1902 das Subventionsgesetz dem Volk zur Abstimmung unterbreitet wurde, da ermahnte ich in einer grossen obergeraunischen Volksversammlung meine Mitbürger, mit Wucht für den Lötschberg einzustehen. Von den Landwirten wurde entgegengehalten, dass die Landwirtschaft durch einen Alpendurchstich geschädigt werde. Ich erwi-

derte ihnen aber, dass sie dadurch nur gewinnen kann; die Landwirtschaft hat in den letzten Jahren gewaltige Fortschritte gemacht und sie bedarf billiger Transporttaxen, um ihre Rohmaterialien kommen zu lassen und ihre Produkte abzusetzen; übrigens was nicht durch den Lötschberg kommt, kommt durch den Gottthard und Simplon. So wurden die Bewohner des Oberaargaus aufgefordert, für den Lötschberg einzustehen und die Annahme des Gesetzes wurde ihnen noch um so mehr empfohlen, da ja auch die Linie Wiedlisbach-Herzogenbuchsee auf dem Programm stand.

Gewiss sind viele unter Ihnen, die, wenn sie von Bern nach Wangen reisen wollten, nicht wüssten, ob sie am besten über Olten und durch das Gäu, oder über Biel, oder über Lyss, oder über Burgdorf-Solothurn oder Herzogenbuchsee-Solothurn fahren würden. Schon lange hat Wangen eine bessere Verbindung mit dem übrigen Teil des Amtes angestrebt. Als im Jahre 1874 die Gäubahn eröffnet wurde, da war am Bahnhof in Wangen der Spruch zu lesen: «Des Mutzen Hülfe war zu schwach, helfen musste Riggensbach.» Die bernische Regierung und speziell der Eisenbahndirektor Hartmann waren gegen die Erstellung der Gäubahn, die ohne einen Rappen Staatsbeitrag von Seiten Berns gebaut wurde und heute eine der frequentiertesten Linien ist. Statt dessen schlug damals die Regierung dem Volk vor, 2 Millionen an die Nationalbahn von Zofingen über Herzogenbuchsee nach Lyss zu bewilligen. Glücklicherweise kam die Bahn nicht zustande, denn sie hätte wohl das gleiche Schicksal gehabt wie die beiden andern Teilstücke Kreuzlingen-Winterthur und Winterthur-Zofingen, die in Konkurs gerieten.

Was wir heute verlangen, ist eine kleine Strassenbahn von etwa 9½ km Länge, die nicht sehr viel kosten wird. Die Brücke in Wangen bildet für die Erstellung der Linie kein Hindernis. Wir werden mit der Bahn einfach bis zur Krone von Wangen fahren, von dort geht es zu Fuss über die Aarebrücke und jenseits der Brücke fährt man mit der Bahn nach Wiedlisbach weiter. Wenn dann der Kanton das Geld hat, um eine neue Brücke zu erstellen, dann wird sie gebaut werden. Wenn wir aber warten wollten, bis die neue Brücke erstellt werden kann, müssten wir noch lange auf eine Bahnverbindung verzichten.

Ich habe gestern im Amtszimmer von Wangen ein Oelgemälde gesehen, das auf die geschichtliche Tatsache Bezug hat, dass im Jahre 1307 die Grafschaft Wangen von den Edeln von Grünberg um 7000 Goldgulden dem Staat Bern verkauft wurde. Wenn irgendwo ein Schulmeister 25 Jahre gewirkt hat, wird ein Jubiläum veranstaltet. Wangen steht nun mit dem Staat Bern schon seit 600 Jahren in Verbindung, wir haben ihm während dieser Zeit unsere Steuern und Tellen bezahlt und wir dürfen daher auch auf ein Entgegenkommen seinerseits rechnen. Von einem Redner wurden einst die grossen Eisenbahnlinien durch die Alpen mit Wasserstrassen verglichen, mit grossen Kanälen, wie solche zum Beispiel Frankreich durchqueren, die die Täler und Ebenen berieseln und Verdienst, Verkehr und Aufschwung in das Land bringen. Wenn der Kanton Bern eine derartige grosse Bewässerungsanlage errichten will, so muss er dafür sorgen, dass das Wasser sich über die ganze Matte verteilt und nicht eine Ecke verbleibt, wo es nicht hinkommt. Diese Ecke ist Wangen mit dem sogenannten Bipperramt und ich möchte daher den Antrag stellen, es sei

auch die Bahn Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach unter diejenigen Linien aufzunehmen, die von dem Sistierungsbeschluss nicht betroffen werden.

Dürrenmatt. Der Herr Finanzdirektor hat gestern gesagt, es sei eine Ironie des Schicksals, dass der Urheber des zweiten Alinea von Art. 17 nun ein Gegner der Anwendung dieser Vorschrift sei. Ich bekenne mich gerne als Urheber dieses Alinea, überlasse es aber der Versammlung, zu beurteilen, welche Ironie grösser ist, dass ich die jetzt vorgeschlagene Anwendung dieser Bestimmung nicht ganz für korrekt halte oder dass unser Finanzdirektor zur Rettung der Staatsfinanzen sich auf einen Beschluss berufen muss, der im Grossen Rat auf Antrag Dürrenmatts zustande kam. (Heiterkeit.)

Mit dieser Reminiszenz hat mir aber der Herr Finanzdirektor Gelegenheit gegeben, meine Meinung über die Entstehung des Art. 17 zu sagen. Wenn ich nicht von Haus aus sehr bescheiden wäre, könnte ich mir auf die Rolle, die dieser Artikel jetzt spielen soll, sogar etwas einbilden. Als das Subventionsgesetz in Beratung war, stand der Lötschberg im Vordergrund sämtlicher bernischer Eisenbahnbestrebungen. Er stellte, um einen alten Ausdruck zu brauchen, der zwar jetzt nicht mehr in der Mode ist wie vor zehn Jahren, den grossen bernischen Staatsgedanken vor. Aber mit dem einzigen Lötschberg-Gedanken hätte der Grosse Rat beim Bernervolk nicht viel ausrichten können. Herr Finanzdirektor Scheurer erklärte damals in der ausserparlamentarischen Versammlung des Grossen Rates, bei ihm müsse der eidgenössische Staatsgedanke immer noch den Weg durch das bernische Herz machen. So musste auch der Lötschberg dem Bernervolk dadurch zum Verständnis gebracht werden, dass er mit 25 andern Eisenbahnprojekten umgeben wurde, welche die regionalen Gemeinde- und Bezirksinteressen berührten. Man appellierte an die Solidarität des Bernervolkes und erklärte: es ist für alle zusammen etwas da, wir müssen alle wie ein Mann zusammenspannen, um auch das grösste Projekt realisieren zu können. Das war auch der Sinn des zweiten Alinea von Art. 17, durch das ein Sicherheitsventil geschaffen werden sollte für den Fall, dass einmal für die Staatsfinanzen eine kritische Zeit kommen würde und stopp geboten werden müsste. So wenig guten Geschmack es hat, sich selber zu zitieren, muss ich mir doch erlauben, auf mein damaliges Votum hinzuweisen. Ich führte zur Begründung meines Antrages folgendes aus: «Man wird mir vielleicht einwenden, eine derartige Bestimmung könnte gefährlich werden, indem der Grosse Rat in einem Fall eine Subvention beschliessen, im andern Fall aber, wenn es ihm nicht diene, die Subvention verweigern werde. Ich gebe zu, dass diese Möglichkeit einigermassen besteht, im ganzen aber traue ich dem Grossen Rat eine solche Willkürlichkeit nicht zu.» Nach den Intentionen des Antragstellers soll also der Sistierungsbeschluss nicht nur auf einzelne Linien angewendet werden, auf andere dagegen nicht; er soll nicht, man könnte sagen, parteiisch gehandhabt werden.

Was bringt uns nun die Regierung? Sie schlägt uns einen Sistierungsbeschluss vor, der nicht allgemein zur Anwendung gelangen soll, sondern von dem eine Anzahl Linien ausgenommen werden. Das ist auch nicht der Sinn des Wortlautes des zweiten

Alinea von Art. 17. Es heisst dort nicht: Die Subventionen können «teilweise» sistiert werden, sondern «zeitweise». Nach dem Beschlusseentwurf sollen zur Schonung der Staatsfinanzen auf ein paar unbedeutenden Projekten Ersparnisse gemacht werden. Die Linien, die jetzt noch in Aussicht stehen, sind ja mit Ausnahme des Lötschberg von sehr untergeordneter Bedeutung. Zu denselben gehört zum Beispiel auch das Projekt einer Bahn von Herzogenbuchsee nach Wangen-Wiedlisbach, das den Staat für höchstens 360,000 Fr. in Mitleidenschaft ziehen würde. Also auf den kleinen Linien soll gespart werden, die grosse Riesenausgabe dagegen bleibt bestehen. Diesen logischen Sprung wird das Bernervolk nicht begreifen. In dem Bericht der Finanzdirektion heisst es wörtlich: «Nach dem Stand der verfügbaren Mittel der Staatskasse, wie er sich hieoben ergibt, und nach ihrer Zusammensetzung werden dieselben kaum mehr für den ordentlichen Dienst der Staatskasse genügen und noch weniger wird es möglich sein, neue Eisenbahnsubventionen zu gewähren.» Die Regierung erklärt also, dass die verfügbaren Mittel kaum mehr für den ordentlichen Dienst der Staatskasse genügen werden. Die Folgerung aus dieser Prämisse ist dann aber, dass sie vorschlägt, einige unbedeutende Subventionen zu sistieren, während die grosse Ausgabe, die einzig an Verzinsung jährlich 700,000 Fr. erfordern wird, bestehen bleibt. Der Lötschberg ist mir ein lieber Freund, ein ideales Ziel, aber wenn die Regierung das Gleichgewicht im Staatshaushalt predigt, so muss sie es auch gegenüber dem Lötschberg tun. Das Bernervolk wird nicht begreifen, dass man für die Verzinsung dieses Unternehmens 700,000 Fr. zur Verfügung hat, die kleinen Subventionen dagegen sistiert werden müssen. Wenn es mit unsern Finanzen wirklich so schlimm steht, wie die Regierung uns auseinandersetzt, so soll sie ernst machen mit der Finanzrekonstruktion; dann muss aber vor allem auch der Lötschberg für einsteilen ab den Traktanden gesetzt werden. Dann müssen wir aber auch von der Vermehrung anderer Ausgaben absehen. Wenn es wahr ist, dass die verfügbaren Mittel kaum mehr für den ordentlichen Dienst der Staatskasse genügen, woher sollen denn die 600,000 bis 700,000 Fr. für die Besoldungserhöhungen genommen werden? Ich kann diese Frage dem Herrn Finanzdirektor nicht schenken. Er hat sie in seinem Eingangsvotum auch berührt, aber nicht gesagt, woher er das Geld für diesen Zweck zu nehmen gedenkt. Es ist offenbar ein Widerspruch in dem neuen Kurs der bernischen Finanzpolitik, dass man im gleichen Augenblick zur Sparsamkeit mahnt und auf der andern Seite solche enormen Ausgaben beschliessen lassen will. Das mahnt mich auch an einen Dichterspruch — es sind heute schon verschiedene zitiert worden — nämlich an den Vers von Heine:

«Ich kenne die Weise, ich kenne den Text,
Ich kenn' auch die Herren Verfasser;
Ich weiss, sie trinken heimlich Wein
Und predigen öffentlich Wasser.» (Heiterkeit.)

Am einen Ort hat man Geld genug für Ausgaben, die den Kanton nahe an den Rand jenes Zustandes führen würden, den Herr Finanzdirektor Scheurer seinerzeit mit dem Ausdruck «geniale Liederlichkeit» bezeichnet hat, und am andern Orte will man ein paar armselige Brosamen ersparen, um diesem Zustand auszuweichen.

Diesen widerspruchsvollen Tendenzen gegenüber sage ich, die Regierung soll konsequent sein. Wir wollen helfen sparen. Darum soll einstweilen von der Besoldungserhöhung abstrahiert werden. Man soll auch die Sistierung des Subventionsgesetzes dem Wortlaut des Volksbeschlusses entsprechend auf der ganzen Linie für drei, vier Jahre durchführen. In diesem Falle kann ich dafür stimmen, nicht aber, wenn die Sistierung nur teilweise erfolgen soll. Das entspricht nicht dem Sinn des Beschlusses, den ich vor vier Jahren beantragt habe. Entweder — oder. Entweder wollen wir aufrichtig eine Periode der Finanzrekonstruktion, der Erholung und Sammlung für grössere Aufgaben inaugurierten, oder aber wir fahren im bisherigen Kurs zu. Es geht nicht an, dass die einen Projekte subventioniert werden, die andern dagegen nicht, sonst setzt man sich dem Verdacht der Parteilichkeit, der Zurücksetzung einzelner Landesgegenden, die vielleicht bei diesem oder jenem Anlass nicht gut gestimmt haben, aus. Wenn wir sparen wollen, wollen wir es aufrichtig tun und dann auch die Vereinfachungskommission in Tätigkeit treten lassen, die schon zweimal ernannt worden ist. Auf Antrag der Regierung wurde bereits unter zwei Malen eine Kommission für Vereinfachung des Staatshaushaltes niedergesetzt, aber beidemal musste sie sich auflösen, weil die Regierung ihr keine Vorlage unterbreitete. Herr Bühlmann war Präsident der letzten Kommission und eine seiner letzten Ausführungen im Grossen Rat ging dahin, es soll doch einmal dieser Komödie ein Ende gemacht und die Vereinfachungskommission aufgelöst werden, da die Regierung ihr doch keine Vorlage unterbreitet habe. Ich bemerke ausdrücklich, dass dieser Vorwurf den gegenwärtigen Finanzdirektor nicht trifft, er sass zu der Zeit noch nicht in der Regierung, da man dieses Dekret Jahr für Jahr erwartete. Wenn Ihnen aber das konsequente, folgerichtige Sparen nicht beliebt, wenn Sie den Sistierungsbeschluss nicht auf das ganze Subventionsgesetz ausdehnen wollen, dann werde ich nicht dafür stimmen, für diesen Fall aber jedenfalls den Antrag des Herrn Oberst Roth empfehlen, auch die Bahn Herzogenbuchsee-Wangen unter die vorbehaltenen Linien aufzunehmen. Wenn man sagt, der Lötschberg verkörpere die bernische Politik, so darf auch die kleine Linie Herzogenbuchsee-Wangen nicht über die Achsel angesehen werden. Auch diese hat eine ganz spezifisch bernische Bedeutung. Das Bipperamt hat, wie Herr Oberst Roth soeben ausführte, eine sechshundertjährige bernische Geschichte hinter sich, wird aber durch die Verhältnisse zur Stunde dem Kanton Bern immer mehr entfremdet. Der Verkehr des Bipperamtes tendiert viel mehr gegen Solothurn als gegen Bern, weil die Verbindungen mit letztem Orte eben so unpraktisch und schwierig als möglich sind. Der Staatsbeitrag an diese Bahn ist übrigens ein so kleiner, dass es für den bernischen Staatshaushalt nichts ausmacht, ob diese Linie jetzt subventioniert werde oder nicht. Um die Lötschbergidee in diesem Saale nicht zu schädigen, stelle ich nicht den Antrag, den Alpendurchstich ebenfalls ab den Traktanden zu setzen, weil mir diese Idee selbst auch zu teuer ist. Ich möchte aber den Grossen Rat bitten, sich daran zu erinnern, dass die Lötschbergidee im Bernervolk durch die Herbeiziehung der sämtlichen übrigen Eisenbahninteressen lebendig geworden ist. Wenn man das nicht vergisst, darf man heute auch die übrigen lokalen und regionalen Eisenbahninteressen nicht vernachlässigen. Ich empfehle

Ihnen daher für den Fall des Eintretens auf den Beschlusses-Entwurf den von Herrn Roth beantragten Zusatz, wonach auch die Linie Herzogenbuchsee-Wangen von dem Beschluss nicht betroffen würde.

Ritschard, Regierungspräsident. Fürchten Sie nicht, dass ich Sie lange hinhalten werde. Ich beabsichtige bloss, einen Antrag zu stellen und denselben kurz zu begründen.

Ich habe in der Regierung ebenfalls zu dem Sistierungsdekret gestimmt, allerdings ohne grossen Enthusiasmus. Dabei war ich mir aber doch nicht bewusst, dass damit der bisherigen bernischen Eisenbahnpolitik zuwidergehandelt werde. Ich habe in der Regierung erklärt, dass es doch wohl möglich wäre, dass gewisse Gegenden für die Ausführung ihrer Projekte sich vermehrte Opfer auferlegen könnten, grössere, als das Eisenbahnsubventionsgesetz vorsieht, oder dass der Fall eintreten könnte, dass dieses oder jenes projektierte Unternehmen sich an eine finanzkräftige Gesellschaft anlehnen würde, so dass diese Bahnen auf die Ausrichtung der gesetzlichen Staatssubvention verzichten könnten. Allein statt der grossen Opfer sollte der Staat auch während der Sistierungsperiode für derartige Projekte wenigstens kleinere Beiträge verabfolgen können. Ich möchte Ihnen hiefür ein einziges Beispiel anführen. Für den Fall der Erstellung des Wildstrubeldurchstichs ist eine Linie von Zweisimmen nach Lenk in Aussicht genommen. In neuester Zeit hat die Montreux-Oberland-Bahn die Absicht kundgegeben, für den Fall, dass der Wildstrubel hinfällig würde, was sich in kürzester Zeit entscheiden wird, ihre Schmalspur- und teilweise auch Strassenbahn mit Jahresbetrieb von Zweisimmen bis Lenk zu verlängern. Die Montreux-Oberland-Bahn ist eine kräftige und gesunde Gesellschaft, die eine schöne Zukunft hat und der es möglich ist, der betreffenden Gegend zu einer Bahn zu verhelfen, so dass die Staatssubvention, die man sonst zu verlangen berechtigt wäre, auf ein Minimum reduziert werden kann. Das ist so ein Beispiel dafür, dass es Fälle geben kann, wo ein Projekt zur Ausführung gelangen kann, ohne dass die volle Staatssubvention in Anspruch genommen zu werden braucht. Um diesen Fällen Rechnung zu tragen, möchte ich Ihnen beantragen, bei den vom Sistierungsbeschluss nicht betroffenen fünf Linien noch eine weitere Ziffer beizufügen, die folgenden Wortlaut hätte:

«6. Projekte, welche infolge vermehrter Leistungen durch die beteiligten Kreise eine wesentliche Herabsetzung der im Eisenbahngesetz vom 4. Mai 1902 zugesicherten Staatsbeteiligung bewirken.»

Es kann gegen diesen Antrag allerdings eingewendet werden, dass damit den Aermern nicht geholfen werde, sondern den besser Situierten, die aus eigenen Mitteln dasjenige leisten können, was unter Umständen der Staat hätte leisten sollen. Dies ist richtig, allein es wird damit wenigstens ermöglicht, dass eine grössere Zahl von Projekten in nächster Zeit verwirklicht werden können. Ich empfehle Ihnen die Annahme dieses Antrages.

M. Cuenat. Loin de moi la pensée de combattre les propositions du gouvernement en ce qui concerne l'arrêté soumis à nos délibérations. Je vis dans la conviction la plus profonde que les raisons toutes plausibles qui ont dicté cet arrêté ont leur raison

d'être. Mais, messieurs, il est de mon devoir de signaler les circonstances auxquelles on n'a pas encore fait allusion dans cette salle.

J'ai vu avec satisfaction que l'on réservait le raccordement, la prolongation du Porrentruy-Bonfol jusqu'à la frontière alsacienne, en raison de ce que l'Allemagne a établi une ligne de Dannemarie à Pfettershausen à laquelle le régional auquel je fais allusion viendra se raccorder. Mais ce que tous ne savent pas, c'est que lors de l'établissement de cette ligne de chemin de fer, l'état militaire allemand, dans son préavis favorable, a déclaré qu'il considérerait cette nouvelle ligne comme une ligne de ceinture absolument utile pour favoriser, pour faciliter le transport des troupes allemandes à la frontière suisse et en faciliter aussi leur dislocation.

Messieurs, ceux qui mieux que moi peuvent examiner les motifs et les approfondir qui ont engagé l'état militaire allemand à préviser favorablement pour le Dannemarie-Pfettershausen se rendront compte de la facilité surprenante avec laquelle on pourrait amener à la frontière suisse des troupes qui auraient à surveiller les mouvements de l'armée française si malheureusement un conflit devait surgir entre l'Allemagne et la France.

Eh bien, messieurs, si j'ai pris la parole, c'est pour rendre le Grand Conseil attentif au fait que la France imitera complètement l'Allemagne dans la direction de Dannemarie, que dans un avenir prochain la France prendra également des mesures de façon à pouvoir lancer lestement des troupes du côté de la Suisse pour observer les mouvements de l'armée allemande.

Messieurs, je n'ai pas besoin de vous dire que nous habitons un pays ouvert dont la neutralité est indiscutable. Nous vivons à tort ou à raison dans la conviction que malgré toute la bonne volonté que mettront le Conseil fédéral et l'état-major fédéral la défense de notre pays n'en sera pas moins difficile. Je suppose pour un instant que la France imite l'Allemagne, et établira une ligne ferrée satisfaisant ses besoins militaires, — il en résultera nécessairement que la situation économique du Damvant-Porrentruy sera améliorée et que l'on en fera une ligne dont la rentabilité sera assurée. Messieurs, nous pouvons, nous devons prévoir ces événements. Je ne veux pas faire allusion aux circonstances actuelles, vous savez tous ce qui se passe à Algésiras. Quel sera le résultat de la conférence qui s'y tient entre les puissances européennes? J'espère que ce sera le maintien de la paix en Europe. Mais personne ne peut en répondre, et si malheureusement le contraire de ce que nous espérons devait se produire, alors vous devenez ce qui en résulterait pour l'ancien évêché de Bâle.

Je ne ferai pas de proposition formelle mais me bornerai simplement à émettre le vœu que le Grand Conseil, dont très probablement je n'aurai plus l'honneur de faire partie, songe à la situation économique du Porrentruy-Damvant. Il est certain que le Grand Conseil unanime, si on lui proposait de revenir, dans le délai de 4 ans, sur son arrêté en ce qui concerne le Porrentruy-Damvant, n'hésiterait pas à reprendre la question, bien étudiée d'ailleurs, de la subvention à accorder à cette ligne.

Plusieurs des communes qui ont subventionné le Glovelier-Saignelégier, dont l'état est précaire égale-

ment, sont dans une situation économique prospère. Je cite Courtedoux, Fahy, etc. Elles peuvent parfaitement de leur côté fournir la subvention que l'on exige d'elles et remettre ainsi convenablement sur pied un régional de 13 à 15 km. Je n'entends pas dire que le service du capital-actions serait assuré dès l'établissement de cette ligne, mais en tous cas ces communes sont dans une situation économique plus favorable que celles qui se trouvent à une certaine distance du Glovelier-Saignelégier.

Messieurs, mon idée est donc celle-ci: pour le cas où les événements que je prévois, — et qui se réaliseront un jour ou l'autre, se présenteraient dans le cours des quatre années fixées par l'arrêté gouvernemental, j'émetts le vœu que le Grand Conseil soit appelé à se prononcer sur la subvention du Porrentruy-Damvant, qu'il examine la question sérieusement et fasse dans ces circonstances ce que l'on a fait à l'égard du Glovelier-Saignelégier.

Si je vote l'arrêté gouvernemental, c'est parce que je suis convaincu que cet arrêté n'aura pas pour conséquence des modifications essentielles dans la politique ferrugineuse bernoise. C'est dans cet espoir que je termine.

Grieb. Als Mitglied der vorberatenden Kommission erlaube ich mir ein kurzes Wort.

Von verschiedenen Vorrednern wurde — ob absichtlich oder unabsichtlich, lasse ich dahin gestellt — dem Beschlussesentwurf eine andere Bedeutung beigelegt als ihm wirklich zukommt. Es handelt sich nicht um die Frage, ob wir da oder dort noch eine Bahn subventionieren wollen — diese Fragen sollen später erörtert werden, wenn die betreffenden Vorlagen eingereicht werden — sondern darum, ob wir der Staatskasse vier Jahre zum Verschnaufen geben wollen. Während dieser Zeit haben die Interessierten auch Zeit, ihre Projekte zu studieren, fertig zu machen und vorzulegen.

Herr Lohner hat heute auseinandergesetzt, wie der Beschlussesentwurf entstanden sei. Ich glaube, er war falsch unterrichtet. Nach dem, was ich als Kommissionsmitglied gesehen habe, kam er anders zustande. Sie wissen, dass in der letzten Session ein abweichender Entwurf ausgeteilt wurde, gegen den man allerdings ernsthafte Bedenken geltend machen konnte. In der Kommission sprachen sich denn auch verschiedene Mitglieder dahin aus, dass nicht in der ursprünglich beabsichtigten Weise vorgegangen werden dürfe; es dürfe nicht alles unter den Tisch gewischt werden, sondern es müsse zwischen dem, was vorliegt, und dem, was nicht vorliegt, unterschieden werden; das, was vorliegt, soll weitergeführt werden und das, was noch nicht vorliegt, soll ein wenig warten. Die beiden Vertreter des Regierungsrates, welche der Kommissionssitzung beiwohnten, kamen in loyaler Weise entgegen und fügten sich der Ansicht der Kommission, so dass unsere Beratungen zu einem einstimmigen Beschluss führten, dem nachher auch die Regierung beistimmte. So ist es zugegangen und darin liegt auch der Beweis, dass es sich nicht darum handelt, einzelne Eisenbahnbestrebungen zu unterdrücken, sondern lediglich darum, die Staatskasse einen Augenblick verschnaufen zu lassen.

Von verschiedenen Seiten wurde ausgeführt, es gehe nicht an, die im Beschluss vorgesehenen Ausnahmen

zu machen; wenn man etwas machen wolle, müssen alle Projekte gleichgehalten werden. In erster Linie wird der Lötschberg ausgenommen. Wir wissen, dass diese ausserordentlich wichtige Frage nach allen Richtungen studiert wird und dieses Studium darf nicht unterbrochen, sondern muss weiter geführt werden. Darum kann der Lötschberg vom Sistierungsbeschluss nicht betroffen werden. Ebenso selbstverständlich ist, dass diejenigen Projekte ausgenommen werden, über die der Grosse Rat bereits Beschluss gefasst hat. Von verschiedenen Seiten wurde die Ansicht geäussert, es wäre überhaupt nicht nötig gewesen, in dem Beschluss zu sagen, dass die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, die Brienzerseebahn und so weiter nicht betroffen werden. Ich bin auch dieser Meinung, aber vorsichtshalber haben wir diese Ausnahmen doch angeführt, damit jedermann weiss, dass der Grosse Rat darüber bereits Beschluss gefasst hat. Er wird zwar noch einmal auf die Sache zurückkommen müssen, aber darunter sollen die betreffenden Projekte nicht zu leiden haben. Eine weitere Ausnahme betrifft die Tramlängen-Breuleux-Noirmont-Bahn. Von dem Herrn Bau- und Verkehrs- und den jurassischen Mitgliedern der Kommission wurde uns mitgeteilt, dass dieses Projekt bereits vorliege und wir hielten allgemein dafür, dass, wenn ein Projekt eingereicht ist, es nicht angeht, den Interessierten zu erklären, sie kommen zu spät. Sie sind zur rechten Zeit gekommen und darum soll auch dieses Projekt von der Sistierung nicht betroffen werden. Ich glaube, zu diesen Ausnahmen darf jedermann stehen und der Vorwurf ungleicher Behandlung der verschiedenen Projekte ist nicht stichhaltig.

Man redet viel von andern Projekten. Dieselben sind aber noch nicht spruchreif. Ich bin auch der Meinung, dass zwischen Herzogenbuchsee und dem Bipperramt eine Verbindung geschaffen werden soll; aber bis dahin hat in den Behörden noch niemand ernstlich von diesem Projekt gesprochen. Ich bin auch dafür, dass die Frage der Erstellung einer Direkten Solothurn-Bern studiert werden soll, aber dieses Projekt liegt noch in weiter Ferne. Eine Konzession für die Direkte Solothurn-Bern existiert noch gar nicht, sondern die Konzession liegt vor für eine Linie Solothurn-Schönbühl, beziehungsweise Utzenstorf-Schönbühl. Auch die Finanzierung dieser Bahn liegt noch in weiter Ferne. Zuerst muss doch die Führung der Linie bestimmt sein, man muss wissen, ob sie über Aetigen oder Bätterkinden gehen soll. Aetigen hat erklärt, dass es 60,000 Fr. gebe, wenn die Bahn dort durchführe und Bätterkinden stellt 60,000 Fr. in Aussicht für den Fall, dass die Linie bei ihnen durchkomme. Diese Summen liegen also noch nicht vor, sondern zuerst muss bestimmt sein, wo die Linie durchgeführt werden soll. Ähnlich verhält es sich bezüglich der Anschlussverhältnisse in Schönbühl. Man findet, man sollte die Bahn bis nach Zollikofen führen, aber für diese Strecke liegt noch keine Konzession vor, auch sind noch keine Pläne, Kostenberechnungen und so weiter ausgearbeitet. Welche Stellung Solothurn einnimmt, das wollte Herr Iseli heute nicht verraten. Der Gemeinderat von Solothurn beantragt der Gemeinde, die ihr zugedachte Subvention von 150,000 Fr. nur unter der Bedingung zu bewilligen, dass die Bahn nach Zollikofen fahre und nicht nur bis Schönbühl. Wenn die Einwohnergemeinde Solothurn diesem Antrag beipflichtet, dann muss das Initiativkomitee zugestehen, dass es die

150,000 Fr. noch nicht hat. Ueber die dem Kanton Solothurn zugemutete Subvention will ich gar kein Wort verlieren. Ich sage also, das ganze Projekt liegt noch in weiter Ferne. Die Leute haben prächtig Gelegenheit, während der vier Jahre die Angelegenheit ins Reine zu bringen, sich über die Linienführung zu einigen und das Projekt zu finanzieren. Während der gleichen Zeit kann auch die Staatskasse etwas verschnaufen. Mit der Sistierung wird also niemand Abbruch getan. Alle Projekte werden gleich behandelt; die fertigen Projekte, die eingereicht sind, werden berücksichtigt, die andern, die nicht fertig sind, lässt man noch etwas warten.

Brüstlein. Ich weiss nicht, ob es vielen von Ihnen so geht wie mir, dass je länger die Diskussion dauert und je mehr ich den verschiedenen vorgebrachten Argumenten zuhöre, das Interesse an dem Entwurf abfällt. Wenn zum Beispiel gerade jetzt Herr Grieb erklärt hat, die Projekte, die nicht ausgenommen sind, stehen noch in weiter Ferne, so begreife ich erst recht nicht, warum wegen dieser in weiter Ferne stehenden Projekte eine vierjährige Karenzzeit beschlossen werden soll; denn vier Jahre sind eine nahe Ferne, eine weite Ferne ist immer mehr als vier Jahre. Oder wenn Herr Regierungspräsident Ritschard vorschlägt, alle Projekte auszunehmen, die dem Staat einen wesentlichen Rabatt gewähren — ich weiss nicht, wo der wesentliche Rabatt beginnt, ob darunter 5 oder 10% gemeint sind — so wird dadurch die finanzielle Tragweite des Dekrets wieder abgeschwächt. So kommt man immer mehr in das Prinzipienlose hinein.

Das ursprüngliche Projekt habe ich begriffen. Da wurde erklärt: Wir haben das Gefühl, unsere Eisenbahnsubventionspolitik führe uns zu weit und darum stellen wir sie allgemein und auf unbestimmte Zeit ein. In dem neuen Vorschlag dagegen wird die Sistierung auf vier Jahre beschränkt und für einzelne Linien gar nicht ausgesprochen. Was bedeuten vier Jahre für den Kredit eines Staates, der seit Jahrhunderten existiert und den ersten Willen hat, noch viele Jahrhunderte zu existieren? Kann der Staat Bern nicht ein Defizit von vier Jahren allmählig ausgleichen? Gewiss kann er das, da er mit seiner Eisenbahnpolitik auf einem gesunden Boden steht. Das, was er momentan für Eisenbahnsubventionen ausgibt, fördert die gesamte Volkswirtschaft und den Volksreichtum und kommt zehnmal wieder zurück. Es soll sich nur jeder fragen, ob die verschiedenen Bahnen ihm persönlich nicht ganz bedeutende Ersparnisse verursachen, und er wird die Frage bejahen müssen. Wenn ich zum Beispiel eine Audienz in Frutigen habe, so kann ich die Sache in einem halben Tag abtun und gerade so viel dafür verlangen (Heiterkeit) wie früher, wo ich 1½ Tage abwesend sein musste. Das ist eine Ersparnis nach dem allgemeinen Erfahrungsgrundsatz: Zeit ist Geld. Das gilt nicht nur für den Anwalt, sondern für viele andere, zum Beispiel auch für den Commis-voyageur, der seine Zeit nutzbar verwenden kann. Kürzlich hat mir ein katholischer Pfarrer, der an der Saiguelégier-Glovelier-Bahn beteiligt ist, erklärt, er erleide wohl Verlust an den Aktien, aber wenn er die Differenz zwischen dem Preis für die frühere Benützung der Post und dem des Eisenbahnbillets in Anrechnung bringe, so mache er immer noch einen Gewinn. Es ist auch wahr, was Herr Roth gesagt hat, dass, wenn man jetzt von Bern nach Wangen

reisen will, man sich fast den Kopf zerbrechen muss, welche Route zu wählen sei, und zudem lange unterwegs sein muss, während man mit der Erstellung der neuen Verbindung viel schneller an Ort und Stelle sein wird. Wir dürfen also den volkswirtschaftlichen Nutzen der mit Hülfe der Staatsbeteiligung erbauten Bahnen nicht ausser Acht lassen und wenn wir ihn berücksichtigen, so werden wir finden, dass die Rechnung für uns mit einem Aktivsaldo abschliesst. Wir zahlen auch keine Weggelder mehr und man könnte deshalb meinen, dass die Strassen dem Staat Verlust bringen. Das ist aber nicht der Fall, sondern sie werfen ihm einen Gewinn ab, indem das Publikum, das auf den Strassen sich bewegt, davon seinen Vorteil hat und imstande ist, dem Staat höhere Steuern zu bezahlen. Es kommt schliesslich immer darauf hinaus, dass die Steuerkraft wächst. Das ist die heilsame Wirkung auch der staatlichen Eisenbahnsubventionen und das dafür ausgegebene Geld ist nicht weggeworfen und wird es auch in Zukunft nicht sein.

Für den Fall, dass Sie meine Ansicht nicht teilen und Eintreten auf den Beschluss beschliessen, muss ich, um auf alle Fälle mein Gewissen zu salviairen, beantragen, alle Ausnahmen zu streichen. Denn ich kann nicht begreifen, warum, wenn das Fallbein fallen soll, einige noch sollen durchschlüpfen können. Herr Grieb führt als Grund der statuierten Ausnahmen an, dass die betreffenden Projekte spruchreifer seien als die andern. Allein es wird sich zeigen, ob andere nicht gerade so spruchreif sind. Es gibt unter ihnen solche — ich trage auch ein kleines Projekt auf dem Herzen — die jeden Moment das Licht der Welt erblicken könnten. Ich sehe darum nicht ein, weshalb mit verschiedener Elle gemessen werden soll.

Stauffer (Biel). Ich bin kein Freund langer Reden. Wenn ich das Wort in dieser Frage ergreife, geschieht es deshalb, weil wir in unserer Gegend von dem Goldsegen des Staates bis dahin noch nichts zu spüren bekamen und infolgedessen in der Sache durchaus unparteiisch urteilen können. Wir haben redlich mitgeholfen, allen Landesteilen, die bisher in Frage kamen, zu verbesserten Verkehrsverhältnissen zu verhelfen, weil wir die Wohltat guter Verbindungen zu schätzen wissen. Allein es gibt auch eine Grenze und an derselben müssen wir halt machen, wenn es gilt, seine Kräfte zu sammeln und etwas Grosses zu leisten. Diese Schranke wollen wir heute ziehen und nicht nur die äussersten Aeste des Baumes stützen, sondern radikal vorgehen und nachher den Baum wieder wachsen lassen.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Sie werden mir gestatten, mit einigen Worten auf die Kritik zu antworten, die von verschiedener Seite an der Vorlage der Finanzdirektion geübt worden ist.

Herr Lohner hat behauptet, der vorliegende Beschlussexentwurf bedeute den Bruch mit der bisherigen Eisenbahnpolitik. Er begründet dies mit der glänzenden Annahme des Gesetzes von 1902, das dem Volke eine gewaltige Last auferlegt habe, und weist darauf hin, dass der Staat Bern früher grössere Eisenbahnverpflichtungen übernommen habe. Gewiss ist er seinerzeit grössere Verpflichtungen eingegangen, aber damals handelte es sich um Linien, welche heute den

grossen Verkehr in der Schweiz besorgen und, wenn es nötig gewesen wäre, auch ohne Staatshilfe gebaut worden wären, und nicht um kleine, unrentable Linien. Herr Lohner sagt, wir haben beim Erlass des Eisenbahngesetzes grössere Ausgaben für den Staat erwartet. Wer beweist das? Der damalige Finanzdirektor erklärte im Gegenteil, er glaube nicht, dass alle diese Bahnen ausgeführt werden, sondern es werden bloss diejenigen zur Ausführung gelangen, die rentabel seien und eine wirtschaftliche Existenzberechtigung haben. Im gleichen Atemzug behauptet Herr Lohner, es seien bereits Millionen für Projekte zweifelhafter Güte ausgeworfen worden. Ich habe diese Projekte nicht zu rechtfertigen; sie sind jeweilen vom Rat unwidersprochen beschlossen worden und Herr Lohner hat bei diesen Beschlüssen mitgeholfen. Wenn sie von zweifelhafter Güte waren, so wäre es Pflicht der Vertreter der grosszügigen Eisenbahnpolitik gewesen, dagegen aufzutreten. Ich vermisste da auch den grossen Zug in der Eisenbahnpolitik des Herrn Lohner.

Herr Lohner wirft uns weiter vor die Vorlage sei eine brutale Massnahme und man mache sich damit einer ungleichen Behandlung der einzelnen Landesteile schuldig. Die Vorlage macht lediglich von einer Gesetzesbestimmung Gebrauch, die bei der Beratung seinerzeit unwidersprochen blieb. Auch muss es einen verwundern, dass der Vorwurf der ungleichen Behandlung von einem Vertreter des Oberlandes gemacht und zur Bekämpfung des Entwurfes verwendet wird, der nur bezweckt, die Mittel für die Lösung des Alpendurchstichs zu beschaffen. Gerade das Oberland hat am wenigsten Grund, von einer Hintansetzung und ungleichen Behandlung der einzelnen Landesteile zu reden, wenn man Mittel und Wege sucht, um den Lötschberg zu realisieren.

Herr Lohner erhebt im weitem im Verein mit Herrn Dürrenmatt den Vorwurf, es bestehe ein Widerspruch zwischen dieser Vorlage und dem Besoldungsdekret. Wie oft muss ich wiederholen, dass das nicht wahr ist? Wenn die Finanzdirektion, beziehungsweise der Regierungsrat ein Besoldungsdekret vorgelegt hat, so geschah dies in Ausführung eines Auftrages des Grossen Rates, in kürzester Frist ihm ein solches Dekret zu unterbreiten. Diese Frist dauerte zwei Jahre und es kann daher der Regierung nicht der Vorwurf gemacht werden, sie sei zu rasch vorgegangen und habe sich zu sehr beeilt, um dem Grossen Rat neue Ausgaben zu beantragen.

Woher nimmt Herr Lohner im fernern das Recht, zu behaupten, die Regierung habe die Vorlage nicht eingehend und gründlich behandelt? Er war im Regierungsrat nicht zugegen, als das Geschäft zur Behandlung kam. Er beschuldigt uns der Direktorenwirtschaft. Ich will den Zusammenhang zwischen dieser Anschuldigung und den Gründen, die er zum Nachweis der Richtigkeit seiner Behauptung anbringen müsste, nicht konstruieren, sondern erkläre nur, dass im Kanton Bern keine Direktorenwirtschaft besteht, namentlich nicht bezüglich dieser Vorlage. Zu derselben gab die Staatswirtschaftskommission den ersten Impuls und da sie in das Ressort der Finanzdirektion gehört, musste sie von dieser dem Regierungsrat vorgelegt werden. Der Beschlussesentwurf blieb in der Regierung unwidersprochen und man hatte allgemein das Gefühl, dass ein solcher erlassen werden müsse. Inzwischen fand die Kommission, dass gewisse Ausnahmen vorgesehen werden sollten und als dann die

abgeänderte Vorlage im Regierungsrat zur Sprache kam, wurde ihr von gewisser Seite Opposition gemacht. Deshalb, weil einzelne Projekte von der Sistierung ausgenommen werden, kann nicht von einer ungleichen Behandlung gesprochen werden. Ich kann nur bestätigen, was Herr Grieb gesagt hat: Wir waren von vornherein der Ansicht, dass die bereits erledigten Projekte von der Sistierung selbstverständlich nicht betroffen werden können. Sie haben das Projekt der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn genehmigt und von vornherein die Finanzierung der Zweiglinie nach Wassen zugesichert, sobald eine befriedigende Variante vorliege. Auch über die Brienzerseebahn haben Sie bereits Beschluss gefasst. Bei der Pruntrut-Bonfol-Bahn handelt es sich lediglich um den Ausbau der Linie, um den Anschluss an die elsässische Bahn zu bewerkstelligen. Was die Tramlings-Breuleux-Noirmont-Bahn anbetrifft, so habe ich mich darüber bereits ausgesprochen und auch Herr Grieb hat die Gründe angeführt, die dafür sprechen, diese Linie ebenfalls von der Sistierung auszunehmen. Wenn Sie je einen Sistierungsbeschluss in Kraft treten lassen wollen, so werden Sie immer damit zu rechnen haben, dass in dem betreffenden Moment einzelne Geschäfte fertig sind und andere unmittelbar vor der Türe stehen. Wenn Sie warten wollten, bis überhaupt kein Geschäft mehr vor der Türe steht, dann könnte nie ein Sistierungsbeschluss gefasst werden und die bezügliche Gesetzesbestimmung wäre einfach ein Dekorationsartikel.

Es wurde im weitem gesagt, die Massnahme sei nur eine halbe, wenn die Sistierung auf vier Jahre beschränkt werde. Wir hatten ursprünglich vorgeschlagen, die Bewilligung von Eisenbahnsubventionen «einstweilen» einzustellen. Die Kommission ist dann weiter gegangen und hat mit Rücksicht auf die Gesetzesbestimmung, dass alle nach Ablauf von 10 Jahren nicht bezogenen Subventionen hinfällig werden, bestimmt, dass die Frist nur bis zum 4. Mai 1910 dauern soll. Auf diese Weise stehen denen, die noch Projekte anmelden wollen, nach Ablauf der Frist noch zwei Jahre zur Verfügung.

Von verschiedenen Rednern wurde die Frage aufgeworfen: Was bedeuten vier Jahre für den Kredit des Staates Bern? Meine Herren, sie bedeuten viel. Man hat die verfügbaren Mittel und die Ausgaben des Staates durcheinander geworfen. Die verfügbaren Mittel müssen der laufenden Verwaltung zur Verfügung stehen, um während des Jahres die Ausgaben zu bestreiten, bevor die Einnahmen aus Steuern und Gebühren einlangen, die erst Ende des Jahres in die Staatskasse fallen. Wenn die verfügbaren Mittel ausgehen, so ist die Staatsverwaltung genötigt, sich bei der Kantonalbank einen Kredit zu verschaffen, wodurch sie mit grossen Passivzinsen belastet wird.

Es wurde auch die Behauptung aufgestellt, das Vermögen habe sich seit 1902 wesentlich verbessert. Wenn eine Behauptung unrichtig ist, ist es diese. Im Jahre 1894 hatten wir 28 Millionen verfügbare Mittel gehabt, die in zinstragenden Titeln angelegt waren. Zehn Jahre später haben wir noch 11 Millionen verfügbare, in verzinslichen Titeln angelegte Mittel, während 23 Millionen in unrentablen, auf lange Zeit noch nicht zinstragenden Eisenbahnaktien angelegt sind, die eigentlich zu einem grossen Teil abgeschrieben werden müssten, wenn wir genaue Bilanz führen wollten. Einzelne dieser Eisenbahnaktien werden allerdings in nächster Zeit einen Zins abwerfen, so diejenigen der

Thunerseebahn und der Spiez-Erlenbach-Bahn. Allein das sind bescheidene Einnahmen gegenüber den in Aussicht stehenden grossen Ausgaben.

Herr Dürrenmatt bezieht mich nicht nur diesmal, sondern beständig des Widerspruchs. Ich begreife, dass er das Wort Widerspruch gern braucht. Er ist durch Widerspruch und Negation ein berühmter Mann geworden. (Heiterkeit.) Es liegt daher auf der Hand, dass er überall da, wo ihm etwas nicht passt, das Wort Widerspruch im Munde führt. Ich finde nun nicht, dass ein Widerspruch darin liege, wenn man auf der einen Seite zu grosser Sparsamkeit mahnt, um dann auf der andern Seite grosse Aufgaben lösen zu können. Ich halte es im Gegenteil für zwingende Logik, dass, wenn der bernische Alpendurchstich realisiert werden soll, überall da, wo es möglich ist, die grösste Sparsamkeit beobachtet werden muss. Ich überlasse Ihnen getrost das Urteil darüber, ob diese Logik die richtige ist oder nicht.

Es wurde des fernern erklärt, man wolle nun diejenigen Projekte zurückstellen, die für den Staat nicht von grosser finanzieller Tragweite seien. Damit bekundet man eigentlich, warum es einem zu tun ist, weniger um die grosszügige Eisenbahnpolitik als um diese und jene kleinern Projekte. Herr Lohner möchte einige hunderttausend Franken für die Strassenbahn Steffisburg-Thun-Gunten, Herr Dürrenmatt denkt an die Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach-Bahn, Herr Iseli hat die Linie Solothurn-Schönbühl im Auge, und so weiter. Gewiss handelt es sich da im einzelnen nur um kleine Brocken, aber ich habe Ihnen gestern schon mitgeteilt, dass gegenwärtig über 300 km Strassenbahnen zur Konzession angemeldet sind, damit sie innert der nützlichen Frist, das heisst vor dem 4. Mai 1912, eine Staatssubvention auf Grund des Gesetzes von 1902 nachsuchen können. Alle diese Bahnen zusammen werden an den Staat gewaltige Ansprüche stellen.

Man geht noch weiter. Herr Lohner hat Ihnen gesagt, dass es sich vorläufig nur um das Stück Steffisburg-Thun-Gunten handle, dem dann später das Stück Gunten-Interlaken angegliedert werden soll. Man teilt also ein Projekt in zwei, drei Stücke, damit man je weilen sukzessive eine Subvention nachsuchen kann, deren Bewilligung in die Kompetenz des Grossen Rates fällt, und man sucht auf diesem Wege möglichst viel vom Staat zu erlangen.

Ich begreife die Bestrebungen der einzelnen Bahnunternehmungen sehr wohl, aber sie werden ja nicht für lange Zeit hintangesetzt. Die Sistierung dauert nur vier Jahre. Die Vertreter von Biel und dem Seeland, bei denen Herr Lohner mit dem Projekt Münster-Grenchen Stimmung zu machen suchte, möchte ich darauf aufmerksam machen, dass dieses Projekt nicht mehr im Gesetz enthalten ist. Es heisst dort ausdrücklich: Münster-Solothurn oder Münster-Grenchen. Nachdem Münster-Solothurn beschlossen ist, fällt Münster-Grenchen für das Subventionsgesetz von 1902 dahin. Der Köder war also nicht gut gewählt, um bei gewissen Vertretern im Rate gegen den Sistierungsbeschluss Stimmung zu machen. Es ist mir allerdings bekannt, dass die französische Ostbahngesellschaft sich für Münster-Grenchen interessiert und wenn dieses Projekt in Frage kommen sollte, so werden wir es dem Volk zur Entscheidung vorlegen.

Herr Milliet hat auf die Bestimmung des Gesetzes hingewiesen, wonach der Grosse Rat ermächtigt ist,

nötigenfalls die erforderlichen Gelder auf dem Wege von Anleihen bis zum Gesamtbetrage von 20 Millionen zu beschaffen. Diese Kompetenz kennen wir auch, aber wir müssen von ihr dann Gebrauch machen, wenn es sich um die Realisierung des Alpendurchstichs handelt. 17½ der 20 Millionen müssen von vornherein für den Alpendurchstich zur Anwendung kommen. Heute ist der Zeitpunkt zum Abschluss eines derartigen Anleihe noch nicht gekommen, da wir noch gar nicht wissen, in welcher Weise das Unternehmen ausgeführt werden soll, wo das Tracé noch gar nicht bestimmt ist und so weiter. Für andere Zwecke als den Alpendurchstich würden, wie gesagt, auch nur 2½ Millionen übrig bleiben, womit keine genügenden Betriebsmittel für den Staat geschaffen werden.

Ich schliesse damit, dass ich sage: auch die Finanzdirektion und die Baudirektion haben ein Verständnis für eine weitsichtige und grosse Eisenbahnpolitik; sie erblicken aber deren Hauptaufgabe zunächst in der Lösung des Alpendurchstichs. Das Bernervolk wird alle seine Kräfte anspannen müssen, um in erster Linie dieses Werk zur Ausführung zu bringen, und dann werden sich die Mittel auch wieder finden, um andere Projekte zu realisieren. (Beifall.)

Bratschi, Präsident der Kommission. Ich werde Sie mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit nicht lange hinhalten. Ich erachte es als die Pflicht des Grossen Rates, dem Antrag der Regierung zuzustimmen. Wenn wir das Glück haben, einen Finanzdirektor zu besitzen, der gewillt ist, zu unsern Finanzen Sorge zu tragen, und wenn die Regierung mit ihm einig geht, so sollte der Grosse Rat diese Bestrebungen der Finanzdirektion und Regierung unterstützen. Mit dem Einbringen des vorliegenden Entwurfes hat sich die Regierung salviert. Wenn wir denselben ablehnen, wird sie erklären, sie habe ihr Möglichstes getan, die Verantwortung liege nun beim Grossen Rat.

Die Herren Lohner und Milliet haben betont, dass es im Kanton und in der Eidgenossenschaft einen schlechten Eindruck machen würde, wenn wir erklärten, dass wir für die kleinen Projekte kein Geld mehr haben; das schade unserm Kredit. Ich glaube, ein jeder, dem eine grosse Anstrengung bevorsteht, ruht vorher ein wenig aus. Das war schon das Prinzip des Herrn Scheurer. Er wurde oft der Knorzerei bezichtigt, aber wenn es sich um grosse Ausgaben handelte, hatte er immer Geld genug. Wenn der heutige Finanzdirektor in die gleichen Fussstapfen treten will, so wollen wir ihn daran nicht hindern, sondern ihn im Gegenteil unterstützen, im Kleinen zu sparen, um für das Grosse gerüstet zu sein. Wenn wir übrigens nach Antrag Dürrenmatt die Ausnahmen streichen wollten, so würde davon einzig die Bahn Tramlingen-Breuleux-Noirmont getroffen; die übrigen Projekte können sowieso nicht unter den Sistierungsbeschluss fallen, wir haben sie einzig der Deutlichkeit halber angeführt.

Ich empfehle Ihnen nochmals, auf den Entwurf einzutreten.

Rufe: Schluss!

Präsident. Bevor wir über den Antrag auf Schluss abstimmen, teile ich Ihnen mit, dass noch die Herren Witschi, Lohner, Michel und Frutiger sich zum Wort angemeldet haben.

A b s t i m m u n g.

Für Schluss der Diskussion Mehrheit.

Rufe: Abbrechen!

Lohner. Ich möchte Ihnen beantragen, zuzufahren. Die vier angemeldeten Redner werden sich sehr kurz fassen, so dass wir in einer halben Stunde fertig sein werden.

Präsident. Ich möchte Ihnen ebenfalls empfehlen, heute die Eintretensfrage zu erledigen und die Detailberatung auf morgen zu verschieben.

A b s t i m m u n g.

Für Abbrechen Minderheit.

Präsident. Wir fahren also in der Diskussion fort. Das Wort hat Herr Witschi.

Witschi. Ich könnte den verschiedenen Rednern, die sich für Nicht-Eintreten ausgesprochen haben, beistimmen, wenn es sich darum handelte, das Gesetz von 1902 aufzuheben. Da aber nur von einer Sistierung desselben für vier Jahre die Rede ist, sehe ich nicht ein, warum wir die Vorlage nicht annehmen sollten. Die erste Aufgabe, die wir zu erfüllen haben, ist die Lösung des Alpendurchstichs und ich möchte davor warnen, heute Bahnen zu beschliessen und ihr Tracé zu bestimmen, bevor die Frage des Alpendurchstichs entschieden ist; wir könnten es nachher bereuen. Wenn einmal der Alpendurchstich bestimmt ist, dann wird sich zeigen, welche Linien im Kanton Bern noch gebaut werden müssen. Ich ersuche Sie also, den Antrag der Regierung zu genehmigen.

Lohner. Ich werde mich ebenso kurz fassen wie Herr Witschi. In erster Linie möchte ich mich formell von den Gegnern des Dekrets lossagen, welche die Geschmacklosigkeit begangen haben, für den Fall der Annahme des Dekrets mit einer Initiative gegen den Alpendurchstich zu drohen. Gegen eine derartige Kampfweise lege ich entschieden Verwahrung ein.

Sodann weise ich darauf hin, dass, wenn ich den Vorwurf erhoben habe, den ich im Worte Direktorenwirtschaft zusammenfasste, ich dies nicht leichtfertig getan habe und damit auch keinen persönlichen Vorwurf gegen dieses oder jenes Mitglied des Regierungsrates machen, sondern einfach ein System kritisieren wollte, das seit Jahren in vielen Fällen mehr oder weniger klar ersichtlich praktiziert worden ist. Ich hatte es keineswegs darauf abgesehen, etwa die internen Verhandlungen der Regierung zu beschnüffeln oder mir darüber rapportieren zu lassen. Dies war gar nicht nötig, denn es hat sich in vielen Fragen klar und deutlich gezeigt, dass der Vorwurf auf Tatsachen beruht. Das bezieht sich nicht allein auf die Finanzdirektion, sondern ich könnte auch andere Direktionen zitieren, bei denen es zutrifft. Wenn man mir das Messer auf die Brust setzen wollte, wäre ich gar nicht in Verlegenheit, für meine Behauptung mit Beweisen aufzurücken. Die Frage, woher ich das Recht zur Kritik nehme, beantworte ich damit, dass ich sage, dass dieses Recht mir kraft meines Platzes im Schosse des Rates zusteht.

Was die Ueberflutung mit Strassenbahnprojekten anbelangt, so mag dieselbe ihren Grund wohl in der Gesetzesbestimmung haben, dass bis zum 4. Mai 1912 auch derartige Projekte vom Staat subventioniert werden können; allein es ist selbstverständlich, dass noch viel Wasser die Aare hinabfliessen wird, bis auch nur ein Zehntel dieser Projekte zur Verwirklichung kommt.

Endlich schiebt mir der Herr Finanzdirektor unter, der Grund, warum wir jetzt nur von dem Projekt Steffisburg-Thun-Gunten reden und erst später mit demjenigen von Gunten nach Interlaken kommen werden, liege darin, dass wir die Staatssubvention im Rahmen der Kompetenz des Grossen Rates halten wollen. Das ist ein Truc, der mir leider bis jetzt nicht eingefallen ist. Wenn wir heute nur auf die Ausführung der ersten Strecke drängen, geschieht es einzig deshalb, weil gar keine Aussicht vorhanden ist, jetzt die Mittel für die ganze Linie Steffisburg-Interlaken aufzubringen.

Auf die sachlichen Erörterungen zurückzukommen, halte ich für überflüssig. Nach meinem Dafürhalten wurde in der Diskussion kein einziger der von mir angeführten sachlichen Gründe widerlegt.

Michel (Interlaken). Ich nehme mir den verehrten Herrn Stadtpräsidenten von Biel zum Muster und werde in meinen Ausführungen ganz kurz sein. Wie er höre ich einer Landesgegend an, die bis jetzt keine Eisenbahnsubvention bezogen hat. Allein ich komme doch zu einem andern Schluss als Herr Stauffer. Ich habe alle Achtung vor der vorsichtigen und haushälterischen Politik unseres Finanzdirektors und vor den Erwägungen des Herrn Baudirektors, kann aber dennoch dem vorgeschlagenen Dekret nicht zustimmen.

Vor allem halte ich dafür, dass der Grosse Rat zum Erlass des Dekretes nicht befugt sei. Nach Art. 17 des Gesetzes von 1902 haben wir bloss das Recht, die Bewilligung von Eisenbahnsubventionen nur vorübergehend, für kurze Zeit einzustellen. Nun wurde uns allerdings von verschiedener Seite gesagt, es handle sich nur darum, die Staatskasse einen Augenblick verschnaufen zu lassen, vier Jahre seien eine kurze Zeit. Ich kann diese Ansicht nicht teilen und glaube, dass wir nicht befugt sind, eine Sistierung für vier Jahre zu beschliessen.

Ich kann dem Dekret aber auch deshalb nicht zustimmen, weil ich, wie die meisten unter uns, ein begeisterter Anhänger des Alpendurchstichs bin und darin ein grosses patriotisches Werk erblicke. Ich fürchte, dass der Erlass eines Sistierungsdekretes für den bernischen Alpendurchstich von sehr ungünstigem Einfluss sein wird. Wahrscheinlich wird es noch einmal zu einem Volksbeschluss kommen, um diese Frage definitiv zu lösen, und hiezu ist die Solidarität des ganzen Volkes nötig. Dieselbe erhält aber sofort ein Loch, wenn wir die Sistierung in Kraft treten lassen. Wir haben heute schon Stimmen gehört, die diese Befürchtung bestätigen. Es hat dies aus dem Votum des Herrn Dürrenmatt herausgetönt und im weitem wissen wir, dass ein Mitglied der Bundesversammlung aus Fraubrunnen sich in diesem Sinne ausgesprochen hat. Die Annahme des Sistierungsdekretes wäre ein schlechtes Omen für das Zustandekommen des Alpendurchstichs und deshalb kann ich eine solche nicht befürworten.

Ich halte den Erlass des Dekretes auch nicht für notwendig, um das Gleichgewicht im Staatshaushalt

aufrecht zu erhalten. Es wurde uns heute vom Regierungsratsstische aus versichert, dass die Frage des Alpendurchstichs in allernächster Zeit zum Abschluss kommen und dem Grossen Rat innert ein paar Monaten ein bezüglicher Bericht werde vorgelegt werden. Ist es unter diesen Umständen nötig, kurze Zeit vor dem Entscheid in der grossen Frage einen Sistierungsbeschluss zu erlassen, der das Ganze gefährdet? Wir können damit schon noch warten, bis der Alpendurchstich gesichert ist. In den paar Monaten werden keine neuen Projekte auftauchen und zur Finanzierung gelangen. Wir wollen also zunächst den Alpendurchstich sichern und wenn wir dann sehen, dass wir uns zu sehr angestrengt haben, dann mag die Regierung uns ein Sistierungsdekret vorlegen und wir werden prüfen, ob dessen Erlass nötig sein wird. Meines Erachtens dürfte diese Notwendigkeit kaum eintreten.

Schliesslich spricht noch ein Moment für das Nicht-Eintreten auf den vorliegenden Entwurf. Wir stehen am Ende einer Legislaturperiode, in wenigen Monaten wird unser Mandat abgelaufen sein. Da geht es mir denn wider den Strich, schnell vor Torschluss noch ein solches Dekret zu erlassen und ich glaube, wir sollten den Entscheid in dieser Frage dem neuen Grossen Rat anheimstellen.

Aus allen diesen Gründen empfehle ich Ihnen ebenfalls, auf das Dekret nicht einzutreten.

Präsident. Der vierte eingeschriebene Redner, Herr Frutiger, verzichtet auf das Wort. Die allgemeine Umfrage ist damit geschlossen und wir können über die Eintretensfrage abstimmen.

Graber. Ich beantrage, die Abstimmung unter Namensaufruf vorzunehmen.

Präsident. Ich habe noch folgende Erklärung zur Abstimmung vorzubringen. Es wurden bereits bei der Eintretensdebatte von dem Herrn Regierungspräsidenten und Herrn Grossrat Roth zwei Anträge auf materielle Abänderung der Vorlage gestellt. Diese Anträge müssen bis zur materiellen Beratung zurückgelegt werden, da es formell nicht zulässig ist, schon bei der Eintretensfrage materielle Änderungen an der Vorlage selbst vorzunehmen. — Im weiteren ist der Antrag gestellt, die Abstimmung über die Eintretensfrage unter Namensaufruf vorzunehmen.

Dürrenmatt. In diesem Falle möchte ich doch wünschen, dass zuerst über die vorgeschlagenen Modifikationen abgestimmt werde. Denn je nachdem Änderungen vorgenommen werden, wird der eine oder andere die Eintretensfrage bejahen oder verneinen.

Will. Ich möchte mich dem Wunsche des Herrn Dürrenmatt widersetzen. Eine Reihe von Mitgliedern des Rates beabsichtigen noch, materielle Abänderungen zu beantragen. Es geht daher nicht an, die beiden jetzt schon beantragten Änderungen voranzunehmen. Der Herr Präsident hat zutreffend bemerkt, dass bei dem Entscheid über die Eintretensfrage unmöglich Anträge auf materielle Änderung einzelner Bestimmungen der Vorlage zur Abstimmung gebracht werden können.

Präsident. Ich mache Herrn Dürrenmatt darauf aufmerksam, dass alle diejenigen, deren Wünsche bei

der Detailberatung keine Berücksichtigung finden und die daher gegen die Vorlage sind, in der Schlussabstimmung ihrer Stimmung Ausdruck geben können.

Dürrenmatt. In diesem Falle möchte ich den Vorschlag machen, den Namensaufruf nur für die Schlussabstimmung in Aussicht zu nehmen.

Präsident. Ich möchte in formeller Beziehung mitteilen, dass, wenn der Rat belieben sollte, die Abstimmung über die Eintretensfrage unter Namensaufruf vorzunehmen, es jedem Mitglied freisteht, nachher den Antrag einzubringen, auch die Schlussabstimmung unter Namensaufruf erfolgen zu lassen, und dass kein Mitglied verpflichtet ist, in der Schlussabstimmung für die Vorlage zu stimmen, wenn es sich schon für Eintreten ausgesprochen hat. — Ich frage übrigens Herrn Graber an, ob er seinen Antrag hier zurückzieht.

Graber. Nein; die Eintretensfrage ist die Hauptsache und darum halte ich daran fest, dass darüber unter Namensaufruf abgestimmt werde.

Abstimmung.

Für den Antrag Graber 28 Stimmen.

Der Antrag ist somit von der nötigen Zahl Mitgliedern unterstützt und die Abstimmung findet unter Namensaufruf statt.

Mit «Ja», das heisst für Eintreten stimmen 113 Mitglieder, nämlich die Herren: Bähni, Béguelin, Berger (Langnau), Beutler, Blösch, Böhme, Brand, Bratschi, Bühlmann, Burren, Burrus, Choulat, Comment, Cuenat, Cueni, David, Dürrenmatt, Egenter, Elsässer, Etienne, Favre, Fankhauser, Freiburghaus, Frepp, Gasser, Girardin, Glauser, Grandjean, Grieb, Grosjean, Gross, v. Grünigen, Gurtner (Uetendorf), Gurtner (Lauterbrunnen), Habegger, Hadorn (Latterbach), Häni, Hari, Ingold, Iseli (Jegenstorf), Jacot, Jäggi, Jordi, Junker, Kammermann, Kästli, Kindlimann, Kisling, Kohler, König, Krebs, Küpfer, Kuster, Lanz (Roggwil), Laubscher, Ledermann, Leuch, Liechti, Luterbacher, Marthaler, Marti (Lyss), Marti (Aarberg), Maurer, Minder, Morgenthaler (Ursenbach), Morgenthaler (Burgdorf), Müller (Bargen), Müller (Gustav), Mürset, Näher, Neuenschwander (Emmenmatt), Neuenschwander (Oberdiessbach), Nicol, Nyffenegger, Obrist, Probst (Langnau), Pulver, Reimann, Rossé, Rossel, Roth, Rothenbühler, Rügsegger, Ryf, Ryser, Scheidegger, Scherler, Scherz, Schlatter, Schmidlin, Schneider (Pietlerlen), Schneider (Rubigen), Schwab, Seiler, Stauffer (Corgémont), Stauffer (Biel), Stebler, Stettler, Stuber, Thönen, Trachsel, Vogt, Wächli, v. Wattenwyl, Weber (Porrentruy), Wiedmer, Will, Witschi, Wittwer, Wyss, Wyssmann, Zaugg, Zurflüh.

Mit «Nein», das heisst gegen Eintreten stimmen 77 Mitglieder, nämlich die Herren: Abbühl, Aebersold, Berger (Schwarzenegg), Berger (Linden), Bigler (Biglen), Bigler (Wasen), Blaser, Blum, Brüstlein, Bühler (Frutigen), Bühler (Matten), Burkhalter (Walkringen), Burkhalter (Hasle), Bürki, Burri, Christeler, Citherlet, Cortat, Demme, Dubach, v. Erlach, Frutiger, Graber, Grossmann, Gyger, Hadorn (Thierachern), Haldimann, Hamberger, Hänni, Haslebach, Heller, Henzelin, Her-

ren, Hess, Hofer, Hofmann, Hofstetter, Hostettler, Hutmacher, Iseli (Grafenried), Jobin, Jörg, Käsermann, Keller, Kilchenmann, Küenzi, Lanz (Trachselwald), Lenz, Linder, Lohner, Michel (Interlaken), Milliet, Moor, Mosimann, Mühlemann, Müller (Karl), Péquignot, Peter, Probst (Bern), Reber, Reichenbach, Rieder, Schlumpf, Schneeberger, Schönmann, Schüpbach, Stauffer (Thun), Steiger, Stucki (Steffisburg), Stucki (Ins), Vivian, Wälchli (Wäckerschwend), Wälchli (Alchenflüh), Wälti, Weber (Grasswil), Zehnder, Z'gragen.

Das Eintreten ist also mit 113 gegen 77 Stimmen beschlossen.

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Der Vorsitzende gibt dem Rat Kenntnis von der vom Bureau vorgenommenen Wahl folgender

Kommissionen.

Thun, Metallarbeiterstreik; Massnahmen.

Herr Grossrat	Lohner,	Präsident.
»	»	Böhme, Vizepräsident.
»	»	Berger (Linden).
»	»	Girardin.
»	»	Grandjean.
»	»	Iseli (Grafenried).
»	»	Küenzi.
»	»	Schneeberger.
»	»	Stucki (Ins).

Abänderungsdekret betreffend die Verwaltung der kantonalen Brandversicherungsanstalt.

Herr Grossrat	v. Erlach,	Präsident.
»	»	Trachsel, Vizepräsident.
»	»	Reber.
»	»	Rossé.
»	»	Stauffer (Thun).

Uebereinkunft mit dem Kanton Thurgau betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr.

Herr Grossrat	Roth,	Präsident.
»	»	Bürki, Vizepräsident.
»	»	Bühlmann.
»	»	Cortat.
»	»	Näher.

Lohner. Ich vernehme soeben, dass ich als Präsident der Kommission zur Vorberatung des Geschäftes betreffend den Metallarbeiterstreik in Thun gewählt worden bin. Ich halte diese Wahl für eine unglückliche, da ich von vornherein mit dem Streik in persönliche Beziehung gebracht wurde. Ich bin gerne bereit, wo es sei, über das, was ich in Sachen getan habe, Rechenschaft zu geben, wenn es nötig ist, aber ich halte es für einen Missgriff, eine Person, die gleichsam als Partei an der Sache interessiert ist, an die Spitze der Kommission zu stellen. Ich stelle daher den Antrag, das Präsidium dieser Kommission sei anders zu besetzen.

Präsident. Zur Rechtfertigung der vom Bureau getroffenen Wahl teile ich mit, dass Herr Lohner in diesem Streik nicht Partei, sondern neutraler Vermittler war und dass er darum am besten in der Lage wäre, uns ein Bild davon zu geben. Den Antrag Lohner kann ich dem Rat nicht unterbreiten, weil er das Bureau mit der Wahl der Kommission beauftragt hat, dagegen werde ich den Antrag dem Bureau vorlegen und es wird darüber beschliessen, ob auf die getroffene Wahl zurückzukommen ist.

Lohner. Ich erkläre mich mit diesem Vorgehen einverstanden.

Schluss der Sitzung um 1 Uhr.

Der Redakteur:

Zimmermann.

Dritte Sitzung.

Mittwoch den 31. Januar 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Schär*.

Der Namensaufruf verzeigt 194 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 39 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Buchmüller, Egli, Flückiger, Glauser, Guggisberg, Marschall, Michel (Bern), Rufener, Scheurer, Spychiger, Thöni, Vuilleumier, v. Wattenwyl, v. Wurstemberger, Wyder; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Amrein, Berger (Schwarzenegg), Blanchard, Blaser, Boss, Cueni, Girardin, Girod, Glatthard, Gouvernon, Gresly, Grosjean, Gürtler, Hostettler, Mouche, v. Mural, Nyffenegger, Reichenbach, Spring, Sutter, Tschannen, Wittwer, Wolf (Melchnau).

Tagesordnung:

Eisenbahnsubventionen: einstweilige Sistierung.

Fortsetzung.

(Siehe Seite 20 hievor.)

Präsident. Nachdem wir gestern die Eintretensfrage erledigt haben, gehen wir nun zur materiellen Behandlung des Beschlussesentwurfes über.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich habe den anlässlich der Eintretensdebatte gemachten Ausführungen nichts beizufügen und empfehle Ihnen, den Beschlussesentwurf, wie er vorliegt, anzunehmen. Es werden heute eine Reihe von Zusatzanträgen eingebracht werden, allein wenn der Beschluss nicht illusorisch gemacht werden soll, müssen dieselben abgelehnt werden. Andernfalls würde es besser sein, überhaupt keinen Beschluss zu fassen, sondern wie bisher zuzufahren, solange noch ein Kreuzer Geld vorhanden ist.

Bratschi, Präsident der Kommission. Auch ich habe momentan nichts beizufügen, vielleicht wird sich im Laufe der Diskussion noch Gelegenheit bieten, auf

das eine oder andere näher einzutreten. Ich wiederhole, was ich bereits ausgeführt habe, dass die Kommission einstimmig auf dem Boden der Regierung steht und Ihnen die Annahme des vorliegenden Entwurfes empfiehlt.

Lohner. Ich möchte mich zunächst mit den Erwägungen, die dem Beschluss vorangestellt werden, befassen. In der letzten Zeit war es wenig mehr üblich, sogenannte *Considérants* vorzuschicken, sondern man begnügte sich jeweils damit, die gesetzliche oder verfassungsmässige Grundlage eines Beschlusses anzugeben und dann den Wortlaut des Beschlusses selbst folgen zu lassen. Im vorliegenden Falle wird eine Ausnahme gemacht, die sich aber meines Erachtens nicht unbedingt aufdrängt, denn die gesetzliche Grundlage des Dekrets ist ja im Beschluss mit Art. 17, Alinea 2, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 selbst angerufen. Ich möchte daher beantragen, es sei zunächst die Frage in Diskussion zu setzen, ob man die hier aufgenommenen Erwägungen will stehen lassen und als Bestandteile des Dekretes erklären, oder ob man sie streichen soll, wie ich Ihnen vorschlagen möchte.

Die Bedenken, die ich gegen diese Erwägungen habe, basieren namentlich auf Ziffer 2, wo gesagt wird, dass die nächste Aufgabe des Kantons auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens einzig in der Verwirklichung des Projektes eines bernischen Alpendurchstichs zu suchen ist. Ich gebe der Regierung ohne weiteres recht, wenn sie sagt, dass die nächste Hauptaufgabe des Kantons im Eisenbahnwesen die Verwirklichung des Projektes eines bernischen Alpendurchstichs sei, aber es stimmt mit den tatsächlichen Verhältnissen nicht überein, wenn man das als einzige Aufgabe bezeichnet. Denn auch wenn das vorliegende Dekret angenommen und eine vierjährige Sistierungsperiode geschaffen wird, so bleibt deshalb die Aufgabe des Staates auf dem Gebiete des Eisenbahn- und des Verkehrswesens überhaupt doch nicht auf den bernischen Alpendurchstich beschränkt. Es wäre das somit eine unlogische Erwägung, die dem Dekret vorangestellt würde, und das ist der Hauptgrund, warum ich Ihnen beantrage, die Erwägungen zu streichen. Es ist überhaupt schwierig, den Zweck und die Motive eines gesetzgeberischen Erlasses in wenig Worten zusammenzufassen, namentlich wenn es sich um Materien handelt, wo die Verhältnisse Tag für Tag sich ändern können. Die Streichung der Erwägungen schafft weder für die eine noch für die andere Partei ein Präjudiz, dagegen kann ich mich nicht davon überzeugen, dass ihre Aufnahme ein Vorteil sei, weil sie eben eine faktische Unrichtigkeit enthalten.

Ich möchte Ihnen also beantragen, die Diskussion zunächst nur auf diesen Punkt auszudehnen und im weitem schlage ich Ihnen vor, die dem Beschluss vorangestellten Erwägungen zu streichen.

Präsident. Ich eröffne die Diskussion über den Ordnungsantrag des Herrn Lohner. — Sie scheinen damit einverstanden zu sein, dass zunächst nur über die Erwägungen diskutiert werde. — Wird das Wort zum materiellen Antrag des Herrn Lohner verlangt?

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte nur die Erklärung abgeben,

dass wir an den im Entwurf aufgenommenen Motiven festhalten.

Abstimmung.

Für den Antrag Lohner (Streichung der Erwägungen) Minderheit.

Präsident. Die allgemeine Umfrage über die ganze Vorlage dauert weiter.

Roth. Ich erlaube mir noch ein kurzes Wort zur Begründung meines gestrigen Antrages, das Projekt der Strassenbahn Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach ebenfalls von dem Sistierungsbeschluss auszunehmen. Dabei gestatte ich mir, Ihnen ein kurzes Bild von der Gegend des Amtes Wangen zu entwerfen.

Zur Zeit der Römer führte eine Heerstrasse von Aventicum her durch den nördlichen Teil des Amtes Wangen. Später hatten wir die grosse Wasserstrasse der Aare und noch später die grosse Landstrasse, die den Verkehr von der Westschweiz nach Basel und Zürich vermittelte. Die alten Burgen und Schlösser, die den Jura krönen, legen heute noch Zeugnis ab von dem grossen Verkehr, der einst dort durchging. Als die Eisenbahnen gebaut wurden, entstanden die beiden grossen Linien Olten-Herzogenbuchsee-Bern-Lausanne und Olten-Wangen-Solothurn-Neuenburg-Lausanne, die zur Folge hatten, dass der Verkehr des Amtes Wangen in zwei Teile geteilt wurde. Mit der neuen Militärorganisation wurden die Truppen des Oberaargaus von dem Kanton Bern eigentlich losgelöst und zur IV. Division geschlagen, wodurch der Verkehr mit der Hauptstadt ebenfalls gelockert wurde. Was wir jetzt anstreben, ist eine bessere Verbindung mit Bern. Allerdings kann unsere Gegend an landwirtschaftlichen Reizen nicht mit dem Oberland wetteifern, wenn sich auch unserm Auge von den Jurahöhen ein schöner Ausblick in das fruchtbare Aaretal und auf die hehre Alpenkette vom Mont Blanc bis zum Säntis bietet, und zu uns kommen die Fremden nicht, um mit durstigen Zügen die reine Alpenluft einzusatmen, sondern sie kommen zu uns in geschäftlichem Verkehr. Allein es ist gewiss nichts Unrechtes, wenn wir eine bessere Verbindung mit Bern verlangen. Entweder sollen uns die Bundesbahnen einen beschleunigten Zug von Olten über Solothurn, Büren und Lyss nach Bern und abends in der umgekehrten Richtung einführen oder wir müssen eine Strassenbahnverbindung vom Jura nach Herzogenbuchsee haben, wo wir die direkten Züge nach Bern erreichen können. Ich möchte daher meinen gestrigen Antrag wiederholen und Ihnen bestens zur Annahme empfehlen.

Iseli (Jegenstorf). Ich habe gestern bei Eintretensfrage mit Ja gestimmt, weil ich die Vorlage der Kommission für annehmbar hielt. Der ursprüngliche Antrag der Regierung ging dahin, eine einstweilige Sistierung zu beschliessen. Dabei wusste niemand, wann er mit seinem Projekt wieder Berücksichtigung finden würde; wahrscheinlich hätten die mit dem besten Mundwerk den Vorzug erhalten. Die Kommission fixiert nun die Sistierungszeit auf vier Jahre, so dass jedermann weiss, wann er mit seinem Projekt wieder vorstellig werden kann.

Die Gründe für die im Beschluss vorgesehenen Ausnahmen sind des langen und breiten erörtert wor-

den. Es hätte im Volk wohl weniger böses Blut gemacht, wenn gar keine Ausnahmen gemacht worden wären, allein die Kommission fand, es wäre nicht recht, wenn nicht die vorgeschlagenen Vorbehalte gemacht würden. Aus der Mitte des Rates sind nun auch noch weitere Projekte angeführt worden, die ebenfalls vom Sistierungsbeschluss auszunehmen wären und da sehe ich mich denn veranlasst, noch einmal auf das Projekt unserer Gegend zurückzukommen und zu beantragen, dasselbe ebenfalls vorzubehalten, wenn man überhaupt Ausnahmen zulassen will.

Das Projekt Solothurn-Schönbühl verdient so gut unter die Ausnahmen aufgenommen zu werden wie dasjenige der Strassenbahn Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach. Schon bei der Behandlung der Bern-Schwarzenburg-Bahn im März 1901 stellte ich den Antrag, auch unser Projekt mit dem andern zur Abstimmung zu bringen, der Antrag wurde aber abgelehnt. Als dann das Subventionsgesetz zur Beratung kam, wurde unser Projekt ebenfalls aufgenommen, weil man fand, dass dieser Gegend auch eine Eisenbahnverbindung gehört. Man wird auch nach der Verwirklichung des Alpendurchstichs einsehen, dass dasselbe durchaus am Platze ist. Herr Grieb hat gestern behauptet, das Projekt sei noch in weiter Ferne, da zum Beispiel die Frage der Finanzierung durch den Kanton Solothurn noch nicht gelöst sei. Wir wissen, dass der Kantonsrat von Solothurn gerade jetzt die Eisenbahngeschäfte Solothurn-Schönbühl und Langenthal-Oensingen behandelt. Bereits ist eine Kommission ernannt und nächste Woche wird der Kantonsrat Beschluss fassen und wahrscheinlich beide Vorlagen dem Volk zur Abstimmung unterbreiten. Gerade mit Rücksicht darauf, dass beide Projekte miteinander dem Volk vorgelegt werden, ist auch Aussicht vorhanden, dass es seine Zustimmung erteilen werde. Im weitern hat Herr Grieb darauf hingewiesen, die Linienführung sei für unser Projekt noch gar nicht bestimmt, es liegen verschiedene Varianten vor. Sie werden sich noch erinnern, als wir über die Bern-Neuenburg-Bahn verhandelten, da hingen in diesem Saale etwa 20 Projekte auf. Der Grosse Rat wählte eines derselben und die andern fielen dahin. So wird der Grosse Rat auch in unserm Fall vorgehen und wir werden uns fügen. Es ist noch kein Eisenbahnprojekt ausgearbeitet worden, bei dem nicht die eine oder andere Ortschaft zu kurz zu kommen meinte und etwas anderes verlangte, als vorgesehen war. Darauf kann bei den Vorarbeiten nicht Rücksicht genommen werden, aber wenn einmal die Hauptsache fertig ist, wird sich das Uebrige schon machen. Von dem Herrn Stadtpräsidenten von Bern habe ich vernommen, dass der Gemeinderat von Bern uns eine Subvention zugesichert hat — das bezügliche Schreiben soll bereits an das Initiativkomitee abgegangen sein — allerdings nicht in der von uns gewünschten Höhe, aber es ist doch wenigstens ein Anfang. Es kann also nicht gesagt werden, unser Projekt liege noch in weiter Ferne.

Herr Grieb hat sodann den Anschluss in Schönbühl kritisiert und gesagt, wir wissen nicht, was wir wollen. Wir wissen ganz gut, was wir wollen. Wir wollen nicht erst stundenlang in dem Postwagen eingeschlossen sein oder bei Wind und Wetter auf der Strasse marschieren, bevor wir die Eisenbahn benützen können. Gegenwärtig ist es umständlicher, von Bern nach Fraubrunnen als nach Wangen zu gelangen, denn nach Wangen kann man wenigstens mit der Eisen-

bahn fahren. Ich sage das nicht, um dem Projekt Wangen-Herzogenbuchsee Opposition zu machen, sondern lediglich um zu zeigen, dass wir eine bessere Verbindung auch nötig haben. Allerdings gebe ich zu, dass es vorzuziehen wäre, wenn wir mit unserer Linie in Zollikofen Anschluss haben könnten. Wir hoffen auch, dass es dazu kommen werde und da der Verwaltungsrat der Bundesbahnen schon lange beschlossen hat, den Bahnhof in Schönbühl auszubauen und eine rationellere Bahnanlage zu machen, ist nicht ausgeschlossen, dass sich Mittel und Wege finden werden, um unsere Züge bis nach Zollikofen zu führen.

Unsere Gegend macht seit bald vierzig Jahren Anstrengungen, um eine Eisenbahnverbindung zu bekommen. Seit Jahrzehnten wird sie uns versprochen, aber immer sind wir noch nicht in ihrem Besitz. Von Generation zu Generation pflanzte sich daher der Unwille fort und es ist deshalb zu begreifen, wenn Herr Nationalrat Buri in seiner Eingabe eine etwas starke Sprache führt. Er gibt eben der Stimmung unserer Leute Ausdruck, die es nicht begreifen wollen, dass wegen der Lötschbergbahn unsere Bestrebungen aufs neue hintangesetzt werden sollen. Das Amt Fraubrunnen war bis jetzt mit seinen Ansprüchen an staatliche Subventionen sehr bescheiden. Seit den 10 Jahren, da ich dem Rat angehöre, habe ich immer für den höchstmöglichen Betrag gestimmt, wenn es sich darum handelte, andern Landesteilen Subventionen für Eisenbahnen oder Strassen zu bewilligen, in der Hoffnung, man werde einmal auch unserer Gegend zu ihrem Recht verhelfen. Wenn Sie heute Ausnahmen machen, wenn Sie den Lötschberg, für den ich allerdings sehr begeistert bin, und die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn vorbehalten, dagegen die Linie Solothurn-Schönbühl nicht, so wird das Erbitterung hervorrufen, die sich gelegentlich mit dem Stimmzettel Ausdruck verschaffen wird. Ich möchte Ihnen daher meinen Antrag empfehlen, Solothurn-Schönbühl von dem Sistierungsbeschluss ebenfalls auszunehmen.

Lohner. Ich erlaube mir den Antrag zu stellen, es seien den vom vorliegenden Dekret nicht betroffenen Projekten noch folgende Linien beizufügen: Strassenbahn Steffisburg-Thun-Interlaken, rechtes Seeufer, erste Sektion Steffisburg-Thun-Gunten, und Thun-Scherzligen.

Es sei mir gestattet, mit wenigen Worten auf die wirtschaftliche Bedeutung dieser beiden Linien hinzuweisen und damit den Nachweis zu leisten, dass sie ebensoviel Anspruch auf die Unterstützung des Staates haben wie alle andern Projekte, die im gegenwärtigen Zeitpunkt in Frage kommen können.

Das Projekt einer elektrischen Strassenbahn von Steffisburg über Thun und dem rechten Seeufer entlang ist nicht ein Produkt der allerletzten Zeit, sondern die bezüglichen Studien reichen auf 8—10 Jahre zurück. Es ist auch nicht etwa der Initiative von Spekulanten oder Technikern entsprungen, sondern die beteiligten Gemeinden hatten seit langem die Ueberzeugung, dass eine bessere Verbindung für eine gedeihliche Entwicklung des Verkehrs vonnöten sei. Bereits Ende der 90er Jahre trat denn auch ein Initiativkomitee, bestehend aus Vertretern der Gemeinderäte von Steffisburg, Thun, Goldiwil, Hilterfingen, Oberhofen und Sigriswil, zusammen und seinen Anstrengungen ist es zu verdanken, dass im vergangenen De-

zember die Konzession für diese Linie erteilt werden konnte. Für die erste Strecke bis Gunten sind auch bereits die detaillierten Terrinaufnahmen gemacht, sowie die Vorarbeiten zur Finanzierung. Die Studien für das definitive Projekt werden in einigen Wochen eintreffen und es kann somit gesagt werden, dass das Projekt spruchreif ist. Jede Verzögerung in der Ausführung dieser Bahn würde für die Entwicklung des Verkehrs in den beteiligten Gemeinden von grossem Nachteil sein.

Da ist zunächst die grosse Ortschaft Steffisburg und ihr Hinterland mit einer Gesamtbevölkerungszahl von zirka 15,000 Seelen, die bis jetzt für ihren Verkehr nach Thun und aufwärts einzig und allein auf die Strecke Steffisburg-Thun der Burgdorf-Thun-Bahn angewiesen sind. Bekanntlich ist aber die Station Steffisburg der Burgdorf-Thun-Bahn vom Mittelpunkt des Dorfes Steffisburg ungefähr gleich weit entfernt wie der Bahnhof Thun. Es ist klar, dass unter solchen Umständen den Verkehrsbedürfnissen von Steffisburg und seinem Hinterland in keiner Weise gedient ist; dies geschieht einzig durch eine rationell angelegte Strassenbahn. Die Strasse Steffisburg-Thun ist eine der frequentiertesten Verkehrsstrassen des ganzen Kantons und der Verkehr auf der projektierten Strassenbahn wird daher schon von Anfang an ein ganz bedeutender sein. Letztes Jahr war auf dieser Strecke ein Automobilkurs eingerichtet und die dahergelieferten Verkehrsziffern und namentlich der Umstand, dass der Automobilomnibus gar nicht imstande war, den Verkehr zu bewältigen, haben das Initiativkomitee in seiner Ueberzeugung bestärkt, dass eine Strassenbahn Steffisburg-Thun von Anfang an ein lebensfähiges Unternehmen sein wird.

Aehnlich liegen die Verhältnisse bezüglich der Verbindung von Thun mit Hofstetten, Hilterfingen, Oberhofen, Gunten, Merligen, den weiter oben gelegenen Stationen Beatenbucht und Beatushöhle und dem ganzen Bördeli. Eine derartige Verbindung mit dem rechten Seeufer, das erst im Anfangsstadium des Fremdenverkehrs steht, ist kein Luxus, sondern eine dringende Notwendigkeit. Allerdings sind die Ortschaften am See nicht von jeder Verbindung abgeschnitten, allein die bestehende Dampfschiffverbindung vermag dem modernen Verkehrsbedürfnis nicht mehr zu genügen. Wohl gibt sich die Dampfschiffahrtsgesellschaft Mühe, diesem Bedürfnis gerecht zu werden, aber der Dampfschiffbetrieb mit seinen Querfahrten vermag namentlich an Markttagen und schönen Sonntagen den hin- und herflutenden Verkehr nicht zu bewältigen.

Ich will nicht weitläufiger werden. Es lag mir nur daran, dem Grossen Rat nachzuweisen, dass unser Unternehmen die volle Aufmerksamkeit der Staatsbehörden verdient und unter den in Aussicht stehenden Strassenbahnen in erste Linie zu stellen ist. Wir haben mit Sicherheit darauf gerechnet, im Laufe dieses Jahres die Finanzierung zu Ende zu führen. Durch die Vertagung der ganzen Angelegenheit auf vier Jahre würde die betreffende Gegend einen schweren Nachteil erleiden und ihr damit auch ein schweres Unrecht zugefügt. Ich fand es nicht schön von Herrn Kollega Grieb, dass er uns gestern eindringlich zu Gemüte führte, wir haben ja Zeit genug, um den Finanzausweis in einer Form zu erbringen, die aller Kritik Stand zu halten vermöge. Herr Grieb hat nicht immer so geredet. Ich erinnere nur an seine Haltung in der letzten Session, die ich persönlich gar nicht kri-

tisieren will, als es sich um die Bahn Ramsey-Sumiswald-Huttwil gehandelt hat. In diesem Falle würde er den Erwägungen, die er uns gestern nahe gelegt hat, wohl nicht so zugänglich gewesen sein, wie er nun von uns verlangt. Auch bei der Weissensteinbahn ertönte hier ein anderes Lied als gestern gesungen wurde. Wir finden die Linie Ramsey-Sumiswald-Huttwil mit Abzweigung nach Wasen im Verzeichnis der begnadigten Bahnen und es wäre daher bei den zunächst Beteiligten wohl eher eine gewisse Reserve am Platze gewesen. Ich möchte den Rat dringend bitten, für den Fall, dass er in der Schlussabstimmung das Dekret annehmen sollte, die Linie Steffisburg-Thun-Gunten unter die vorbehaltenen Linien aufzunehmen.

Der zweite Antrag betrifft die Linie Thun-Scherzligen. Dieselbe wurde bekanntlich in das Gesetz von 1902 als subventionswürdige Strecke aufgenommen. Es war ursprünglich in Aussicht genommen, mit dieser Linie eine von den Bundesbahnen unabhängige Verbindung zwischen den bernischen Dekretsbahnen des Unterlandes, Gürbetalbahn, Bern-Neuenburg-Bahn und so weiter, und denjenigen des Oberlandes, Thunerseebahn, Simmentalbahn, Frutigtalbahn und so weiter, zu schaffen. Bei der Aufstellung der Fahrpläne hatten sich Missstände gezeigt, die aus der Abhängigkeit von den Bundesbahnen resultierten. Diesen Missständen konnte allerdings durch einen Vertrag mit den Bundesbahnen teilweise begegnet werden; allein der Vertrag muss von einem Jahr zum andern verlängert werden und hat also nur provisorischen Charakter. Man ist jetzt auch noch vom guten Willen der Bundesbahnen abhängig und wenn sich die Verhältnisse für die Bundesbahnen ändern, muss man gewärtigen, dass auch die Betriebsverhältnisse Thun-Scherzligen sich zuungunsten der bernischen Bahnen anders gestalten werden. Diese Schwierigkeit würde vollständig aus der Welt geschafft, wenn der im Wurf liegende Zentralbahnhof Thun zur Ausführung gelangte. Damit würde die Station Scherzligen verschwinden und an die Stelle der bisherigen drei Dampfschiff- und zwei Bahnstationen käme eine einzige Bahn- und Dampfschiffstation. Ich will Ihre Zeit nicht mit der Schilderung der vielseitigen Missstände und Langweilereien, die der gegenwärtige Zustand zur Folge hat, in Anspruch nehmen; Sie kennen sie alle aus eigener Erfahrung. Die Gemeinde Thun tritt daher mit aller Entschiedenheit für den Zentralbahnhof ein. In einer denkwürdigen Gemeindeversammlung, an der über 700 Bürger teilnahmen, beschloss sie für diesen Zweck eine Subvention von 400,000 Fr. Sie trat auch mit der Burgdorf-Thun-Bahn, der Gürbetalbahn, der Thunerseebahn und der Dampfschiffgesellschaft in Verbindung, die alle die Wünschbarkeit einer solchen Zentralisierung zugaben und sich bereit erklärten, nach Kräften Opfer dafür zu bringen. Auch in den Kreisen der Bundesbahnen hat die Ueberzeugung platzgegriffen, dass die Zentralisierung die einzig richtige Lösung und dem projektierten Umbau des Bahnhofes, für den sie zwei Millionen in Aussicht genommen hatten, bei weitem vorzuziehen sei. Die Sache liegt gegenwärtig beim Departement und es wird von ihm in kurzer Zeit ein Entscheid getroffen werden, von dem wir hoffen, dass er zu unsern Gunsten ausfallen werde. Dieser Entscheid lässt aber auch den Kanton Bern nicht unberührt. Ich nehme an, es werde keinen Schwierigkeiten begegnen, vom Staat für den Zentralbahnhof diejenige Subvention zu erhalten, die er allenfalls der

Linie Thun-Scherzligen zugewendet hätte. Denn der Zweck, den man mit der Aufnahme der Linie Thun-Scherzligen in das Subventionsgesetz erreichen wollte, wird durch die Erstellung eines Zentralbahnhofes viel besser erreicht. Aber auch mit der Ausführung des Zentralbahnhofes kann nicht vier Jahre gewartet werden, indem die Verkehrsverhältnisse in Thun dringend eine Aenderung des gegenwärtigen Zustandes verlangen. Ich könnte Ihnen zum Beweis dafür viel interessantes Material vorlegen, will es aber nicht tun.

Man könnte die Frage aufwerfen, ob es eines derartigen Vorbehaltes überhaupt bedürfe, ob die Frage der Zentralisierung der Bahnhöfe in Thun nicht eine Frage für sich sei, die mit dem Eisenbahngesetz und dem vorliegenden Dekret nicht in unmittelbarem Zusammenhang stehe. Ich gebe zu, dass diese Ansicht viel für sich hat, und möchte sie nicht etwa als unrichtig preisgeben. Es ist aber begreiflich, dass ich den heutigen Anlass nicht vorbegehen lassen möchte, ohne das grosse Interesse zu betonen, das nicht nur die Gemeinde Thun, sondern auch der Staat Bern, das ganze Oberland und die Stadt Bern an einer rationalen Lösung der Bahnhofverhältnisse in Thun haben. Das Interesse des Staates Bern möchte ich dadurch zum Ausdruck gebracht wissen, dass die Strecke Thun-Scherzligen ebenfalls unter die vorbehaltenen Linien aufgenommen würde.

Die finanziellen Zumutungen, die beide von mir vertretenen Projekte an den Staat Bern stellen, sind nicht gross und bewegen sich beide innerhalb der Kompetenz des Grossen Rates. Nach den gegenwärtig vorliegenden Berechnungen kommt die Linie Steffisburg-Thun-Gunten mit einer Länge von 12 km auf 900,000—1,000,000 Fr. zu stehen. Nach unserm Finanzierungsprojekt würde die staatliche Subvention 30,000 Fr. per km oder total 360,000 Fr. betragen. Wir haben also, wie Sie sehen, den von dem Herrn Baudirektor gestern gemachten Einwürfen bereits von uns aus Rechnung getragen und erheben nicht auf das Maximum der staatlichen Subvention Anspruch. Dagegen ist es nicht richtig, dass wir deshalb zunächst nur für die erste Sektion ein Subventionsbegehren stellen, damit die Angelegenheit in die Kompetenz des Grossen Rates falle, und dass wir nachher mit einem zweiten Begehren kommen, damit der Grosse Rat es auch wieder von sich aus erledigen könne. Wenn wir jetzt nur die erste Strecke zur Subventionierung anmelden, geschieht es, wie ich bereits bemerkt habe, einzig deshalb, weil wir überzeugt sind, dass zurzeit es nicht möglich ist, die ganze Linie zu finanzieren.

Bezüglich des Beitrages an den Zentralbahnhof rechnen wir auf eine der Kompetenz des Grossen Rates entsprechende Summe. Es hat keinen Sinn, jetzt auf diese Frage näher einzutreten, es wird sich hiezu genügend Gelegenheit bieten, wenn sie einmal dem Grossen Rat zur Diskussion vorliegt. Es erübrigt mir nur noch, der Staatsbehörde das Interesse wärmstens zu verdanken, das sie bis heute der Bahnhoffrage Thun entgegengebracht hat, und sie zu bitten, dieses Interesse auch jetzt dadurch zu dokumentieren, dass sie der Aufnahme der Strecke Thun-Scherzligen unter die vorbehaltenen Linien keine Schwierigkeiten bereitet.

Siegenthaler. Ich habe auch ein Projekt auf dem Herzen, die Verlängerung der Montreux-Oberland-Bahn

nach der Lenk, und stelle den Antrag, es sei die Linie Zweisimmen-Lenk ebenfalls unter die im Beschluss ausgenommenen Projekte aufzunehmen.

Gyger. Ich möchte Ihnen beantragen, auch das Projekt Ins-Erlach-Landeron noch auszunehmen. Es ist Ihnen gestern ein bezüglicher Bericht der Gemeinde Erlach ausgeteilt worden, von dem Sie wahrscheinlich Kenntnis genommen haben, und ich verweise zur Begründung meines Antrages auf diesen Bericht. Die Gemeinde Erlach hat schon seit Jahren an diesem Projekt gearbeitet und bedeutende Summen dafür ausgegeben. Wenn das von ihr ausgelegte Geld nun verloren gehen sollte, so würde es böses Blut machen. Mit dem gleichen Recht wie andere Projekte kann auch dieses ausgenommen werden und ich empfehle Ihnen daher meinen Antrag zur Annahme.

Jörg. Ich erlaube mir dem Wunsche Ausdruck zu geben, es möchte das Ihnen allen bekannte Worblentalbahnprojekt ebenfalls unter den vorbehaltenen Linien Aufnahme finden. Freilich würde ich es für besser halten, wenn man sich dahin einigen könnte, von all den geäußerten Wünschen abzusehen und dagegen die Sistierungsfrist auf drei Jahre, also bis 4. Mai 1909, zu beschränken. Ich stelle daher in erster Linie diesen Antrag. Sollten dagegen die übrigen Geschwister auf ihren Anträgen beharren, so beantrage ich eventuell, die Worblentalbahn ebenfalls auszunehmen. Dieselbe war schon im frühern Dekret aufgenommen und figuriert auch im Subventionsgesetz von 1902. Im März 1897 haben die Gemeinden Bolligen, Vechigen und Stettlen eine Subvention von 200,000 Fr. an diese Linie bewilligt und damit deutlich dokumentiert, dass das Bedürfnis für dieselbe vorhanden ist. Die Vorarbeiten für die erste und zweite Sektion sind seit längerer Zeit beendet und es bleibt nur noch die Frage des Anschlusses auf dem Wyler zu lösen. Schon seit Jahren machen die beiden Quartiere der Stadt Bern, Lorraine und Breitenrain, Anstrengungen, dass auf dem Wyler eine Station errichtet werde und mit der Verwirklichung dieses Projektes würde auch die Worblentalbahn ermöglicht.

Milliet. Ich hatte nicht beabsichtigt, zu dem vorgelegten Beschluss Anträge zu stellen. Nachdem nun aber der Wert und die Bedeutung desselben durch die zahlreichen Anträge auf Ausnahme weiterer Projekte so sehr abgeschwächt wird, sehe ich mich veranlasst, zur möglichen Rettung der von mir bekämpften Regierungsvorlage einen Eventualantrag zu stellen. Derselbe geht dahin, den Beschluss wie folgt zu fassen: «In Anwendung von Art. 17, Alinea 2, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 wird die Bewilligung von Eisenbahnsubventionen bis zum 4. Mai 1910 eingestellt. Von diesem Beschluss wird die Lötschbergbahn nicht betroffen.» Ich stelle also mit andern Worten eventuell den Antrag, sämtliche Linien mit Ausnahme des Lötschberg zu streichen. Dabei ist selbstverständlich, dass diejenigen Linien, bezüglich deren der Grosse Rat bereits Beschluss gefasst hat, wie die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn und die Brienerseebahn, auf die Subvention Anspruch haben und nur neue Projekte, in welchem Stadium der Abklärung sie sich auch befinden mögen, für vier Jahre zurückgestellt werden sollen. Dieser Antrag stimmt meines Erachtens auch einzig mit den Erwägungen

überein, die dem Beschluss vorangestellt sind und in denen es heisst, «dass die nächste Aufgabe des Kantons auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens einzig in der Verwirklichung des Projektes eines bernischen Alpendurchstiches zu suchen ist». Auch die Regierung will also eigentlich einzig nur den Lötschberg ausnehmen und ich stelle den Antrag, den Beschluss in diesem Sinne zu fassen, um ihm nicht von vornherein das Lebenslicht auszublases.

Ich bemerke bei dieser Gelegenheit, dass nichts mir den Charakter der ganzen Vorlage besser gezeigt hat als der gestrige Antrag des Herrn Regierungspräsidenten auf Einführung gewisser Rabattsätze. Was ist die ganze Vorlage? Nichts anderes als ein Schutz, den wir uns selbst gegen unsere eigene Schwäche geben wollen. Wir fühlen uns nicht stark genug, den einzelnen Projekten gegenüber das Gesetz von 1902 zur Anwendung zu bringen, das uns ohnehin gestatten würde, alle unreifen Projekte zurückzuweisen. Nun geben wir uns den nötigen Halt dadurch, dass wir erklären, dass mit Ausnahme des Lötschberg in den nächsten vier Jahren überhaupt keine Projekte subventioniert werden dürfen. Gleich wie einer, der eine starke Neigung zum Alkoholgenuss hat und sich davon befreien will, nicht mässig werden kann, sondern Abstinenz werden muss, so haben auch wir nicht die Kraft, mässige Subventionen zu sprechen und darum verbieten wir uns die Bewilligung von Subventionen überhaupt.

Ich glaube, mein Antrag sei die einzige logische Folgerung der ganzen Situation, sofern man die Situation, wie sie uns geschildert wurde, überhaupt als richtig anerkennt. Den Lötschberg können wir ausnehmen, weil er auch im Gesetz eine privilegierte Stellung einnimmt und in einem besondern Artikel behandelt und nicht mit den andern Projekten zusammengeworfen ist. Ich empfehle Ihnen die Annahme meines Eventualantrages.

Schüpbach. Ich möchte Ihnen dringend die Annahme des Antrages Lohner empfehlen, eine Subventionierung der Strassenbahn Steffisburg-Thun-Gunten vorzusehen. Es handelt sich heute nur darum, diese Linie von dem Sistierungsbeschluss auszunehmen und der Rat wird später das Projekt, wenn es vorgelegt wird, immer noch auf seine Tunlichkeit und Notwendigkeit prüfen können. Die Ausführung dieses Projektes wird seit Jahren von den beteiligten Gemeinden als ein Bedürfnis empfunden. Steffisburg hat zurzeit gar kein öffentliches Verkehrsmittel mit Thun. Die Station Steffisburg der Burgdorf-Thun-Bahn ist von dem Zentrum unseres Dorfes ungefähr gleich weit entfernt wie der Bahnhof Thun, so dass es keinem Menschen, der von Steffisburg nach Thun oder umgekehrt reisen will, einfällt, die Burgdorf-Thun-Bahn zu benützen. Die Station Steffisburg hat für den Personenverkehr gar keine Bedeutung, sondern lediglich für den Güterverkehr. Und doch kann die nahezu 5000 Einwohner zählende Ortschaft Steffisburg mit dem ganzen Hinterland, Schwarzenegg, Eriz, Buchholterberg und so weiter, mit Recht Anspruch auf eine bessere Verbindung mit Thun erheben. Der Verkehr zwischen Thun und Steffisburg ist ein sehr wesentlicher, da Thun den Ausgangspunkt der Bahnen nach dem Oberland und nach Bern und weiterhin bildet, der Sitz der Bezirksbehörden ist und dort auch der Markt abgehalten wird, wo unsere Bevölke-

ihre Viehwaare hinbringt, ihre Produkte absetzt und ihre Einkäufe macht. Wir glauben nun in der elektrischen Strassenbahn ein geeignetes Verkehrsmittel zwischen beiden Ortschaften gefunden zu haben. Ich bin durchaus damit einverstanden, dass wir mit unsern Finanzen haushalten und nicht ohne weiteres jedes Projekt, das sich anmeldet, subventionieren. Allein ich glaube, es sei nicht nötig, gleich zur Abstinenz überzugehen, sondern es genüge, dass man nach dem Mässigkeitsprinzip verfähre und nur diejenigen Projekte berücksichtige, die bei genauer Prüfung sich als notwendig herausstellen. Das ist bei unserm Unternehmen der Fall. Der Herr Baudirektor hat selbst anerkannt, dass das Bedürfnis nach einem geeigneten Verkehrsmittel zwischen Steffisburg und Thun besteht, nur soll man die vier Jahre vorbeigehen lassen, weil bis dahin die Bahnhoffrage Thun gelöst sein werde und man dann nicht Gefahr laufe, eine verfehlte Anlage zu machen, die nachher wieder abgeändert werden müsste. Nun ist aber der Platz für den Thunerbahnhof geographisch so beschränkt, dass in dieser Richtung keine Gefahr besteht, sondern bei der Anlage der Strassenbahn allen Eventualitäten Rücksicht getragen werden kann. Steffisburg ist schon einmal in ungerechtester Weise hintangesetzt worden, als man die Ausbiegung der Burgdorf-Thun-Bahn gegen das Dorf Steffisburg nicht zugestand, obschon es sämtliche Kosten übernehmen wollte. Dieser Fehler kann bis zu einem gewissen Grade dadurch wieder gut gemacht werden, dass Steffisburg, wenn es nächstens mit dem Subventionsgesuch für die Strassenbahn kommt, nicht zurückgewiesen, sondern seinen gerechtfertigten Ansprüchen vom Grossen Rat Rechnung getragen wird.

Dürrenmatt. Die Frage ist immer noch die: Was ist eigentlich der Hauptzweck der Sistierungsvorlage? Handelt es sich darum, das gestörte Gleichgewicht im Staatshaushalt wieder herzustellen, oder darum, dem Alpendurchstich einen Vorrang vor allen andern Projekten zu verschaffen? Wenn das erstere der Fall ist — und das ist eigentlich die Voraussetzung der Anrufung des Art. 17 des Gesetzes — so müssen wir sämtliche vorbehaltenen Linien samt dem Lötschberg fallen lassen. Der Lötschberg muss sich nach den Bedürfnissen des Staatshaushaltes so gut richten wie die übrigen Projekte. Nur auf diese Weise wird der Volksbeschluss betreffend die Sistierung auch ausgeführt. Es geht nicht an, wie Herr Milliet vorschlägt, nur den Lötschberg vorzubehalten und die übrigen Linien zu sistieren. Das, was Herr Milliet empfiehlt, ist, um bei dem von ihm gebrauchten Bilde zu bleiben, keine Abstinenz, sondern wir würden dem Manne gleichen, der sich geloben würde, allen geistigen Getränken zu entsagen mit Ausnahme des Champagners (Heiterkeit); gerade mit dem teuersten will er zufahren. Wenn wir wirklich Ordnung schaffen und den gefährdeten Haushalt sanieren wollen, müssen wir auch den Lötschberg einbeziehen. Der Art. 17 ist eigentlich auch gerade mit Rücksicht auf den Lötschberg und weniger mit Rücksicht auf die kleinern Linien aufgestellt worden, da das Volk vor den 20 Millionen und nicht vor den kleinern Subventionen den grössten Schrecken hatte. Am besten würden wir diesem Standpunkt durch Annahme des Antrages Jörg gerecht werden, nur eine dreijährige Einstellung zu beschliessen, dann aber auch alles einzustellen,

wozu wir nicht auf vertragsmässige Weise verpflichtet sind. Mit einem solchen Vorgehen könnten sich auch die kleinern Projekte zufrieden geben und es würde schliesslich nichts schaden, wenn wir uns auch bezüglich des Alpendurchstichs Zeit zur Sammlung nähmen. So wie die Alpendurchstichfrage gegenwärtig liegt, ist im Publikum einige Besorgnis aufgestiegen. Man hat den Eindruck, es werde ein einseitiger Druck zugunsten des Lötschbergs gegenüber andern in Frage kommenden Projekten ausgeübt und man entferne sich zu sehr von den Gutachten der Experten. Es ist gewiss kein Unglück für den Lötschberg, wenn nicht zu schnell vorgegangen, sondern die Sache gründlich angesehen wird. Darum stimme ich zum Antrag Jörg. Wenn man die Sistierungsperiode auf drei statt auf vier Jahre festsetzt, können meines Erachtens alle Ausnahmen fallen gelassen werden.

Will. Ich erlaube mir, den Antrag Milliet zu empfehlen, nur die grosse Hauptaufgabe auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens auf dem Programm zu behalten, alles übrige dagegen für einige Jahre zurückzulegen, um zur Lösung der Hauptaufgabe Kräfte zu sammeln. Die Ansicht des Herrn Dürrenmatt, dass, wenn eine Sistierung vorgenommen werden soll, sie auch auf den Lötschberg ausgedehnt werden müsse, kann ich unter keinen Umständen teilen. Denn die Verwirklichung des Alpendurchstichs ist die grosse Aufgabe, die sich der Grosse Rat und das Bernervolk seit Jahren gestellt haben, und kein Mensch würde es begreifen, wenn auch der Lötschberg von den Traktanden abgesetzt würde und zwar gerade in dem Moment, wo man vor der definitiven Beschlussfassung über dessen Durchführung steht. Meines Erachtens kann also der Alpendurchstich dem Sistierungsdekret nicht unterstellt werden. Dagegen empfiehlt es sich, in bezug auf das, was neben dem Lötschberg von dem Sistierungsbeschluss ausgenommen werden soll, sich die grösste Mässigung und Zurückhaltung aufzulegen. Aus diesen Gründen unterstütze ich den Antrag Milliet.

Sollte jedoch die Mehrheit des Rates der Ansicht zuneigen, dass neben dem Lötschberg noch eine Reihe anderer kleinerer Projekte ausgenommen werden sollen, so erlaube ich mir, den von Herrn Gyger eingebrachten Antrag, auch die kleine Linie Ins-Erlach-Landeron unter die Ausnahmen aufzunehmen, sehr zu empfehlen. Denn es wäre eine Ungerechtigkeit, wenn andere kleine Projekte ausgenommen würden, nicht aber das genannte, das unmittelbar vor der Finanzierung und Ausführung steht. Diejenigen Linien, die bereits im Gesetz von 1902 als subventionsberechtigt aufgeführt und jetzt spruchreif sind, verdienen jedenfalls den Vorzug vor denjenigen Unternehmen, von denen im Jahre 1902 noch gar nicht gesprochen wurde. Auch bei der Linie Ins-Erlach-Landeron handelt es sich darum, eine ganz abgeschlossene Gegend an den Verkehr anzuschliessen. Speziell soll Erlach, das jetzt schlimme Verhältnisse aufweist und einzig auf den Dampfschiffverkehr über den Bielersee angewiesen ist, aus seiner Isoliertheit herausgerissen werden. Wenn irgendwo eine Ausnahme sich rechtfertigt, so ist es hier der Fall. Ich unterstütze also eventuell den Antrag Gyger, wenn im Dekret überhaupt Ausnahmen aufgenommen werden sollen.

Ritschard, Regierungspräsident. Ich habe Ihnen bereits gestern den Antrag mitgeteilt, den ich mir

zum vorliegenden Beschluss zu stellen erlaube, und möchte zu dessen Begründung kurz folgendes beifügen.

Die Eisenbahnangelegenheiten haben im politischen Leben des Kantons Bern eine verschiedene Rolle gespielt. Im Anfang drehte sich ein guter Teil unserer politischen Kämpfe um die Eisenbahnen, indem sich zwei verschiedene Auffassungen gegenüberstanden. Die eine ging dahin, dass der Bau von Eisenbahnen mehr der Privatindustrie überlassen werden und der Staat sich nicht auf dieses ungewisse und damals noch weniger bekannte Gebiet einlassen soll, die andere dagegen dahin, dass Eisenbahnen nichts anders als eine Art neuer Strassen und daher vom Staat zu erstellen und zu betreiben seien. Diese beiden Auffassungen lagen jahrzehntelang miteinander im Kampf, bis dann allmählig eine andere Strömung sich geltend machte und der Friede einkehrte. Wie aus den verschiedenen Eisenbahnvorlagen, die im Kanton Bern sich folgten, hervorgeht, fanden sich mit der Zeit alle Landesteile und Parteien zusammen und gruppierten sich um den Gedanken, dass es nötig sei, von Staatswegen den Eisenbahnen eine grössere Aufmerksamkeit zu schenken. Auf diesem Standpunkt stehen wir heute noch. Nun entsteht die Frage: Sollen der Friede und die Solidarität, die durch die verschiedenen Vorlagen geschaffen wurden, die Zufriedenheit, die sich auch in den entferntesten Tälern geltend machte, durch den heutigen Beschluss zerstört werden? Ich halte dafür, dass das gerade im gegenwärtigen Moment, wo es sich um die Lösung der Alpendurchstichfrage handelt, am wenigsten angezeigt ist, denn dafür haben wir rechts und links, in den Verkehrszentren und abgelegenen Gegenden zufrieden gestellte Leute nötig. Es ist nicht ausgeschlossen, dass wir dem Volk neue, vielleicht etwas anders geartete Opfer zumuten müssen. Für den Lötschberg wird ein gewaltiges Obligationenkapital zu beschaffen sein. Wir werden dasselbe zu annehmbaren Bedingungen nur dann bekommen, wenn der Staat bis zu einem gewissen Betrage dafür die Garantie übernimmt. Mit den 17½ Millionen ist es unter Umständen gar nicht getan, sondern wenn die Staatsgarantie für das Obligationenkapital nötig ist, werden wir wiederum an das Volk appellieren müssen. Wenn wir aber von ihm eine derartige weitgehende Verpflichtung erlangen wollen, so müssen wir ein in Eisenbahnsachen zufrieden gestelltes Volk haben. Es ist richtig, dass die übrigen in Frage stehenden Projekte nicht von grosser Bedeutung sind und ganze Landesteile angehen, aber wir dürfen ihre Wirkung doch nicht unterschätzen. Man muss auch da mit einer gewissen Summe politischer Moral rechnen, ohne die man im öffentlichen Leben nicht auskommt. Als seinerzeit der Beschluss, die Bahn von Bern nach Biel über Aarberg zu bauen, dahin abgeändert wurde, die Linie über Busswil zu führen, da stellte sich ein ganzer Landesteil während Jahrzehnten, bis er schliesslich in der Broyetalbahn seine Befriedigung fand, auf einen andern politischen Boden und es hing in jener Zeit im Grossen Rat einmal an wenigen Stimmen, dass wegen des Aarberger-Rummels eine andere politische Richtung obenauf gekommen wäre. Sie sehen an diesem Beispiel, dass derartige Angelegenheiten ihren Wellenschlag viel weiter werfen als man auf den ersten Blick annimmt. Eine ähnliche Erfahrung haben wir mit dem Amt Trachselwald gemacht. Von dort kam seinerzeit das Begehren, die Linie Bern-

Luzern durch das untere Emmental statt über Langnau und das Entlebuch zu führen. Demselben wurde, ich glaube mit vollem Recht, nicht entsprochen, aber das hatte politisch eine grosse Wirkung auf dieses Amt. Man konnte ihnen lange nachzuweisen suchen, die Linie werde vernünftiger durch das Entlebuch geführt, sie liessen sich nicht belehren, sondern lebten der Ansicht, man habe sie betrogen und ihnen das, was sie als notwendig erachteten, vorenthalten. Wenn Sie nun mit der Behandlung der hier in Frage stehenden kleinern Projekte diesen und jenen Amtsbezirk vor den Kopf stossen, so summiert sich das und der grosse Gedanke des Alpendurchstichs fängt an, sich nach und nach zu zersetzen. Das möchte ich vermeiden und mit Rücksicht auf die grosse Aufgabe, die wir zu lösen haben, zu der zufriedenen Stimmung des Volkes Sorge tragen. Ich trete dabei dem Antrag des Regierungsrates nicht entgegen, möchte aber seine stossenden und eckigen Seiten etwas abschleifen. Wenn Gegenden, Gemeinde und Private, sich grosse Opfer auferlegen, grössere, als vielleicht bisher je gebracht wurden, oder wenn andere Transportanstalten mit-helfen wollen, ein Projekt auszuführen, soll man diesen Bestrebungen Rechnung tragen und darum die von mir unter Ziffer 6 beantragte Ausnahme schaffen. Dadurch wird Befriedigung im Volk hervorgerufen und diese Befriedigung haben wir in grossem Masse nötig.

Bühler (Frutigen). Ich habe mich bis jetzt in dieser Angelegenheit nicht ausgesprochen, sondern damit begnügt, gestern gegen Eintreten zu stimmen. Nachdem aber heute Herr Dürrenmatt den Antrag, den Lötschberg ebenfalls zu sistieren, eingebracht und Behauptungen aufgestellt hat, die durchaus unwahr sind, sehe ich mich veranlasst, das Wort zu ergreifen. Herr Dürrenmatt hat sich erlaubt, zu sagen, es werde einseitig zugunsten des Lötschberg Propaganda gemacht. Wenn man solche Behauptungen aufstellt, soll man sie beweisen und ich fordere Herrn Dürrenmatt auf, diesen Beweis zu erbringen. Herr Dürrenmatt ist nicht Mitglied des engern Ausschusses für die Lötschbergbahn und hat also nicht Gelegenheit gehabt, zu vernehmen, was dort geht. Wenn er diese Gelegenheit gehabt hätte, so hätte er sich überzeugen müssen, dass die Sache sich nicht so verhält, wie er sie darstellt. Der engere Ausschuss gab sich von Anfang an die grösste Mühe, objektiv zu verfahren und beide Tracés, Lötschberg und Wildstrubel, gleich zu behandeln. Es ist selbstverständlich, dass ich für den Lötschberg bin, daraus wird mir niemand einen Vorwurf machen; es wäre gar nicht recht von mir, wenn dem anders wäre. Allein ich habe im engern Ausschuss immer mitgeholfen, Beschlüsse zu fassen, welche eine vollständig objektive Prüfung beider Projekte bezweckten. Wir haben nie einen Beschluss gefasst, der irgendwie einen Anhaltspunkt für den Vorwurf des einseitigen Verfahrens geben könnte. Wir haben den Oberexperten Fragen vorgelegt, die jedermann davon überzeugen müssen, dass beide Projekte gleich behandelt wurden. Die Oberexperten haben sich auch über beide Tracés ausgesprochen. Allerdings hatten sie für beide Fälle nicht die gleichen Unterlagen. Für den Lötschberg lag ihnen ein ziemlich genau ausgearbeitetes Projekt vor, während sie für den Wildstrubel nur etwas oberflächliche Arbeiten zur Verfügung hatten. Das ist nicht die Schuld des Komitees, es war nicht in der Lage, den Oberexperten bessere Arbeiten für den Wildstrubel

zur Verfügung zu stellen. Als vor etwas mehr als einem Jahr mit einer französischen Finanz- und Unternehmergruppe Verträge abgeschlossen wurden, wurde ihr zur Pflicht gemacht, ihre Studien in ganz gleicher Weise auf den Lötschberg und Wildstrubel auszu-dehnen. Als sie vor etwa drei Viertel Jahren dem Präsidenten des Komitees und dem Sprechenden persönlich erklärte, sie würde lieber nur das Lötschberg-projekt studieren, hat man ihr neuerdings die Pflicht auferlegt, den Wildstrubel ganz gleich zu behandeln. Die Arbeiten dieser Finanz- und Unternehmergruppe sind inzwischen eingelangt und das Material wurde Herrn Oberingenieur Zollikofer mit dem Auftrag über-mittelt, beide Projekte in gleicher Weise zu prüfen und darüber einen objektiven Bericht abzugeben. So verhält sich die Sache. Ein Beschluss ist vom engern Komitee, vom technischen Ausschuss und vom gros-sen Komitee noch gar nicht gefasst worden, sondern wird erst gefasst werden, wenn der Bericht des Herrn Zollikofer eingegangen ist.

Angesichts dieser Tatsachen kann ich nicht be-greifen, wie behauptet werden kann, man mache zum voraus für den Lötschberg Propaganda. In den Zei-tungen wurde ich persönlich angegriffen und beschul-digt, ich spiele die Geige, nach der der Grosse Rat tanzen müsse, um den Lötschberg durchzubringen, oder es sei im Oberland unter meiner Führung eine Agitation zugunsten des Lötschberg und gegen den Wildstrubel eingeleitet worden. Das ist nicht wahr. Ich hielt es nicht für nötig, auf diese unflätigen Zei-tungsartikel zu antworten; derartige Artikel werden von mir gewöhnlich ignoriert. Aber ich muss doch bei dieser Gelegenheit erklären, dass diese Behauptun-gen unwahr sind und im Oberland unter meiner Füh-rung nicht zugunsten des Lötschberg agitiert wird. Wir werden einfach warten, bis der engere Ausschuss, das weitere Komitee, die Regierung und der Grosse Rat gestützt auf objektive Berichte und Darstellungen ihre Beschlüsse gefasst haben werden.

Wenn heute beantragt werden sollte, wie angedeutet wurde, den Lötschberg zurückzulegen, so würde ich darin mit Rücksicht auf den heutigen Stand der Vor-arbeiten fast einen Frevel gegenüber dem Kanton Bern erblicken. Wir sind in der glücklichen Lage, den Alpendurchstich vielleicht in allernächster Zeit finan-zieren zu können; bereits liegen bestimmte Offerten vor. Allein das betreffende Konsortium kann sich natürlich nur für eine verhältnismässig kurze Zeit binden. Es kann nicht seine Offerte auf ein halbes Dutzend Jahre hinaus aufrecht erhalten, sondern will auf kurze Zeit wissen, woran es ist. Wenn nun der Grosse Rat beschliesst, den Lötschberg auf drei, vier Jahre zurückzustellen, so ist all die bisher vom Ko-mitee geleistete mühsame Arbeit einfach verloren. Ich hoffe, der Grosse Rat werde etwas vorsichtiger sein und in dem Moment, wo die Ostschweiz sich anschickt, den Splügen zu erhalten, Waadt Frasnes-Vallorbe und Genf den Faucille-Durchstich, nicht beschliessen, das Projekt, das uns an die grosse Weltstrasse bringen soll, zurückzulegen.

Ich möchte noch mit einigen Worten die Gründe auseinandersetzen, die mich bestimmten, gestern ge-gen Eintreten zu stimmen, und die mich veranlassen, heute in der Schlussabstimmung die Vorlage abzu-lehnen. Meines Erachtens würde das mit dem vorlie-genden Beschluss erzielte Resultat ein ganz minimales sein. Man wird dem Staat damit keine grossen Sum-

men ersparen. Wenn auch vielleicht einzelne Projekte auf drei, vier Jahre zurückgestellt werden, so werden sie nach dieser Zeit alle miteinander kommen und ihre Ansprüche geltend machen. Es fragt sich, ob es nicht zweckmässiger ist, die Ausgabe etwas zu verteilen, statt ein paar Jahre zu warten und dann alles miteinander ausgeben zu müssen. Andererseits fürchte ich gar nicht, dass in nächster Zeit so grosse Ansprüche sich erheben werden. Ausser dem Lötsch-berg sind die grössern Projekte bereits subventioniert. Die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn ist erledigt, auch die Brienzerseebahn kann nicht mehr fallen gelassen werden. Von grössern Projekten käme nur noch So-lothurn- oder Utzenstorf-Schönbühl in Betracht. Allein wie Sie gehört haben, ist dieses Unternehmen noch nicht so weit vorgerückt, um den Finanzausweis in nächster Zeit einreichen zu können. Die übrigen Pro-jekte haben keine grosse finanzielle Tragweite und werden das Gleichgewicht im Staatshaushalt jeden-falls nicht erschüttern.

Nachdem wir auf den Beschluss eingetreten sind, sollen nun noch alle möglichen Projekte ausgenommen werden. Ich weiss nicht, wie der Rat sich zu den gefallenen Anträgen stellen wird. Allein wenn wir sie ablehnen, so gibt es eine grosse Erbitterung und Unzufriedenheit im Lande herum, und wenn wir sie annehmen, so hat der Beschluss gar keinen Wert mehr. So verhält es sich auch mit dem Antrag dem Ritschard. Wenn derselbe Ihre Zustimmung findet, so kommt es vollständig auf das gleiche hinaus, ob Sie etwas be-schliessen oder nicht. Herr Regierungspräsident Rit-schard sagt, wenn die Gemeinden und Privaten etwas mehr leisten als gewöhnlich und der Staat etwas we-niger zu geben hat, dann sollen die betreffenden Pro-jekte berücksichtigt werden. Wo ist da die Grenze? Wie viel sollen die Mehrleistungen betragen? Wie viel muss die Reduktion des Staatsbeitrages ausma-chen? Das wird jedesmal im Grossen Rat ein Mark-ten absetzen und im Effekt wird nicht viel dabei her-auskommen, sondern man wird so ziemlich das Maxi-mum bewilligen wie bisher.

Mit Herrn Dürrenmatt gehe ich darin einig, dass, wie ich die seinerzeitigen Verhandlungen des Grossen Rates verstehe, es nicht wohl angeht, das Gesetz in der Weise zu sistieren, dass einzelne Linien ausgenom-men werden und andere nicht, sondern die Sistierung hätte dann auf der ganzen Linie platzzugreifen. Allein wäre ein solches Verfahren zweckmässig? Das Gesetz wurde seinerzeit in der ernsthaften Absicht angenom-men, die angeführten Linien zu erstellen und den Ge-genden, die eine Bahn haben wollen, entgegenzukom-men. Nachdem nun einzelne Linien erstellt sind und andere ermöglicht werden sollen, würden die Gegen-den, die ihre Bahnen noch nicht finanziert haben, durch einen derartigen Beschluss vor den Kopf ge-stossen und in berechtigter Unzufriedenheit erklären, dass ein solches Vorgehen gegen Treu und Glauben verstosse. Ich betrachte das Gesetz als einen Kom-promiss, der seinerzeit abgeschlossen wurde, und die-ser Kompromiss soll loyal durchgeführt werden. Als Vertreter einer Gegend, die eine Bahn bekommen hat, könnte ich einen Beschluss nicht verantworten, durch den andere Gegenden in der Erstellung ihrer Bahnen zu-rückgesetzt würden. Ich lasse mich nicht durch Herrn Nationalrat Buri beeinflussen, der mir eine Kopie des von dem Herrn Baudirektor erwähnten Schreibens zu-geschickt hat. Herr Buri hat da eine unpatriotische

Sprache geführt, die sich namentlich für einen Beamten des Staates nicht schickt. Wenn er mir als Mitglied des engern Ausschusses für den Lötschberg ein solches Schreiben zuschickt und, um seiner Idee zum Durchbruch zu verhelfen, mit einer Initiative gegen den Lötschberg droht, so lasse ich mir dadurch nicht imponieren; das könnte einen höchstens veranlassen, eine andere Stellung einzunehmen. Doch bin ich gleichwohl der Meinung, es soll auch die Linie Solothurn-Schönbühl, wie jede andere, Berücksichtigung finden, sobald sie sich über ihre Existenzberechtigung und Lebensfähigkeit ausweist.

Wenn wir die Frage des bernischen Alpendurchstichs, der kommen wird und muss, das ist für einen Berner gar keine Frage, lösen wollen, so müssen wir, wie schon Herr Ritschard gesagt hat, ein zufriedenes Volk haben und gegenüber der Eidgenossenschaft und der ganzen Welt einig dastehen. Wir dürfen nicht ganze Gegenden vor den Kopf stossen, dass sie sich misstimmt und verletzt in den Schmollwinkel zurückziehen und nicht mehr mitmachen wollen. Es ist sehr leicht möglich, dass wir noch einmal an die Opferwilligkeit des Bernervolkes appellieren müssen. In diesem Sinne hat sich auch Herr Scheurer in der letzten Sitzung des engern Ausschusses ausgesprochen und sich dahin geäußert, dass er mit Sicherheit darauf zähle, dass man auch da wieder ein einiges Volk vor sich haben werde. Darum heisst es Sorge tragen zu dem guten Willen des Bernervolkes in Eisenbahnsachen. Aus diesem Grunde kann ich nicht zu einem Beschlusse stimmen, der meines Erachtens ganze Gebiete des Kantons verletzen müsste. Wenn ich mich gegenüber der Vorlage ablehnend verhalte, so geschieht es nicht etwa, um der Regierung oder Finanzdirektion ein Misstrauensvotum auszustellen. Ich begreife vollständig, dass der Herr Finanzdirektor diesen Antrag eingebracht hat; es liegt in seiner Pflicht, für das Gleichgewicht im Staatshaushalt zu sorgen. Allein der Grosse Rat befindet sich in einer etwas andern Lage als die Finanzdirektion. Er kann sich auf eine etwas höhere Warte stellen und soll sich namentlich durch politische Erwägungen bestimmen lassen. Wenn man das tut, wenn man eine gedeihliche Entwicklung der Eisenbahnpolitik des Kantons Bern sichern will, so dürfen wir nicht einen derartigen Beschluss fassen, wie er uns vorliegt. Im Interesse des Zustandekommens des Lötschberg und anderer berechtigter Linien stimme ich im guten Vertrauen darauf, dass unsere Finanzen deshalb nicht aus dem Leim gehen werden, für Ablehnung des Beschlussesentwurfes. (Beifall.)

M. Etienne. J'aimerais avoir quelques explications au sujet du numéro 5 du projet d'arrêté que nous présente le gouvernement. Il s'agit du Tramelan-Noirmont, dont le projet est étudié depuis environ quinze ans. On voit donc qu'il n'est pas né pour les besoins de la cause!

Pourquoi ne nous sommes-nous pas présentés plus tôt devant le Grand Conseil du canton de Berne? Précisément parce que nous devions nous livrer aux études demandées par le gouvernement. Deux projets virent le jour: ils comportaient l'établissement d'un chemin de fer à traction à vapeur; le second surtout, qui prévoyait la voie normale, était beaucoup trop coûteux: ils ne pouvaient répondre ni l'un ni l'autre aux exigences. Sur ces entrefaites le gou-

vernement nous recommanda d'étudier un troisième projet, celui d'un chemin de fer à traction électrique. L'étude en fut commencée; aujourd'hui non seulement elle est complètement faite mais les plans sont prêts et déposés entre les mains du gouvernement. M. le directeur des travaux publics n'a peut être pas encore eu le temps nécessaire pour préparer son rapport. La justification financière est complètement faite, grâce, messieurs, au concours des populations intéressées qui se sont imposées des sacrifices énormes, si l'on songe par exemple que la population des Breuleux, 1600 à 1700 habitants, a souscrit 200,000 actions. Celle du Noirmont, égale à peu près d'importance à celle des Breuleux a souscrit, après avoir fait sa part du Saignelégier-Glovelier-Chaux-de-Fonds, 120,000 actions, la Chaux (300 à 400 âmes) 30,000 actions. Tramelan, qui fait le chemin de fer Tramelan-Tavannes sans aucun autre appui des autres communes, a voté une participation d'environ 130,000 actions.

Serait-il juste de délaissier aujourd'hui ce projet de chemin de fer? J'espère que le bon sens du Grand Conseil bernois s'y opposera et que vous nous viendrez en aide.

Messieurs, je ne voudrais pas m'étendre davantage sur des questions de détail, me réservant d'y revenir plus tard; mon intention était simplement de faire quelques généralités, d'indiquer l'économie du projet. Il ne s'agit pas d'un nouveau-né, mais de la suite du chemin de fer Tramelan-Tavannes construit il y a 22 ans. Tramelan était demeuré cul-de-sac, c'est-à-dire que sa gare est l'extrémité de la ligne. Nous désirons nous relier à la ligne des Franches-Montagnes.

J'espère donc que le Grand Conseil votera le projet tel qu'il est proposé par le gouvernement.

Rossel. Vor der grossen Frage des Lötschberg sollten alle kleinern Interessen zurücktreten. Es war sehr interessant, die gestrige und heutige Diskussion zu verfolgen und es ist auch gut, dass jeder Gelegenheit hatte, seine grössern oder kleinern Verlangen hier geltend zu machen. Allein wir dürfen uns doch nicht auf unbedeutende Details einlassen, sondern müssen die Hauptfrage stets im Auge behalten. Meiner Ansicht nach stehen sich im Ernste nur die Anträge der Regierung und des Herrn Milliet gegenüber, zu denen wir Stellung zu nehmen haben. Ich möchte mir daher erlauben, Schluss der Diskussion zu beantragen.

M. Weber (Porrentruy). Il y a quelques années le Grand Conseil votait 558,000 fr. pour assurer la construction d'une petite ligne Porrentruy-Bonfol. Je sais que les communes intéressées ont fait ce qu'elles devaient faire, plus même qu'elles ne le devaient. Alle, Vendlincourt et Bonfol ont fait tout leur possible, dans ce sens. Il avait d'abord été question de la construction d'une ligne à voie étroite. Mais les études terminées et après que le comité d'initiative se fût mis en rapport avec des personnalités influentes de l'empire allemand, d'Alsace-Lorraine, et que l'on eût acquis la certitude que de ce côté-là la plupart des contrées demandaient aussi un chemin de fer pour se relier avec la Suisse, la construction d'une voie normale fut décidée. Dans les considérants émis pour obtenir de l'Etat l'allocation dont j'ai parlé on

eut soin de faire valoir que le raccordement avec les lignes alsaciennes était le moyen de faire vivre, prospérer et maintenir le chemin de fer régional Porrentruy-Bonfol. Cela a été peut-être la plus forte raison qui a décidé les intéressés à faire des sacrifices pour l'établissement de cette ligne.

Messieurs, cette ligne est construite, elle marche, normalement peut-on dire, quoique jusqu'à présent elle n'ait pas encore rapporté de bénéfices, même suffisamment pour payer les frais d'exploitation. Vous savez ce que c'est qu'une petite ligne, de 10 à 11 kilomètres, vous savez ce qu'il en coûte de l'établir et vous savez aussi que les premières années d'exploitation d'une ligne exigent encore passablement de frais de parachèvement, très coûteux.

Messieurs, on est déjà venu devant le Grand Conseil pour demander un autre subside en vertu des dispositions de la loi que vous connaissez. Vous avez bien voulu voter 610,000 fr. Les communes dont j'ai parlé ont pris sur elles, pendant plusieurs années, de payer le déficit d'exploitation. Elles comptent qu'on leur en saura gré au Grand Conseil et que l'on ne voudra pas, par une mesure d'ordre générale, les priver des bénéfices, des avantages qu'elles sont en droit d'attendre de l'exploitation de cette ligne.

Messieurs, la question se pose ainsi: si le raccordement ne se fait pas, le Porrentruy-Bonfol ne peut continuer d'exister. Il pourrait être placé dans une pénible situation. L'argent que l'on a eu tant de peine à verser serait perdu tandis que si l'on veut faire encore un petit effort, — pas grand'chose puisqu'il ne s'agit que de la construction de 3 km, soit une dépense de 200,000 fr. à 300,000 fr. l'existence de cette ligne est assurée, et vous faites une bonne affaire, car en sauvant la ligne vous sauvez l'argent de l'Etat.

Je conclus en demandant que pour le cas où la proposition de M. Milliet serait votée le Porrentruy-Bonfol ne soit pas pour cela exclu de la subvention qu'il est en droit de réclamer et d'obtenir de l'Etat.

Präsident. Herr Rossel hat am Schlusse seines Votums beantragt, die Diskussion zu schliessen. Bevor wir über diesen Antrag abstimmen, teile ich Ihnen mit, dass noch folgende Redner sich zum Wort angemeldet haben: die Herren Seiler, Neuenschwander, Schönmann, Cuenat, Dürrenmatt, Kindlimann, Jacot, Lohner, Kunz, Bratschi, Gobat und Elsässer.

Moor. Wenn der Schreinerstreik in Diskussion stünde, wäre der Antrag auf Schluss der Diskussion schon lange gestellt worden.

Abstimmung.

Für Schluss der Diskussion Mehrheit.

Weber (Grasswil). Ich verlange das Wort zu einer Ordnungsmotion. — Wie Sie soeben gehört haben, sind noch eine ganze Anzahl Redner eingeschrieben und es liegen bereits so viele Anträge vor, dass man bald nicht mehr weiss, wo aus und ein. Im weitem ist darauf hinzuweisen, dass wir am Schlusse einer Legislaturperiode stehen. Unter diesen Umständen wäre es wohl am besten, wenn wir dem neuen Grossen Rat die Hände in dieser Angelegenheit nicht binden, sondern ihre Erledigung bis in die nächste Periode

verschieben würden. Bis dahin würde sich auch die Frage des Alpendurchstichs, wie wir von Herrn Bühler vernommen haben, voraussichtlich abklären. Ich stelle daher den Antrag, die Angelegenheit auf die nächste Legislaturperiode zu verschieben.

Kunz. Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich kann mich über die Ordnungsmotion des Herrn Weber nicht im Namen des Regierungsrates, sondern nur persönlich aussprechen. Durch die stattgehabte Diskussion ist allerdings eine äusserst verworrene Situation geschaffen worden. Die Meinungen über den Beschluss, den wir provozieren wollten, gehen sehr auseinander und wenn Sie alle die Vorbehalte, die vorgeschlagen werden, akzeptieren, so wird der Beschluss überhaupt illusorisch gemacht und es kommt dann auf das gleiche hinaus, ob Sie ihn annehmen oder ablehnen. Zur Ehrenrettung der Regierung stelle ich fest, dass wir gegenüber den vielen Sonderinteressen, die den Beschluss voraussichtlich unmöglich machen werden, das Gesamtinteresse des Landes im Auge hatten. Ich sehe mich nicht veranlasst, zu dem Vorschlag des Herrn Weber einen Gegenantrag zu stellen. Wenn der Grosse Rat die Verantwortlichkeit für eine Verschiebung, die meiner Ansicht nach einer Ablehnung des Entwurfes gleichkommt, übernehmen will, so mag er es tun; die Regierung und Finanzdirektion sind durch die Einbringung ihrer Vorlage salviert.

Bratschi, Präsident der Kommission. Ich möchte Ihnen dagegen empfehlen, auf den Vorschlag des Herrn Weber nicht einzutreten. Die Meinungen des Rates sind nunmehr gemacht und falle die Abstimmung so oder anders aus, so ist mir das gleichgültig; ich respektiere immer die Mehrheit des Rates. Auf alle Fälle sollten wir jedoch heute die Angelegenheit zu Ende bringen und wenn die noch eingeschriebenen Redner sich kurz fassen, so wird dies auch leicht möglich sein.

Abstimmung.

Für den Antrag Weber (Verschiebung auf die nächste Legislaturperiode) . . . Minderheit.

Seiler. Ich hatte nicht beabsichtigt, in der vorliegenden Angelegenheit das Wort zu ergreifen, denn ich bin, wie Sie wissen, weniger Eisenbahnmann als Strassenmann. Freilich gebe ich zu, dass Eisenbahnen nichts anderes als verbesserte Strassen sind. Wenn ich mich nun trotzdem zum Worte gemeldet habe, so wurde ich dazu durch eine Bemerkung des Herrn Bühler veranlasst. Er hat gesagt, dass neben dem Lötschberg und etwa der Brienzerseebahn keine Projekte vorliegen, die den Staat mit grossen Ausgaben belasten werden. Das mag, soweit es sich auf die Eisenbahnen bezieht, zutreffen. Allein wenn die in Aussicht stehenden Eisenbahnprojekte nicht kostspielig sind, so stehen dagegen Strassenprojekte vor der Türe, die den Staat sehr stark in Anspruch nehmen werden. Bei der Beratung des Eisenbahnsubventionsbeschlusses von 1897 wurde mir von dem damaligen Finanzdirektor das vom Rat sanktionierte Versprechen gegeben, dass wenn möglich auch die Strassen, vorab die Brienzerseestrasse, berücksichtigt werden sollen. Ich führe dies an, um aufs neue zu betonen, dass nicht nur an die Eisenbahnen, sondern auch an die

Strassen, die zum Teil ebenso berechtigt und notwendig sind wie jene, gedacht werden soll. Neben der Brienzsee-Strasse denke ich noch an andere Projekte, wie die Sustenstrasse, die Strasse von Wilderswil nach Saxeten und die Strasse von Gsteigwiler nach Gündlischwand. Wir haben bisher mit der Subventionierung der Strassen geduldig gewartet und den Eisenbahnen den Vorrang gelassen, aber bei vielen Leuten von Interlaken und Umgebung macht sich nach und nach die Meinung geltend, dass für die Eisenbahnen nun schon viel getan worden sei und auch die Strassen einmal an die Reihe kommen sollten. Ich habe daher in der Kommission auch für den vorliegenden Beschlussesentwurf gestimmt, weil ich dachte, dass, wenn infolge der Sistierung der Eisenbahnsubventionen während einigen Jahren die Staatsfinanzen etwas gekräftigt werden, dann auch eher den berechtigten Strassenbegehren entgegengekommen werden könnte. Ich habe gestern auch für Eintreten auf die Vorlage gestimmt. Durch die heutige Diskussion bin ich aber bezüglich der Zweckmässigkeit der beabsichtigten Sistierung zu einer andern Ansicht gekommen und werde derselben auch in der Schlussabstimmung Ausdruck geben.

Neuenschwander (Oberdiessbach). Ich sehe mich veranlasst, mit einigen Worten meine Stimmabgabe in der Kommission zugunsten der Sistierung der Eisenbahnsubventionen zu begründen. Man erwartet vielleicht von einem Vertreter des Handels und der Industrie, dass er allen Bestrebungen, die Verbesserungen im Verkehr bezwecken, zustimme. Ich muss erklären, dass ich einigen Projekten, die nachträglich von dem Sistierungsbeschluss ausgenommen werden sollen, durchaus sympathisch gegenüberstehe. So finde ich zum Beispiel, dass eine elektrische Strassenbahn Steffisburg-Thun-Günten einem wirklichen Bedürfnis entspricht und den betreffenden Ortschaften gute Dienste leisten würde. Bei andern Projekten dagegen ist es fraglich, ob sie eine volkswirtschaftliche Berechtigung haben. Von den Bundesbehörden wurde nach der Verstaatlichung der Eisenbahnen der Beschluss gefasst, dass in Zukunft interkantonale Linien nur mehr durch die Bundesbahnen gebaut werden dürfen, damit sie nicht durch kantonale Projekte konkurrenziert und geschädigt werden. Unsere kantonale Eisenbahnpolitik ist nicht immer so zielbewusst vorgegangen, sonst stünde es mit den Eisenbahnbestrebungen im Kanton Bern etwas anders. Herr Bühler hat heute erklärt, wenn wir diejenigen Landesteile, die noch keine Bahn haben, aber eine solche projektieren, vor den Kopf stossen, so werde damit die Einigkeit zerstört und die Lösung der Alpendurchstichfrage erschwert. Ich gebe zu, dass dieser Anschauung eine gewisse Berechtigung zukommt, aber auf der andern Seite darf nicht vergessen werden, dass zum Beispiel durch die Solothurn-Schönbühl-Bahn auch wieder andere Interessen intensiv verletzt werden. Mit dieser Linie erstellen wir geradezu eine Konkurrenzlinie für die Emmentalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn. Als wir seinerzeit hier über die Weissensteinbahn debattierten, wurde gesagt, dass sie und der Lötschberg die Emmentalbahn und Burgdorf-Thun-Bahn alimentieren werden. Nun will man mit Gewalt eine neue Linie zwischen hinein zwängen und den bestehenden Bahnen damit Konkurrenz machen. Ich halte es für eine verkehrte Politik, Eisenbahnen zu bauen, die den andern das Wasser abgraben. Ich gönne der Gegend zwischen

Schönbühl und Solothurn eine Bahn sehr gerne, aber ihren Bedürfnissen kann in anderer Weise als durch Verwirklichung des vorgesehenen Projektes gedient werden. Wir sollten einmal mit dem Bau von Dampfbahnen aufhören, die täglich vielleicht zwei Züge in jeder Richtung führen können, und zum elektrischen Betrieb übergehen. Eine elektrische Schmalspurbahn würde jener Gegend sicher mehr nützen als eine Normalbahn Bern-Solothurn. Ein sprechendes Beispiel hierfür haben wir an der Gürbetalbahn, die gegenwärtig bloss alle fünf Stunden einen Zug führt, so dass wir im obern Teil des Amtes Konolfingen nur einen einzigen Anschluss haben. Es wäre gewiss von Vorteil, wenn wir die vier Jahre, die für die Sistierung vorgesehen sind, dazu benützen würden, Bahnen zu projektieren, die dem volkswirtschaftlichen Bedürfnis besser entsprechen und einen rationellen und rentablen Betrieb ermöglichen. Ich möchte Ihnen daher die Annahme des Antrages der vorberatenden Behörden bestens empfehlen. Ich glaube, dass damit den Eisenbahnbestrebungen im Kanton Bern kein Abbruch geschieht. Wenn inzwischen ein Projekt eingereicht wird mit einem fertigen Finanzplan und einer annehmbaren Rentabilitätsberechnung, so hat meines Erachtens der neue Grosse Rat die Kompetenz, derartige neue Linien auch noch zu subventionieren. Im übrigen aber werden die vier Jahre dazu verwendet werden können, den Bau elektrischer Bahnen in Aussicht zu nehmen, die den volkswirtschaftlichen Bedürfnissen besser entsprechen und dem Verkehr richtiger dienen als Dampfbahnen.

Schönmann. Ich sehe mich veranlasst, Ihnen zu beantragen, noch ein weiteres Projekt von dem Sistierungsbeschluss auszunehmen. Als seinerzeit die Gäubahn zur Ausführung gelangte, glaubten die Gemeinden des Bipperamtes, Oberbipp, Wiedlisbach und Attiswil, dass die Linie bei ihnen durchgeführt werde. Allein die bernische Regierung trat zu wenig kräftig auf und die Gäubahn wurde von Niederbipp südlich über Wangen geführt, so dass die genannten Ortschaften samt den Berggemeinden Wolfisberg, Rumisberg und Farnern abgefahren wurden. Der Verkehr dieser Gemeinden macht sich natürlicherweise mit der in der Nähe gelegenen Stadt Solothurn. Um denselben leichter zu gestalten, wird die Ausführung einer elektrischen Strassenbahn von Niederbipp nach Solothurn geplant, ein Projekt, dem auch die solothurnischen Gemeinden sympathisch gegenüberstehen. Dasselbe entspricht einem wirklichen Bedürfnis und ich möchte daher beantragen, es ebenfalls unter die ausgenommenen Linien einzureihen.

M. Cuenat. Je ne pensais pas prendre la parole dans cette question, mais j'y suis forcé en prenant connaissance de la proposition de M. Milliet, de m'associer aux paroles de M. Weber, de Porrentruy. Je n'ai qu'un mot à ajouter.

Messieurs, ce n'est pas très facilement qu'on est arrivé à pouvoir nouer des négociations avec les autorités allemandes pour obtenir le raccordement du régional Porrentruy-Bonfol avec une ligne alsacienne. Je puis vous dire que les négociations ont souvent été entravées, même par l'état-major militaire allemand. Néanmoins, messieurs, ces négociations ont réussi. Un contrat formel est aujourd'hui signé, une

parole est donnée. Je vis dans la conviction que le Reichstag allemand n'aurait jamais accordé le subside nécessaire pour l'établissement d'une ligne Danne-marie-Pfetershausen s'il avait pu supposer qu'un jour le canton de Berne suspendrait l'exécution de tout ou partie du régional Porrentruy-Bonfol. Je vais plus loin, je dis que si devant le Grand Conseil nous étions venus demander une subvention pour l'établissement d'une ligne complète, — Porrentruy-Bonfol jusqu'à l'extrême frontière, jusqu'à la ligne séparative des deux états, vous auriez été unanimes pour voter les 50,000 à 60,000 fr. qu'il faut pour parachever le Porrentruy-Bonfol jusqu'à l'extrême frontière.

C'est sur ce terrain que se sont placés les commissions d'Alsace pour obtenir du Reichstag le subside nécessaire à l'établissement d'une ligne Danne-marie-Pfetershausen. Songez un instant à ce que l'on penserait de l'autre côté de la frontière si nous venions dire: ah! par suite de circonstances quelconques, — que ce soient des circonstances économiques du canton ou d'autres circonstances, — nous sommes obligés de vous faire patienter pendant quatre ans pour pouvoir raccorder notre régional à la ligne que nous avions sollicitée et qu'on a bien voulu établir pour pouvoir rejoindre ce régional! Je n'ai pas besoin d'insister pour faire comprendre que l'honneur du canton de Berne, de la Suisse même, est engagé dans cette question. Si, après avoir dit que les ouvriers seront dans quelques semaines sur la frontière pour établir les travaux de raccordement, nous déclarions ne plus être prêts, si nous imposions un délai de quatre ans, ce ne serait agréable ni pour les uns ni pour les autres et spécialement pour les habitants de la frontière.

Messieurs, le canton de Berne a déjà fait des sacrifices, octroyé une subvention de 610,000 fr. On lui demande encore 50,000 à 60,000 fr. pour l'établissement complet d'un régional. Comme l'a dit avec raison M. Weber, en sauvant le crédit de la ligne nous sauvons celui de l'Etat. Nous commettrions une grave faute en acceptant la proposition de M. Milliet. Je ne fais pas de la politique de clocher mais me place sur le terrain économique général, où je me suis placé dès le début. Je conserve toujours l'espoir que cette ligne permettra un jour de verser un dividende aux actionnaires et à l'Etat de Berne. Nous devons tenir parole en construisant un raccordement promis à l'Allemagne.

Dürrenmatt. Die Versammlung ist müde, die Zeit vorgerückt und die Aufmerksamkeit nicht mehr gross, aber Sie müssen mir doch noch ein paar persönliche Bemerkungen an die Adresse des Herrn Bühler gestatten.

Herr Bühler hat sein Votum mit dem schönen Gedanken geschlossen, dass wir ein zufriedenes Volk haben müssen, im übrigen Teil seiner Ausführungen aber lebte er selbst dieser Vorschrift nicht nach, sondern tat alles, was nur möglich war, um mich unzufrieden zu machen. Ich kann wirklich die Sprache, die er geführt hat, nicht akzeptieren. Er sagte, ich habe mir erlaubt, den Lötschberg wie die andern Eisenbahnlinien zu behandeln. Jawohl Herr Bühler, das habe ich mir erlaubt. Habe ich dazu kein Recht oder hat vielleicht Herr Bühler das Recht, mir das zu erlauben oder nicht? Im weitem nannte er meinen

Antrag sogar einen Frevel am Bernervolk oder weiss nicht an wem. Gegen diesen Ausdruck lege ich Verwahrung ein. Wir haben in dieser Diskussion keine solchen kriminalistischen Kraftausdrücke nötig. Ich verwundere mich, dass Herr Bühler als sprachgewandter Parlamentarier sich einen solchen Ausdruck gestattet. Da kann man sagen, er habe sich etwas erlaubt. Ich würde hierüber jedoch hinweggegangen sein, wenn er mir nicht Unwahrheit vorgeworfen hätte. Worin besteht die Unwahrheit, die ich gesagt haben soll? Etwa darin, dass ich erklärte, die Verhandlungen des Lötschbergkomitees machen einem nach dem, was man in der letzten Zeit darüber habe lesen können, den Eindruck einer gewissen Einseitigkeit? Ich habe nicht behauptet, sie seien einseitig, sondern nach dem, was man darüber vernommen habe, machen sie diesen Eindruck. Damit macht sich ein Redner nicht der Unwahrheit schuldig und darf ein solcher Vorwurf nicht gegen ihn erhoben werden. Bei dieser Gelegenheit führt mir Herr Bühler zu Gemüte, dass ich nicht Mitglied des engern Lötschbergkomitees sei. Das ist ganz richtig. Ueberhaupt ist meine Richtung in dem engern Ausschuss numerisch sehr schwach vertreten. Ich weiss nicht, aus welchem Grunde das Komitee so zusammengesetzt wurde. Ich reklamiere nicht etwa wegen meiner Person, sondern wegen der ungenügenden Berücksichtigung unserer Richtung, da man sich von Anfang an auf den Boden gestellt hat, der Berner Alpendurchstich sei ein gemeinsames Werk aller Parteien.

Da Herr Bühler sich verletzt fühlt, weil ich nach dem, was ich in den Zeitungen gelesen habe, über die Arbeit des Komitees ein Wort sagte, muss ich auf die Sache etwas näher eintreten. Was ist in dem Lötschbergkomitee bis jetzt eigentlich geschehen? Vor etwa vier Jahren wurde ein grosses Komitee von zirka 50 Mitgliedern einberufen und hielt in diesem Saale eine Sitzung ab. Dabei wurde ihm ein von der Regierung oder einer Direktion herausgegebener, gedruckter Wahlvorschlag für ein engeres Komitee in der schon erwähnten etwas einseitigen Zusammensetzung vorgelegt, der natürlich genehmigt wurde. Seither wurde das grosse Komitee nicht mehr zusammenberufen. Alles was bisher geschah, hat sich in der Tat «im kleinern Komitee» abgespielt und wir im weitem Komitee wussten davon nichts. Wir wurden nie begrüsst und Herr Bühler hat recht, wenn er sagt, dass die Kenntnis von dem, was im engern Komitee ging, uns abgeht. Es scheint, dass das weitere Komitee nur dazu da ist, um, wenn einmal beschlussreife Anträge vorliegen, ja und amen dazu zu sagen; weiter soll es zum Berner Alpendurchstich nichts zu sagen haben.

Ueber alle die gefallenen Anträge will ich keine weitem Worte verlieren, es hiesse das Wasser ins Meer tragen. Ich glaube, man habe sich von Anfang an auf einen etwas schwierigen Boden begeben, indem man mit dem Sammeln der Kräfte nicht vollen Ernst machte. Ich habe mir sagen lassen, dass das Volk von Frutigen, dem Herr Bühler angehört und dessen würdiger Repräsentant er ist, einmal beschlossen habe, während 10 Jahren kein Fleisch zu essen, um seine Nationalschuld bezahlen zu können. Wir hätten vielleicht auch so vorgehen sollen, um die Ausführung des grossen nationalen Werkes des Alpendurchstichs zu ermöglichen. Ich will nicht sagen, dass wir gerade Vegetarianer hätten werden sollen, aber wir hätten wenig-

stens die hunderttausendfränkigen Unternehmungen nicht ausführen sollen, die nur persönlichen Interessen, nur einem gewissen Stand dienen. Allein Herr Bühler hat bis jetzt auch nicht in diesem Sinn gearbeitet. Er hat, wie mir scheint, nichts dagegen, dass man zuerst jährlich 600,000—700,000 Fr. für andere Zwecke auswirft. Er will jedenfalls wegen des Lötschberg, wenn er ihm schon nahe am Herzen liegt, nicht fasten und auch unsere Beamten nicht fasten lassen, sondern sie sollen Fleisch essen, was übrigens auch meine Meinung ist.

Betreffend den Alpendurchstich möchte ich nur eines sagen. Sie müssen sich nicht verhehlen, dass man im Unterland die Sache etwas kühler ansieht als in der Hauptstadt und im Oberland. Wir sind an dem Alpendurchstich weniger direkt beteiligt als das Oberland und die Stadt Bern, für die er in erster Linie von vitalem Interesse ist. Wir haben im Unterland schon ziemlich viele Eisenbahnzüge, die die Aufschrift Calais-Paris-Bern-Interlaken und dergleichen tragen und an unsern Dörfern, ohne zu halten, vorüberfahren und es gibt bei uns viele Leute, die von dem neuen Durchstich nicht gerade eine direkte Förderung unseres Verkehrs erwarten. Darum verwahre ich mich dagegen, dass, wenn ein Mitglied sich in diesem Rate auf den Boden stellt, dass der Berner Alpendurchstich in gleicher Weise wie die übrigen Subventionslinien behandelt werden soll, man ihm den Patriotismus abspricht und ihn zum Frevler stempelt. Nein, Herr Bühler, wir sind deshalb keine Frevler, ich protestiere gegen diesen Ausdruck; wir sind ebenso gute Patrioten als Herr Bühler und bringen unsere Opfer so gut wie das Oberland. Wir wollen bei der Verwirklichung des Alpendurchstichs auch mithelfen, verwahren uns aber gegen eine so ungebührliche Sprache, wie sie von Herrn Bühler geführt wurde.

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Ich habe schon in meinem Eingangsvotum darauf hingewiesen, dass die Staatswirtschaftskommission der ursprünglichen Vorlage des Regierungsrates zugestimmt hat, in der Meinung, dass es nicht nötig sei, die im Beschluss erwähnten Ausnahmen aufzunehmen. Denn bezüglich der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn und der Brienzerseebahn ist der Entscheid des Grossen Rates schon gefallen und bei der Pruntrut-Bonfol-Bahn handelt es um den Ausbau einer bestehenden Bahn, die an eine ausländische Linie angeschlossen und damit rentabler gemacht werden soll; dabei ist die dem Staat zugemutete Ausgabe auch nur eine bescheidene.

Von verschiedenen Rednern wurde betont, eine Sistierung des Subventionsgesetzes sei gar nicht nötig, das Gesetz selber biete genügend Anhaltspunkte, um den Staat vor zu grossen Ausgaben zu bewahren. Dabei wurde namentlich auf Art. 6 hingewiesen, der gestatte, bei der Subventionsbewilligung unter das Maximum hinabzugehen. Ich habe schon bei der Behandlung der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn erklärt, dass dies nicht möglich ist. Nicht der Staat setzt die Quote seines Beitrages fest, sondern die betreffende Bahngesellschaft, die den Staat natürlich immer mit dem zulässigen Maximum einschätzt. Keine Bahn wird sich mit einem geringern Ansatz abspesen lassen.

Im fernern wurde gesagt, die grossen Projekte seien jetzt ausgeführt, die grossen Summen ausgegeben. Auch das ist nicht ganz richtig. Von den im Gesetz

aufgeführten 26 Subventionslinien sind bis jetzt nur 7 ausgeführt worden. Eine derselben figuriert unter den im Beschluss vorgesehenen Ausnahmen, so dass noch 18 Projekte zu subventionieren sind. Wenn diese Projekte in nächster Zeit zur Subventionierung eingereicht würden, so würden damit an die Staatskasse Anforderungen gestellt, denen sie nicht gewachsen wäre. Wir haben aus der vorausgegangenen Diskussion ersehen können, wie viele Unternehmungen der Verwirklichung in nicht zu ferner Zeit entgegengeführt werden wollen und die Beteiligung des Staates an denselben darf wohl auf 8—10 Millionen angesetzt werden. Das macht zu 4% eine jährliche Ausgabe von 300,000—400,000 Fr. Dazu kommen die Strassenbahnen, die im Subventionsgesetz nicht aufgeführt werden und für die wir bei der grossen Zahl der vorliegenden Projekte in den nächsten Jahren wohl 5 und mehr Millionen zu verausgaben hätten. Das können wir nicht tun, sondern unser Bestreben muss darauf gerichtet sein, vor allem die Hauptaufgabe, die Verwirklichung des Alpendurchstichs, zu lösen. Wenn dies geschehen ist, dann sollen auch die übrigen Projekte an die Reihe kommen. Wir wollen ihre Subventionierung ja nicht für immer aufheben, sondern nur vorübergehend sistieren.

Herr Milliet hat erklärt, wir können uns mit der Aufnahme eines Anleihens behelfen, um den sich geltend machenden Ansprüchen gerecht zu werden, das Gesetz ermächtige uns dazu. Wir wissen ganz gut, dass wir das Recht dazu haben, aber, wenn wir davon Gebrauch machen, haben wir auch die Pflicht, das Anleihen zu verzinsen und zu amortisieren. Wenn wir nur 5—6 Millionen neu aufnehmen, so stehen wir einer Mehrbelastung des Budgets im Betrag von 200,000 bis 300,000 Fr. gegenüber. Ich behaupte daher noch einmal, unsere gegenwärtige Situation gestattet uns derartige Ausgaben nicht und darum möchte ich Ihnen wiederholt empfehlen, dem Antrag der vorberatenden Behörden zuzustimmen. Eventuell könnte ich mich mit dem Antrag Milliet einverstanden erklären, von der Sistierung einzig den Lötschberg auszunehmen.

M. Jacot. L'assemblée commence à être fatiguée et je ne veux pas être bien long.

Deux mots seulement pour vous prier de rejeter la proposition de M. le député Milliet. Si cette proposition était acceptée elle serait mal vue dans notre pays, non pas que nous considérons que la percée des Alpes bernoises ne doive pas se faire dans un avenir plus ou moins rapproché, mais parce que je considère plutôt que cette situation privilégiée consacrerait une injustice vis-à-vis des lignes qui sont sur le point d'aboutir.

Nous nous trouvons en présence d'une proposition du gouvernement à laquelle s'est ralliée la commission unanime d'économie publique. Lorsque ces autorités viennent prier le Grand Conseil de bien vouloir exécuter l'article 17 de la loi de 1902; lorsqu'on nous dit d'autre part que les finances de l'Etat ne permettent plus de faire face à tous les engagements pris depuis 1902, nous aurions cependant à mon avis mauvaise grâce de créer une opposition et de susciter des embarras à des lignes qui doivent nous tenir à cœur et auxquelles nous devons absolument prêter notre appui.

Messieurs, mettons-nous en présence des faits. Si je suis d'accord pour accepter les propositions du

gouvernement, c'est-à-dire pour tenir compte des finances de l'Etat en demandant la suspension du décret, tout en tenant compte des circonstances qui militent pour l'allocation de subsides aux sociétés et compagnies qui sont sur le point d'aboutir, je le fais, parce qu'en présence de ces faits nous sommes obligés de constater que les quatre ou cinq compagnies indiquées dans le décret sont des compagnies envers lesquelles des engagements ont été pris. Nous avons voté dans la dernière session un subside en faveur du chemin de fer Ramsei-Sumiswald-Huttwil. Il ne peut pas être question de priver cette compagnie d'un subside quelconque. Des engagements sont pris, l'Etat doit respecter sa signature.

On prévoit également une subvention en faveur du Bonfol-frontière allemande. Mais ce chemin de fer n'est pas tant demandé en faveur des contrées intéressées qu'en faveur de l'Etat, qui y est fortement intéressé, surtout en admettant la jonction de Bonfol à Pfettershausen, l'Allemagne étant sur le point de faire le raccordement de Dannemarie à Pfettershausen. Nous voudrions bien aujourd'hui relier Bonfol à la frontière allemande et ne pas laisser les populations intéressées dans l'incertitude.

Nous nous trouvons également en présence d'une exception faite pour la ligne du Noirmont. La proposition de M. Milliet aurait pour effet de laisser les populations intéressées dans l'incertitude et le vague absolu. Les subventions sont votées, les populations ont réuni tous leurs efforts en vue de la réalisation de ce travail. Qui vous dit que si le Grand Conseil ne comprenait pas aujourd'hui ce raccordement dans les exceptions, la subvention soit encore assurée. Et alors les communes qui se sont saignées à blanc pour voter des subventions viendraient peut-être dire: puisque la réalisation de ces subventions ne se fera que dans quatre ans nous préférons purement et simplement renoncer à la subvention.

Les exceptions inscrites dans le décret sont justifiées par les circonstances. Nous nous trouvons dans une situation extraordinaire et devant des faits contre lesquels on ne peut pas lutter. Comme je le disais il y a un moment, si dans la population nous sommes d'accord pour suspendre momentanément l'exécution de l'article 17 du décret nous devons considérer qu'il y a des promesses faites et des droits acquis, qu'il faut respecter.

Je vous propose d'accepter purement et simplement la proposition du gouvernement à laquelle s'est ralliée la commission d'économie publique.

Lohner. Ich möchte nur noch einem einzigen Gedanken Ausdruck geben, um den Beweis zu leisten, dass ich trotz meiner persönlichen Anträge die nötige Objektivität und Nüchternheit der Ueberlegung nicht ganz verloren habe. Es scheint mir vollständig ausgeschlossen, dass mit Ausnahme des Lötschberg von den verschiedenen Projekten, deren Vorbehalt hier beantragt wurde, das eine vor dem Rat Gnade finden kann, das andere dagegen nicht. Mit einer derartigen Behandlung würde eine Ungleichheit geschaffen, die nicht zu rechtfertigen wäre, und es käme eine Situation zustande, die viel schlimmer wäre als wenn wir so oder anders reinen Tisch machen. Denn es ist dem Rat jetzt nicht möglich, sich auf Grund definitiver Vorlagen über die volkswirtschaftliche Be-

gründetheit eines Unternehmens im allgemeinen und über die Art und Weise seiner Ausführung im besondern ein irgendwie zuverlässiges Urteil zu bilden. Infolgedessen müssen wir entweder alle Projekte annehmen oder alle ablehnen, ein Drittes gibt es nicht. Nehmen wir alle Projekte an, so wird der Beschluss in seiner Wirkung illusorisch gemacht, lehnen wir alle ab, so entsteht Unzufriedenheit im Lande herum und es wird nicht lange gehen, so klopfen die Unternehmen, die in der nächsten Zeit finanziert werden können, doch beim Grossen Rat an und der Rat wird sich mit partiellen Revisionen des heutigen Beschlusses zu befassen haben. Die eine und andere Situation hat nichts Verlockendes und wir kommen daher am glatte- sten aus dem Dilemma heraus, wenn wir das Dekret einfach ablehnen. Ich glaube, der Grosse Rat, der den breiten Rücken hat als die Regierung, darf die Verantwortlichkeit für einen solchen Entscheid wohl auf sich nehmen und die Regierung ist damit salviert, dass sie ihren Antrag eingebracht hat. Ich für mich kann helfen, diese Verantwortlichkeit dem Bernervolk gegenüber zu tragen.

Bratschi, Präsident der Kommission. Neben den fünf im Entwurf der Regierung und der Kommission vorgesehenen Ausnahmen sind nun glücklich noch weitere acht vorgeschlagen. Ich kann diese acht Anträge beantworten, indem ich zu einem einzigen derselben Stellung nehme. Herr Roth hat gesagt, wir sollen doch einmal die Reise nach Wangen unternehmen und wir werden uns dann davon überzeugen, dass die Linie Herzogenbuchsee-Wangen wirklich ein Bedürfnis sei. Ich habe diese Strecke schon ungezählte Male zurückgelegt, halte es aber für keine Ungerechtigkeit, wenn den an dieser Bahn Beteiligten zugemutet wird, mit der Ausführung noch vier Jahre zu warten. Von einer Ungerechtigkeit könnte gesprochen werden, wenn wir überhaupt nicht entgegenkommen wollten, aber das ist ja nicht der Fall, sondern wir statuieren bloss aus finanziellen Rücksichten eine vierjährige Warte- frist. Wenn übrigens das Projekt Herzogenbuchsee-Wangen so furchtbar dringend wäre, so wäre es schon früher eingereicht worden, handelt es sich doch um eine sehr einfache Anlage, die mit Ausnahme der Aareüberbrückung keine Schwierigkeiten bietet. Sie hätte also leicht schon vor 6 Jahren finanziert werden können. Wenn das Bedürfnis für eine schnellere Ausführung nicht vorlag, so wird damit jetzt wohl auch ohne Nachteil noch drei, vier Jahre zugewartet werden können.

Mit Herrn Lohner bin ich einverstanden, dass es nicht angeht, von den in Vorschlag gebrachten Projekten das eine auszunehmen, das andere dagegen nicht. Ein solches Vorgehen wäre unbillig.

Zum Schluss komme ich noch einmal auf die von uns mit bezug auf die Bahn Tramligen-Breuleux-Noirmont gemachte Ausnahme zu sprechen. Dieses Projekt ist fix und fertig finanziert den Behörden eingereicht und beruht auf gesunder Basis. Es soll kein Obligationenkapital aufgenommen werden, die Bahn wird elektrisch betrieben und die einzelnen Gemeinden haben Subventionen in einer Höhe zugesichert, wie es bisher noch bei keiner Bahn der Fall war. Wir hatten deshalb das Gefühl, dass es eine Ungerechtigkeit wäre, wenn dieses Projekt nicht unter die Ausnahmen aufgenommen würde. Der Grosse Rat mag nun darüber entscheiden.

Wenn die Kommission den Antrag der Regierung unterstützt, geschieht es lediglich aus dem Grunde, um dem Staat die Gelegenheit zu geben, die nötigen Kräfte für die Verwirklichung des Alpendurchstichs zu sammeln. Man mag lange sagen, es komme auf das gleiche hinaus, es koste gleich viel, ob wir die verschiedenen Projekte jetzt subventionieren oder erst in vier Jahren. Wenn wir jetzt das Kapital sammeln, wenn es auch nur eine halbe Million wäre, so werden wir in vier Jahren doch kräftiger dastehen als es jetzt der Fall ist. — Ich empfehle Ihnen nochmals die Annahme des Antrages der vorbereitenden Behörden.

M. Elsässer. La commission des chemins de fer à laquelle j'ai l'honneur d'appartenir a accepté à l'unanimité les propositions du gouvernement et de la commission d'économie publique. Je veux également pour mon compte défendre ces propositions en ce qui concerne la dernière ligne qui serait mise au bénéfice de l'exception prévue, — soit le chemin de fer des Breuleux-Noirmont.

Pourquoi cette ligne avait-elle été acceptée? Parce que, depuis des années à l'étude, cette ligne, pour laquelle plusieurs projets ont été faits, se présentait avec une justification financière complète, ainsi que cela a été constaté. Dès lors on se trouvait en présence de droits acquis. Si le Grand Conseil n'était pas du même avis, si la proposition de M. Milliet était acceptée, je proposerais l'amendement suivant:

«Il est toutefois fait exception en faveur des projets suivants: Chemin de fer du Lötschberg et toutes les lignes qui pourraient prouver par leur justification financière n'avoir pas besoin de capital-obligations.»

Si cette proposition avait été faite plus tôt, si l'on avait obtenu cela pour les lignes se présentant sans avoir recours au capital-obligations, la situation eût été tout autre. Mais quelle est la ligne qui n'a pas besoin de capital-obligations? Tramelan-Tavannes. C'est la seule. Si vous examinez les tabelles, vous verrez que les autres sont écrasées de capital-obligation: la Directe en a un par exemple qui absorbe le 35 % du capital. Pourquoi la situation est-elle embarrassée? Précisément parce que ces lignes sont grevées d'un capital-obligation.

Mon amendement éventuel favoriserait le Lötschberg et il en serait de même pour d'autres lignes. On ne peut pas procéder par voie d'exception; l'exception confirme la règle; tout est exception dans le projet que l'on nous présente. Par contre si nous disons: les lignes qui se présentent sans capital-obligations devront être admises, la question change de face. Serait-ce injuste? Non: les projets sérieux, mûrs, pourraient être acceptés, et ceux qui ne le seraient pas seraient ajournés à quatre ans et ils se représenteraient alors d'une manière normale devant nous.

Je le répète, je recommande la proposition de la commission d'économie publique, de la commission spéciale des chemins de fer et du gouvernement. Mais si la proposition de M. Milliet devait être acceptée je recommanderais mon amendement.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Antrag der Regierung ist in diesem Rate einer Opposition begegnet, wie sie auch der grösste Pessimist nicht voraussehen konnte. Die Absichten, welche die Regierung mit ihrem Entwurf zu

verwirklichen suchte, sind mit den verschiedensten Argumenten bekämpft worden. Die Meinungen des Rates sind gemacht und es wäre daher überflüssig, wenn ich über die Sache selbst noch ein Wort verlieren wollte. Ich stelle bloss fest, dass der Regierungsrat an seiner Auffassung festhält und von seinen Erklärungen nichts zurücknimmt. Die Situation ist eine ernste und die Anforderungen, die an die Staatskasse werden gestellt werden, sind zu hoch. Man hat auf die Einigkeit des Bernervolkes hingewiesen, aber ich gebe dafür nicht viel, wenn sie nur dadurch erreicht wird, dass jeder Gegend Konzessionen gemacht werden. Man hat auch erklärt, dass in dieser Angelegenheit Gründe der höhern Politik massgebend sein müssen. Wenn Sie finden, dass solche Gründe vorhanden seien, nun gut, dann lassen Sie sie massgebend sein, die Regierung macht Ihnen in dieser Beziehung keine Zumutungen. Wir stellen nur fest, dass Sie die Verantwortlichkeit für den heutigen Beschluss übernehmen und dass sie nicht mehr auf den Schultern derjenigen lastet, die in erster Linie vom Volk für den Finanzhaushalt des Staates verantwortlich gemacht werden.

Der Antrag Milliet ist eigentlich der ursprüngliche Antrag der Regierung, nur dass in demselben die Sistierungsfrist nicht bestimmt war. Die Ausnahmen unter Ziffer 2—4 hätten ganz gut weggelassen werden können, denn es ist selbstverständlich, dass die Bahnen, über die der Grosse Rat bereits Beschluss gefasst hat, nicht von dem Sistierungsdekret betroffen werden können. Wir haben uns lediglich der Kommission zu lieb mit der Aufnahme dieser Ausnahmen einverstanden erklärt. Was den Lötschberg anbelangt, muss ich gegen die Behauptung protestieren, dass für ihn durch den vorliegenden Beschluss eine Ausnahmestellung geschaffen wird. Diese Sonderstellung wird ihm bereits durch das Gesetz eingeräumt, wie aus Art. 4 deutlich hervorgeht. Art. 4 trägt die Ueberschrift «Die Lötschbergbahn» und über dem folgenden Artikel steht dann der Titel «Die andern Eisenbahnen». Die Beteiligung des Staates an der Lötschbergbahn ist dort auch auf einer ganz andern Grundlage aufgebaut als die bei den übrigen Dekretsbahnen. Der Lötschberg ist also schon im Gesetz anders behandelt als die übrigen Projekte und es wird für ihn nicht erst durch den vorliegenden Beschluss eine Ausnahmestellung geschaffen. Aus diesem Grunde halte ich persönlich denn auch den Antrag Milliet für den einzig richtigen.

Ich möchte nicht schliessen, ohne noch ein Wort über die Frage des Alpendurchstichs gesagt zu haben. Es ist mir höchst unangenehm, dass im gleichen Moment, wo in Frankreich von der Regierung festgestellt wird, dass der bernische Alpendurchstich eine beschlossene Sache sei, im bernischen Grossen Rat sich eine Diskussion erhebt, die den Glauben aufkommen lassen könnte, als bestehen in dieser Frage bei uns ernste Divergenzen. Wir dürfen die Diskussion nicht schliessen, ohne ausdrücklich festzustellen, dass in bezug auf den Alpendurchstich im Kanton nur eine Ansicht herrscht, nämlich die: Der bernische Alpendurchstich muss und wird realisiert werden. (Lebhafter Beifall.) Wenn Sie sehen, wie der finanziell relativ schwache Kanton Graubünden gewaltige Anstrengungen für einen Ostalpendurchstich macht und und wie die Regierungen der Westschweiz mit dem Bundesrat ernstlich unterhandeln, um die Vorteile einer Zufahrtslinie zum Simplon an sich zu ziehen, so wer-

den Sie zugeben müssen, dass es die Aufgabe des Kantons Bern ist, alle kleinern Interessen gegenüber dem Alpendurchstich hintanzusetzen. Der Vorwurf, man habe in dieser Angelegenheit bis jetzt Geheimniskrämerei getrieben, ist unbegründet. Wir haben einfach eine grosse Expertise verlangt und nachher wurden Projektstudien ausgeführt, zu denen wir auch nichts zu sagen hatten. Wir haben die Projekte genehmigt und sie Herrn Oberingenieur Zollikofer zur Prüfung überwiesen. Sobald das Resultat dieser Prüfung vorliegt, wird das erweiterte Komitee einberufen und ihm von der Sachlage Kenntnis gegeben werden. Also, meine Herren, Sie mögen beschliessen, wie Sie wollen, in keinem Fall darf der Beschluss, den Sie treffen, die Frage des bernischen Alpendurchstichs im geringsten beeinträchtigen und schädigen, vielmehr soll jeder Beschluss deutlich manifestieren, dass die erste Aufgabe, die wir zu lösen haben, die Realisierung des bernischen Alpendurchstichs ist. (Anhaltender Beifall.)

A b s t i m m u n g.

1. Herr Jörg zieht seinen Antrag, die Sistierung auf drei Jahre zu beschränken, zugunsten des Antrages Milliet zurück.

2. Bereinigung des Antrages Milliet:

Subeventuell:

a. Für den Antrag Dürrenmatt (Streichung der Ausnahme zugunsten des Lötschberg) Minderheit.

b. Für den Antrag Elsässer (Ausnahme aller Bahnen, die kein Obligationenkapital ausgeben) »

Eventuell:

Für den also bereinigten Antrag
Milliet 104 Stimmen
Dagegen 56 »

Die bereinigte Vorlage hat nunmehr folgenden Wortlaut:

«In Anwendung von Art. 17, Alinea 2, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 wird die Bewilligung von Eisenbahnsubventionen bis zum 4. Mai 1910 eingestellt. Von diesem Beschluss wird die Lötschbergbahn nicht betroffen.»

3. Schlussabstimmung.

Dieselbe findet nach Beschluss des Rates unter Namensaufruf statt und hat folgendes Ergebnis:

Mit «Ja», das heisst für Annahme der bereinigten Vorlage stimmen 68 Mitglieder, nämlich die Herren: Bähni, Berger (Linden), Beutler, Blösch, Böhme, Bourquin, Bratschi, Bühlmann, Burkhalter (Hasle), Burren, Fankhauser, Freiburghaus, v. Grünigen, Gurtner (Uetendorf), Habegger, Hadorn (Latterbach), Hadorn (Thierachern), Haldimann, Häni, Hari, Hutmacher, Ingold, Jäggi, Jordi, Junker, Kammermann, Käsermann, Kästli, Kindlimann, Kisling, König, Krebs, Küpfer, Lanz (Roggwil), Laubscher, Ledermann, Liechti, Marolf, Marthaler, Marti (Aarberg), Morgenthaler (Langenthal), Morgenthaler (Ursenbach), Morgenthaler (Burgdorf), Müller (Bargen), Müller (Gustav), Mürset, Neuenschwander (Emmenmatt), Neuenschwander (Oberdiessbach), Probst (Langnau), Pulver, Rothenbühler, Rüeßegger, Ryf, Scherler, Schneider (Pieterlen), Schneider (Rubi-

gen), Schwab, Stauffer (Biel), Stebler, Stettler, Vivian, Vogt, Wächli, Wiedmer, Will, Witschi, Wyssmann, Zaugg.

Mit «Nein», das heisst für Verwerfung der Vorlage stimmen 116 Mitglieder, nämlich die Herren: Abühl, Aebersold, Bauer, Béguelin, Berger (Langnau), Bigler (Biglen), Bigler (Wasen), Blum, Boinay, Brand, Brüstlein, Bühler (Frutigen), Bühler (Matten), Burkhalter (Walkringen), Bürki, Burri, Burrus, Choulat, Christeler, Citherlet, Comment, Cortat, Crettez, Cuenat, Demme, Dubach, Dürrenmatt, Eckert, Egenter, Elsässer, v. Erlach, Etienne, Favre, Frepp, Frutiger, Gasser, Graber, Grandjean, Gross, Grossmann, Gurtner (Lauterbrunnen), Gyger, Haas, Hamberger, Hänni, Haslebacher, Heller, Herren, Hofer, Hofmann, Hofstetter, Iseli (Jegenstorf), Iseli (Grafenried), Jacot, Jaquet, Jenni, Jobin, Jörg, Keller, Kilchenmann, Kohler, Küenzi, Kuster, Lanz (Trachselwald), Lenz, Leuch, Linder, Lohner, Luterbacher, Marti (Lyss), Maurer, Meyer, Michel (Interlaken), Milliet, Minder, Moor, Mosimann, Mühlemann, Müller (Karl), Näher, Nicol, Péquignot, Probst (Bern), Reber, Reimann, Rieder, Robert, Rossé, Roth, Ryser, Scheidegger, Scherz, Schlatter, Schlumpf, Schmidlin, Schneeberger, Schönmann, Schüpbach, Seiler, Siegenthaler, Stauffer (Corgémont), Stauffer (Thun), Steiger, Stuber, Stucki (Steffisburg), Stucki (Ins), Thönen, Trachsel, Wächli (Wäckerschwend), Wächli (Alchenflüh), Weber (Grasswil), Weber (Porrentruy), Wolf (Delsberg), Wyss, Zehnder, Z'graggen.

Die Vorlage ist somit mit 116 gegen 68 Stimmen verworfen.

Wahl des Oberingenieurs.

Mit 147, das heisst mit sämtlichen gültigen Stimmen wird im ersten Wahlgang gewählt: Herr Karl v. Graffenried, bisheriger Oberingenieur.

Wahl des Kantonsbuchhalters.

Mit 132, das heisst mit sämtlichen gültigen Stimmen wird im ersten Wahlgang gewählt: Herr Emil Jung, bisheriger Kantonsbuchhalter.

Wahl von Stabsoffizieren.

v. Wattenwyl, Militärdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Infolge Austritt aus der Wehrpflicht, Uebertritt aus dem Auszug in die Landwehr und Beförderung bisheriger Bataillonskommandanten sind sechs Kommandostellen neu zu besetzen. Der Regierungsrat schlägt Ihnen daher vor, folgende sechs

Hauptleute, für welche die vorgeschriebenen Fähigkeitszeugnisse vorliegen, zu Majoren der Infanterie zu befördern:

- O. Schmid in Pruntrut.
- A. Schorer in Bern.
- R. Kühni in Biel.
- J. Eggenberg in Bern.
- G. Kupferschmid in St. Gallen.
- E. Huot in Les Bois.

Will, Berichterstatter der Kommission. Die Kommission hat die Akten geprüft und sich überzeugt, dass die Fähigkeitszeugnisse richtig vorhanden sind und die vorgeschlagenen Hauptleute die nötige Qualifikation für die Beförderung besitzen. Wir stimmen daher dem Antrag des Regierungsrates zu.

Bei 120 gültigen Stimmen werden die sechs Vorgesetzten einstimmig zu Majoren der Infanterie befördert.

Naturalisationsgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrates und der Justizkommission werden bei 148 gültigen Stimmen (erforderliche $\frac{2}{3}$ -Mehrheit: 99) die nachgenannten Personen, welche sich über den Genuss eines guten Leumundes, den Besitz der bürgerlichen Rechte und Ehren, sowie über günstige Vermögens- und Erwerbsverhältnisse ausgewiesen haben, auf ihr Ansuchen hin in das bernische Landrecht aufgenommen, in dem Sinne jedoch, dass die Naturalisation erst mit der Zustellung der Naturalisationsurkunde in Wirksamkeit tritt:

1. Delphin Valli, von Rubiera, Provinz Reggio Emilia, Italien, Bahnangestellter, wohnhaft seit 1900 in St. Ursanne, geboren am 5. August 1882, verheiratet mit Bertha geb. Tardy, geboren am 23. November 1877, Vater eines Kindes, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde St. Ursanne zugesichert ist — mit 135 Stimmen.

2. François Lucien Daucourt, von Croix (Haut-Rhin), Frankreich, Landwirt, seit seiner Geburt in Chevenez wohnhaft, geboren am 16. März 1879, verheiratet mit Marie Anna Victoire geb. Laville, geboren am 7. Mai 1879, zurzeit kinderlos, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Roche d'or zugesichert ist — mit 140 Stimmen.

3. Jules Georges Schirmer, von Mülhausen, Elsass, Handelsmann, seit 1894 in Pruntrut wohnhaft, geboren am 22. April 1867, verheiratet mit Marie Céclie geb. Droz, geboren am 6. Februar 1867, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Roche d'or zugesichert ist — mit 135 Stimmen.

4. Johann Hottiger, von Oftringen, Kanton Aargau, Chef-Mechaniker in der eidg. Munitionsfabrik in Thun, seit mehr als dreissig Jahren daselbst wohnhaft, geboren am 18. Januar 1849, verheiratet mit Maria Elisabeth geb. Senn, geboren am 25. September 1855, Vater von fünf dermal noch minderjährigen Kin-

dern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Thun zugesichert ist — mit 142 Stimmen.

5. Adolf Lehle, von Kuchen, Württemberg, Küchenmeister, wohnhaft in Bern, geboren zu Grosswabern am 27. August 1868, verheiratet mit Bertha geb. Ramseier, geboren am 7. Oktober 1869, kinderlos, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Köniz zugesichert ist — mit 134 Stimmen.

6. Charles Girard, von Grandvillars (Haut-Rhin), Frankreich, Industrieller, seit 1870 in Courgenay wohnhaft, geboren am 3. Juli 1866, verheiratet mit Catherine-Joséphine geb. Mouhat, geboren am 9. März 1868, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Courgenay zugesichert ist — mit 137 Stimmen.

7. Florian Célestin Cattin, von Villars-le-Sec (Haut-Rhin), Frankreich, Uhrmacher, seit zwanzig Jahren wohnhaft in Pruntrut, geboren am 22. März 1863, verheiratet mit Catherine geb. Etique, geboren am 9. Januar 1859, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Courgenay zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

8. Hans Paul Arnold Gervais, Dr. phil., von Memel, Preussen, zurzeit vorübergehend in Leipzig, sonst wohnhaft in Burgdorf, geboren zu Schaffhausen am 27. November 1880, ledig, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Belp zugesichert ist — mit 137 Stimmen.

9. Eugen Otto Stübe, von Ueberlingen, Grossherzogtum Baden, Lithograph, seit 1895 wohnhaft in Thun, geboren am 17. Februar 1873, verheiratet mit Bertha geb. Rolli, geboren am 5. November 1876, Vater von drei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Thun zugesichert ist — mit 135 Stimmen.

10. Julius Frey, von Olten, Kanton Solothurn, Lithograph, Associé der Firma Kümmerli & Frey, in Bern, geboren am 8. April 1872, verheiratet mit Elsa Flora Helene geb. Baur, geboren am 12. November 1880, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 141 Stimmen.

11. Paul Schneider, von Altstätten, Kanton St. Gallen, Vorsteher der Erziehungsanstalt Bächtelen zu Wabern, Gemeinde Köniz, geboren am 4. Oktober 1869, verheiratet mit Ida geb. Keller, geboren am 31. Oktober 1875, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 137 Stimmen.

12. Johann Gerteis, von Hauenstein, Grossherzogtum Baden, Angestellter der schweiz. Bundesbahnen, seit 1885 wohnhaft in Meiringen, geboren am 1. Dezember 1865, verheiratet in zweiter Ehe mit Maria Elisabeth geb. Roller, geboren am 25. September 1879, Vater von vier minderjährigen Kindern aus erster Ehe, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Gadmen zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

13. Jacques Arnold Merkt, von Harthausen, Württemberg, Ebenist, wohnhaft seit seiner Geburt in St. Immer, geboren am 5. August 1861, verheiratet mit Emma geb. Lüdi, geboren am 28. Mai 1864, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem das Orts-

bürgerrecht der Einwohnergemeinde Renan zugesichert ist — mit 135 Stimmen.

14. Richard Bruno Adolf Valentin Kersten, von Seehausen, Sachsen, cand. theol., geboren zu Krattigen am 18. August 1884, seither wohnhaft in Bern, ledig, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Krattigen zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

15. Franz Martin, von Hondingen, Grossherzogtum Baden, Kaufmann, seit 1882 wohnhaft in Bern, geboren am 19. Januar 1859, verheiratet mit Klara geb. Griesshaber, geboren am 25. November 1873, Vater von drei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

16. Hermann Walter Alfred Kern, von Bülach, Kanton Zürich, Kaufmann, seit seiner Geburt in Bern wohnhaft, geboren am 4. März 1878, verheiratet mit Sophie Marie geb. Fueter, geboren am 6. April 1883, kinderlos, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 138 Stimmen.

17. Louis Auguste Rickly, von Montbéliard, Frankreich, Uhrmacher, geboren am 1. Juli 1886 zu St. Immer, seither daselbst wohnhaft, ledig, handelnd weil minderjährig mit Einwilligung seines Vormundes Constant Jeanneret in St. Immer, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Renan zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

18. Anton Karl Andreas Müller, von Mülhausen, Württemberg, Uhrenfabrikant, seit 1897 wohnhaft in Biel, vorher in St. Immer, geboren am 10. April 1861, Witwer der Laura Ida geb. Tüscher, Vater von fünf minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Renan zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

19. Joseph Fritz Kordt, von Altmünsterol, Elsass, Buchhalter, wohnhaft in Langenthal, geboren in Basel am 8. Juni 1878, verheiratet mit Mina geb. Richner, geboren am 10. Mai 1877, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem das Ortsbürgerrecht der Einwohnergemeinde Madiswil zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

20. Leopold Arthur Warin, von Beauvais (Oise), Frankreich, Uhrmacher, wohnhaft in Tavannes, seit 1899 im Kanton Bern, ledig, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde Seleute zugesichert ist — mit 136 Stimmen.

21. Rudolf Ketterer, von Endingen, Grossherzogtum Baden, Wirt, seit 24 Jahren wohnhaft in Bern, geboren am 21. Mai 1857, verheiratet mit Maria Anna geb. Zuber, geboren am 7. März 1856, Vater eines minderjährigen Kindes, welchem das Ortsbürgerrecht der Burgergemeinde der Stadt Bern zugesichert ist — mit 137 Stimmen.

Eingelangt ist folgende

Interpellation :

Der Regierungsrat wird eingeladen, darüber Auskunft zu geben, wie er dazu gekommen ist, in Umgehung von § 10 des Gesetzes über die Erhaltung der Kunstaltertümer und Urkunden vom 16. März 1902 die gänzliche Abschreibung des Torturmes von Büren aus dem Inventar der Kunstaltertümer zu verfügen und die Bewilligung zur Abtragung des Turmes zu erteilen; im fernern, was er behufs geordneter Handhabung und Durchführung des Gesetzes vorzukehren gedenkt.

Moor,
Z'graggen, Gross, Jobin, Milliet,
Roth, G. Müller, Brüstlein, König,
Burren, K. Müller, Bauer.

Geht an die Regierung.

Schluss der Sitzung um 1 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Redakteur :
Zimmermann.

Vierte Sitzung.

Donnerstag den 1. Februar 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Schär*.

Der Namensaufruf verzeigt 169 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 64 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Buchmüller, Bühlmann, Burkhalter (Walkringen), Egli, Flückiger, Gross, Guggisberg, Hutmacher, Neuenschwander (Oberdiessbach), Rufener, Scheurer, Spychiger, Stettler, Thöni, Vuilleumier, v. Wurtemberg, Wyder; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Amrein, Blanchard, Blösch, Boss, Bourquin, Bühler (Frutigen), Bürki, Burri, Burrus, Cortat, Cueni, Etienne, Girardin, Girod, Glatthard, Gresly, Grosjean, Hamberger, Henzelin, Hostettler, Kästli, Ledermann, Lenz, Luterbacher, Meyer, Michel (Interlaken), Milliet, Mouche, Mühlemann, v. Muralt, Obrist, Reichenbach, Reimann, Rossé, Rüegsegger, Schneider (Pieterlen), Schwab, Spring, Stauffer (Biel), Stuber, Sutter, Tschannen, Weber (Porrentruy), Will, Wittwer, Wolf (Melchnau).

Tagesordnung:

Saignelégier-Glovelier-Bahn: Bau- und Betriebsdefizit. Liquidationsbegehren und Staatsvorschüsse.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Saignelégier-Glovelier-Bahn wurde vor etwa 1½ Jahren dem Betrieb übergeben. Schon am 13. Februar 1904 reichte der Verwaltungsrat das Gesuch um Bewilligung einer Nachsubvention ein, da das Baubudget um 265,000 Fr. überschritten worden war, weil der Kostenvoranschlag etwas oberflächlich gemacht war und überdies von dem eidgenössischen Eisenbahndepartement verschiedene Abänderungen verlangt wurden. Das Gesuch konnte aber nicht berücksichtigt werden, da die in Art. 18 des Subventionsgesetzes vorgesehenen Vorschüsse im Maximalbetrag von 10 % des Anlagekapitals nicht für den Bau, sondern für den

Betrieb bestimmt sind. Zugleich beauftragte aber die Regierung Herrn Bezirksingenieur Gascard, bezüglich des Defizits eine Untersuchung vorzunehmen. Dieselbe ergab, dass in der Tat ein Defizit im Betrag von 335,000 Fr. vorhanden war, dem jedoch 107,000 Fr. Forderungen gegenüberstanden, so dass die eigentliche Ueberschreitung des Kostenvoranschlags 228,000 Fr. ausmachte. Neben diesem Baudefizit ergab sich für die ersten 7½ Monate auch ein Fehlbetrag im Betrieb, der auf 8157 Fr. berechnet war. In Wirklichkeit betrug das Betriebsdefizit aber rund 20,000 Fr., da ein Betrag von 12,000 Fr., den die Bahn bei der Betriebsöffnung in Kasse hatte, während dieser Zeit ebenfalls verausgabt wurde. Für das Jahr 1905 ergibt sich ein noch grösserer Fehlbetrag, den wir approximativ auf 32,500 Fr. berechnet haben. Ich habe gerade heute im «Démocrate» gelesen, dass diese Angabe zu hoch gegriffen sei, das Defizit sei wesentlich geringer. Allein die Ausführungen der genannten Zeitung tun im Gegenteil dar, dass unsere Berechnungen noch zu tief gegriffen waren und dass das Defizit ungefähr 45,000 Fr. betragen wird.

Es ist selbstverständlich, dass unter solchen Verhältnissen die Verwaltung ihren Verpflichtungen nicht nachkommen kann. An den Betriebsausgaben können keine Ersparnisse gemacht werden, das Mögliche ist schon getan. Belaufen sich dieselben doch auf bloss 5800 Fr. per km, während sie bei den kleinsten Normalbahnen immer noch 6000 Fr. übersteigen. Allerdings mussten unter den Ersparnissen auch die Verbindungen leiden und die Frequenz ging begreiflicherweise zurück.

Im Laufe des letzten Sommers setzte uns die Bahnverwaltung in Kenntnis, dass das Konkursbegehren eingereicht sei, und ersuchte die Regierung um Bewilligung eines Vorschusses. Die Regierung hielt es für angezeigt, entgegenzukommen und machte den Vorschlag, das Aktienkapital um 300,000 Fr. zu erhöhen, wovon der Staat 180,000 Fr. und die Gemeinden 120,000 Fr. hätten übernehmen sollen; ausserdem wurde den letztern die Garantie für das Betriebsdefizit zugemutet, während der Staat das Obligationenkapital garantiert haben würde. Die Gemeinden traten auf diesen Vorschlag zuerst mit Enthusiasmus ein, verhielten sich nachher aber ablehnend, so dass das Geschäft von der Traktandenliste der letzten Session abgesetzt werden musste. Dann kamen aber die Gläubiger neuerdings und begehrten den Konkurs an. Die Regierung bewilligte einen Vorschuss von 7000 Fr., damit der Konkurs nicht gleich zu Beginn der Unterhandlungen ausbreche. Allein die Bewilligung dieses Vorschusses weckte die Gelüste der übrigen Gläubiger und auf Ende Dezember hätten ungefähr 60,000 Fr. bezahlt werden sollen, wovon ein guter Teil von den Schweizerischen Bundesbahnen gefordert wurde. Daneben waren auch die Zinscoupons noch nicht beglichen und auch noch die erwähnte Bauschuld in Schwebe. Die Regierung konnte daher auf eine Befriedigung der Gläubiger nicht eintreten, da der Konkurs doch nicht mehr zu vermeiden war. Auch der Antrag der Generalversammlung der Aktionäre, der Staat solle einfach die Bahn übernehmen, schien uns unter den obwaltenden Umständen nicht annehmbar. Ich bemerke noch, dass zwischen der Saignelégier-Glovelier-Bahn und den Bundesbahnen ein Vertrag betreffend die Benützung des Bahnhofes Glovelier abgeschlossen war, wonach der erstern ein jährlicher Mietzins von

7000 Fr. verlangt wurde. Der Regierungsrat hat diesen Vertrag nicht genehmigt, weil wir den Betrag zu hoch fanden. Wir hielten dafür, dass auf Grund der Bestimmungen des Nebenbahngesetzes diese Summe mindestens auf 3000 Fr. sollte reduziert werden können. Bis dahin ist in der Sache jedoch nichts gegangen, weil die Bundesbahnen inzwischen den Konkurs angebeht haben.

In der letzten Zeit wurde die Frage vielfach besprochen, warum die Saignelégier-Glovelier-Bahn eigentlich normalspurig angelegt worden sei und der frühere Baudirektor wurde deshalb mit Vorwürfen nicht geschont; sogar seitens des bernischen Architektenvereins wurde ihm mit solchen aufgewartet. Die Bahn war ursprünglich allerdings schmalspurig projektiert, wurde dann aber als Normalbahn ausgeführt, weil man sich sagte, dass eine Bahn, die eine landwirtschaftliche Gegend bedient, hauptsächlich auf den Güterverkehr Rücksicht nehmen muss und dieser nur von einer Normalbahn in zulänglicher Weise besorgt und gehoben werden kann. Zugleich war auch der Umbau der Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn in eine Normalbahn geplant. Dieses Projekt sollte meines Erachtens ausgeführt werden, damit die Bundesbahnen in dem Sinn entlastet werden könnten, dass sie den grossen Güterverkehr von Basel und Delle nach Chaux-de-Fonds nicht mehr über Münster-Sonceboz zu leiten hätten, wo bis Tavannes und nachher durch das St. Immortal hinauf gewaltige Steigungen zu überwinden sind. Ich bin daher heute noch der Ansicht, dass der Bau einer Normalbahn das Richtige war und kann den gegenteiligen Zeitungsstimmen nicht recht geben. Uebrigens hatten auch die Gemeinden ein natürliches Interesse an der Erstellung einer Normalbahn, weil dadurch die ihnen zugemuteten Leistungen geringer wurden. Nach dem Kostenvoranschlag für eine Schmalspurbahn, der sich im ganzen auf 2,060,000 Fr. belief, hätten die Gemeinden einen Betrag von insgesamt 835,000 Fr. übernehmen müssen; der Anteil des Staates betrug 525,000 Fr. und das Obligationenkapital 700,000 Fr. Das Anlagekapital der Normalbahn wurde auf 3,000,000 Fr. veranschlagt, wovon der Staat 1,300,000 Fr. zu übernehmen hatte, während die Gemeinden nur noch 700,000 Fr. aufzubringen hatten.

Für die Saignelégier-Glovelier-Bahn lagen seinerzeit Rentabilitätsberechnungen vor, die 11,000 Fr. Einnahmen und 8000 Fr. Ausgaben per km vorsahen. Statt dessen betragen die Einnahmen in Wirklichkeit nur 3298 Fr. und die Ausgaben konnten auf rund 6000 Fr. reduziert werden. Die Regierung ging in ihren Ansätzen bedeutend unter die Annahmen jenes Rentabilitätsgutachtens hinunter und sah an Einnahmen 7400 Fr. und an Ausgaben rund 6000 Fr. per km vor, so dass sich immerhin noch ein kleiner Ueberschuss ergeben hätte. Allein auch dieses Resultat wurde nicht erreicht. Hauptsächlich der Personenverkehr bleibt weit hinter den Erwartungen zurück, aber auch der Güterverkehr ist weniger bedeutend als man angenommen hatte. Derselbe wird noch etwas gehoben werden können, wenn die in jener Gegend befindlichen Steinbrüche einmal ausgebeutet werden. Man hatte sich seinerzeit von dem Holzverkehr viel versprochen. Die Bahn führt freilich durch eine holzreiche Gegend, aber das Holz wird meistens per Axe geführt. Der Holztransport ist überhaupt nicht instande, eine Bahn zu alimentieren; wenn sie nur darauf angewiesen wäre,

könnte sie nicht einmal die Ausgaben für die Kohlen bestreiten.

Es entsteht nun die Frage, was in Sachen der Saignelégier-Glovelier-Bahn weiter zu geschehen hat. Es liegt nicht in unserer Macht, den Konkurs hintanzuhalten, da die erforderlichen Mittel die Kompetenz des Rates überschreiten. Dagegen wandte sich der Präsident des Verwaltungsrates an das Bundesgericht mit dem Gesuch, die Konkursöffnung etwas hinauszuschieben. Das Bundesgericht wurde in dieser Angelegenheit bei uns vorstellig und fragte uns an, ob es dem Staat Bern möglich wäre, während des Konkursverfahrens das Betriebsdefizit zu decken. Wir antworteten, dass wir die Angelegenheit dem Grossen Rat vorlegen werden, da wir in der Tat auch glauben, dass die Bahn während des Konkurses besser weiter betrieben werde. Das Bundesgericht gab uns bis zum 1. Februar Zeit, unsere Stellungnahme definitiv zu bestimmen. Das Konkursverfahren wird etwa 6—8 Monate in Anspruch nehmen und da das Defizit monatlich zirka 3000 Fr. beträgt, wären für diese Zeit zur Aufrechterhaltung des Betriebes 20,000—24,000 Fr. nötig. Ausserdem muss noch ein Posten für Unvorhergesehenes aufgenommen werden, da zu befürchten ist, dass im Frühjahr und Sommer neuerdings Rutschungen eintreten werden, von denen die Bahn schon bisher heimgesucht wurde. Wir beantragen Ihnen daher, uns einen Kredit bis auf 30,000 Fr. im Maximum zu bewilligen, damit der Betrieb der Saignelégier-Glovelier-Bahn während des Konkursverfahrens aufrecht erhalten werden kann. Wir empfehlen Ihnen die Annahme des Beschlussesentwurfes, wie er gedruckt vorliegt.

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Es ist Ihnen allen bekannt, dass die Saignelégier-Glovelier-Bahn unser Sorgenkind ist, und schon im November wurde mitgeteilt, dass der Konkurs nunmehr unvermeidlich sei. Die Regierung liess es nicht an Bestrebungen fehlen, das Unternehmen zu sanieren, allein dieselben führten nicht zum gewünschten Ziele. Es fragt sich nun, was weiter geschehen soll. Wir sind mit der Regierung durchaus einverstanden, dass wir die Bahn nicht einfach ihrem Schicksal überlassen dürfen. Denn an derselben ist nicht nur der Staat mit einem Aktienkapital von 1,800,000 Fr. interessiert, sondern es handelt sich auch um die Interessen der beteiligten Gemeinden, der Aktionäre und Obligationäre. Der weitaus grösste Teil des Obligationenkapitals befindet sich in Händen von vier jurassischen Sparkassen und es ist unsere Pflicht, dafür zu sorgen, dass sie nicht zu sehr zu Schaden kommen. Auch das volkswirtschaftliche Interesse steht in Frage. Dasselbe verlangt den Fortbestand und Weiterbetrieb der Bahn. Wenn sie aber während der Konkursverhandlungen weiter betrieben werden soll, so muss jemand für das Betriebsdefizit aufkommen, da die Bahn über keine eigenen Mittel mehr verfügt. Der monatliche Betriebsausfall beträgt zirka 3000 Fr. Wenn das Konkursverfahren etwa 6—8 Monate dauert und überdies ein Posten für Unvorhergesehenes eingestellt wird, so bedarf es also zirka 30,000 Fr., um den Betrieb während dieser Zeit aufrecht zu erhalten. Daher der Antrag der Regierung, ihr einen Kredit bis auf höchstens 30,000 Fr. zu bewilligen. Der Konkurs wird auf Grund des Bundesgesetzes betreffend die Zwangsliquidation von Eisenbahnen durchgeführt und dasselbe bestimmt in Art. 38, Ziffer 1: «Aus dem Steigerungs-

erlös und dem sonstigen Vermögen der Gesellschaft sind die Schulden derselben in folgender Ordnung zu zahlen: 1. Liquidationskosten mit Einrechnung eines allfälligen Verlustes auf dem Betrieb der Bahn während der Liquidation.» Damit wird uns die Rückzahlung des Vorschusses zur Deckung des Betriebsdefizites während der Liquidation vollauf garantiert und wir dürfen daher ohne Bedenken dem Antrag des Regierungsrates zustimmen. Wie die Sache sich nach der Liquidation gestalten wird, lässt sich zur Stunde nicht sagen. Während des Konkursverfahrens wird wohl eine Verständigung zwischen den Hauptinteressenten, Inhaber der Obligationen und Staat, zustande kommen und es lässt sich vielleicht eine Kombination finden, wonach eine neu zu gründende Gesellschaft die Bahn erwerben und weiter betreiben würde. Darüber lässt sich aber, wie bemerkt, jetzt noch nichts Bestimmtes sagen. Immerhin scheint es uns zweckmässig zu sein, wenn die Behörden des Staates über das, was geht, immer auf dem Laufenden gehalten werden. Darum schlägt Ihnen die Staatswirtschaftskommission folgenden Zusatz zum regierungsrätlichen Antrag vor: «Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Grossen Rat beförderlichst Bericht und Antrag vorzulegen über die weitem Schritte und die Stellung des Staates in der Liquidation dieses Unternehmens.» Wir empfehlen Ihnen die Annahme des Antrages des Regierungsrates mit dem von uns vorgeschlagenen Zusatz.

M. Péquignot. Je n'ai qu'une simple observation à formuler en ce qui concerne ce tractandum. Je m'associe entièrement à la manière de voir de l'honorable directeur des travaux publics lorsqu'il vient déclarer qu'il n'y a aucun motif d'adresser des critiques à son prédécesseur au sujet de l'établissement d'une voie normale Saignelégier-Glovelier. Je suis d'autant plus à mon aise pour faire cette déclaration que personnellement, comme membre du comité d'initiative, j'ai toujours été opposé à l'établissement d'une voie normale. Mais il est peu généreux d'attaquer, lorsqu'il n'est plus là pour se défendre, un homme qui a rendu des services signalés au pays. Ainsi que M. le directeur des travaux publics l'a fort bien expliqué c'était après tout dans l'intérêt de cette contrée qu'une voie normale fut construite.

Si j'ai pris la parole c'est pour prier le gouvernement de continuer à vouer sa sollicitude à cette ligne afin que l'exploitation puisse en être continuée. Il importe aussi et surtout de la faire avant que les obligataires, les établissements financiers et les particuliers qui se sont dévoués à cette affaire ne soient pas exposés à subir des pertes. C'est un vœu que j'exprime. Mais j'espère et suis convaincu que le gouvernement ne perdra pas cette question de vue lorsque celle du rachat se présentera, afin de rassurer le plus possible les citoyens qui, pour faire réussir cette malheureuse entreprise, ont consenti à de très lourds sacrifices.

Angenommen mit dem Zusatzantrag der Staatswirtschaftskommission.

Beschluss:

Der Grosse Rat, nach Kenntnissnahme

a. des Antrages der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 25. November

Tagblatt des Grossen Rates. — Bulletin du Grand Conseil. 1906.

1905 betreffend den Verkauf der Saignelégier-Glovelier-Bahn an den Staat Bern;

b. des Schreibens des Bundesgerichtspräsidenten an den Regierungsrat vom 30. Dezember 1905 betreffend die gegen die Saignelégier-Glovelier-Bahngesellschaft eingereichten Zwangsliquidationsbegehren;

c. der Anfrage des Präsidenten des Verwaltungsrates dieser Gesellschaft vom 2. Januar 1906 betreffend Intervention des Staates in dieser Angelegenheit;

d. des Regierungsratsbeschlusses vom 6. Januar 1906 betreffend den Verzicht auf weitere Massnahmen gegen die Anordnung der Zwangsliquidation;

e. des Schreibens des Bundesgerichtspräsidenten vom 23. Januar 1906 betreffend Aufschub der Liquidation bis nach Beschlussfassung des Grossen Rates in dieser Angelegenheit, sowie betreffend Bewilligung der zur Fortsetzung des Betriebes der Saignelégier-Glovelier-Bahn erforderlichen Geldmittel auf die Dauer der Liquidation;

f. des Berichtes der Direktion der Bauten und Eisenbahnen vom 25. Januar 1906 betreffend die Finanzlage der Saignelégier-Glovelier-Bahn,

beschliesst:

1. Die vom Regierungsrat in der Liquidations-Angelegenheit der Saignelégier-Glovelier-Bahngesellschaft bisher getroffenen Vorkehren werden genehmigt und derselbe ermächtigt, den Betrieb dieser Linie namens des Staates Bern auf die Dauer der Liquidation zu übernehmen.

2. Zur Deckung allfälliger Verluste auf diesem Betrieb wird dem Regierungsrat ein Kredit bis auf höchstens 30,000 Fr. im ganzen, auf Vorschuss-Rubrik A k 3 g bewilligt.

3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit dem Bundesgericht einen bezüglichlichen Betriebsvertrag abzuschliessen, in welchem ausdrücklich vorbehalten ist, dass die zur Deckung der Betriebsverluste erforderlichen Beträge als Vorschüsse zu betrachten sind, die nach Massgabe von Art. 38, Ziffer 1, in die Liquidationskosten eingerechnet und demnach in erster Linie aus dem Steigerungserlös und dem sonstigen Vermögen der Bahngesellschaft zurückbezahlt werden sollen.

Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Grossen Rat beförderlichst Bericht und Antrag vorzulegen über die weitem Schritte und die Stellung des Staates in der Liquidation dieses Unternehmens.

Schlosswil. Schlossscheuer: Umbau.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die grössern auf dem Traktandenverzeichnis figurierenden Baugeschäfte, wie Simmekorrektion, Lombachverbauung und Lamm- und Schwandenbachverbauung, können in dieser Session nicht behandelt werden, weil die Staatswirtschaftskommission die be-

treffenden Akten noch nicht vollständig geprüft hat und überdies beabsichtigt, teilweise noch einen Augenschein vorzunehmen.

Die Schlossscheuer in Schlosswil befindet sich in einem ziemlich verlotterten Zustand und bedarf dringend der Reparatur, wenn wir nicht Gefahr laufen wollen, dass sie eines schönen Tages einstürze. Die Kosten des Umbaues sind auf 10,500 Fr. veranschlagt, wozu noch 2700 Fr. für den Neubau der Schweineställe kommen. Wir beantragen Ihnen, den Kredit von zusammen 13,200 Fr. für den genannten Zweck zu bewilligen.

Bewilligt.

Beschluss:

Der Baudirektion werden für den Umbau der Viehställe 10,500 Fr. und für den Neubau der Schweineställe 2700 Fr., total 13,200 Fr. auf Rubrik X D bewilligt.

Sigriswil-Wiler-Strasse IV. Klasse; Neubau der Stampbach- oder Hausengrabenbrücke.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Stampbach- oder Hausengrabenbrücke auf dem Strässchen von Sigriswil nach dem Justustal ist im Jahre 1903 teilweise eingestürzt. Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs wurde von der Gemeinde Sigriswil eine Notbrücke erstellt, die sich aber in einem Zustand befindet, der nicht länger andauern darf. Es wurde daher die Erstellung einer neuen Brücke projektiert, deren Kostenvoranschlag sich zwischen 12,000 und 18,000 Fr. bewegte. Bei näherer Prüfung stellte sich heraus, dass es angezeigt ist, die Brückenstelle etwas zu verlegen, weil dadurch die Steigungsverhältnisse der beidseitigen Anfahrten wesentlich günstiger gestaltet werden. Bisher betrugen die Steigungen 10 und 14 $\frac{0}{0}$, mit der Brückenverlegung werden sie auf 3 und 8 $\frac{0}{0}$ herabgesetzt. Die Kosten der Brücke in Eisenbeton mit Stampfbetonbogen sind auf 15,500 Fr. devisiert, diejenigen der Anfahrten auf 8800 Fr. Dazu kommt noch ein Posten für Unvorhergesehenes und Bauaufsicht, so dass der Gesamtkostenvoranschlag sich auf 26,500 Fr. beläuft. Wir beantragen Ihnen, der Gemeinde Sigriswil, die in bezug auf die Strassen schon sowieso belastet ist, an die wirklichen Baukosten einen Beitrag von 50 $\frac{0}{0}$, im Maximum 13,250 Fr., zu bewilligen.

Bewilligt.

Beschluss:

Das von der Gemeinde Sigriswil mit Gesuch vom 6. November 1905 vorgelegte Projekt Hopf & Pulfer für den Neubau der Stampbach- oder Hausengrabenbrücke auf der Strasse IV. Klasse Sigriswil-Wiler, in Eisenbeton und Stampfbetonbogen, nebst Anfahrten, zusammen, im Kostenvoranschlag von 26,500 Fr. wird genehmigt und der

Gemeinde ein Staatsbeitrag von 50 $\frac{0}{0}$ der wirklichen Baukosten, im Maximum von 13,250 Fr., auf Rubrik X F bewilligt unter folgenden Bedingungen:

1. Die Bauten sind nach den Vorschriften und Weisungen der Baudirektion und unter deren Kontrolle auszuführen. Die Baudirektion ist ermächtigt, ihr zweckdienlich erscheinende Aenderungen am Projekt im Einvernehmen mit der Gemeinde anzuordnen.

2. Die Auszahlung des Staatsbeitrages erfolgt unter Vorbehalt der Kreditverhältnisse der Baudirektion nach Fortschreiten der Arbeiten in zwei Jahreszahlungen von höchstens je 6625 Fr. pro 1907 und 1908, restanzlich auf Vorlage einer richtig belegten, amtlich geprüften Abrechnung hin, in welche die wirklichen Projekt- und Baukosten, sowie die Aufsichtskosten des Staates, nicht aber Landentschädigungs-, Kommissions- und Geldbeschaffungskosten eingestellt werden dürfen.

3. Die Gemeinde hat innerhalb zweier Monate nach Eröffnung dieses Beschlusses die Annahme desselben zu erklären.

Kirchberg, Emmebrücke: Umbau.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Im Jahre 1902 richtete der Gemeinderat von Kirchberg an die Regierung das Gesuch, es möchte eine neue Brücke über die Emme erstellt werden, da die bestehende zu schmal sei und den gegenwärtigen Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genüge. Die jetzige Brücke hat eine Breite von 4,80 m und wurde im Jahre 1862 im Kostenbetrag von 90,000 Fr., woran die Gemeinde Kirchberg 7000 Fr. beitrug, gebaut. Seither hat sich der Verkehr wesentlich vermehrt und die Brücke ist heute in der Tat nicht mehr breit genug. Dazu kommt, dass sie auf zwei Pfeilern ruht, von denen sich einer mitten in der Emme befindet, so dass bei Anschwellungen dort das Holz sich staut und Ueberschwemmungen in Kirchberg verursacht. Die eidgenössische Oberbauinspektion ist ebenfalls der Ansicht, dass die Brücke umgebaut, beziehungsweise die Pfeiler entfernt werden sollten und der Bund hat sich bereit erklärt, einen Beitrag von einem Drittel der wirklichen Baukosten zu verabfolgen. Das ausgearbeitete Projekt sieht eine 6,70 m breite Brücke vor; die Breite der Fahrbahn beträgt 4,90 m und diejenige der beidseitigen Trottoirs je 90 cm. Man wird vielleicht einwenden, die Trottoirs seien zu schmal, sie sollten mindestens 1,80 bis 2 m breit sein. Allein in diesem Falle wäre die Brücke zu teuer gekommen. Man hätte statt der beiden Trottoirs auch nur eines mit einer Breite von 1,80 m erstellen können, allein die Anlage von zwei, wenn auch schmalen Trottoirs ist für das Publikum bequemer. Die Kosten der neuen Brücke sind auf 87,000 Fr. und diejenigen der Anfahrten auf 5000 Fr. devisiert. Vorgesehen ist eine eiserne Brücke ohne Flusspfeiler; eine Stein- oder Betonbrücke kann nicht erstellt werden, weil sonst das Flussprofil zu niedrig würde. Der Bund gibt an die Kosten der Brücke, von denen er 3000 Fr. als

Wert der alten Brücke in Abzug bringt, einen Beitrag von einem Drittel, das heisst also 28,000 Fr. Auch die Gemeinde Kirchberg, die bereits an die Erstellung der gegenwärtigen Brücke 7000 Fr. beigetragen hatte, wurde um die Verabfolgung einer Subvention angegangen. Anfänglich wollte sie davon nichts wissen, nach langen Unterhandlungen erklärte sie sich jedoch einverstanden, 5000 Fr. beizutragen, wenn die Gemeinde Rüttligen-Alchenflüh einen Viertel davon übernehme, wozu letztere sofort bereit war. Wir beantragen Ihnen nun, den Rest der Erstellungskosten im Gesamtbetrag von 59,000 Fr. zu bewilligen und zwar 28,000 auf Wasserbaukredit und 31,000 Fr. auf Strassenbaukredit, wobei die Auszahlung des Staatsbeitrages auf die Jahre 1907 und 1908 zu verteilen wäre.

Kindlimann, Präsident der Staatswirtschaftskommission. In der Staatswirtschaftskommission wurde die Frage aufgeworfen, ob eigentlich ein dringendes Bedürfnis vorliege, die im Jahre 1862 erstellte eiserne Brücke jetzt schon durch eine neue zu ersetzen. Wir haben uns aber davon überzeugt, dass die gegenwärtige Brücke in der Tat zu schmal ist für den heutigen Verkehr und überdies ein Hindernis bezüglich der Emmekorrektion bildet, so dass sie möglichst bald beseitigt werden sollte. Wenn wir es jetzt nicht tun, müsste sie doch in wenigen Jahren unbedingt ersetzt werden und es könnte uns dann eventuell kein Bundesbeitrag zugesichert werden. Wir wollen uns nicht der Gefahr aussetzen, diese Subvention zu verlieren und schliessen uns daher dem Antrag des Regierungsrates an.

Bewilligt.

Beschluss:

Das vom Bundesrat am 28. Februar 1905 genehmigte und mit $\frac{1}{3}$ der wirklichen Kosten der Brücke (abzüglich 5000 Fr. für die Anfahrten und 3000 Fr. als Wert der alten Brücke), höchstens 28,000 Fr., subventionierte Projekt I für den Bau einer neuen eisernen Emmebrücke zu Kirchberg ohne Flusspfeiler, mit 6,70 Meter Breite (4,90 m Fahrbahn und 2 Trottoirs von je 0,90 m Breite), wird ebenfalls genehmigt und der Baudirektion für die dem Staat nach Abzug des Bundesbeitrages von 28,000 Fr. und eines Barbeitrages der Gemeinden Kirchberg und Rüttligen-Alchenflüh von zusammen 5000 Fr. an die mit den Anfahrten auf 92,000 Fr. veranschlagten Gesamtkosten ein Kredit bewilligt von 59,000 Fr., und zwar 28,000 Fr. auf Wasserbaukredit X G 1 und 31,000 Fr. auf Strassenbaukredit X F, unter der Bedingung jedoch, dass die Ausbezahlung des Staatsbeitrages auf die Jahre 1907 und 1908 verteilt werde.

Die Gemeinden Kirchberg und Rüttligen-Alchenflüh haben ausser dem von ihnen am 15. und 29. April 1905 beschlossenen Barbeitrag von 5000 Fr. an die Baukosten alle Landentschädigungen mit allfälligen Rechtsfolgen zu übernehmen.

Die Gedenktafel an der jetzigen Brücke ist dem bernischen historischen Museum zu überlassen in dem Sinn, dass die Gemeinde Kirch-

berg an der neuen Brücke wieder eine solche anbringen lässt.

Strafnachlassgesuche.

(Siehe Nr. 6 der Beilagen.)

Wyss, Präsident der Justizkommission. Die Anträge der Justizkommission decken sich mit denjenigen des Regierungsrates in allen Fällen mit folgenden drei Ausnahmen. In Nr. 2, Ryser, Friedrich, beantragt der Regierungsrat, die Gefängnisstrafe auf 10 Tage herabzusetzen, die Justizkommission schlägt vor, sie auf 5 Tage zu reduzieren. In Nr. 14, Ackermann, Johann, setzt der Regierungsrat die Gefängnisstrafe auf 10 Tage herab, wir beantragen Ihnen die Herabsetzung auf 6 Tage. In Nr. 33, Iseli, Johann, schlägt der Regierungsrat Abweisung des Gesuches vor und wir beantragen, die vom Richter neben der Gefängnisstrafe ausgesprochene Einstellung in der bürgerlichen Ehrenfähigkeit auf die Dauer von zwei Jahren dem Petenten in Gnaden zu erlassen. Wie mir der Herr Polizeidirektor gestern mitteilte, hat die Regierung sich mit den Anträgen der Justizkommission befasst und den drei Abänderungen zugestimmt, so dass zwischen den Anträgen des Regierungsrates und denjenigen der Justizkommission keine Differenzen mehr bestehen.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich kann nur bestätigen, dass die Regierung den Abänderungsanträgen der Justizkommission beipflichtet, so dass auf der ganzen Linie zwischen den vorberatenden Behörden Übereinstimmung herrscht.

Sämtliche Strafnachlassgesuche werden stillschweigend nach den übereinstimmenden Anträgen der vorberatenden Behörden erledigt.

Gesetz

über

die Strassenpolizei.

Zweite Beratung.

(Siehe Nr. 1 der Beilagen; die Verhandlungen der ersten Beratung finden sich Seite 178 ff. des letzten Jahrganges.)

Eintretensfrage.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Seit der ersten Beratung hat das Gesetz einige Abänderungen erfahren, indem man den bei der ersten Lesung geäusserten Wünschen gerecht zu werden suchte. Dieselben sind jedoch von unterge-

ordneter Bedeutung und meist bloss redaktioneller Natur, so dass ich jetzt darauf nicht eintreten will. Es wird sich hiezu bei der artikelweisen Beratung Gelegenheit geben. Wir empfehlen Ihnen, auf die zweite Beratung ohne weiteres einzutreten.

Steiger, Präsident der Kommission. Seit der ersten Beratung hatte die Kommission verschiedene Sitzungen, in denen sie sich mit der Regierung auf die Ihnen gedruckt vorliegende Fassung einigte. Aenderungen von grosser Bedeutung wurden nicht vorgenommen, weil wir uns sagten, dass die Beschlüsse, die in der ersten Lesung mit grosser Mehrheit gefasst wurden, nicht angetastet werden sollen. Dies gilt namentlich bezüglich der Baudistanz in Art. 5 und der Vorschriften über die Pflanzung von Bäumen an öffentlichen Strassen. Bezüglich des Motorwagenverkehrs wurde dem Grossen Rat die Kompetenz erteilt, die notwendigen Vorschriften aufzustellen und nicht nur eine Kontrollgebühr, sondern eine Taxe zu verlangen. Die übrigen Abänderungen sind weniger wichtiger Natur. Sie betreffen meistens die Aufnahme von Zusätzen, die in der ersten Lesung gewünscht wurden oder sonst angezeigt erschienen, teils handelt es sich um bloss redaktionelle Verbesserungen. Ich werde mich über dieselben bei der Detailberatung verbreiten und beantrage Ihnen vorläufig einfach, auf die zweite Beratung einzutreten.

Kammermann. Ich erlaube mir bei der Eintretensfrage den Wunsch zu äussern, der Grosse Rat möchte sich angelegen sein lassen, die einzelnen Artikel möglichst kurz und klar zu fassen und diejenigen Artikel anderer Gesetze, auf die im vorliegenden Entwurf verwiesen wird, jeweilen auf der betreffenden Seite oder am Schluss in einem Anhang zum Abdruck gelangen zu lassen. Dadurch würde dem Grossen Rat das Studium erleichtert und es wäre auch jeder Bürger imstande, sich ohne Gesetzessammlung in der Materie zu orientieren.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Allgemeine Bestimmungen.

Art. 1.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 1. Das Strassenpolizeigesetz findet Anwendung auf sämtliche öffentlichen Strassen und Wege, welche nach der Strassenbaugesetzgebung (Art. 3 des Strassenbaugesetzes vom 21. März 1834) unter der Aufsicht des Regierungsrates stehen.

Art. 2.

Steiger, Präsident der Kommission. Die Bestimmung betreffend die Kinderwagen, von der in der ersten Beratung die Rede war, wurde hier nicht aufgenommen. Dagegen wird in Art. 12 auf Art. 2, Alinea 3, verwiesen, womit den seinerzeit geäusserten Wünschen Rechnung getragen ist.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 2. Die Benützung der öffentlichen Strassen und Wege zu Verkehrszwecken in einer die öffentlichen Interessen nicht schädigenden Weise ist jedermann gestattet.

Die Erstellung von Anlagen auf Strassengebiet zu Verkehrs- oder andern Zwecken darf nur mit besonderer Bewilligung stattfinden.

Auf den neben der Fahrbahn angelegten Fusspfaden (Trottoirs) ist das Reiten, das Fahren mit Fahrrädern und Fuhrwerken aller Art, sowie das Treiben von Vieh verboten.

Anlagen auf Strassen.

Art. 3.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die hier vorgenommenen Abänderungen sind lediglich redaktioneller Natur und geben zu keinen weitem Bemerkungen Anlass.

Witschi. Artikel 3 bestimmt, dass für die Anlage von Leitungen für Wasser, Gas und elektrischen Strom auf Strassengebiet von Staat und Gemeinden eine Gebühr erhoben werden kann. Meines Erachtens sollte diese Gebühr für Leitungen für Licht- und Löschzwecke, die der Allgemeinheit dienen, wegfallen. Wir haben in der letzten Zeit in unserer Gegend eine elektrische Leitung erstellt. In dem bezüglichen Regulativ wurde bestimmt, dass die Abonnenten von Licht keine Stangenvergütung erhalten sollen. Die Privaten haben sich dieser Bestimmung gefügt, der Staat dagegen, der ebenfalls Abonnent von Licht und Kraft ist, nicht, sondern ihm musste eine Entschädigung bezahlt werden. Ich halte das nicht für richtig und beantrage daher, im letzten Absatz von Art. 3 den Zusatz aufzunehmen: « Leitungen für Licht- und Löschanlagen, die der Allgemeinheit dienen, sind von einer Gebühr ausgenommen. »

Präsident. Ich möchte Herrn Witschi bemerken, dass sein Antrag zu dem von der Regierung und Kommission vorgeschlagenen neuen Art. 3^{bis} zu stellen ist.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 3. Die Strassen können, soweit es die Verhältnisse gestatten, zur Anlage von Abzugs-

kanälen, von Leitungen für Wasser, Gas und elektrischen Strom, sowie auch zur Anlage von Transportgeleisen, Transmissionen und so weiter benützt werden.

Die Bewilligungen hiezu erteilt

1. für Strassen I., II. und III. Klasse
 - a. der Grosse Rat für die Anlage von Eisenbahnen (Tramways ausgenommen),
 - b. der Regierungsrat für die Anlage von Tramways,
 - c. die kantonale Baudirektion für alle übrigen Anlagen,
2. für die Gemeindestrassen und die übrigen öffentlichen Wege die Einwohnergemeinde oder die von ihr bezeichneten Organe derjenigen Gemeinde, auf deren Gebiet die Anlage liegt.

Art. 3^{bis}.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Am Schluss des Artikels haben wir den Zusatz aufgenommen: «In dringlichen Fällen kann der Regierungsrat eine provisorische Verfügung erlassen.» Wir halten diese Bestimmung für nötig, weil es sonst unter Umständen etwas lange ginge, bis eine Gemeinde, die sich weigert, ihre Strassen zur Errichtung einer Anlage zur Verfügung zu stellen, dazu angehalten werden könnte, wenn nicht der Grosse Rat extra einberufen werden soll.

Was den Antrag Witschi anbelangt, so ist zu bemerken, dass es bisher immer so praktiziert wurde, wie Herr Witschi durch das Gesetz vorgeschrieben wissen wollte. Man verlangte bei öffentlichen Anlagen keine Gebühr. Dagegen halte ich es nicht für angezeigt, dass im Gesetz das bestimmte Verbot aufgestellt werde, sondern glaube, es sei besser, wenn der Entscheid den Behörden im einzelnen Fall überlassen bleibt.

Steiger, Präsident der Kommission. Die von Herrn Witschi aufgeworfene Frage wurde bereits bei der ersten Lesung besprochen. In der Kommission war ursprünglich beantragt worden, sämtliche im Interesse der Allgemeinheit erstellten Anlagen von einer Gebühr zu befreien. Von seiten der Baudirektion wurde aber erklärt, dass bereits so verfahren und für alle dem öffentlichen Interesse dienenden Anlagen keine Gebühr erhoben werde. Ich halte daher den von Herrn Witschi beantragten Zusatz nicht für nötig; es genügt, wenn von demselben im Protokoll Vormerk genommen wird. Für den Fall der Annahme des Antrages Witschi möchte ich dagegen beantragen, ihn dahin zu erweitern, dass nicht nur die Leitungen für Licht- und Löschzwecke, sondern überhaupt alle Anlagen, die im öffentlichen Interesse liegen, von der Gebühr befreit werden.

Witschi. Ich kann mich mit der von Herrn Steiger eventuell beantragten Fassung meines Zusatzes einverstanden erklären. Dagegen halte ich die Aufnahme desselben nicht für überflüssig, da bis jetzt eben nicht immer so verfahren wurde. So hat zum Beispiel die Baudirektion bei der erwähnten Anlage, die auch die

Anstalt Hindelbank bedient, per Stange eine Gebühr von 5 Fr. verlangt, während die übrigen Lichtabonnenten gemäss dem aufgestellten Regulativ keine Entschädigung erhielten. Ich beharre daher auf meinem Antrag und kann mich mit einem blossen Vormerk zu Protokoll nicht begnügen.

Abstimmung.

Für die Fassung der vorberatenden Behörden Minderheit.

Beschluss:

Art. 3^{bis}. Für die Errichtung von Anlagen auf Strassengebiet kann eine Gebühr erhoben werden. Für Staatsstrassen wird diese Gebühr vom Regierungsrat festgesetzt und es fallen ihre Erträge in die Staatskasse. Für Gemeindestrassen und die übrigen öffentlichen Wege wird die Gebühr unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrat von den Gemeinden festgesetzt und es fallen ihre Erträge in die Gemeindekasse.

Alle Anlagen, welche im öffentlichen Interesse liegen, sind von dieser Gebühr ausgenommen.

Die Gemeinden können durch Beschluss des Grossen Rates dazu verpflichtet werden, ihre Strassen und öffentlichen Wege zur Errichtung von Anlagen oder zu speziellen Verkehrszwecken zur Verfügung zu stellen. In dringlichen Fällen kann der Regierungsrat eine provisorische Verfügung erlassen.

Art. 4.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 4. Unterirdische Leitungen aller Art, welche durch öffentliche Strassen führen, sind aus hartem Metall zu erstellen oder in Umfassungen aus solchem zu legen.

Leitungen aus Holz dürfen ohne besondere Bewilligung nicht in der herkömmlichen Weise weiter unterhalten werden.

Freier Luft- und Lichtraum für die Strassen.

Art. 5.

Steiger, Präsident der Kommission. Hier haben wir den Zusatz neu aufgenommen: «An Gebäuden, welche weniger als 3 m 60 von den Grenzen der Strassenfahrbahn entfernt sind, dürfen An- und Umbauten nur erstellt werden, wenn von der kompetenten Behörde die Bewilligung hiefür erteilt worden ist.» Wir haben damit eine in der ersten Lesung offene gelassene Lücke ausgefüllt. Es war dort nur von Neubauten und von Bauten, die auf alten Fundamenten errichtet werden, die Rede. Nun wurde uns in der Kommission aber mitgeteilt, dass ein Neubau nach

und nach entstehen kann, indem an einem bestehenden Bau ein Teil nach dem andern sukzessive geändert wird. Dieser Fall muss im Gesetz ebenfalls vorgesehen werden, damit der betreffenden Bestimmung durch die Erstellung von An- und Umbauten nicht eine Nase gedreht werden kann. Deshalb muss dieser Zusatz gemacht werden und wir empfehlen Ihnen dessen Annahme.

Frutiger. Ich möchte Ihnen beantragen, nach dem Wort «Umbauten» in dem Zusatz noch die Worte «innert dieser Distanz» einzuschalten. Wenn einer mehr als 3 m 60 von der Strasse entfernt einen Umbau oder Anbau erstellt, soll er nicht genötigt sein, von der Behörde eine Bewilligung einzuholen.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich halte die von Herrn Frutiger beantragte Einschaltung für überflüssig, denn es heisst in unserm Antrag deutlich, dass die Bewilligung nur bei Gebäuden, die weniger als 3 m 60 von der Strasse entfernt sind, eingeholt werden muss.

Frutiger. Ich kann mich von dieser Antwort nicht befriedigt erklären. Es ist hier allerdings von Gebäuden die Rede, die weniger als 3 m 60 von der Strasse entfernt sind. Allein an diesen Gebäuden können An- und Umbauten in einer Entfernung von mehr als 3 m 60 von der Strasse erstellt werden und in diesem Fall soll meines Erachtens keine Bewilligung eingeholt werden müssen.

Steiger, Präsident der Kommission. Ich möchte nur bemerken, dass der Zusatz so verstanden ist, wie Herr Frutiger es auffasst. Damit alle Zweifel beseitigt werden, kann ich mich seinem Antrag anschliessen, obschon wir dadurch eine etwas komplizierte Redaktion erhalten.

Ryf. Ich halte es nicht für nötig, dass die Distanz von 3 m 60 für alle Bauten vorgeschrieben werde. Die Verhältnisse in den Gemeinden sind so verschieden, dass bei Strassen IV. Klasse und öffentlichen Gemeindewegen die Minimalentfernung wohl auf 3 m herabgesetzt werden könnte. Ich stelle diesen Antrag.

Bühler (Matten). Als Mitglied der Kommission möchte ich mich doch für den Antrag der vorberatenden Behörden aussprechen. Bekanntlich besitzen die meisten Gemeinden keine Katastervermessungswerke, auf Grund deren sich mit Leichtigkeit Kopien für Alignementspläne erstellen lassen. Wo Alignementspläne bestehen, ist den Gemeinden gestattet, für ihre Strassen und Wege abweichende Baudistanzen festzusetzen und die Gemeindereglemente den örtlichen Verhältnissen anzupassen; immerhin unterliegen die Alignementspläne der regierungsrätlichen Sanktion. Für Gemeinden aber, die weder Alignementspläne noch baupolizeiliche Vorschriften und überhaupt keine Ordnung und kein System im Strassenwesen haben, ist die Baudistanz von 3 m 60 geradezu ein Bedürfnis und sie werden dadurch veranlasst, in ihr Strassenwesen mehr oder weniger Ordnung zu bringen. Für die Entwicklung einer Ortschaft sind in erster Linie richtig angelegte Strassen und Verkehrswege nötig und wo im Strassenwesen Ordnung ist, da herrscht auch

Ordnung in ästhetischer, feuerpolizeilicher und sanitärischer Hinsicht. Wir wissen, welche Unsummen bei Strassenbauten und -Korrekturen die von den Gemeinden auf gütlichem oder dem Expropriationswege zu erwerbenden Bauobjekte verschlingen. Das Entstehen dieser Bauobjekte ist in der Hauptsache auf den Umstand zurückzuführen, dass früher planlos dar-auflos gebaut wurde. Wie viele schöne Strassenkorrekturen wurden infolgedessen verunmöglicht, weil nicht jede Gemeinde in der glücklichen finanziellen Lage ist, für die Beseitigung derartiger Hindernisse, die dann als patriarchalische Erinnerungszeichen, als Querriegel zu jedermanns Aerger fortbestehen, so hohe Summen aufzubringen. Es sind gewiss wenig Gemeinden von Bedeutung im Kanton, die unter diesem Uebelstand nicht zu leiden haben. Es liegt daher im Interesse der Allgemeinheit, anlässlich der Revision des Strassenpolizeigesetzes dafür zu sorgen, dass die Nachwelt von so unerschwinglichen Ausgaben bei Strassenbauten und -Korrekturen verschont werde. Wir sind es dem zunehmenden Verkehr, den neu entstandenen Verkehrsmitteln und der volkswirtschaftlichen Entwicklung des Kantons Bern schuldig, auch der Zukunft einen gewissen Spielraum offen zu lassen. Ich empfehle Ihnen daher den Antrag der vorberatenden Behörden, zumal da in Art. 12 dafür gesorgt ist, dass der Regierungsrat in besondern Fällen, zum Beispiel in Berggegenden oder abseits gelegenen kleinern Gemeindewesen, Abweichungen von der vorgesehenen Baudistanz gestatten kann. Mit dieser Bestimmung wird dem Art. 5 jede Schärfe genommen.

M. Boinay. J'appuie la proposition de notre collègue de réduire la distance de 3 m 60. Ce sont les communes qui, pour les routes de IV^e classe, devront payer l'indemnité due au propriétaire auquel on impose l'obligation de reculer son bâtiment. L'Etat ne s'occupe pas de cette indemnité. Je crains qu'en laissant à 3 m 60 la distance légale depuis la route jusqu'au bâtiment le résultat obtenu ne soit pas celui cherché par le Grand Conseil. Désormais on ne démolira plus de vieux bâtiments pour les reconstruire. Il n'y aura plus d'embellissements. Le cas se rencontre fréquemment dans plusieurs localités, d'une maison mal alignée sur la route et que le propriétaire préfère laisser tomber en ruine plutôt que de la reconstruire sur un autre alignement. La commune, elle aussi, sera intéressée à ce que le statu quo soit maintenu, car elle n'aura pas à payer 10,000 à 15,000 fr. d'indemnité. Aussi bien voit-on des maisons à un mètre de distance l'une de l'autre de la route, surtout dans l'Oberland. Si ces maisons doivent être démolies et ne peuvent être reconstruites qu'avec le concours des communes on ne fera rien de bien, mais des procès surgiront.

La proposition de notre collègue est certainement faite dans l'intérêt de nos routes et pour l'embellissement du pays.

Dürrenmatt. Die Argumentation des Herrn Bühler hat, namentlich auch in der geschickten Art, in der sie vorgebracht wurde, etwas Bestechendes; aber ich möchte mich doch für den Antrag Ryf, den Gemeinden eine grössere Freiheit zu lassen, aussprechen. Wir können nicht zu sehr nach der Schablone arbeiten und alles nach der modernen Aesthetik einrichten, die Herr Bühler empfohlen hat. Er hat die

Aesthetik angerufen, allein das ist Geschmackssache und über den Geschmack lässt sich nicht streiten. Es gibt eine Aesthetik, das ist die moderne, die nur gerade Strassen haben möchte. Die Schweizerdörfer an den Ausstellungen dagegen wurden mit krummen und buckligen Strassen angelegt und das findet Herr Bühler gewiss auch schön. In den Gemeinden muss man sich auch nach dem Platz richten und da heisst es: «Hart im Raume stossen sich die Sachen». Wenn die 3 m 30 festgehalten werden, so wird dadurch manche kleinere Ortschaft in Verlegenheit gebracht und man wird, wie Herr Boinay ausgeführt hat, eine alte Baracke, wenn das neue Gebäude nicht auf dem alten Platz erstellt werden kann, lieber nicht abreißen, sondern stehen lassen und so zur Verschönerung der Ortschaft nichts beitragen. Vor einem oder zwei Jahren wurde in einem Bericht der Staatswirtschaftskommission darauf hingewiesen, dass viele Gemeinden sich mit ihren neumodischen Alignementsplänen in Verlegenheit gebracht haben. Es kommt in der Tat hin und wieder vor, dass sie wieder abgeändert werden müssen, weil man sich zu grosse Schranken auferlegt hatte. Die Staatswirtschaftskommission hat, wie gesagt, auf diesen Uebelstand aufmerksam gemacht und wir wollen uns daher nicht in der von ihr kritisierten Richtung bewegen. Ich möchte Ihnen sehr empfehlen, den Gemeinden die von Herrn Ryf verlangte Freiheit zu lassen.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte mich dem Antrag Ryf widersetzen, denn ich halte es nicht für richtig, hinter die schon im bisherigen Gesetz festgelegte Distanz zurückzugehen. Es schadet nichts, wenn wir in den Gemeinden zu einer etwas bessern Ordnung der Bauverhältnisse gelangen. Ich kenne dieselben ziemlich gut und möchte wirklich davor warnen, dass den Gemeinden gestattet werde, die Entfernung von 3 m 60 zu reduzieren. Sie können es ja tun, wenn sie Alignementspläne aufstellen.

Den Aussetzungen des Herrn Boinay ist im dritten Alinea des vorliegenden Artikels Rechnung getragen, indem dort vorgesehen ist, dass einer auf dem alten Fundament bauen darf, wenn er nicht weichen kann. Sobald es möglich ist, das Gebäude zurückzusetzen, ist es allerdings angezeigt, dass es auch geschehe.

Die Ausführungen des Herrn Dürrenmatt wegen einer frühern Bemerkung der Staatswirtschaftskommission sind nicht ganz richtig. Ich habe seinerzeit in der Staatswirtschaftskommission selbst die bezügliche Bemerkung veranlasst, allein sie bezog sich nicht auf die Baudistanz von der Strasse weg, sondern auf die Entfernung der Gebäude von einander.

Steiger, Präsident der Kommission. Bekanntlich hat die Kommission ursprünglich beantragt, die Baudistanz auf 3 m festzusetzen, während der Regierungsrat dieselbe auf 3 m 60 fixierte. In der ersten Beratung wurde der Antrag des Regierungsrates mit ziemlich grosser Mehrheit angenommen und die Kommission sah sich daher nicht veranlasst, seither diese Frage wieder aufzurollen.

Nach meinem persönlichen Dafürhalten könnte ganz gut auf 3 m hinuntergegangen werden. Für verschiedene Landgemeinden dürften 3 m 60 etwas viel sein, während bei der Aufnahme von 3 m in das Gesetz

es den grössern Gemeinden immer frei stünde, auf 3 m 60 oder 4 m zu gehen. Wenn wir dagegen die Entfernung im Gesetz auf 3 m 60 festsetzen, so darf keine Gemeinde unter dieses Minimum hinuntergehen. Die in Art. 12 vorgesehenen Abweichungen gestatten bloss ein Ueberschreiten der im Gesetz vorgesehenen Minima, nicht aber ein Herabgehen unter dieselben. Im Interesse der Annahme des Gesetzes würde ich es daher für richtiger halten, wenn die Baudistanz auf 3 m festgesetzt würde, doch stelle ich als Kommissionspräsident keinen von dem Vorschlag der beratenden Behörden abweichenden Antrag.

Abstimmung.

1. Die von Herrn Frutiger vorgeschlagene Einschaltung wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.

2. Eventuell:

Für den Antrag Ryf (gegenüber dem
Antrag Boinay) Mehrheit.

Definitiv:

Für den Antrag Ryf 65 Stimmen
Dagegen 38 »

Beschluss:

Art. 5. Da wo nicht in Anwendung des Alignementsgesetzes vom 15. Juli 1894 besondere Baulinien festgesetzt sind, dürfen neue Gebäude jeglicher Art nicht näher als 3 m 60 von den Grenzen der Strassenfahrbahn aufgeführt werden. Bei Strassen IV. Klasse und den übrigen Gemeindewegen ist jedoch den Gemeinden gestattet, das Minimum der Entfernung auf 3 m festzusetzen.

An Gebäuden, welche weniger als 3 m 60, beziehungsweise 3 m von den Grenzen der Strassenfahrbahn entfernt sind, dürfen An- und Umbauten innerhalb dieser Distanz nur erstellt werden, wenn von der kompetenten Behörde die Bewilligung hiefür erteilt worden ist.

Auf ältere, in einer geringern Entfernung als 3 m 60, beziehungsweise 3 m von der Strasse liegende Fundamente darf nur dann wieder aufgebaut werden, wenn besondere Umstände ein Zurücksetzen des Gebäudes unzulässig erscheinen lassen. Wird der Eigentümer vom Regierungsrat angehalten, das alte Fundament zu verlassen, so hat er für die Kosten, die ihm dadurch verursacht werden, das Recht auf angemessenen Ersatz. Die daherige Entschädigung hat bei Staatsstrassen (I., II. und III. Klasse) der Staat, bei den übrigen öffentlichen Wegen die betreffende Gemeinde zu leisten.

Art. 6.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. In Art. 6 haben wir etwas genauer bestimmt, welche Gebäudeteile in den Lichtraum des Vorplatzes hinausragen dürfen und dabei auch die Terrassen erwähnt.

Im weitem wurde der Ausdruck «Anbauten» durch «Bauten» ersetzt. Es ist nämlich letzthin der Fall vorgekommen, dass auf dem Platz zwischen Strasse und Gebäude die Hütte eines Kastanienhändlers frei aufgestellt und nachher in ein Magazin umgebaut wurde. Als dagegen Einsprache erhoben wurde, erklärte der Richter, dass es sich nicht um einen Anbau handle und die Hütte daher stehen bleiben dürfe. Um solche Fälle für die Zukunft zu verhüten, wurde die genannte Aenderung der Redaktion vorgenommen.

Frutiger. Es scheint mir, litt. *b* sollte etwas näher präzisiert und statt «Terassen» «offene Terassen» gesagt werden. Sonst könnten solche Terassen zum Beispiel mit einer Eisenkonstruktion überbaut und mit Glas eingemacht werden. Das sollte nicht zugegeben werden und deshalb beantrage ich, die genannte redaktionelle Ergänzung anzubringen.

Trachsel. Ich möchte beantragen, die Distanz, auf welche freitragende Gebäudeteile in den Lichtraum des Vorplatzes hinausragen dürfen, auf 2 m 70 statt auf 2 m festzusetzen. Unsere Bauernhäuser haben bekanntlich einen Vorscher, der 2 m 70 bis 3 m breit ist. Wenn wir den Antrag der vorberatenden Behörden annehmen würden, müssten diese Häuser also entsprechend weiter zurückgesetzt oder der Vorscher weniger breit erstellt werden.

v. Erlach. Ich möchte darauf aufmerksam machen, dass Dächer und Vorscherme nicht zu den freitragenden Gebäudeteilen gehören; darunter sind nur Lauben, Terassen und so weiter verstanden. Dächer dürfen immer in den Vorplatz zwischen Haus und Strasse hinausragen, sonst könnten gar keine Vorscherme erstellt werden. Ich glaube, Herr Trachsel dürfte sich somit ganz wohl mit der Redaktion der vorberatenden Behörden einverstanden erklären.

M. Jacot. Je comprends l'article 6 dans le sens que l'espace libre entre le bord de la route et du bâtiment doit aussi bien s'adapter aux routes de 2^e, 3^e, 4^e classe qu'à celles de 4^e classe et que conformément au vote intervenu au sujet de l'art. 5 il y a lieu de parler de 3 mètres. Je propose donc de dire: «L'espace libre est de 3 m 60 lorsqu'il s'agit de routes de 1^{re}, 2^e, 3^e classe, et de 3 mètres lorsqu'il s'agit de routes de 4^e classe.»

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Antrag Frutiger ist nicht absolut nötig. Die vorliegende Redaktion schliesst bereits aus, dass auf einer Terasse etwa ein Peristyl errichtet werde. Doch habe ich nichts dagegen, wenn Sie den Ausdruck «offene Terassen» aufnehmen wollen.

Mit Herrn Trachsel bin ich ebenfalls der Ansicht, dass das Vordach ein freitragender Gebäudeteil ist. Allein ich glaube, es sei besser, statt seinen Antrag anzunehmen, einfach im Protokoll vorzumerken, dass Vordächer etc. nicht unter die vorliegende Bestimmung fallen.

Trachsel. Ich kann mich mit der Anregung des Herrn Baudirektors einverstanden erklären, wenn es als genügend erachtet wird, diese Ausnahme einfach im Protokoll vorzumerken.

Steiger, Präsident der Kommission. Der Antrag Jacot ist die natürliche Folge des bei Art. 5 angenommenen Antrages Ryf. Selbstverständlich muss hier die Distanz von 3 m 60 ebenfalls abgeändert, beziehungsweise der Zusatz «respektive 3 m» aufgenommen werden.

Präsident. Ich betrachte den Antrag Jacot als rein redaktioneller Natur. Alle die Distanzen müssen natürlich mit dem in Art. 5 gefassten Beschluss in Einklang gebracht werden. Ich nehme an, dass Herr Jacot sich dieser Auffassung anschliessen kann. (Herr Jacot erklärt sich einverstanden.)

Herr Trachsel zieht seinen Antrag zurück; dagegen wird von der erwähnten Ausnahme im Protokoll Vormerk genommen.

Der Antrag Frutiger ist von keiner Seite bestritten und ich erkläre ihn somit als angenommen.

Beschluss:

Art. 6. Der freie Platz von 3 m 60, beziehungsweise 3 m zwischen Strasse und Gebäude soll nicht durch Bauten belegt werden. Ausnahmen von dieser Bestimmung sind gestattet

- a. für freitragende Gebäudeteile, welche in einer Höhe von wenigstens 3 m über dem Niveau der Strassenfahrbahn bis 2 m in den Lichtraum des Vorplatzes hinausragen,
- b. für offene Terassen, welche höchstens 2 m in den Vorplatz hinausragen und nicht mehr als 2 m über dem Niveau der Strassenfahrbahn liegen.

Art. 7.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 7 ist, abgesehen von einigen redaktionellen Aenderungen, ungefähr gleich geblieben, wie er aus der ersten Beratung hervorgegangen war. Am Schluss fügen wir das neue Alinea bei: «Ein Anspruch auf Entschädigung kommt dem Eigentümer der Bäume nicht zu.»

Steiger, Präsident der Kommission. In dem frühern Artikel war vorgesehen, dass die Aeste der Bäume nur bis auf die Höhe von 4 m aufgeschnitten werden müssen. Wir haben uns gesagt, dass dies unter Umständen, zum Beispiel bei elektrischen Leitungen, nicht genügt, und dem entsprechend die Fassung des betreffenden Alinea erweitert. Ferner haben wir den vom Herrn Baudirektor erwähnten Zusatz aufgenommen, wonach den Eigentümern von Bäumen, die aufgeschnitten werden müssen, keine Entschädigung zukommt. Wenn ein Baum ganz entfernt werden muss, verhält sich die Sache natürlich anders; dann muss der Eigentümer auch entschädigt werden.

Frutiger. In Alinea 2 heisst es: «Längs Strassen und Wegen, welche steilen Gebirgshalden entlang führen, dürfen Bäume auf der Seite des Abhanges bis an den Strassenrand stehen bleiben.» Ich möchte nun

anfragen, ob im Falle des Abholzens des Waldes wieder Anpflanzungen bis an den Strassenrand gemacht werden dürfen.

Hofer. Seinerzeit war es gestattet, die Bäume an den Strassenrand zu pflanzen. Es geht nun aus dem Wortlaut des Artikels nicht hervor, ob beim Ersatz abgestandener Bäume die neuen an den alten Platz gesetzt werden dürfen oder ob sie 2 m vom Strassenrand gepflanzt werden müssen. Ich denke, es sei angezeigt, die letztere Bestimmung nur auf neue Pflanzungen anzuwenden und möchte daher beantragen, den Eingang des ersten Alinea folgendermassen zu fassen: «Bei Neuanlage von Strassenpflanzungen dürfen Bäume . . .»

M. Favre. La distance de 2 mètres me paraît exagérée pour ce qui concerne les routes de 4^e classe et chemins publics. Je l'admets pour les routes de 1^{re} et 2^e classe. Mais il me semble que la distance de 1 mètre serait suffisante pour celles de 3^e et 4^e. Il y a dans nos montagnes des chemins de 1 mètre. On ne peut pas exiger que les plantations soient à 2 mètres de distance de ces chemins. Ce serait empêcher toute implantation. Aussi je propose d'indiquer 1 mètre pour les chemins et routes de 4^e classe. J'avais la même observation à faire que l'orateur précédent concernant les plantations existantes. Il est entendu que les arbres qui sont peut-être à 1 mètre de distance peuvent être placés dans le même alignement.

M. Jacot. Une simple observation. Je viens de demander à M. le directeur des travaux publics les motifs pour lesquels on ne suit pas ici la hiérarchie. Au lieu du Conseil-exécutif il convient de s'adresser d'abord au préfet, mot que je propose d'intercaler avant Conseil-exécutif.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Herr Frutiger hat die Anfrage gestellt, ob es gestattet sei, im Falle der Abholzung die Neupflanzungen wieder bis an den Strassenrand gehen zu lassen. Dem steht nichts im Wege. Man erblickt in den Bäumen auf der Seite des Abhanges einen Schutz der Strasse und kann daher nichts dagegen einwenden, wenn solche dort wieder angepflanzt werden.

Herrn Hofer kann ich erwidern, dass der Artikel selbstverständlich nicht die Meinung hat, dass Bäume, die jetzt an der Strasse stehen, umgehauen werden müssen. Es handelt sich lediglich darum, dass bei neuen Baumanlagen die vorgeschriebene Entfernung innegehalten werde.

Der Antrag Favre geht zu weit. Wenn man Bäume bis auf 1 m an die Strasse pflanzen würde, so würde dieselbe zu sehr beschattet. Die Baudirektion hat Zuschriften erhalten, die verlangten, dass die Distanz auf 3 m festgesetzt würde. So weit sind wir nicht gegangen, aber weniger als 2 m sollte die Entfernung nicht betragen.

Was den Antrag Jacot anbelangt, so ist zu bemerken, dass natürlich ein Rekurs zuerst an den Regierungsrat und von da an den Regierungsrat gehen wird. Das ist der gewöhnliche Weg. Nur liegt

die Entscheidung nicht beim Regierungsrat, sondern beim Regierungsrat.

Steiger, Präsident der Kommission. In der ersten Beratung gab der vorliegende Artikel viel zu reden und der Rat beschloss mit grosser Mehrheit, die Entfernung auf 2 m festzusetzen. Ich glaube, wir sollten an diesem Beschluss festhalten, und beantrage Ihnen daher, den Vorschlag des Herrn Favre abzulehnen.

Der Antrag Hofer kann dagegen angenommen werden, indem er sich mit der Auffassung der vorbereitenden Behörden deckt, dass die Entfernung von 2 m nur bei Neupflanzungen zu berücksichtigen ist.

Dem Antrag Jacot kann ich mich ebenfalls anschliessen, weil der von ihm vorgeschlagene Weg der im Administrativprozesse übliche ist.

Hofer. Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass bei den seinerzeit vom Staat subventionierten Strassenpflanzungen die Bäume an die Strasse gesetzt wurden. Die Baumlinie geht direkt der Strasse entlang. Nun kommt es vielfach vor, dass in diesen Pflanzungen einzelne Bäume ersetzt werden müssen. Nach dem Wortlaut des gedruckt vorliegenden ersten Alinea dürften die Ersatzbäume nicht an den alten Platz, sondern müssten 2 m zurückgesetzt werden. Das ist nicht angebracht, sondern für die bestehenden Pflanzungen sollte eine Ausnahme gemacht werden, weshalb ich Ihnen meinen Antrag nochmals zur Annahme empfehle.

Abstimmung.

1. Die Anträge Hofer und Jacot werden, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.
2. Für den Antrag Favre Minderheit.

Beschluss:

Art. 7. Bei Neuanlage von Strassenpflanzungen dürfen Bäume an öffentlichen Strassen und Wegen nicht näher als 2 m an den Strassenrand zu stehen kommen.

Längs Strassen und Wegen, welche steilen Gebirgshalden entlang führen, dürfen Bäume auf der Seite des Abhanges bis an den Strassenrand stehen bleiben.

Die Aeste der Bäume, welche sich über die Strassenfahrbahn erstrecken, müssen auf Verlangen der Ortspolizeibehörde oder im Rekursfall des Regierungsrates bis auf die Höhe von 4 m und, wenn es das öffentliche Interesse erfordert, noch höher aufgeschnitten werden.

Unterlässt der Eigentümer das rechtzeitige Aufschneiden und leistet er einer daherigen Aufforderung innerhalb 14 Tagen nicht Folge, so sollen die Strassenpolizeiorgane die Arbeit auf seine Kosten besorgen.

Ein Anspruch auf Entschädigung kommt dem Eigentümer der Bäume nicht zu.

Art. 8.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Dieser Artikel handelt von den Stacheldrahtzäunen. Ursprünglich war vorgesehen, für das Anbringen von solchen einen gewissen Abstand von der Strasse vorzuschreiben. In der ersten Beratung beschloss der Rat jedoch, die Stacheldrahtzäune überhaupt zu verbieten, was jedenfalls das Richtige war. Dieses Verbot ist denn auch in dem jetzt vorliegenden Entwurf enthalten und wir empfehlen Ihnen dessen Annahme.

Iseli (Grafenried). In der ersten Beratung gab das zweite Alinea des Art. 8 sehr viel zu reden. Dabei wurde auf die Gefährlichkeit der Stacheldrahtzäune hingewiesen und beschlossen, sie zu verbieten. Ich glaube zwar, dass, wenn der Rat damals zahlreicher versammelt und namentlich mehr Landwirte anwesend gewesen wären, man zu einem andern Schluss gekommen wäre. Wenn man alles verbieten wollte, was einem nicht gerade passt, könnte noch vieles andere untersagt werden. Die Landwirte hätten vielleicht am meisten Grund, die Verwendung von Automobilen auf den Strassen zu verbieten, weil sie oft die Pferde scheu machen und Unfälle verursachen. Es fällt aber den Landwirten nicht im Traume ein, einen derartigen Antrag zu stellen, weil sie wohl wissen, dass das Automobil das Fuhrwerk der Zukunft ist. Aber auch die Stacheldrahtzäune werden von den Landwirten in Zukunft mehr verwendet werden als heute und darum beantrage ich, dass man sie gestatte, immerhin mit der Einschränkung, dass sie wenigstens 50 cm von Strassen und Wegen entfernt und auf der Strassenseite mit hölzernen Latten versehen sein müssen, damit Vorübergehende nicht verletzt werden können.

In den letzten zehn, zwanzig Jahren hat der landwirtschaftliche Betrieb grosse Aenderungen erfahren und die Zukunft wird namentlich in bezug auf Viehzucht und Milchwirtschaft noch grössere bringen. Auch in der Ebene wird nach und nach an Stelle der Sommerstallfütterung der Weidbetrieb eingeführt werden. Ich will auf die nähern Gründe dieser Umwälzung nicht eintreten, ich weise nur auf den Mangel an Arbeitskräften, die bessere Rendite der Viehzucht und die Produktion von gesünderem Vieh und damit auch von gesünderer Milch und gesünderem Fleisch hin. Beim Weidbetrieb in der Ebene ist aber die Verwendung von Stacheldrahtzäunen unbedingt nötig. Wir haben hier nicht die grossen Weiden wie auf den Bergen, sondern des intensiven Betriebes wegen muss in der Ebene die Wechselweide eingeführt werden, das heisst der Viehbesitzer muss sich mehrere kleinere Weiden anlegen und sie abwechselungsweise abweiden lassen. Im Hochsommer wird das Vieh nachts auf der Weide gelassen und damit es nicht ausbrechen und in den benachbarten Pflanzungen, wie zum Beispiel Kleeäckern, Schaden anrichten und selber Schaden nehmen kann, muss um die Weide ein solider Zaun errichtet werden. Ein Holzzaun taugt absolut nichts, da er im Augenblick an einzelnen Stellen zerstört ist und die Tiere ausbrechen können. Auch blosse Drahtzäune ohne Stacheln genügen nicht; ihre Anlage ist zu kostspielig und zudem bieten sie den Angriffen des Viehs zu wenig Widerstand. Stacheldrahtzäune dagegen bieten dem Vieh keine Anhalts-

punkte und sind für dasselbe durchaus ungefährlich. Ich habe in den letzten drei Jahren während des Sommers alljährlich andere Tiere auf eine mit einem Stacheldrahtzaun umgebene Weide treiben lassen und konnte nie auch nur die geringste Verletzung konstatieren, obschon die Tiere ihren Hals unter dem Zaun hinausstreckten und ausserhalb desselben das Gras auf 20, 30 cm abfrassen. Wenn überdies auf der Aussenseite des Stacheldrahtes Latten angebracht werden, so können auch keine Personen verletzt werden. Ich möchte Ihnen deshalb beantragen, dem zweiten Alinea folgende Fassung zu geben: «Stacheldrahtzäune müssen mindestens 50 cm von der Weg- oder Strassenmarke abstehen. Ueberdies sind an der der Strasse zugekehrten Seite der ganzen Länge nach hölzerne Latten anzubringen. Für ähnliche bei Berührung Verletzungen verursachende Gegenstände gelten die gleichen Vorschriften.»

Gyger. In diesem Artikel scheint mir ein Widerspruch zu herrschen. Nach Alinea 1 dürfen Grünhänge als Abschränkungen gepflanzt werden, Alinea 2 dagegen bestimmt, dass Stacheldrahtzäune oder andere bei Berührung Verletzung verursachende Einrichtungen zur Abschränkung nicht verwendet werden dürfen. Nun sind aber zum Beispiel Schwarz- oder Weissdornhänge auch Einrichtungen, die bei Berührung Verletzungen verursachen können. Dieselben wären somit nach dem Wortlaut des zweiten Alinea ebenfalls verboten. Das ist aber offenbar nicht beabsichtigt und darum beantrage ich zur Beseitigung des vorhandenen Widerspruches, im zweiten Alinea vor «bei Berührung Verletzungen verursachende Einrichtungen» das Wort «künstliche» einzuschalten. Im weitern möchte ich anfragen, ob Stacheldrahtzäune auf Gartenmauern auch verboten sein sollen.

Frutiger. Das erste Alinea enthält keine Bestimmung über die Höhe der Einzäunungen und Abschränkungen an der Strasse. Im ersten Entwurf war bestimmt, dass sie nicht höher als 1 m 40 sein dürfen. Nach der heute vorliegenden Redaktion kann jeder sie so hoch machen als er will. Es sollte da jedenfalls eine bestimmte Grenze angegeben werden. Einzelne Ortschaften schreiben jetzt schon vor, dass Einfriedigungen an der Strasse eine gewisse Höhe nicht überschreiten dürfen. Wenn hier nichts gesagt wird, so könnte es vorkommen, dass in einer solchen Ortschaft eine Mauer an der Gemeindestrasse nicht höher als zum Beispiel 1 m 40, an der Staatsstrasse dagegen bis auf die Höhe von 10 oder 15 m erstellt würde. Ich möchte anfragen, wie der vorliegende Artikel nach dieser Richtung zu verstehen ist.

Mosimann. Ich möchte gegen den von den vorberatenden Behörden im zweiten Alinea angebrachten Zusatz: «Bestehende derartige Einrichtungen sind sofort nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu entfernen» Verwahrung einlegen. Wir haben zum Beispiel vor wenigen Jahren auf Verlangen der betreffenden Eigentümer auf der Riffenmatt-Ottenleue-Strasse auf eine lange Strecke 1—2 m vom Strassenrand entfernt einen Stacheldrahtzaun erstellt, der uns wenigstens 1000 Fr. gekostet hat. Derselbe müsste nach dem Antrag der vorberatenden Behörden jetzt wiederum entfernt werden. Damit kann ich mich nicht einverstanden er-

klären und beantrage daher Streichung des genannten Satzes. Sollte das nicht belieben, so stelle ich den eventuellen Antrag, folgenden Nachsatz aufzunehmen: «Ausnahmsweise kann die Baudirektion bewilligen, dass bereits bestehende Stacheldrahtzäune an Strassen IV. Klasse weiter bestehen dürfen.» Damit wäre uns ebenfalls gedient. Der angeführte Stacheldrahtzaun ist übrigens niemand im Wege und wenn wir ihn beseitigen müssten, so würden wir nur zu neuen Kosten genötigt, da wir ihn durch einen Holzzaun ersetzen müssten.

M. Stauffer (Corgémont). Le 2^e alinéa de l'art. 8 est certainement l'un des plus importants de toute la loi, et contrairement à ce que vient de vous dire M. Iseli je voudrais vous proposer de le conserver tel qu'il est. Permettez-moi de vous donner quelques renseignements sur l'emploi des ronces artificielles, telles qu'on les emploie pour clôtures de pâturage.

Ressortissant d'un pays où les pâturages et l'économie alpestre jouent un très grand rôle je puis dire que ces clôtures-là, le long des chemins vicinaux et de certaines routes cantonales, sont les plus dangereuses que je connaisse. J'ai vu des chevaux, des vaches, dont les jambes étaient complètement abîmées pour avoir foulé ces ronces. M. Iseli oublie complètement que dans notre contrée il arrive souvent, pendant la belle saison, que le bétail reste dehors toute la nuit et n'est pas à même de distinguer les ronces artificielles qui bordent les routes vicinaux. Nous voulons, dans le Jura aller beaucoup plus loin que le projet et obtenir que l'emploi des ronces artificielles soit tout à fait interdit sur tout le territoire du canton de Berne. Nous ne devons pas oublier enfin que le danger existe aussi pour les promeneurs qui, voulant assister à un beau lever de soleil sur le Chasseral, doivent traverser des clôtures.

Je prie le Grand Conseil de ne pas prendre en considération la proposition de M. Iseli.

Kammermann. Nach meinem Dafürhalten ist auch bei Annahme des vorliegenden Artikels einem Grundeigentümer nicht verboten, auf seinem Boden Stacheldrahtzäune zu errichten, wenn sie nicht an die Strasse zu stehen kommen. Wie verhält es sich nun mit der Haftpflicht, wenn zum Beispiel ein Pferd auf der Strasse durchbrennt und sich an dem zurückstehenden Stacheldrahtzaun verletzt? Ist da die Haftpflicht des Grundeigentümers ausgeschlossen? Wenn dies der Fall sein sollte, so möchte ich wünschen, dass davon im Protokoll Vormerk genommen würde.

Witschi. Der Art. 8 enthält meines Erachtens eine Lücke. Es sollte doch gesagt werden, wie weit an die Strasse heran ein Stacheldrahtzaun zu stehen kommen darf. Der Antrag Iseli spricht sich darüber aus und ich unterstütze daher diesen Antrag.

v. Wattenwyl. Ich möchte Ihnen ebenfalls den Antrag Iseli zur Annahme empfehlen. Herr Stauffer, der ein grosser Pferdeliebhaber ist, wehrt sich gegen die Stacheldrahtzäune, weil sie für die Pferde sehr gefährlich sind. Für das Vieh trifft das nicht zu. Auch die Menschen können durch Anbringung von Vorsichtsvorrichtungen vor Verletzungen leicht bewahrt werden. So ist zum Beispiel im Waadtland

vorgeschrieben, dass die Stacheln auf der Strassen-seite abgeklemmt werden müssen. Sollte Ihnen der Antrag Iseli nicht genehm sein und der Artikel in der vorliegenden Fassung Gesetzeskraft erhalten, so möchte ich die Baudirektion ersuchen, dass sie in erster Linie die löbliche Eidgenossenschaft dazu verhalte, ihre kilometerlangen Stacheldrähte zu entfernen.

Hadorn (Latterbach). Ich habe mit den Stacheldrahtzäunen andere Erfahrungen gemacht als Herr Stauffer. Ich habe meine Weiden auf weite Strecken mit Stacheldraht abgezäunt und seit 10 Jahren bei keinem ältern Tier je eine Verletzung konstatiert. Die Vorlage der Regierung und Kommission geht meines Erachtens viel zu weit und ich möchte ebenfalls den Antrag Iseli unterstützen.

Steiger, Präsident der Kommission. Die Anfrage des Herrn Frutiger kann ich dahin beantworten, dass die Kommission in der ersten Beratung den Antrag gestellt hatte, für Einzäunungen und Abschränkungen an der Strasse die Maximalhöhe von 1 m 40 vorzuschreiben. Diese Bestimmung wurde jedoch vom Grossen Rat einstimmig gestrichen und wir hatten daher keinen Grund, auf den frühern Antrag zurückzukommen.

Ähnlich verhält es sich bezüglich der Stacheldrahtzäune. Wir schlugen seinerzeit vor, folgenden Passus aufzunehmen: «Für Stacheldrahtzäune oder sonstige bei Berührung Verletzungen verursachende Einrichtungen soll der Abstand von der Strasse wenigstens 1 m betragen.» Man war aber bei der ersten Lesung allgemein der Ansicht, dass die Stacheldrahtzäune, die Herr Dürrenmatt eine diabolische Einrichtung nannte, überhaupt verboten werden, und niemand trat für dieselben ein. Heute wird nun ihre Zulassung von allen Seiten befürwortet. Ich begreife ein solches Vorgehen nicht. In der ersten Beratung wird etwas gestrichen und in der zweiten wieder aufgenommen.

Ich muss mich auch gegen den Antrag Mosimann, den letzten Satz des zweiten Alinea zu streichen, aussprechen. Ich halte es für ganz selbstverständlich, dass, wenn die Stacheldrahtzäune verboten werden, bestehende derartige Einrichtungen entfernt werden müssen.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich kann mich den Ausführungen des Herrn Kommissionspräsidenten vollständig anschliessen. Das letzte Mal wurde erklärt, wir haben überhaupt kein Recht, zu verlangen, dass Stacheldrahtzäune 1 m von der Strasse weg erstellt werden müssen, das Land gehöre dem betreffenden Eigentümer und wir haben ihm da keine Vorschriften zu machen. Wenn es verboten ist, der Strasse nach Stacheldrahtzäune zu errichten und ein Unglück vorkommt, so ist allerdings der Eigentümer haftpflichtig und es kann nicht der Staat dafür haftbar gemacht werden.

Frutiger. Die erhaltene Auskunft befriedigt mich nicht. Ich habe bereits darauf hingewiesen, dass es dazu kommen könnte, dass zum Beispiel in einer städtischen Gemeinde, welche über die Höhe der Einfriedigungen Vorschriften erlassen hat, um ein Gut an der Gemeindestrasse nur eine Mauer von der und

der bestimmten Höhe, an der Staatsstrasse dagegen von einer beliebigen Höhe erstellt würde. Es sollte daher unbedingt im vorliegenden Artikel über die zulässige Höhe etwas gesagt werden. Wenn man nicht eine bestimmte Limite ziehen will, sollte wenigstens bestimmt werden, dass da, wo in einer Gemeinde eine Maximalhöhe vorgeschrieben ist, diese auch für Einzäunungen an den Staatsstrassen gilt. Es ist gewiss nicht der Wille des Volkes, dass einer der Staatsstrasse nach eine Mauer von beliebiger Höhe soll errichten dürfen. Wenn man die früher vorgesehene Höhe von 1 m 40 nicht wieder aufnehmen will, so könnte das Maximum etwa auf 2 m 50 festgesetzt werden. Hohe Mauern beschatten die Strasse und machen sie zumal bei grossen Steigungen geradezu unfahrbar. Darum sollte ein Maximum vorgesehen werden. Am besten wäre es, wenn der ganze Artikel an die Kommission zu nochmaliger Prüfung zurückgewiesen würde. Ich stelle diesen Antrag.

Präsident. Ich eröffne die Diskussion über den Ordnungsantrag des Herrn Frutiger.

Steiger, Präsident der Kommission. Ich empfehle Ihnen, den Ordnungsantrag des Herrn Frutiger abzulehnen. Im Gesetz ist bereits auf das, was er wünscht, Rücksicht genommen. In Art. 12 ist ausdrücklich vorgesehen, dass die Gemeinden über die Höhe der Einzäunungen an Strassen besondere Vorschriften aufstellen können.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich muss mich dem Rückweisungsantrag ebenfalls widersetzen, da wir sonst mit dem Geschäft nicht fertig werden. Herr Steiger hat übrigens bereits betont, dass die Gemeinden das Recht haben, über die Höhe der Mauern besondere Vorschriften zu erlassen, die natürlich nicht nur für die Einzäunungen an Gemeindestrassen, sondern auch an Staatsstrassen Geltung haben.

Frutiger. Ich ziehe meinen Ordnungsantrag zurück.

Präsident. Die materielle Diskussion über Art. 8 dauert fort.

Küenzi. Ich möchte Ihnen beantragen, am zweiten Alinea nichts mehr zu ändern. Wir haben in der ersten Beratung beschlossen, dass die Stacheldrahtzäune an den öffentlichen Strassen verboten sein sollen. Nun kommen heute die Vertreter der Landwirtschaft und erklären, dass sie dieselben wegen des Viehs nicht entbehren können. Wir wollen aber die Stacheldrahtzäune nicht wegen des Viehs, sondern wegen der Menschen verbieten. Derartige Einrichtungen sollen den Strassen entlang nicht errichtet werden dürfen, damit die Menschen, die auf den Strassen zirkulieren, sich nicht verletzen. Wir haben uns in unserer Gemeinde von der Gefährlichkeit der Stacheldrahtzäune überzeugen können und darum ihre Entfernung beschliessen wollen. Allein wir konnten es nicht tun, weil die gesetzliche Grundlage dafür fehlte. Nun soll das Verbot von Gesetzeswegen ausgesprochen werden und ich möchte Sie ersuchen, demselben Ihre Zustimmung zu geben.

Iseli (Grafenried). Ich möchte nur bemerken, dass das Verbot der Stacheldrahtzäune in der letzten Beratung nicht einstimmig angenommen wurde, sondern eine ziemlich kleine Minderheit sich ablehnend verhielt.

Gegenüber Herrn Stauffer ist darauf aufmerksam zu machen, dass sie im Jura meistens Pferdeweiden haben. Für diese eignen sich die Stacheldrahtzäune allerdings nicht. Junge Pferde springen oft im Galopp auf der Weide herum und können, wenn der Boden glatt ist, nicht gleich anhalten, so dass sie sich an den Stacheldrahtzäunen leicht verletzen. Auch sind sie empfindlicher als das Rindvieh. Zudem befinden sich auf den Bergen neben den Weiden wieder andere Weiden, während bei uns die Weiden von Anpflanzungen umgeben sind, die gegen das Ausbrechen des Viehs geschützt werden müssen.

Herrn Küenzi möchte ich erwidern, dass wir nicht nur für das Vieh sorgen wollen, sondern auch für die Menschen. Die Menschen sind aber etwas gescheiter und es darf ihnen zugetraut werden, dass, wenn neben der Strasse ein Bach sich befindet, sie nicht in denselben hineinlaufen, oder wenn ein Dornhag der Strasse entlang führt, nicht in denselben hineinspringen. Ueberdies habe ich das Anbringen von Schutzvorrichtungen vorgeschlagen, so dass die Leute sich nicht verletzen können. Mit dem Erstellen hölzerner Zäune der Strasse entlang ist uns nicht geholfen, dieselben werden vom Vieh schnell zerstört und durchbrochen. Ueberhaupt ist jeder Eigentümer frei, Stacheldrahtzäune zu errichten oder nicht; wenn er es tut und ein Unfall vorkommt, so ist er auch haftbar dafür. Uebrigens ist es weniger gefährlich, wenn ein durchgebranntes Automobil durch einen Stacheldrahtzaun hindurchfährt statt an eine Mauer zu rennen.

Scherz. Ich gehe mit dem Herrn Kommissionspräsidenten durchaus einig, dass es ein merkwürdiges Verfahren ist, in der ersten Beratung die Stacheldrahtzäune zu verbieten und sie jetzt wieder erlauben zu wollen. Es ist das eine Inkonzsequenz, wie sie je und je im Grossen Rat vorkommen kann, weil das eine Mal diese, das andere Mal andere Mitglieder des Rates anwesend sind. Immerhin sehe ich in unserer Mitte einige Ratsmitglieder, die das letzte Mal dem Verbot zugestimmt haben, während sie heute anderer Meinung zu sein scheinen. Ich begreife nicht, wie Herr Iseli behaupten kann, in der ersten Beratung habe eine grosse Minderheit gegen das Verbot gestimmt, da meines Wissens gar keine Abstimmung stattfand. Es hiess damals allgemein, dass die Stacheldrahtzäune beseitigt werden sollen. Ich sehe derartige Einrichtungen nicht gern der Strasse entlang, sie können wirklich leicht Unfälle herbeiführen. Wenn zum Beispiel des Nachts an einem Ort Feuer ausbricht, so denken die Leute nicht mehr an das Vorhandensein der Stacheldrahtzäune und rennen durch dieselben hindurch. Oder wenn auf den schmalen Dorfwegen, die von Stacheldrahtzäunen eingefasst sind, Knaben spielen und einander nachspringen, wie schnell ist da ein Unglück geschehen. Ich möchte auch den Eigentümer sehen, der für derartige Unfälle sich sofort verantwortlich erklärte. Das Verbot der Stacheldrahtzäune ist meines Erachtens durchaus gerechtfertigt und ich glaube, dessen Beseitigung würde dem Gesetz viele Gegner verschaffen. Ich möchte Ihnen da-

her empfehlen, an dem früher gefassten Beschluss festzuhalten.

Bratschi. Ich möchte Sie ersuchen, den Zusatzantrag Mosimann anzunehmen. Ich kenne zufällig die Strasse von Riffenmatt nach dem Schwefelberg sehr gut. Auf einer langen Strecke ist sie beidseitig von Stacheldrahtzäunen eingefasst, welche das Vieh verhindern sollen, aus den Weiden auszubrechen. Der betreffende Weg ist so wenig begangen, dass er eigentlich nur dem Namen nach als öffentlicher Weg bezeichnet werden kann, und die dort angebrachten Stacheldrahtzäune können wirklich keinen Schaden stiften. Es kann jener Gegend in der Tat nicht zugemutet werden, diese langen Stacheldrahtzäune wieder abzureissen, und wenn wir darauf beharren würden, so müsste das Gesetz dort oben auf starke Opposition stossen, was wir durch Annahme des Zusatzantrages Mosimann vermeiden wollen.

Abstimmung.

1. Eventuell:

Für den Antrag Gyger (Einfügung des Wortes «künstliche» im zweiten Alinea) Mehrheit.

2. Subeventuell:

Für den Zusatzantrag Mosimann . . . »

Eventuell:

Für den Streichungsantrag Mosimann Minderheit.

3. Definitiv:

Für Festhalten an der bereinigten

Fassung 79 Stimmen

Für den Antrag Iseli 28 »

Beschluss:

Art. 8. Einzäunungen oder Abschränkungen aller Art gegen die Strassen müssen ausserhalb der Strassengrenzen erstellt und Grünhäge in der Weise beschnitten werden, dass sie nicht über die Strassengrenzen hineinreichen.

Stacheldrahtzäune oder andere künstliche, bei Berührung Verletzungen verursachende Einrichtungen dürfen zur Abschränkung an öffentlichen Strassen und Wegen nicht verwendet werden. Bestehende derartige Einrichtungen sind sofort nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu entfernen. Ausnahmsweise kann die Baudirektion bewilligen, dass bereits bestehende Stacheldrahtzäune an Strassen IV. Klasse weiter bestehen dürfen.

nach der Strasse gemacht wurden, damit die Fuhrwerke dort mit Jauche beladen werden können. Dabei wurden oft die Strassen verunreinigt, weil die Leitungen schlechte Verschlüsse hatten.

Pulver. Im zweiten Alinea heisst es, dass die Verunreinigung der Strasse durch Ackersteine untersagt sei. Unter Ackersteinen versteht man die kleinern Steine, die auf den Aeckern zusammengelesen werden. Ich bin durchaus damit einverstanden, dass diese nicht auf die Strasse geschüttet werden dürfen. Nach dem Wortlaut des betreffenden Passus könnte man aber glauben, dass das Ablagern von Bruchsteinen, Backsteinen und dergleichen auf der Strasse gestattet sei. Dies ist wohl nicht beabsichtigt und ich möchte daher beantragen, das Wort «Ackersteine» einfach durch «Steine» zu ersetzen.

Witschi. Ich möchte den Herrn Baudirektor anfragen, ob es auch verboten ist, Jauche in die Strassenschale laufen zu lassen. Bei Regengüssen läuft auf dem Land die Jauche vielfach in die Strassenschale und man ist nicht imstande, es zu verhindern.

v. Wattenwyl. Die letzte Abstimmung hat ergeben, dass noch 107 Mitglieder anwesend sind. Der Rat dürfte daher kaum mehr beschlussfähig sein und es dürfte sich empfehlen, hier die Sitzung abzubrechen.

Steiger, Präsident der Kommission. Ich glaube, Herr v. Wattenwyl irrt sich. Der Rat dürfte noch beschlussfähig sein. Die Abstimmungen sind jeweilen für die Zahl der anwesenden Mitglieder nicht massgebend, da nicht alle an derselben sich beteiligen. Ich beantrage daher, die Abzählung vorzunehmen und im Falle der Beschlussfähigkeit in der Beratung fortzufahren.

(Die Stimmenzähler nehmen die Abzählung vor.)

Präsident. Die Abzählung hat die Anwesenheit von 110 Mitgliedern ergeben. Der Rat zählt zurzeit 233 Mitglieder, die zur Beschlussfähigkeit nötige absolute Mehrheit beträgt somit 117. Herr v. Wattenwyl hat also recht: wir sind nicht mehr beschlussfähig. Ich schlage Ihnen daher vor, hier die Sitzung abzubrechen und am Montag fortzufahren.

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Schluss der Sitzung um 12¹/₂ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Freihalten der Strassen von fremden Gegenständen.

Art. 9.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der vorliegende Artikel hat einige redaktionelle Abänderungen erfahren, die zu keinen Bemerkungen Anlass geben. Neu aufgenommen wurde das Verbot, Jauche auf die Strassen abzuleiten, weil in letzter Zeit vielfach Ausläufe von Jauchekästen

Kreisschreiben**Fünfte Sitzung.**

an die

Mitglieder des Grossen Rates.**Montag den 5. Februar 1906,**

nachmittags 2 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Schär*.

Bern, den 1. Februar 1906.

Herr Grossrat!

Der Grosse Rat hat heute beschlossen, seine Sitzungen zu vertagen und **Montags den 5. Februar**, nachmittags **2 Uhr**, wieder zu beginnen.

Auf die Tagesordnung des 5. Februar setze ich:

1. Gesetz betreffend das bernische Polizeikorps.
2. Interpellation Scheidegger vom 30. November 1905 betreffend die Brandversicherungsgesetzgebung.
3. Abänderungsdekret betreffend die Verwaltung der kantonalen Brandversicherungsanstalt.
4. Motion Müller vom 16. Mai 1905 betreffend Revision von § 18, Ziffer 3, des Alignementsgesetzes.
5. Motion Bauer vom 14. Februar 1905 betreffend den Staatsbeitrag an Sekundarschulbauten.

Mit Hochschätzung!

Der Grossratspräsident:
Schär.

Der Namensaufruf verzeigt 173 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 60 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Bigler (Wasen), Blum, David, Egli, Frutiger, Gürtler, König, Küpfer, Laubscher, Liechti, Michel (Interlaken), Roth, Rufener, Scheurer, Schneider (Pieterlen), Spring, Spychiger, Stettler, Thöni, Weber (Porrentruy), v. Wurstemberger, Wyder; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Berger (Schwarzenegg), Blanchard, Boinay, Boss, Burri, Christeler, Cretiez, Cueni, Eckert, Fankhauser, Freiburghaus, Frepp, Girardin, Glatthard, Gou vernon, Gresly, v. Grünigen, Haas, Hadorn (Latterbach), Hari, Henzelin, Hostettler, Jenni, Keller, Marti (Aarberg), Meyer, Mouche, Näher, Neuenschwander (Oberdiessbach), Robert, Rügsegger, Stuber, Sutter, Tschannen, Vivian, Wälti, Will.

Der Vorsitzende gibt dem Rat Kenntnis von einer Einladung des Männerchors der Stadt Bern zu einer Abendunterhaltung auf heute abend im Café des Alpes. Das Präsidium verdankt diese Einladung und spricht die Hoffnung aus, dass der Rat ihr zahlreich Folge leisten werde.

Tagesordnung:**Gesetz**

betreffend

das bernische Polizeikorps.

Zweite Beratung.

(Siehe Nr. 2 der Beilagen; die Verhandlungen der ersten Beratung finden sich Seite 412 ff. des letzten Jahrgangs.)

Eintretensfrage.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Grosse Rat hat am 29. November

letzten Jahres den Gesetzesentwurf betreffend das bernische Polizeikorps in erster Beratung angenommen. Gemäss der Vorschrift der Verfassung wurde das Ergebnis der ersten Beratung amtlich publiziert. Die Voraussetzungen zur Vornahme der zweiten Lesung sind somit vorhanden. Es wurde auch den sämtlichen Regierungsstatthaltern Gelegenheit gegeben, sich über den aus der ersten Beratung hervorgegangenen Entwurf auszusprechen. Oppositionen sind keine eingelangt und man scheint allgemein mit dem Resultat der ersten Lesung einverstanden zu sein.

Ueber den Zweck der Gesetzesvorlage wurde Ihnen anlässlich der ersten Beratung schriftlich und mündlich Aufschluss gegeben. Zur Auffrischung des früher Mitgeteilten heute nur wenige Worte.

Im Gesetz über die Organisation des bernischen Polizeikorps von 1893, das heute noch in Kraft ist, sind unter anderm als Beamte vier bis sechs Divisionschefs vorgesehen. Schon vor einem Jahr wurde darauf aufmerksam gemacht, dass die Tätigkeit der Divisionschefs eine sehr minime, vielleicht sogar überflüssige sei, und es wurde die Frage aufgeworfen, ob sie nicht abgeschafft werden könnten. In diesem Sinn hat seinerzeit auch Herr Grossrat Péquignot eine Motion eingereicht und der Grosse Rat hat sie im Einverständnis mit der Regierung erheblich erklärt. Wir haben die Angelegenheit untersucht und das Ergebnis der Prüfung war, dass wir zur Ansicht gelangten, man könne dieser Beamten im Kanton Bern sehr wohl entraten. Deshalb halten wir dafür, dass diese Amtsstellen aufgehoben werden sollen, was selbstverständlich im finanziellen Interesse des Staates liegt. Es macht sich auch im Volke draussen nicht gut, wenn Beamte in Tätigkeit sind, die für den Staat eigentlich überflüssig sind.

Im weitem sind die Besoldungen der Mitglieder des bernischen Polizeikorps, also auch der Landjäger, im Gesetz von 1893 festgesetzt. Diese Besoldungen stimmen nicht mehr mit den heutigen Lebensanforderungen an die Angehörigen des Polizeikorps überein, und nachdem von allen Seiten Besoldungserhöhungen zugunsten der Beamten und Angestellten des Staates gerufen wird, war die Regierung der Ansicht, dass es am Platze sein dürfte, bei diesem Anlass auch an die Landjäger zu denken. Ihre gegenwärtige Besoldung ist wirklich karg, sie beträgt nicht viel mehr als diejenige eines Tagelöhners oder Handlangers, 3 Fr. 50 per Tag, womit sie ihre Familie ernähren sollen. Im vorliegenden Entwurf ist vorgesehen, dass der Grosse Rat kompetent sein soll, auch diese Besoldungen festzusetzen. Nachdem der Grosse Rat im Februar 1904 sich als kompetent erklärt hat, überhaupt die Besoldungen der Beamten und Angestellten des Kantons zu ordnen, ist kein innerer Grund vorhanden, ihn nicht auch zur Festsetzung der Besoldungen der Landjäger zu ermächtigen.

In dritter Linie soll der Grosse Rat kompetent erklärt werden, fortan die Organisation des bernischen Polizeikorps auf dem Dekretsweg zu ordnen, damit sie jederzeit den sich verändernden Verhältnissen angepasst werden kann.

Das ist im wesentlichen der Zweck der vorliegenden Gesetzesvorlage und wir beantragen Ihnen, auf die zweite Beratung derselben einzutreten.

Guggisberg, Präsident der Kommission. Die Kommission hat seit der ersten Beratung auch noch eine

Sitzung gehabt, stellt Ihnen aber keine Abänderungsanträge. Wir sind mit der Regierung einverstanden, dass die Materie in der vom Grossen Rat in der ersten Lesung gebilligten Weise geordnet werde, und empfehlen Ihnen ebenfalls Eintreten auf die zweite Beratung.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Art. 1.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 1. Das Polizeikorps sorgt für die Handhabung der öffentlichen Sicherheit, Ruhe und Ordnung. Es steht unter der Oberaufsicht und Leitung der Polizeidirektion.

Art. 2.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 2. Das Polizeikorps wird auf Kosten des Staates nach Ordonnanz bekleidet, ausgerüstet und bewaffnet.

Art. 3.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 3 sieht vor, dass alle Mitglieder des Polizeikorps Jahresbesoldungen beziehen sollen. Bis jetzt hatten die Landjäger nur einen Taglohn. Wir halten dafür, dass es im Interesse der Sache liege und die Stellung der Landjäger gefestigt werde, wenn man ihnen wie allen übrigen Angestellten des Staates Jahresbesoldungen ausrichtet.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 3. Sämtliche Mitglieder des bernischen Polizeikorps erhalten Jahresbesoldungen, welche durch eine vom Grossen Rat festzustellende Skala bestimmt werden.

Art. 4.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 4 bestimmt, dass der Staat Bern einen jährlichen Beitrag an die Invalidenkasse des Po-

lizeikorps ausrichten soll. Dieser Beitrag beträgt gegenwärtig nach Beschluss des Grossen Rates 17,000 Fr. Derselbe wird, auch wenn er, wie Art. 4 vorsieht, nach versicherungstechnischen Grundsätzen berechnet wird, auf Jahre hinaus nicht höher zu stehen kommen, es sei denn, dass der Bestand des Polizeikorps oder die Besoldungen der Landjäger, nach denen sich der Beitrag richtet, wesentlich erhöht werden.

Guggisberg, Präsident der Kommission. Auch hier geht die Kommission mit der Regierung einig. Wir halten es für zweckmässig, die Summe des an die Invalidenkasse auszurichtenden Beitrages nicht im Gesetz festzulegen, weil die Verhältnisse wechseln können und der Bestand des Korps nicht immer gleichbleibt. Es empfiehlt sich, nur den Grundsatz der Beitragsleistung in das Gesetz aufzunehmen.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 4. Der Staat leistet an die Invalidenkasse des Polizeikorps einen jährlichen Beitrag, dessen Höhe durch den Grossen Rat nach versicherungstechnischen Grundsätzen festzusetzen ist.

Art. 5.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 5 ermächtigt den Regierungsrat, über die Besorgung des Polizeidienstes in der Hauptstadt und eventuell auch in andern Ortschaften des Kantons mit den zuständigen Gemeindeorganen besondere Vereinbarungen zu treffen und daherige organische Vorschriften zu erlassen. Dieser Artikel steht bereits im gegenwärtigen Gesetz und wurde nur dahin erweitert, dass solche Verträge auch mit kleinern Ortschaften abgeschlossen werden können, wie bereits in der ersten Beratung mitgeteilt wurde. Man erwartet vielleicht, dass die Regierung sich bei diesem Anlass über den schon seit mehreren Jahren zwischen dem Staat und der Gemeinde Bern bestehenden Vertrag ausspreche. Nach diesem Vertrag übernimmt die Gemeinde Bern für den Staat die Besorgung der Kriminal- und Sicherheitspolizei, wofür sie vom Staat entschädigt wird. Die Staatspolizei hat sich somit in der Stadt Bern nur mit dem Transport- und Plantondienst zu befassen. Es wurde schon mehrfach darauf aufmerksam gemacht, man solle die Frage prüfen, ob dieser Vertrag vom Staat nicht zu kündigen sei. Dies wurde namentlich auch in einer Eingabe, die seinerzeit der bernische Landjägerverband an sämtliche Mitglieder des Grossen Rates verschickt hat, erwähnt. Auch von einem Regierungsstatthalter wurde die Anregung gemacht, es möchte der Vertrag bei der ersten Gelegenheit gekündet werden. Die Polizeidirektion hat die Frage eingehend geprüft. Ich will heute nicht auf die Details eintreten, sondern werde später Gelegenheit haben, Ihnen hierüber Aufschluss zu erteilen. Ich bemerke bloss, dass die Polizeidirektion die Ansicht teilt, dass der Vertrag mit der Gemeinde Bern gekündet werden soll. Er dauert noch bis Ende 1908,

mit Kündigungsfrist auf 1. Juli 1908. Allerdings bestehen auch gewisse Schwierigkeiten, wenn der Staat die Kriminal- und Sicherheitspolizei in der Stadt Bern selbst besorgen soll, indem wir zurzeit die nötigen Lokaltäten zur Unterbringung der Mannschaft nicht besitzen. Ich hoffe aber, dass sich Mittel und Wege finden werden, um diesen Uebelstand zu beseitigen. Das ist die persönliche Ansicht, welche die Polizeidirektion in dieser Angelegenheit hat; die Ansicht der Regierung kann ich Ihnen nicht mitteilen, weil sie erst später in den Fall kommen wird, sich über die Sache auszusprechen.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 5. Der Regierungsrat ist ermächtigt, über die Besorgung des Polizeidienstes in der Hauptstadt und eventuell auch in andern Ortschaften des Kantons mit den zuständigen Gemeindeorganen besondere Vereinbarungen zu treffen und daherige organische Vorschriften zu erlassen.

Art. 6.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 6. An Stelle des Betrages, welcher nach Art. 1 des Gesetzes vom 2. Mai 1886 betreffend die Verwendung der Geldbussen, und Art. 14 des Beschlusses des Regierungsrates vom 9. Februar 1887 betreffend die Belohnungen und Entschädigungen in Strafsachen, bis dahin den Landjägern als Belohnung in Polizeistraffällen zufiel, werden jährlich aus dem Ertrage der Geldbussen 18,000 bis 20,000 Fr. als Beitrag an die Kosten des Polizeikorps erhoben.

Art. 7.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 7. Der Grosse Rat wird auf dem Wege des Dekretes allgemeine Bestimmungen aufstellen über die Organisation und den ordentlichen Bestand des Polizeikorps, über Art, Zahl, Wahl, Qualifikation, Besoldungsverhältnisse der Beamten und der Mannschaft desselben und dergleichen.

Die nähere Organisation und Verwaltung des Polizeikorps ist durch den Regierungsrat zu ordnen.

Die Polizeidirektion erlässt ein Dienstreglement.

Art. 8.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Es wird Ihnen beantragt, das Gesetz für den Fall der Annahme durch das Volk auf 1. Januar 1907 in Kraft treten zu lassen. Die Volksabstimmung wird voraussichtlich im Monat Mai stattfinden. Es ist nicht mehr möglich, sie auf den nächsten Abstimmungstag vom 4. März anzusetzen, weil die Vorlagen und Botschaften mindestens drei Wochen vor der Abstimmung in den Händen der stimmbfähigen Bürger sein müssen. Wenn das Gesetz im Mai zur Annahme gelangt, werden der Grosse Rat im Verlauf des Sommers oder Herbstes das in Art. 7 vorgesehene Ausführungsdekret erlassen, die Regierung die nähere Organisation auf dem Verordnungsweg treffen und die Polizeidirektion das Dienstreglement ausarbeiten können.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 8. Das Gesetz tritt auf 1. Januar 1907 in Kraft. Mit diesem Zeitpunkt ist das Gesetz vom 23. April 1893 über die Organisation des bernischen Polizeikorps aufgehoben.

Titel.

Angenommen.

Beschluss:

Gesetz
betreffend
das bernische Polizeikorps.

Präsident. Damit ist das Gesetz durchberaten. Ich frage an, ob auf den einen oder andern Artikel zurückzukommen gewünscht wird. — Es ist nicht der Fall und wir schreiten zur

Schlussabstimmung.

Für Annahme des Gesetzes Mehrheit.

Die Regierung wird mit der Festsetzung des Tages der Volksabstimmung beauftragt.

Interpellation des Herrn Grossrat Scheidegger betreffend die Brandversicherungsgesetzgebung.

(Siehe Seite 540 des letzten Jahrgangs.)

Scheidegger. Am 12. Oktober letzten Jahres habe ich mir bei Anlass der Beratung des Staatsverwaltungs-

berichtes erlaubt, einige Bemerkungen betreffend die kantonale Brandversicherungsanstalt zu machen. Anknüpfend daran hat in der letzten Session Herr Kollega Morgenthaller eine Interpellation eingereicht, in der von der Untersuchung und allfälligen Remedur der gerügten Missstände die Rede war. Ich gab mich daher der Hoffnung hin, die Angelegenheit werde untersucht werden und ein gewisser Erfolg nicht ausbleiben. Als aber die Interpellation von Herrn Regierungsrat v. Steiger beantwortet wurde, konnte sich wohl niemand der Auffassung entschlagen, dass die Interpellation eine bestellte war und eigentlich mehr einen persönlichen Zweck hatte. Damit ist aber der Sache nicht gedient. Ich hatte schon früher die Ueberzeugung und wurde darin seither nur bestärkt, dass hier Missstände vorhanden sind, die unmöglich weiter geduldet werden können. Das hat mich veranlasst, die Angelegenheit neuerdings zur Sprache zu bringen.

Ich habe in meinem frühern Votum ein persönliches Erlebnis als Beispiel angeführt, aber schon damals bemerkt, dass der Fall für mich erledigt sei und ich dabei nichts mehr zu gewinnen oder zu verlieren habe. Ich habe ihn also lediglich als Beispiel angeführt und hatte dabei kein persönliches Interesse im Auge. Bei der Beantwortung der Interpellation Morgenthaller kam Herr Regierungsrat v. Steiger eingehend auf den von mir zitierten Fall zu sprechen. Ich hatte behauptet, dass die ersten Experten gewisse Bestandteile des Hauses zur Entschädigung aufgenommen hatten, die dann von den zweiten Experten unberücksichtigt gelassen wurden. Herr v. Steiger wies nach, dass trotzdem die von den zweiten Experten ausgerechnete Entschädigungssumme nahezu die gleiche war wie die der ersten, und zog daraus den Schluss, dass der Brandbeschädigte eigentlich kein Recht habe, zu reklamieren, wenn er die Entschädigungssumme erhalte, die von beiden Expertisen unabhängig von einander ungefähr in der gleichen Höhe festgesetzt wurde. Ich fasse die Sache anders auf. Der Brandbeschädigte kann sich nicht auf diesen Boden stellen, sondern muss vor allem aus fragen, ob er für die erhaltene Summe den Bau wieder herstellen lassen kann. Das traf im vorliegenden Fall nicht zu. Herr v. Steiger hat erwähnt, dass ich eine Brandentschädigung von 2500 Fr. erhalten habe, dass ich aber an die Brandversicherungsanstalt ein Schreiben richtete, in dem nachgewiesen war, dass die Wiederherstellungskosten sich auf 3400 Fr. oder zirka 36 % mehr als die Entschädigungssumme beliefen. Er nahm daran keinen grossen Anstoss, sondern sagte zunächst, das Haus habe sich in einem verlotterten Zustand befunden. Meine Herren, wir wollen die Sache etwas näher ansehen. Wäre das Haus wirklich in einem verlotterten Zustand gewesen, so hätten die Behörden nach Art. 13 des Dekrets von 1896 die Pflicht gehabt, gegen den Gebäudeeigentümer einzuschreiten. Es wurde mir aber nie ein Wort gesagt. Die Sache verhält sich eben anders. Herr Regierungsrat v. Steiger hat erklärt, mit Ausnahme der untern Lokalitäten sei das Haus in einem verlotterten Zustand. Die untern Lokalitäten werden als Wohnung benützt, die obern dagegen dienen seit mehr als 20 Jahren als Werkstätten. Es ist klar, dass Lokalitäten, die als Werkstätten benützt werden, nicht im gleichen baulichen Zustand erhalten werden, wie solche, die als Wohnräume dienen. Herr v. Steiger musste es offenbar wissen, dass die Lokalitäten nicht dem gleichen Zweck dienen und er hätte

es auch sagen dürfen, denn die Sache nimmt sich anders aus, wenn man das weiss oder nicht. Wenn gewisse Lokalitäten zu Werkstätten benützt werden, kann man nicht sagen, das Haus befinde sich in einem verlotterten Zustand.

Allein noch mehr als das. Es werden periodische Neueinschätzungen vorgenommen und dabei wird der Abnutzung eines Hauses Rechnung getragen. Die letzte Neueinschätzung fand im Jahre 1902 statt und dabei wurde mein Haus nicht etwa herunter-, sondern 1200 Fr. hinaufgeschätzt. Auch da waren amtliche Experten in Funktion. Was soll man dazu sagen, wenn da, wo der Hauseigentümer zu zahlen hat, ein Haus höher eingeschätzt wird, da aber, wo er etwas zugut hat, er 30—40 % weniger als die eingeschätzte Summe bezieht? Das ist ein Missverhältnis, das ich nicht begreifen kann.

Herr Regierungsrat v. Steiger sagte im weitern, es sei begreiflich, dass ich weniger bekommen habe als ich ausgeben musste, weil ich mehr habe machen lassen. Wie ist das zu verstehen? Soll damit gesagt werden, dass ich Bestandteile habe wiederherstellen lassen, die weder durch den Brand noch durch die Löscharbeiten beschädigt wurden? Das Gegenteil davon ist geschehen. Es wurden mir verschiedene Bestandteile nicht entschädigt und sie wurden auch nicht wiederhergestellt. Es kann noch heute nachgewiesen werden, dass sie sich in einem schlechteren Zustand befinden als vor dem Brand. Ich nehme an, Herr Regierungsrat v. Steiger habe die Sache nicht so aufgefasst, sondern sagen wollen, die abgebrannten Bestandteile seien alt gewesen, die neuen dagegen seien neu und infolgedessen mehr wert und darum könne nicht die ganze Entschädigung ausgerichtet werden. Ich gebe zu, dass dem Rechnung getragen werden muss. Allein das ist durch das Gesetz geregelt und es fragt sich, ob im vorliegenden Fall dem Sinn und Geist des Gesetzes nachgelebt wurde. § 12 des Gesetzes von 1881 bestimmt, dass der Bauwert als Versicherungswert zu gelten habe, mit andern Worten es sollen die Erstellungskosten für die Schätzung massgebend sein. Die §§ 30 und 31 des nämlichen Gesetzes schreiben vor, dass die Entschädigung nach Massgabe des Versicherungswertes festgestellt werden soll. Auch das ist durchaus richtig und ich wüsste nicht, welch anderer Weg eingeschlagen werden könnte. Die Art. 35 und 36 des Dekrets von 1896 sehen periodische Neuschätzungen vor, bei denen allfälligen baulichen Schäden Rechnung zu tragen, beziehungsweise das betreffende Haus entsprechend herunterzuschätzen ist. Das ist auch im vorliegenden Fall geschehen. Das Haus ist seit den 70er Jahren in der Brandversicherung. Die höchste Schätzung betrug 24,000 Fr.; man darf annehmen, dass das der effektive Bauwert war. Heute beträgt die Schätzung 22,400 Fr., das heisst 6,33 % weniger als der Bauwert. Hätte man nun im Sinn und Geist des Gesetzes verfahren wollen, so hätte der Wiederherstellungspreis der brandbeschädigten Gebäudeteile ermittelt werden müssen. Davon wären 6,33 % in Abzug zu bringen gewesen und dann hätte man der Entwertung des Hauses im gleichen Massstab Rechnung getragen, wie es bei der Einschätzung geschehen ist. Allein so wurde nicht vorgegangen, sondern statt der 6,33 % wurden 36 % abgezogen. Das ist der springende Punkt in der ganzen Angelegenheit und dieses Verfahren darf nicht weiter bestehen bleiben. Man gelangt zu einem solchen

Resultat, weil den Experten nicht der Auftrag gegeben wird, den Wiederherstellungspreis eines Hauses zu ermitteln, sondern unter Berücksichtigung der Entwertung des Hauses die Entschädigungssumme auszurechnen. Man kommt auf diese Weise zu ganz verschiedenen Ergebnissen, die sich nach der persönlichen Auffassung eines jeden einzelnen richten; allein diese persönliche Auffassung ist nicht die Grundlage, auf die man abstellen soll, sondern das Gesetz enthält die massgebende Grundlage. Art. 49 des Dekrets von 1896 sagt ausdrücklich, dass für die Ermittlung des Brandschadens die Einheitspreise massgebend sein sollen, die der letzten Einschätzung des Gebäudes zu Grunde gelegt worden sind. Diese Bestimmung kann nicht immer buchstäblich befolgt werden. Wenn ein Haus ganz abbrennt, so kann es ohne weiteres geschehen, aber wenn nur der Dachstuhl abbrennt, so ist es nicht möglich, weil die Einschätzung nach Kubikmetern Hohlraum ermittelt wird. Der durch den Brand des Dachstuhls verursachte Schaden kann nicht nach Massgabe des Hohlraums des Hauses berechnet werden, sondern da muss man die effektiven Wiederherstellungskosten ermitteln. Allein wenn in diesem Fall auch nicht nach dem Buchstaben des Gesetzes verfahren werden kann, so ist damit nicht gesagt, dass man nun ein Verfahren einschlage, das dem Sinn und Geist des betreffenden Gesetzesartikels nicht entspricht.

Herr Regierungsrat v. Steiger fühlte sich verpflichtet, die Ehre und Gewissenhaftigkeit der Experten in Schutz zu nehmen. Ich habe dieselbe mit keinem Wort angefochten, sondern bin vollständig überzeugt, dass die Experten nach bestem Wissen und Gewissen handeln. Allein das hinderte nicht, dass im vorliegenden Fall sowohl in der ersten wie in der zweiten Expertise Fehler begangen wurden, und wenn dies geschieht, so ist es gewiss nicht logisch, dass der Brandbeschädigte dafür haften soll. Ich will zum Beweis meiner Behauptung nur zwei Beispiele anführen. Der Boden des Zimmers, in dem der Brand ausbrach, wurde von den ersten Experten zur Entschädigung aufgenommen. Ich liess dann einen Devis aufstellen und in demselben berechneten meine Handwerksleute nahezu das Doppelte von dem, was mir für den Boden als Entschädigung gesprochen war. Sie erklärten, dass die Experten nur den Boden aufgenommen haben, dass aber auch der Schutt und der Blindboden ganz durchnässt seien und erneuert werden müssen. Ich teilte dies den zweiten Experten, als sie die Abschätzung vornahmen, mit und sie sagten, dass die Handwerker vollständig recht haben, dass auch der Blindboden und der Schutt erneuert werden müssen. Sie nahmen denn auch beides zur Entschädigung auf, liessen aber den Boden weg. Warum das? Bei der Vornahme der Expertise sahen sie nur einen schmalen Streifen des Bodens, der verhältnismässig noch gut aussah. Als dann aber die Räumungsarbeiten vollendet waren, stellte sich heraus, dass der Boden an verschiedenen Stellen nahezu durchgebrannt war. Hätten die Experten das gesehen, so würden sie selbstverständlich den Boden ebenfalls zur Entschädigung aufgenommen haben, aber sie mussten ihr Urteil in einem Moment abgeben, wo sie den Tatbestand gar nicht richtig erkennen konnten. Gleich ging es bezüglich des Vorschermers, der von unten betrachtet noch ein ganz gutes Aussehen hatte. Später stellte sich aber heraus, dass er nahezu abgebrannt war und

nicht mehr verwendet werden konnte. Auch hier kann den Experten keine Schuld zugemessen werden, sie konnten in jenem Moment die Sache gar nicht richtig beurteilen. Wenn man richtig verfahren will, sollte nicht nur nach dem Brand, sondern auch nach der Wiederherstellung eine Schätzung vorgenommen werden. Dann kann festgestellt werden, ob der Gebäudeeigentümer in der Wiederherstellung des Hauses zu weit gegangen ist; in diesem Fall soll er keine weitere Entschädigung erhalten. Stellt sich aber heraus, dass er sich genau an die Vorschriften gehalten, die Wiederherstellung aber mehr gekostet hat, als ursprünglich angenommen werden konnte, so soll dem Rechnung getragen werden. Meines Erachtens sollte also entschieden eine zweite Expertise vorgenommen werden.

Im weitem sollte in dem neuen Gesetz dem Brandbeschädigten das Recht gegeben werden, wenigstens einen der drei Experten zu bestimmen. Es geht nicht an, dass nur eine Seite vertreten sein und die andere sich ohne weiteres fügen soll. Auch ist es nicht ganz richtig, dass die zweiten Experten unabhängig von den ersten urteilen. Es wäre besser, wenn die Oberexpertise die erste überprüfen und allfällige Mängel aufdecken und beseitigen würde. Endlich finde ich, dass die Oberexperten von einer absolut neutralen Instanz gewählt werden sollten. Herr v. Steiger hat allerdings gesagt, dass sie durch den Regierungsrat ernannt werden, der eine neutrale Instanz sei. Das ist nur zum Teil richtig. Die Oberexperten werden dem Regierungsrat von der Direktion des Innern vorgeschlagen und der Vorsteher dieser Direktion ist zugleich auch Präsident der Brandversicherungsanstalt. Das ist nach meinen Begriffen keine absolut neutrale Instanz.

Eine fernere Bemerkung betrifft die Oefen. Ich hatte gesagt, dass früher in dem Hause verschiedene Kachelöfen vorhanden waren, die dann entfernt und durch Permanentöfen ersetzt wurden. Nun fehlte nicht viel, so wären diese Oefen bei der Abschätzung als zum Mobiliar und nicht zum Hause gehörig bezeichnet worden. Ueber diese Frage sollte bei den Experten kein Zweifel walten, sondern derartige Oefen ohne weiteres als Bestandteile des Hauses angesehen werden. Herr Regierungsrat v. Steiger hat von transportablen Oefen gesprochen. Das ist etwas ganz anderes. Wenn in einem Zimmer zwei Oefen stehen, von denen einer ein transportabler ist, so begreife ich, dass der letztere zum Mobiliar gerechnet wird; aber wenn nur einer da ist, so bildet er einen Teil des Hauses, denn in jedes Lokal gehört doch ein Ofen.

Gleich verhält es sich mit der Erstellung des Notdaches. Es ist nicht recht, dass die daherigen Kosten einfach dem Brandbeschädigten aufgelastet werden. Das Notdach ist eine Folge des Brandes, es steht damit in direktem Zusammenhang und seine Erstellung soll daher nicht dem Gebäudeeigentümer zur Last fallen, sondern in die Entschädigungskosten miteingeschlossen werden.

Ich konstatiere also, dass in dem gegenwärtigen Verfahren verschiedene Unzulässigkeiten vorhanden sind. Der Zweck der Versicherung ist der, sich für einen Brandfall schadlos zu halten. Wenn nun aber einem, der in guten Treuen glaubt, in einem Brandfall voll entschädigt zu werden, 20, 30 oder mehr Prozent abgezogen werden, so kann er dadurch gerade-

zu ruiniert werden. Es ist nicht jeder in der Lage, an die Neuerstellung seines Hauses, die vielfach 30,000 oder 40,000 Fr. kostet, 30—40 % aufzubringen. Wenn in dieser Weise vorgegangen werden will, sollte der Gebäudeeigentümer wenigstens das Recht haben, sich für die Restsumme anderorts zu versichern, damit er für seinen Schaden vollständig gedeckt wird. Aber dieses Recht hat man bekanntlich nicht, sondern ist gezwungen, sich ausschliesslich bei der kantonalen Anstalt zu versichern und die festgestellte Schätzung und die gesprochene Entschädigung einfach anzunehmen. Der Gebäudeeigentümer darf bloss eine zweite Expertise verlangen.

Herr Regierungsrat v. Steiger hat am Schluss der Interpellationsbeantwortung erklärt, man sollte nicht jede Kleinigkeit und persönliche Angelegenheit vor den Grossen Rat bringen. Er verglich diejenigen, die sich erlaubt hatten, in dieser Frage das Wort zu ergreifen, mit einem Vater, der die Schulkommission oder den Lehrer schuld gibt, wenn sein Kind ein schlechtes Zeugnis nach Hause bringt. Ich halte schon in formeller Beziehung dafür, dass derartige Bemerkungen eigentlich auf die Schulbank gehören und nicht hieher. Allein ich kann Herrn v. Steiger erklären, dass ich in dieser Angelegenheit nicht so leichtfertig vorgegangen bin. Wenn Sie mit der Eisenbahn nach Bern fahren, so erblicken Sie in der Lorraine rechter Hand ein Haus, das den Namen «Arnisheim» trägt. Daneben steht seit etwa 20 Jahren eine angebrannte Ruine. Der betreffende Eigentümer war ein Freund von mir und er hat mir seinerzeit erzählt, welch bittere Erfahrungen er bei der Abschätzung des abgebrannten Hauses habe machen müssen. Ich erinnere mich nicht mehr an alle Einzelheiten, nur weiss ich noch, dass die Mauern, die heute noch stehen, hoch angerechnet wurden. Er wandte sich an einen Baumeister und dieser erklärte ihm, dass die Mauern ausgebrannt seien und nicht mehr verwendet werden können. Ein zweiter und dritter Baumeister, die er konsultierte, gaben ihm den gleichen Bescheid. Er konnte also die Mauern nicht wieder verwenden, sondern hätte sie abreißen lassen und dafür noch die Kosten tragen müssen. Unter diesen Umständen war er nicht in der Lage, das Haus wieder aufzubauen. Er liess die Ruinen stehen, die freilich nicht zur Verschönerung des Quartiers beitragen, aber er wollte keine Veränderungen vornehmen, damit er allen, die sich erkundigen würden, den Grund seines Verhaltens angeben könnte und damit das Schätzungsverfahren gebrandmarkt würde.

Doch haben mich auch noch andere Gründe veranlasst, die Sache hier zur Sprache zu bringen. Ich liess mich nach der ersten Expertise von kompetenten Bauleuten beraten. Der erste erklärte mir, ich solle keine zweite Expertise verlangen, denn sie werde niedriger ausfallen als die erste. Seit langen Jahren wähle die Regierung, wenn es sich um städtische Gebäude handle, meistens zwei Experten vom Lande. Diese seien mit den städtischen Verhältnissen nicht vertraut, kennen den innern Ausbau des Hauses nicht und haben bezüglich der Wiederherstellungskosten keine Erfahrung. Aus diesem Grunde gelange die zweite Expertise in der Regel zu einer niedrigeren Entschädigungssumme als die erste. Der betreffende Baumeister war jahrelang selber Experte gewesen, trat dann aber zurück, weil er sich über das eingeschlagene Verfahren bitter ärgerte und dasselbe mit seinem Ge-

wissen nicht mehr vereinbaren konnte. Es kamen wiederholt Klagen von Brandbeschädigten zu seinen Ohren, die er als berechtigt anerkennen musste, aber er konnte nichts machen, weil er von den beiden andern Experten überstimmt wurde. Er sagte mir, dass er oft eine viel zu hohe Entschädigungssumme ausgerechnet habe; die andern gaben eine viel niedrigere an; aus beiden wurde das Mittel gezogen und so gelang es, eine einigermaßen annehmbare Entschädigung festzustellen. Doch trat er dann, wie gesagt, zurück, weil er die Verantwortung nicht länger tragen konnte. Ein zweiter Fachmann bestätigte mir diese Aussagen. Beides sind sehr kompetente Männer, die längere Zeit Experten waren. Nachdem ich von solchen Leuten eine derartige Auskunft erhalten hatte, war ich wohl berechtigt, die Angelegenheit hier zur Sprache zu bringen, und ich weise jeden Vorwurf der Oberflächlichkeit und Leichtfertigkeit zurück.

Seit meinen frühern Ausführungen kamen denn auch verschiedene Mitglieder des Rates zu mir und sagten mir, sie haben zum Teil persönlich, zum Teil bei Drittpersonen die nämlichen Erfahrungen gemacht und wären mir dankbar, wenn ich die Sache nicht auf sich beruhen lassen, sondern neuerdings zur Sprache bringen würde. Das hat mich veranlasst, darauf zurückzukommen. Die andern Herren haben es ebenso sehr wie der Sprechende empfunden, dass Herr Regierungsrat v. Steiger so von oben herab über die Sache hergefahren ist. Er konnte sich doch denken, dass man einen solchen Schritt nicht so leichtfertig unternimmt, sondern sich dessen, was man tut, wohl bewusst ist.

Ich konstatiere zum Schluss, dass auf diesem Gebiet unzweifelhaft Missstände vorhanden sind, die gehoben werden sollten. Es wurde mir auch gesagt, dass in der gleichen Angelegenheit vor mehreren Jahren eine Motion gestellt und damals versprochen worden sei, man werde das Gesetz revidieren. Ich hoffe, ich werde die Antwort erhalten, dass diese Revision nun in nächster Zeit erfolgen werde. Ich gebe schon jetzt die Zusicherung, dass ich die Sache nicht auf sich beruhen lassen werde. Wenn nichts geschehen sollte, werde ich nicht davor zurückschrecken, die Angelegenheit öffentlich zur Sprache zu bringen, und ich bin überzeugt, dass dann die Regierung nicht besser davon kommen wird als heute. Ich hoffe, ich werde nicht zu einem solchen Vorgehen gezwungen sein, sondern von Herrn Regierungsrat v. Steiger die Zusicherung erhalten, dass die nötige Remedur geschaffen werden soll. Ich möchte die Sache auch den Mitgliedern der Direktion der Brandversicherungsanstalt ans Herz legen. Es kann in mancher Beziehung auch ohne Gesetzesrevision Remedur geschaffen werden und wo dies möglich ist, sollte es vor dem Inkrafttreten des neuen Gesetzes geschehen.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsrates. Es liegen zwei Gegenstände vor. Der eine ist die Interpellation, die wörtlich lautet: «Der Unterzeichnete wünscht gestützt auf Art. 55 des Grossratsreglements vom Regierungsrat Auskunft darüber, wann eine abgeänderte Vorlage betreffend die Brandversicherungsgesetzgebung dem Grossen Rat vorgelegt werden soll.» Mit diesem Gegenstand hat sich Herr Scheidegger ungefähr zwei Minuten befasst, im übrigen aber dem Rat wieder Ausführungen gemacht,

die sich auf den Brandfall, die Expertise und Oberexpertise bei seinem Hause beziehen. Das sind Dinge, die einander nichts angehen. Das eine ist die Interpellation, welche Auskunft darüber verlangt, wann der Grosse Rat den revidierten Gesetzesentwurf zu erwarten habe, und das andere ist eine Wiederholung von Klagen, die Herr Scheidegger als Brandbeschädigter gegen die vorgenommenen Expertisen erheben zu können glaubt. Ich nehme an, auch dem Herrn Scheidegger sei die Interpellation die Hauptsache und das andere Nebensache, Dekoration, man könnte vielleicht sagen Papierschnitzel, Hobelspäne, die man zur Verpackung eines wertvollen Gegenstandes verwendet. Sie werden mir gestatten, dass ich mich lediglich an die Beantwortung der Interpellation halte, wann der Regierungsrat ein neues Brandversicherungsgesetz vorzulegen gedenke.

Die Angelegenheit ist aus eigener Initiative der Direktion der Brandversicherungsanstalt bald vor einem Jahr, also lange bevor die Angelegenheit Scheidegger zur Sprache kam, an die Hand genommen worden. In zahlreichen, fleissigen Sitzungen wurde das Gesamtprogramm für die Revision festgesetzt und die Arbeit wird nun in redaktioneller Bereinigung des Programms weitergehen. Es wurde in dieser Sache hier auch nie eine Motion gestellt. Bei der Beratung des Geschäftsberichtes wurde einmal von Herrn Dr. Michel eine Klage vorgebracht und daraufhin wurde eine Revision des Gesetzes in Aussicht gestellt. Es wurde damals gesagt, dass nicht einzelne Dekrete oder §§ herausgenommen werden können, sondern dass rationell vorgegangen und zuerst das Gesetz, dann die Ausführungsdekrete und schliesslich die Instruktionen einer Revision unterzogen werden müssen. Das greift alles in einander und jeder, der mit der Gesetzgebungsarbeit einigermaßen vertraut ist, wird einsehen, dass nicht anders vorgegangen werden kann. Die Sache ist also aus eigener Initiative der Anstalt in Arbeit und wenn sie fertig ist, wird sie dem Regierungsrat und Grossen Rat vorgelegt. Sie werden das Kindlein zu sehen bekommen, sobald es geboren ist und wir werden dann den Grossen Rat einladen, ihm Götti zu sein. Ich hoffe, der Entwurf werde so ausfallen, dass in den Beratungen des Grossen Rates ein Gesetz zustande kommt, das allen gerechten und billigen Anforderungen entspricht.

Damit habe ich die Interpellation beantwortet. Auf alles, was bezüglich des Brandfalls Scheidegger wiedergekaut wurde, will ich, wie gesagt, nicht eintreten; ich danke, dafür sei dem Grossen Rat die Zeit zu kostbar.

Präsident. Ich frage Herrn Scheidegger an, ob er die reglementarische Erklärung zu der Beantwortung der Interpellation abgeben will.

Scheidegger. Ich nehme gerne davon Vormerk, dass eine neue Vorlage kommen soll. Ich hoffe auch, dass sie in nächster Zeit vorgelegt und nicht neuerdings auf die lange Bank geschoben werde. In diesem Sinne erkläre ich mich von der erhaltenen Antwort befriedigt.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich protestiere gegen den Ausdruck «neuerdings auf die lange Bank geschoben».

Die Arbeit ist noch nie auf die lange Bank geschoben worden. Sie wurde aus eigener Initiative von den Behörden der Versicherungsanstalt an die Hand genommen. Die nötigen Vorarbeiten sind gemacht und in absehbarer Zeit wird der Entwurf vorgelegt werden können. Eine derartige Arbeit muss gründlich vorbereitet werden und ihre Ausführung bedarf natürlich einer langen Zeit. Doch ist sie noch nie auf die lange Bank geschoben worden.

Abänderungsdekret

betreffend

die Verwaltung der kantonalen Brandversicherungsanstalt.

(Siehe Nr. 4 der Beilagen.)

Eintretensfrage.

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich habe soeben bemerkt, dass man seit langer Zeit in verschiedenen Punkten die Revisionsbedürftigkeit des Brandversicherungsgesetzes und auch einzelner Dekrete empfunden hat, dass man aber mit der Revision der Dekrete zuzuwarten gedachte, bis das Gesetz selber durchberaten und angenommen sei. Nun sehen sich aber die Behörden der Brandversicherungsanstalt mit bezug auf einen Punkt, der dringlicher Natur ist, veranlasst, eine partielle Revision zu beantragen. Dieselbe bezieht sich auf die Stelle eines technischen Inspektors der Anstalt. § 9 des Dekrets vom 21. Februar 1889 bestimmt: «Die Beamten der Zentralverwaltung sind: 1. ... 2. ein technischer Inspektor mit einer Besoldung von 4000 bis 4500 Fr.» Bei der Gründung der Anstalt im Jahre 1881 nahm man an, dass ein technischer Inspektor genüge, um die einschlagenden Arbeiten zu besorgen. Dieselben haben sich aber im Laufe der Jahre derart vermehrt, dass sie von einem einzelnen Beamten nicht mehr bewältigt werden können. Im Jahre 1881 betrug das gesamte Gebäudeversicherungskapital etwas über 700 Millionen, heute über 1200 Millionen. Damit wird natürlich das Schatzungswesen viel zeitraubender, die Kontrolle viel umfangreicher und die Funktionen des betreffenden Beamten mehren sich in jeder Hinsicht. Der technische Inspektor besorgt die Kontrolle über das Schatzungswesen. Dazu gehört die Nachprüfung der eingelangten Verbale, um sich wenigstens von der rechnerischen Richtigkeit der Resultate zu überzeugen. Es gehört dazu aber auch eine beständige Fühlung mit den Schatzungskommissionen sowohl bei den Einschätzungen als bei den Brandschadenabschätzungen. Bei der Schätzung grosser, wertvoller Gebäulichkeiten soll der Inspektor wenn möglich anwesend sein und wenn er sieht, dass die Schatzungskommission sich in irgend einer Hinsicht nicht an die bestehenden Vorschriften hält oder das Resultat ihrer Schätzung von derjenigen, die er für sich selbst gemacht hat, sehr stark abweicht, hat er das Recht,

die Verwaltung darauf aufmerksam zu machen und die Frage aufzuwerfen, ob nicht eine Oberexpertise verlangt werden soll. Die gleiche Stellung kommt ihm bei Brandschadenabschätzungen zu. Er hat dabei nicht direkt mitzuwirken, ist aber berechtigt und verpflichtet, beizuwohnen, namentlich wenn es sich um schwierige und komplizierte Fälle handelt, damit er der Verwaltung darüber Bericht machen und diese schlüssig werden kann, ob sie eine Oberexpertise verlangen soll oder nicht. Das gleiche Recht, eine Oberexpertise zu verlangen, hat übrigens auch der Brandbeschädigte. Ferner liegt dem technischen Inspektor die periodische Besichtigung feuergefährlicher Objekte, wie zum Beispiel Berghotels, industrielle Etablissements, grosse gewerbliche Anlagen und so weiter, ob, um sich zu überzeugen, wie es sich hinsichtlich der Feuersicherheit und namentlich des Löschwesens verhält. Wenn er, wie es häufig vorkommt, Mängel aufdeckt, benachrichtigt er die obere Behörden und gibt dadurch Anlass, auf die Beseitigung der Mängel und Schaffung feuersicherer Zustände hinzuwirken, was im Interesse sämtlicher Versicherten liegt. Er muss auch die gewerblichen Etablissements besuchen, um die Höhe des Zuschlages, der für feuergefährliche Werke vorgeschrieben ist, zu bestimmen; hiezu bedarf es unbedingt einer Besichtigung an Ort und Stelle. Ferner besichtigt er grosse Etablissements, feuergefährliche Häusergruppen oder ganze Ortschaften, wenn es sich darum handelt, für dieselben eine Rückversicherung abzuschliessen; auch in diesem Falle muss man sich von den betreffenden Verhältnissen ein möglichst genaues Bild verschaffen. Endlich hat der technische Inspektor sich mit dem Löschwesen zu befassen, indem ihm die Begutachtung der projektierten und in Verbindung mit einem andern Experten die Prüfung der ausgeführten Hydrantenanlagen obliegt.

Wenn Sie sich dieses weitverzweigte Arbeitsfeld vorstellen, werden Sie sich selber verwundern, dass es bisher im ganzen Kanton von der Grimsel bis nach Pruntrut von einem einzigen Mann besorgt werden musste. Es hat sich allmählig gezeigt, dass die Bewältigung all dieser Arbeit durch einen einzigen Mann nicht möglich ist; wenn er das eine tut, müssen eben andere Arbeiten vernachlässigt werden. Die Verwaltung der Brandversicherungsanstalt hat daher beschlossen, eine zweite Inspektorenstelle einzuführen. Dazu bedarf es aber einer Revision des § 9 des Dekrets vom 21. Februar 1889, die mit dem vorliegenden Entwurf beabsichtigt ist.

Wir beantragen Ihnen aus den angeführten Gründen, auf die Vorlage einzutreten.

v. Erlach, Präsident der Kommission. Ich habe den Ausführungen des Herrn Berichterstatters des Regierungsrates nicht viel beizufügen. Sie haben gehört, welche Aufgaben dem technischen Inspektor obliegen. Die Arbeitslast hat sich seit der Gründung der Anstalt in gewaltigem Masse vermehrt und kann nicht mehr von einem einzigen Beamten bewältigt werden. Wir empfehlen Ihnen deshalb ebenfalls, auf den vorliegenden Entwurf einzutreten, der die Revision eines einzigen Punktes des Dekrets von 1889 bezweckt. Wir sind mit der Regierung einverstanden, dass an diesem Dekret vorläufig nichts anderes geändert werden soll, als was heute absolut dringlich ist. Die weiteren Abänderungen werden dann vorgenommen werden, wenn

das neue Brandversicherungsgesetz in Kraft getreten sein wird.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Präsident. Wir gehen über zur artikelweisen Beratung. Ich schlage Ihnen vor, die Vorlage in globo zu behandeln, da sie nur zwei Paragraphen enthält. (Zustimmung.)

v. Steiger, Direktor des Innern, Berichterstatter des Regierungsrates. Nur wenige Worte zur Erläuterung des vorliegenden Projektes. Nach der neuen Ziffer 2 des § 9 des Dekrets von 1889 werden zwei technische Inspektoren eingeführt. Das ist eigentlich die ganze Revision, um die es sich handelt. Wir haben allerdings auch die Frage geprüft, ob bei diesem Anlass nicht auch die Besoldung einer Revision unterzogen werden sollte. Wir sind schon lange zu der Ueberzeugung gelangt, dass die gegenwärtige Besoldung des technischen Inspektors im Verhältnis zu den Anforderungen, die an diesen Beamten gestellt werden, zu gering ist. Auch die übrigen Besoldungen, namentlich diejenige des Verwalters steht nicht mit der ihm obliegenden Arbeit und Verantwortung im Einklang. Allein wir haben uns grundsätzlich gesagt, dass wir nichts revidieren wollen, als was absolut notwendig ist. Die Besoldungen sollen neu geordnet werden, wenn das ganze Dekret überhaupt einer Revision unterzogen wird.

Was die Teilung der Arbeit unter den beiden Inspektoren anbelangt, so wünscht die Direktion der Brandversicherungsanstalt, dass ihr freie Hand gelassen werde und sie dieselbe nach bestem Ermessen und Gutfinden vorzunehmen habe. Man wird voraussichtlich für den grössern Teil der Aufgabe das Arbeitsgebiet der beiden Beamten territorial abgrenzen und dem einen diese, dem andern jene Landesteile zuweisen. Dabei ist aber nicht ausgeschlossen, dass diese und jene Spezialaufgaben, für die der eine oder andere Inspektor sich besser eignet, demjenigen übertragen werden, der hiefür besonders qualifiziert erscheint. Ich empfehle Ihnen die Annahme des Dekrets.

v. Erlach, Präsident der Kommission. Die Kommission ist ebenfalls der Ansicht, dass die Besoldungsverhältnisse der technischen Inspektoren zurzeit nicht geändert werden sollen, indem sonst ein Missverhältnis gegenüber den andern Beamten der Anstalt entstehen würde. Auch halten wir es für angezeigt, dass die Teilung der Arbeit unter den beiden Inspektoren am besten von der Direktion der Anstalt vorgenommen werde. Wir empfehlen Ihnen deshalb in Uebereinstimmung mit der Regierung die Annahme des vorliegenden Entwurfs.

Böhme. Ich hatte die Absicht, eine Erhöhung der Besoldung der technischen Inspektoren zu beantragen, nehme aber davon Umgang, da die Herren Berichterstatter der vorbereitenden Behörden erklärt haben, dass sie im Prinzip mit einer Besoldungserhöhung einver-

standen sind, dieselbe aber in dem nächstens zur Beratung gelangenden Dekretsentwurf Berücksichtigung finden soll. Eine Besoldungserhöhung ist dringend geboten, da es auf der Hand liegt, dass bei den gegenwärtigen Ansätzen schwerlich technisch gebildete Leute für diese Stellen gefunden werden können.

Abstimmung.

Für Annahme des Dekrets Mehrheit.

Beschluss:

Abänderungsdekret
betreffend die
Verwaltung der kantonalen Brandversicherungs-
anstalt.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,
auf den Antrag des Regierungsrates,
beschliesst:

§ 1. Der Ziffer 2 von § 9 des Dekretes vom 21. Februar 1889 betreffend die Verwaltung der kantonalen Versicherungsanstalt wird folgende Fassung gegeben:

2. Zwei technische Inspektoren mit einer Besoldung von je 4000 Fr. bis 4500 Fr.

§ 2. Dieses Dekret tritt sofort in Kraft und ist in die Gesetzessammlung aufzunehmen.

Motion G. Müller und Mitunterzeichner betreffend Revision von § 18, Ziff. 3, des Alignementsgesetzes.

(Siehe Seite 241 des letzten Jahrgangs.)

Müller (Gustav). Am 16. Mai 1905 habe ich mit 22 Mitunterzeichnern folgende Motion eingereicht:

«Der Regierungsrat wird zum Bericht und Antrag darüber eingeladen, ob das Gesetz betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und von baupolizeilichen Vorschriften durch die Gemeinden vom 15. Juli 1894 nicht in der Weise zu ergänzen sei, dass § 18, Ziffer 3, des Gesetzes neben den Strassen und Trottoirs, Abzugskanälen, Beleuchtungs- und Wasserleitungsanlagen auch noch Brücken, Viadukte und Plätze ausdrücklich erwähnt und dass für die Beiträge der Gebäude- und Grundeigentümer an die Erstellung und den Unterhalt derartiger Anlagen ein gesetzliches Pfandrecht geschaffen wird.»

Der Begründung der Motion lasse ich den Wortlaut des § 18 des genannten Gesetzes vorausgehen, damit zum vornherein über die Grundlagen derselben Klarheit geschaffen wird. § 18 lautet:

«Den Gemeinden liegt die Erlassung aller baupolizeilichen Vorschriften ob, welche im Interesse des Verkehrs, der Gesundheit, Feuersicherheit und der soliden Erstellung und Instandhaltung der Bauten, sowie zur Verhütung von Verunstaltungen erforderlich sind, soweit nicht schon staatliche Vorschriften über den betreffenden Gegenstand bestehen.

Ueberdies können durch die Gemeinden Bestimmungen aufgestellt werden

1. . . . 2. . . . (betrifft die heutige Motion nicht),
3. über die Anlage von Strassen und Trottoirs, Abzugskanälen, Beleuchtungs- und Wasserleitungsanlagen und ähnliches und die Beiträge der Gebäude- und Grundeigentümer an die Erstellung und den Unterhalt derselben.»

Bei der Beratung des Gesetzes wurde von dem Vertreter der Regierung in der Eintretensdebatte auf die Wichtigkeit dieses § hingewiesen und erklärt, dass damit die Grundlage für eine autonome Regelung des Baupolizeirechts geschaffen werde. Er wiederholte diese Aussage bei der Beratung des betreffenden Artikels, der in der ersten Lesung diskussionslos durchging. Zwischen der ersten und zweiten Beratung wurde der Entwurf dem bernischen Ingenieur- und Architektenverein zur Begutachtung überwiesen und derselbe erklärte sich mit dem § 18 einverstanden. In der zweiten Beratung beschloss der Grosse Rat, über das Gesetz in globo zu beraten und abzustimmen und es wurde der Entwurf ohne Diskussion angenommen. Das mag einen frappieren, da § 18 zweifellos eine wichtige Bestimmung enthält. Für die widerspruchslöse Annahme sind nur zwei Erklärungen möglich. Entweder hat der Grosse Rat die Tragweite dieser Bestimmung trotz des ausdrücklichen Hinweises darauf durch den Vertreter der Regierung nicht erkannt. Ich halte das bei der Sorgfalt, die auf die Beratung derartiger Gesetzesvorlagen verwendet wird, für undenkbar. Es bleibt daher nur die zweite Erklärung, dass der hier niedergelegte Grundsatz die uneingeschränkte Zustimmung des Grossen Rates gefunden hat.

Man hätte nun erwarten sollen, dass es sich ähnlich verhalten werde, wenn es sich einmal um die Ausführung dieser grundsätzlich wichtigen Bestimmung des Alignementgesetzes handeln würde. Das ist aber nach den Erfahrungen, die wir in der Stadt Bern gemacht haben, nicht der Fall. Ich trat bereits im Jahre 1897 der Frage näher, weil es meiner ganzen Auffassung entsprach, diese Bestimmung zur Durchführung zu bringen, und weil die praktischen Erfahrungen, die man Jahr für Jahr in einer städtischen Gemeinde macht, darauf hindrängen, diese Bestimmung durch Gemeindeverordnungen in Kraft treten zu lassen. Die Wahrnehmungen, die man in einem städtischen Gemeinwesen mit aufsteigender Entwicklung macht, müssen dazu führen, in dieser Beziehung Wandel zu schaffen. Der Wert von Grund und Boden steigt in einer solchen Gemeinde in rascher Progression und es werden Vermögenswerte geschaffen, die in keiner Weise durch den Eigentümer selbst bewirkt werden, sondern einzig und allein durch die Gemeinde. Die Erklärung liegt darin, dass Grund und Boden nicht in grösserem Masse angeboten werden kann als er vorhanden ist, während die Nachfrage nach demselben mit der Zunahme der Bevölkerung steigt. Hierin liegt ein natürlicher Faktor der Wertvermehrung. Ueberdies erstellt die Gemeinde auf Kosten der Allgemeinheit Strassen, wodurch das Land, das bisher nur Kulturland war, in Bauland umgewandelt wird und einen grösseren Wert erhält, so dass der Grund und Boden ohne das Zutun des Eigentümers durch die Arbeiten der Gemeinde an Wert unverhältnismässig steigt. Hier sollte ein Aequivalent geschaffen und ein Teil dieses Mehrwertes der Gemeinde zugeführt wer-

den. Die Sozialdemokratie geht bekanntlich in ihren Forderungen viel weiter und erklärt, dass alles arbeitslose Einkommen im weitern Sinn, Grundrente, Kapitalzins, Unternehmerprofit und so weiter, einen viel zu grossen Teil des Wertes der Arbeit wegnimmt und dass man darauf hinarbeiten sollte, dieses arbeitslose Einkommen zu beseitigen und die Arbeit als alleinigen Wertfaktor zu betrachten. Sie mögen sich dieser Auffassung gegenüber verhalten, wie Sie wollen, unbedingt ablehnend oder nur in bedingter Weise zustimmend, so glaube ich doch, dass alle und namentlich diejenigen Mitglieder des Grossen Rates, die eine Volksschicht vertreten, bei der sich im grossen und ganzen das Einkommen und der Wohlstand nur auf Grund harter Arbeit vermehren, also die Vertreter der Landwirtschaft damit einverstanden sind, dass da, wo einem Grundeigentümer ohne jedes Zutun durch die Arbeit der Gemeinschaft grosse Vermögen erwachsen, es durchaus angezeigt ist, dass ein Teil der geschaffenen Werte dadurch aus dem Privateigentum wieder der Gesamtheit zugeführt wird, dass die Gemeinde für bestimmte Werke, welche diese Wertvermehrung verursachen, von denjenigen, die den Nutzen davon haben, einen angemessenen Beitrag verlangt.

Diese Auffassung ist nicht neuern Datums, sondern hat an einzelnen Orten schon eine jahrhundertlange Geschichte. Die nämliche Frage war im Staat New-York schon vor mehr als 200 Jahren aktuell und auch dort behaupteten, wie vor einigen Jahren in Bern, Juristen, dass ein solches Verfahren gegen Verfassung und Gesetz und namentlich gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung der Bürger verstosse, indem einer einzelnen Klasse von Bürgern Steuern auferlegt werden, während andere davon nicht betroffen werden. Schon damals wurde demgegenüber mit gleichem Recht wie heute erklärt, dass es sich nicht um eine Steuer handelt, sondern um bestimmte Vorteile, die den betreffenden Grundeigentümern zugewendet wurden und für die nun auch besondere Beiträge statuiert werden können. Was damals in New-York durchgefochten wurde, herrscht heute als unbestrittenes Verwaltungsrecht in ganz Amerika.

Die gleiche Erscheinung begegnet uns in London, wo im Jahre 1894 ebenfalls nach langen Kämpfen der Grundsatz aufgestellt wurde, dass die Grundeigentümer für besondere Vorteile, die ihnen durch grössere öffentliche Arbeiten erwachsen sind, herangezogen werden können.

In der Schweiz haben wir Ansätze einer derartigen Gesetzgebung im Kanton Baselstadt, der bereits in den 60er Jahren wenigstens dem Grundsatz nach eine derartige Bestimmung aufgenommen hat, und in Zürich, wo dieser Grundsatz seit dem Jahre 1894 im Baugesetz enthalten ist.

Das alles hat mich in der Auffassung bestärkt, dass es der Gerechtigkeit entspricht und nicht nur eine fiskalische Massregel ist, wenn eine derartige Verordnung über die Beitragspflicht der Grundeigentümer erlassen würde. In der Stadt Bern wurde derselben allerdings ein heftiger Widerstand entgegengesetzt. Die Verordnung wurde nach ihrer Grundlage und in den Detailbestimmungen kritisiert. Sie wurde denn auch formell und materiell vielfach abgeändert, aber doch von den vorberatenden Behörden in erster Lesung mit überwiegender Mehrheit angenommen. Vor der zweiten Lesung war beantragt worden, man möchte anhand kon-

kreter Beispiele die Folgen einer derartigen Verordnung für den einzelnen Grundeigentümer klarlegen, damit jeder wisse, was für Lasten sie für ihn mit sich bringe, und man möchte im weitem ein juristisches Gutachten über die Verfassungsmässigkeit der ganzen Vorlage und speziell über die namentlich angefochtene Bestimmung einholen, nach der nicht nur Strassen und Trottoirs, sondern auch öffentliche Plätze, Brücken und Viadukte in diese Regelung einbezogen wurden. Es wurde eingewendet, man gehe mit dieser Bestimmung über das Gesetz hinaus, das Gesetz dürfe, wenn es von einzelnen Bürgern besondere Leistungen verlangt, nicht extensiv interpretiert werden, sondern man müsse sich genau auf die im Gesetz angeführten Gegenstände beschränken. Herr Professor v. Salis wurde um die Ausarbeitung des verlangten Gutachtens ersucht und er gelangte in demselben zum Schluss, dass die Verordnung in ihrem ganzen Umfang auf verfassungsmässiger und gesetzlicher Grundlage beruhe. Infolgedessen wurde die Verordnung in der zweiten Lesung fast unverändert angenommen. Sie gelangte darauf zur Gemeindeabstimmung, wurde aber nach einer heftigen Agitation mit 3036 gegen 2364 Stimmen verworfen.

In dieser Agitation wurde hauptsächlich gegen zwei Punkte Sturm gelaufen. In erster Linie wandte man sich gegen die Miteinbeziehung der Plätze, Brücken und Viadukte und es wurde gesagt, das sei, Gutachten hin und Gutachten her, verfassungswidrig. Mit diesem Einwand macht man bei einer Abstimmung immer Eindruck und derselbe verfehlt seine Wirkung nicht, namentlich wenn erklärt wird, dass man vergebliche Arbeit mache, da ein allfällig bejahender Entscheid der Gemeinde auf dem Wege eines staatsrechtlichen Rekurses wieder umgestossen werde. Ich möchte Ihnen bezüglich dieses Punktes, der einen Bestandteil der heutigen Motion bildet, den Wortlaut des Gutachtens des Herrn v. Salis zur Kenntnis bringen. Es heisst in demselben:

«Dass die Verordnung, indem sie neben den Strassen und Trottoirs auch öffentliche Plätze, Brücken und Viadukte erwähnt, über die nächste Absicht des Gesetzesredaktors bei Formulierung der in Frage stehenden Ziffer 3 hinausgeht, muss meines Erachtens zugegeben werden, namentlich wenn man sieht, wie derselbe an andern Stellen des Gesetzes vom 15. Juli 1894 sich regelmässig der Wendung «Strassen, öffentliche Plätze und Anlagen» bedient hat, vergleiche zum Beispiel die §§ 2, 3, 10, 11, 12, 13 des Gesetzes. Ferner ist wichtig, dass der Ausdruck «und Ähnliches» in Ziffer 3 im Sinne des Gesetzesredaktors sich zunächst auf die unmittelbar vorher genannten Beleuchtungs- und Wasserleitungsanlagen bezieht.

Trotz alledem darf nicht gesagt werden, dass die durch den Entwurf der Verordnung aufgestellte Interpretation von «Strassen und Trottoirs . . . und Ähnliches» als Strassen, Trottoirs, öffentliche Plätze, Brücken und Viadukte gesetzswidrig sei. Jedenfalls ist diese Interpretation nie und nimmer eine willkürliche Interpretation kantonalen Rechtes, die mit Erfolg vor Bundesgericht unter Berufung auf Art. 4 der B. V. angefochten werden könnte. Gesetzswidrig ist sodann die Interpretation eines Gesetzestextes nicht schon deshalb, weil durch dieselbe eine Gesetzesbestimmung auf einen Fall zur Anwendung kommt, an den der Gesetzesredaktor bei der Gesetzesformulierung zunächst nicht gedacht hat. Gesetzswidrig wäre eine

solche Interpretation erst dann, wenn sie weder mit dem Gesetzestexte, so wie dieser lautet, noch mit dem Sinn und Geist, in welchem das Gesetz erlassen worden ist, vereinbar wäre. Dass weder das eine noch das andere im vorliegenden Fall zutrifft, bedarf keiner weitläufigen Ausführung.

Mag auch ein öffentlicher Platz noch andern Zwecken dienen als denjenigen, denen die Strasse dient, so ist er unzweifelhaft eben doch Bestandteil der Strassenzüge, also unter andern auch eine Verkehrsader wie die Strasse; und mag man weiter sagen, die Brücke oder der Viadukt sei nicht die Strasse, sondern das Werk, über das die Strasse erst gelegt wird, so bleibt doch wiederum wahr, dass die Brücke oder der Viadukt notwendiger Bestandteil der betreffenden, über das Werk führenden Strasse ist und demnach zur Strasse gehört, also auch ohne Zwang im Begriff der Strasse eingeschlossen werden kann. Dass hierin eine unstatthafte extensive Interpretation liegen soll, scheint mir nicht richtig zu sein, weil der Gesetzgeber in der Ziffer 3 des § 18 keine erschöpfende und deshalb in restriktiver Weise zu interpretierende Aufzählung der in Betracht fallenden Objekte gegeben hat, sondern durch Beifügung der Worte «und Ähnliches» zugesteht, dass es Sache der Gemeinden sein soll, näher zu bestimmen, ob ausser bei den namentlich genannten Werken auch bei andern gleichartigen oder ähnlichen eine Beitragspflicht der Liegenschaftsbesitzer zu statuieren sei.

Sollte der Regierungsrat des Kantons Bern Bedenken tragen, von sich aus die Genehmigung der Ausdehnung der Beitragspflicht auf die Erstellung öffentlicher Plätze, Brücken und Viadukte zu erteilen, wegen Zweifeln über die Zulässigkeit dieser Interpretation der Ziffer 3, so wäre es Sache des Grossen Rates, gestützt auf Art. 26, Ziffer 3, der Kantonsverfassung, diese Zweifel durch eine authentische Interpretation in endgültiger Weise in diesem oder jenem Sinne zu heben.»

Wir haben in der Motion die Frage offen gelassen, ob der Weg der authentischen Interpretation, zu der der Grosse Rat nach der Verfassung unzweifelhaft kompetent ist, beschritten oder der Wortlaut des Gesetzes dem Volk zur Entscheidung unterbreitet werden soll. Für die authentische Interpretation spricht der Umstand, dass der Gegenstand, um den es sich hier handelt, nicht für alle Gemeinden von gleicher Bedeutung ist. Für die Stadt Bern ist er wegen ihrer topographischen Verhältnisse von ausserordentlicher Bedeutung, weil sie an den Brücken wesentlich interessiert ist und gerade bei der Erstellung von Brücken die Wertvermehrung von Grund und Boden in einer Weise zum Ausdruck gelangt, wie sie in andern Fällen gar nicht denkbar ist. Nachdem die Kornhausbrücke beschlossen und ausgeführt war, stieg der Wert des Grundeigentums auf der andern Seite der Aare in wenigen Jahren um das 8-fache des frühern Verkehrswertes und um das 40- bis 50-fache der Grundsteuerschätzung. Die Grundeigentümer trugen aber an die Erstellungskosten der Brücke nur die lächerlich geringe Summe von 3% bei. Wenn die dahierige Verschiebung, die sich rein auf Kosten der Steuerzahler von Bern machte, nicht zu einem eigentlichen Skandal wurde, so hat das seinen Grund einzig darin, dass die Stadt Bern selber die Hauptgrundbesitzerin auf dem jenseits der Kornhausbrücke gelegenen Plateau ist und mit Hilfe der Burgergemeinde den Gewinn

selbst realisieren kann. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass die Frage nicht für alle Gemeinden von der gleichen Bedeutung ist, glaube ich, dass es nicht absolut nötig ist, sie dem Volk in einem Ergänzungsgesetz vorzulegen, sondern dass sie, wie das Gutachten empfiehlt, auf dem Wege der authentischen Interpretation zu lösen ist.

Der andere Punkt dagegen, der ebenfalls zur Verwerfung unserer Vorlage beitrug, kann nicht anders als durch eine Erweiterung des Gesetzes erledigt werden. Es handelt sich um die Frage der Haftbarkeit für die Beiträge an derartige Werke. Wir hatten in unserer Verordnung bestimmt, dass neben dem zunächst pflichtigen Eigentümer, der zurzeit der Ausführung einer die Beitragspflicht bedingenden Anlage im Besitz des Grundeigentums ist, subsidiär in der Reihenfolge ihrer Erwerbung alle nachfolgenden Eigentümer des betreffenden Grundstücks haften bis auf denjenigen, der im Zeitpunkt der Fälligkeit des Beitrages Eigentümer ist. Da wurde wiederum eingewendet, eine solche subsidiäre Haftung der Grundeigentümer sei nach Verfassung und Gesetz nicht zulässig. Auch über diesen Punkt spricht sich das Gutachten in unzweideutiger Weise aus. Herr v. Salis sagt:

«Die bisherigen Erwägungen führen dazu, auch die Vorschrift des Art. 11 der Verordnung als rechtlich zulässig zu erklären. Mit dem Beschluss über die Ausführung einer die Beitragspflicht bedingenden Anlage werden die Eigentümer der betreffenden Grundstücke beitragspflichtig; fällig werden dagegen die Beiträge erst in einem spätern Moment; den Fälligkeitstermin setzt Art. 10 der Verordnung fest. Wenn hieran anschliessend Art. 11 bestimmt, dass neben dem zunächst pflichtigen Eigentümers der Grundstücke subsidiär in der Reihenfolge ihrer Erwerbung alle nachfolgenden Eigentümer der betreffenden Grundstücke haften bis auf denjenigen, der im Zeitpunkt der Fälligkeit des Beitrages Eigentümer ist, so liegt in dieser Vorschrift lediglich eine nähere Umschreibung des Begriffes «Gebäude- und Grundeigentümer» der Ziffer 3 des § 18, welche nähere Umschreibung gerade durch die Gemeindeverordnung zu erfolgen hat. Ein gesetzliches Pfandrecht könnte zwar durch die Verordnung der Gemeinde für deren Beitragsforderung nicht kreiert werden, weil solches nur durch kantonales Gesetz geschehen könnte. Den Pflichtigen aber zu bezeichnen, ist Aufgabe der Verordnung, und wenn es der Billigkeit entspricht (wie gerade in dem durch Art. 11 normierten Fall), dass mehrere Pflichtige für einen Beitrag einzustehen haben, so bleibt es der Verordnung unbenommen, diese mehreren als pflichtig zu bezeichnen und ihnen die öffentlich rechtliche Leistung aufzuerlegen. Eine Rechtsnorm steht hier nicht im Wege, wie ja die Verordnung statt einer bloss subsidiären Verpflichtung ebenso gut direkt eine solidarische Verpflichtung der Beteiligten anzuordnen die Befugnis hätte.»

Die betreffende Bestimmung ist also zweifellos verfassungsmässig und gesetzlich zulässig. Dagegen hatten ihr in anderer Beziehung Mängel an, die einem gesetzlichen Pfandrecht nicht anhaften. Ein solches wäre daher vorzuziehen. Dafür fehlt aber die gesetzliche Grundlage. Die Gemeinde Bern hatte bereits in der Kloaken-Verordnung vom 20. Dezember 1875 den Grundsatz der grundpfändlichen Sicherheit der Forderungen der Gemeinde aufgestellt und glaubte, dass die Bestimmung, wenn die Verordnung von der

Regierung sanktioniert würde, nicht angefochten werden könnte. Die Regierung strich aber den betreffenden Paragraphen und erklärte, dass es gesetzlich nicht zulässig sei, auf dem Verordnungswege ein gesetzliches Pfandrecht zu statuieren. Im Jahre 1898 haben wir die Frage anlässlich des Erlasses einer Verordnung über die Abwasser neuerdings geprüft, fanden aber, dass es unzulässig sei, in dieser Weise vorzugehen. Es kann also auf diesem Wege kein gesetzliches Pfandrecht geschaffen werden. Solange ein solches nicht besteht, ist die Gemeinde Schädigungen ausgesetzt und wir konnten wiederholt konstatieren, dass Beiträge verloren gingen, wenn zwischen der Ausführung des Werkes und der Fälligkeit des Beitrages die Besitzung Hand änderte. Man könnte dem dadurch entgegenreten, dass der Fälligkeitstermin auf 2 statt auf 18 Monate, wie in der Verordnung vorgesehen ist, festgesetzt würde. Allein das hat den Nachteil, dass kleinere Grundeigentümer in finanzielle Schwierigkeiten kommen könnten. Man hat auch den Ausweg der subsidiären Haftung, aber damit ist der grosse Nachteil verbunden, dass die Forderungen in den Grundbüchern nicht eingetragen werden, so dass einer ohne jede Kenntnis der bestehenden Verpflichtungen eine Liegenschaft erwerben könnte und subsidiär haftbar wäre, ohne auf den Vorbesitzer Rückgriff nehmen zu können. Die Schaffung eines gesetzlichen Pfandrechts ist daher unbedingt vorzuziehen. Ich möchte dieselbe sehr befürworten, da dies nicht nur für die Stadt Bern von Bedeutung ist, sondern für jede grössere und in Entwicklung begriffene Gemeinde, die dazu kommt, derartige Anlagen auf Gemeindekosten zu erstellen. Wenn die bezüglichen Forderungen in den Grundbüchern erscheinen, dann sind sie für die Gemeinden sicher gestellt und damit werden auch die Kredit- und Hypothekerverhältnisse in zuverlässiger Weise geregelt. Ein solches gesetzliches und zwar privilegiertes Pfandrecht besteht schon für die Forderungen des Staates und der Gemeinden für Grundsteuer. Wir haben auch ein gesetzliches Pfandrecht, das allen Forderungen nachgeht, aber Wert hat, weil es in den Grundbüchern erscheint, in dem Erbschafts- und Schenkungssteuergesetz geschaffen, das dinglich auf die Liegenschaft gelegt ist und nach zwei Jahren erlöscht, wenn die Forderung vom Staat nicht geltend gemacht wird. Hier scheint mir ein ähnlicher Fall vorzuliegen, wo es im Interesse der Gemeinden ist, wenn ein den bestehenden Pfandrechten nachgehendes gesetzliches Pfandrecht statuiert wird.

Ich resümiere dahin, dass es notwendig ist, § 18, Ziffer 3, des Alignementsgesetzes dahin zu ergänzen, dass auch die öffentlichen Plätze, Brücken und Viadukte zu den Anlagen gehören, für die die Gemeinden Beiträge der Grundeigentümer erheben können, und dass für alle derartigen Forderungen der Gemeinde ein gesetzliches Pfandrecht geschaffen werden soll, das ihr und den beteiligten Grundeigentümern die nötige Sicherheit bietet. Zugleich möchte ich den Wunsch aussprechen, dass der Grosse Rat, wenn er die Motion erheblich erklärt, stillschweigend sein Einverständnis bekunde, dass die verlangte Revision nicht nur für die Stadt Bern, sondern für alle Gemeinden des Kantons dringlich ist und daher nicht auf die lange Bank geschoben werden darf.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Herr Kollega Könitzer

ist durch einen bedauerlichen Unglücksfall in der Familie verhindert, hier anwesend zu sein, und ich bin deshalb beauftragt, die Motion zu beantworten. Der Regierungsrat hat beschlossen, Ihnen die Erheblich-erklärung der Motion zu empfehlen. Wir sind bereit, sie zu prüfen, natürlich ohne Präjudiz bezüglich der Frage, ob den Begehren der Herren Motionäre auf dem Wege der authentischen Interpretation oder der Gesetzesrevision entsprochen werden soll. Zugleich kann ich Sie versichern, dass die Regierung ihr Möglichstes tun wird, um die Angelegenheit in kürzester Zeit zu erledigen und Ihnen ihre Schlussnahme zu unterbreiten.

Die Motion wird stillschweigend erheblich erklärt.

Präsident. Auf der Tagesordnung steht noch die Motion Bauer und Mitunterzeichner. Herr Bauer hat mir soeben erklärt, dass es ihm wegen eingetretener Heiserkeit unmöglich sei, die Motion heute zu begründen, und auch keiner der Mitunterzeichner im Falle sei, für ihn einzutreten. Wir können daher die Motion heute nicht behandeln. Damit ist die Traktandenliste der jetzigen Sitzung erschöpft und wir müssen hier abbrechen. Auf die Tagesordnung von morgen setze ich in erster Linie die Fortsetzung der Beratung des Strassenpolizeigesetzes.

Kammermann. Ich möchte beantragen, das Strassenpolizeigesetz erst auf die Tagesordnung von Mittwoch anzusetzen, damit der landwirtschaftliche Klub, der morgen Sitzung hat, dasselbe noch besprechen und bestehende Differenzen beseitigen kann.

Präsident. Der landwirtschaftliche Klub hat gewünscht, dass das Strassenpolizeigesetz unbedingt in dieser Session behandelt werde und ich bedaure, dass er erst am Schluss der Session dazu kommt, zu derselben Stellung zu nehmen. Die Session kann unter Umständen schon morgen geschlossen werden und ich möchte die Verantwortung nicht übernehmen, dass einzig dem landwirtschaftlichen Klub zuliebe das Gesetz unter Umständen in der gegenwärtigen Session nicht mehr erledigt würde. (Ruf bei den Sozialdemokraten: Sehr richtig.) Ich muss mir daher vorbehalten, es auf die morgige Tagesordnung zu setzen. Wenn die übrigen Geschäfte uns lange in Anspruch nehmen und so eine Verschiebung der Beratung des Strassenpolizeigesetzes auf eine spätere Sitzung möglich wird, so bin ich damit einverstanden, dass es morgen nicht zur Beratung komme. — Ich eröffne die Diskussion über den Antrag Kammermann, obschon nach dem Reglement der Vorsitzende befugt ist, von sich aus die Tagesordnung festzusetzen. — Das Wort wird nicht verlangt und ich nehme an, Sie seien mit den Ausführungen Ihres Präsidenten einverstanden. — Damit erkläre ich die heutige Sitzung für geschlossen.

Schluss der Sitzung um 4 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Sechste Sitzung.

Dienstag den 6. Februar 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident Schär.

Der Namensaufruf verzeigt 195 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 38 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Buchmüller, Bürki, Egli, Frutiger, Guggisberg, Gürtler, Rufener, Scheurer, Schneider (Pieterlen), Spring, Stettler, Weber (Porrentruy), v. Wurstemberger, Wyder; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Bähni, Boinay, Boss, Bourquin, Crettez, Eckert, Girardin, Glatthard, Gouvernon, Gresly, v. Grünigen, Haas, Henzelin, Hostettler, Meyer, Moor, Morgenthaler (Langenthal), Näher, Robert, Sutter, Tschannen, Will, Wittwer.

Tagesordnung:

Schwäbis; Lostrennung von Steffisburg.

Minder. Direktor des Gemeindewesens, Bericht-erstatte des Regierungsrates. Am 18. Juli 1903 ist seitens der Bewohner des Schwäbisbezirks bei Thun beim Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates das Gesuch eingelangt, es möchte dieser Bezirk, der bisher zur Gemeinde Steffisburg gehörte, von dieser abgetrennt und zu der Gemeinde Thun geschlagen werden.

Zur Begründung des Gesuches wird zunächst darauf hingewiesen, dass die Strassenverhältnisse sehr zu wünschen übrig lassen. Vom Schwäbis führe keine Strasse nach Steffisburg. Die Schulkinder haben einen Weg von zirka $\frac{3}{4}$ Stunden bis zu dem in der Au gelegenen Schulhaus zurückzulegen. Die meisten Primarschüler und auch die Sekundarschüler ziehen daher vor, nach Thun in die Schule zu gehen, wo sie bis jetzt mit Wohlwollen aufgenommen wurden. Infolge der ständigen Vermehrung der Schülerzahl kann aber die Gemeinde Thun die Kinder nicht mehr zu den gleichen Bedingungen wie bisher aufnehmen, sondern verlangt die Entrichtung eines Schulgeldes.

Im weitem beklagen sich die Gesuchsteller über die schlechte Strassenbeleuchtung. Ihr Verkehr macht sich hauptsächlich durch die sogenannte Schwäbisallee nach Thun hin, die aber so schlecht beleuchtet sei, dass unbedingt Remedur geschaffen werden sollte. Die

Petenten bezeichnen den gegenwärtigen Zustand als unhaltbar.

Die Petition wurde der Gemeinde Steffisburg zur Beantwortung zugestellt. Die Einwohnergemeindeversammlung beschloss mit 350 gegen 24 Stimmen, den Behörden zu beantragen, auf das Gesuch nicht einzutreten. Es sei allerdings richtig, dass in früheren Jahren der Schwäbisbezirk etwas stiefmütterlich behandelt worden sei. Derselbe habe sich im Lauf der Zeit in erfreulicher Weise entwickelt und zähle gegenwärtig 28 Häuser mit einer Bevölkerung von 350—400 Seelen. Sie sehen ein, dass den Begehren der Schwäbisbewohner nach verschiedenen Richtungen entgegengekommen werden müsse. Namentlich sei eine Verbesserung der Strassenverhältnisse angezeigt. Durch Gemeindebeschluss wurde denn auch die Erstellung einer Strasse von Steffisburg nach dem Schwäbis erkannt. Dieselbe soll vom Glockental aus über die Bernstrasse nach der Regiebrücke geführt werden. Man habe auch bereits mit den Bundesbehörden betreffend die Benützung der Regiebrücke Rücksprache genommen, bis dahin aber noch kein grosses Entgegenkommen gefunden. Dies sei einigermassen begreiflich, da in den 90er Jahren die Bundesbehörden von den Gemeinden Thun und Steffisburg einen Beitrag an den Bau der Regiebrücke verlangten, mit ihrem Gesuch jedoch abgewiesen worden seien. Doch werden die Verhandlungen mit den Militärbehörden und auch mit der Burgdorf-Thun-Bahn weiter geführt und sie hoffen, dass sie nicht erfolglos verlaufen werden. Bereits ist der Auftrag zur Ausarbeitung der Pläne und Devise für die neue Strasse, die ungefähr 44,000 Fr. kosten soll, erteilt. Ferner wird zur Abkürzung der Wegdistanz die Erstellung eines Fussgängersteiges über die Zulg in der Nähe des Schulhauses in der Au in Aussicht genommen, die zirka 3000 Fr. erfordern wird und woran die Gemeinde Steffisburg bereits einen Beitrag von 1000 Fr. bewilligt hat. Dadurch würde der Weg vom Schwäbis nach dem Schulhaus in der Au um zirka 600 m abgekürzt. Die Bewohner des Schwäbis haben behauptet, dass auch nach Erstellung einer Strasse Schwäbis-Steffisburg und einer Fussgängerbrücke über die Zulg die Entfernung nach dem Schulhaus auf dem Aarefeld in Thun immer noch geringer sei, aber Messungen haben ergeben, dass der Unterschied ein ganz unbedeutender ist.

Bezüglich der Schulverhältnisse erklärt Steffisburg, dass sie derart seien, dass nicht wohl mehr verlangt werden könne. Sie besitzen den unentgeltlichen Unterricht sowohl in der Primar- wie in der Sekundarschule. Ihr ganzes Schulwesen sei zentralisiert und alle Schullokaltäten befinden sich für die ausgedehnte Gemeinde einzig im Dorf. Den Kindern der Schwäbisbewohner sei ebensogut gedient, wenn sie die Schulen von Steffisburg besuchen statt diejenigen von Thun. Uebrigens haben sie sich dem Verlangen der Unterrichtsdirektion, für die Primarschüler, die nach Thun in die Schule gehen, das verlangte Schulgeld zu zahlen, ohne weiteres unterzogen und bezahlen für 17 Kinder, deren Eltern in Thun keine Steuern entrichten ein jährliches Schulgeld von 40 Fr. und für 27 Kinder, deren Eltern in Thun steuerpflichtig sind, ein solches von 10 Fr., also eine Gesamtsumme von zirka 1000 Fr. Wenn einmal die Strasse und die Fussgängerbrücke über die Zulg erstellt seien, haben die Eltern keinen Vorteil mehr, ihre Kinder nach Thun in die Schule zu schicken.

Bezüglich der Beleuchtungsverhältnisse gibt Steffisburg zu, dass Verbesserungen nötig seien, entschuldigt sich aber damit, dass sie schon seit längerer Zeit mit Thun in Unterhandlung standen, dasselbe habe jedoch wenig Entgegenkommen gezeigt. Unter diesen Umständen könne man nicht wohl verlangen, dass sie dem Schwäbis eine bessere Beleuchtung verschaffen als sie den übrigen Bezirken geben können. Sie haben dem Schwäbis die gleichen Offerten gemacht wie den übrigen Bezirken, er verlange aber mehr.

Die Regierung hat durch eine Abordnung einen Augenschein vornehmen lassen und gestützt darauf ist er zur Ansicht gelangt, man solle einstweilen abwarten und sehen, ob Steffisburg die dem Schwäbis in der letzten Zeit gemachten Versprechungen wirklich ausführe. Es bestand zuerst die Absicht, hiefür eine bestimmte Frist festzusetzen, allein man nahm davon Umgang, weil wir einsahen, dass die Ausführung der zugesagten Arbeiten nicht wohl erfolgen kann, solange Steffisburg nicht sicher weiss, ob wirklich eine Abtrennung des Schwäbis erfolgt oder nicht. Da Steffisburg die feste Absicht hat, dem Schwäbis nach den verschiedenen Richtungen entgegenzukommen, ist es wohl angezeigt, noch etwas zuzuwarten und zu sehen, ob es seine Versprechungen in absehbarer Zeit ausführt. Wir beantragen Ihnen daher, zurzeit auf das Gesuch nicht einzutreten. Sollte sich jedoch früher oder später herausstellen, dass Steffisburg in der Erfüllung seiner Versprechungen säumig ist, so behält sich der Grosse Rat vor, auf diesen Beschluss zurückzukommen.

Mühlemann, Präsident der Kommission. Wie Sie den Ausführungen des Herrn Direktors des Gemeindegewesens haben entnehmen können, handelt es sich um die Frage, ob ein Teil der Gemeinde Steffisburg, der sogenannte innere Schwäbisbezirk, von dieser Gemeinde abgetrennt und der Gemeinde Thun einverleibt werden soll. Seit Jahrzehnten hat eine derartige Frage den Grossen Rat nicht beschäftigt.

Bereits im Jahre 1903 langte ein Gesuch der Bewohner des Schwäbis ein, worin sie viele Klagen geltend machten, die Ihnen mitgeteilt worden sind. Die Kommission hat das umfangreiche Aktenmaterial studiert und sich durch einen Augenschein über die örtlichen Verhältnisse orientiert. Wir fanden, dass dem Begehren der Schwäbisbewohner allerdings eine gewisse Berechtigung nicht abgesprochen werden kann und dass es sich nicht bloss um eine Privatspekulation handelt, wie der Gemeinderat von Steffisburg in seinen Schreiben wiederholt in etwas gereizter Weise die Sache dargestellt hat.

Der Schwäbisbezirk hat einen Umfang von etwa 35 ha, die Bewohnerzahl beläuft sich auf 400—500. Er ist etwa $\frac{3}{4}$ Stunden vom Zentrum der Gemeinde Steffisburg entfernt, grenzt an die Gemeinde Thun an und ist bloss etwa 10 Minuten von der Stadt Thun entfernt. Der Verkehr macht sich infolgedessen hauptsächlich nach Thun hin und nicht nach Steffisburg. Der Schwäbis hat sich erst in den letzten 10—12 Jahren entwickelt. Es muss zugegeben werden, dass Steffisburg dieser Entwicklung wenig Aufmerksamkeit geschenkt hat. Sie behandelten diesen Bezirk, wie der Herr Gemeindedirektor richtig bemerkt hat, etwas stiefmütterlich. Im ganzen Schwäbisbezirk sind gar keine Gemeindestrassen, sondern nur Privatwege, die zum grossen Teil auch von den Privaten unterhalten

werden müssen. Ferner beklagen sich die Bewohner, dass sie keine öffentliche Beleuchtung haben, während Steffisburg ein Elektrizitätswerk besitzt. Auch an der Kanalisation fehle es und in bezug auf Bauvorschriften und Alignement sei noch gar nichts gegangen, was der baulichen Entwicklung, die dort in Aussicht stehe, hinderlich sei. Die Hauptklage geht dahin, dass sie einen sehr weiten und schlechten Schulweg haben. Das Schulhaus von Steffisburg ist zirka $\frac{3}{4}$ Stunden vom Schwäbis entfernt. Daher wurden die Kinder zum grössten Teil in die näher gelegene Schule von Thun geschickt. Die Unterrichtsdirektion hat diesen Zustand sanktioniert, indem sie gestützt auf § 10 des Schulgesetzes entschieden hat, dass der Schulbesuch der Kinder in Thun zu gestatten sei und die Gemeinde Steffisburg für die daherige Entschädigung gegenüber der Stadt Thun aufzukommen habe. Das wird tatsächlich auch so gehalten. Die Gemeinde Steffisburg zahlt das Schulgeld für die Kinder, welche die Schule in Thun besuchen.

Es entsteht nun die Frage, ob diese Verhältnisse eine Abtrennung des Schwäbis von Steffisburg verlangen oder rechtfertigen. Die Kommission ist zu der Ansicht gelangt, dass nicht so weit gegangen werden dürfe. Die gerügten Missstände können zum Teil gehoben werden, ohne dass es zu einer Trennung kommen muss. Ein eigentliches Bedürfnis, die Trennung vorzunehmen, ist nicht vorhanden. Nach unserm Dafürhalten sollen derartige Abtrennungen nicht ohne weiteres vorgenommen werden, zumal wenn, wie es hier der Fall ist, die Gemeinde, von der ein Teil losgetrennt werden soll, sich dagegen auflehnt. Wenn wir hier die Abtrennung aussprechen würden, so wäre damit ein Präjudiz für viele andere Fälle geschaffen. Es gibt noch viele derartige Verhältnisse und es würden sicher in der nächsten Zeit noch viele solche Begehren aus verschiedenen Gemeinden einlangen. Die Gemeinde Steffisburg müsste die Abtrennung auch als eine förmliche Vergewaltigung ansehen, da sie, wie Sie gehört haben, verspricht, verschiedene Uebelstände zu heben und gutzumachen, was sie in den letzten Jahren versäumt hat. So will sie eine Strasse vom Glockental nach dem Schwäbis und der sogenannten Regiebrücke erstellen und dadurch den Verkehr zwischen dem Schwäbis und Steffisburg erleichtern. Sie will im weitem einen Steg über die Zulg direkt nach dem Schulhaus errichten, wodurch der Schulweg wiederum verkürzt wird. Ferner ist Steffisburg bereit, hinsichtlich der baulichen Entwicklung die erforderlichen Massnahmen zu treffen, einen Alignementsplan aufzustellen und Bauvorschriften zu erlassen, und auch eine Verbindung nach der Gemeindegrenze von Thun herzustellen, so dass der Verkehr nach der Stadt Thun nicht gehemmt, sondern erleichtert wird. Bezüglich der öffentlichen Beleuchtung ist es zweifellos, dass Steffisburg den Bewohnern des Schwäbis ebenso entgegenkommen soll wie den übrigen Teilen der Gemeinde; es liegt kein Grund vor, den Schwäbis anders zu behandeln als die übrigen Gemeindebezirke. Endlich kommt noch das gegenwärtige Verhältnis zwischen den beiden Gemeinden Thun und Steffisburg in Betracht. Beide sind in der Entwicklung begriffen, haben geordnete Gemeinde- und Schulverhältnisse und es besteht zwischen ihnen eine gewisse Konkurrenz, um nicht zu sagen Spannung. Durch eine Abtrennung des Schwäbis würde diese Spannung nicht gemildert, sondern im Gegenteil zu einem Streit entfacht.

Aus allen diesen Gründen ist die Kommission zu der Ansicht gelangt, dass zurzeit von einer Abtrennung Umgang genommen und der Gemeinde Steffisburg Gelegenheit gegeben werden soll, ihren guten Willen, den sie ausgesprochen hat, in die Tat umzusetzen. Dabei können die Schulverhältnisse immer noch auf eine besondere Art geregelt werden. Nach dem Schulgesetz können bekanntlich besondere Schulgemeinden gebildet werden. Es sollte unseres Erachtens möglich sein, auf dem Wege der Verständigung zu einer Vereinigung des Schwäbis mit der Stadt Thun zu einer Schulgemeinde zu gelangen. Wenn wir also dem Antrag des Regierungsrates zustimmen, so soll damit die Schulfrage nicht präjudiziert sein, sondern sie bliebe der Regierung, die hiezu kompetent ist, zur Prüfung und Entscheidung vorbehalten. In diesem Sinne empfehlen wir Ihnen den gedruckt vorliegenden Antrag zur Annahme.

Gobat, Direktor des Unterrichtswesens. Ich habe in dieser Angelegenheit einen andern Standpunkt eingenommen als den, der Ihnen soeben von Herrn Kollega Minder vorgeführt worden ist, und mich für die Abtrennung des Schwäbis von Steffisburg ausgesprochen. Die Angelegenheit ist mir ebenfalls bestens bekannt, weil ich mich wegen der Schulverhältnisse mit ihr habe befassen müssen. Ich will vorläufig meinen Minderheitsantrag hier nicht ausführen, sondern ersuche Sie, das Geschäft auf die nächste Session zu verschieben.

Den Anlass zum Gesuch um Abtrennung des Schwäbis von Steffisburg gaben die dortigen Schulverhältnisse. Der Schwäbis bildet gleichsam einen Bestandteil der Stadt Thun. Er war von derselben nur durch ein Tor getrennt, das nunmehr abgebrochen ist, so dass jetzt eigentlich keine Grenze mehr besteht zwischen der Stadt und diesem Quartier, beide hängen aneinander. Es ist selbstverständlich, dass unter solchen Umständen die Bewohner des Schwäbis ihre Kinder nach dem nahe gelegenen Thun in die Schule schicken, das sehr gute und viele Schulen besitzt, während naturgemäss das Schulwesen in der Dorfgemeinde Steffisburg nicht so ausgebildet ist. Durch Vermittlung der Unterrichtsdirektion wurde abgemacht, dass die Gemeinde Steffisburg die Kosten des Schulbesuches der Kinder in Thun tragen soll, soweit es sich um Primarschüler handelt; für die Kinder, die höhere Schulen besuchen, kann Steffisburg nicht zur Bezahlung des Schulgeldes angehalten werden. Man glaubt nun, durch die Erstellung einer Strasse die Wegverhältnisse so zu ordnen, dass die Kinder vom Schwäbis ungehindert und ohne grosse Belästigung die Schule in Steffisburg besuchen können. Meines Erachtens wird das nicht zutreffen; auch nach der Erstellung der fraglichen Strasse würden die Wegverhältnisse derart sein, dass die Kinder vom Schwäbis unter allen Umständen nach Thun gehen müssten. Ich glaube — ich habe an Ort und Stelle einen Augenschein vorgenommen — dass die Entfernung vom Schwäbis nach dem Schulhaus von Steffisburg immer noch eine solche sein wird, dass § 10 des Schulgesetzes in Anwendung gebracht werden kann und soll. Allein abgesehen davon, wie Steffisburg die Wegverhältnisse ordnen wird, und selbst wenn für den Schwäbisbezirk ein eigenes Schulhaus erstellt würde, so würden die Kinder trotzdem nach Thun in die Schule geschickt. Wenn Steffisburg für den

Schwäbisbezirk eine eigene Schule errichten würde, was auf die Länge nicht ausgeschlossen ist, da der Bezirk jetzt schon ziemlich bevölkert ist, so könnte sie nur eine Klasse haben. Solche Schulen sind aber in der Regel weniger gute Schulen, weil sie sehr schwer zu führen sind. Die Eltern würden daher auch in diesem Falle vorziehen, ihre Kinder nach Thun zu schicken.

In der ganzen Angelegenheit handelt es sich hauptsächlich um die Schulfrage. Noch kürzlich habe ich eine Delegation der Schwäbisbewohner empfangen, die mich ersuchte, die Frage der Errichtung einer Schulgemeinde Schwäbis-Thun noch besonders zu studieren, bevor über die Abtrennung entschieden werde. Es bestehen bei uns mehrere Schulgemeinden, die Teile verschiedener Gemeinden umfassen. Die Bildung derartiger Schulgemeinden ist im Schulgesetz vorgesehen. § 8 desselben lautet: «In der Regel bildet jede Gemeinde einen Schulkreis. Jedoch kann eine Gemeinde, um den pflichtigen Kindern den Schulbesuch zu erleichtern, ihr Gebiet in mehrere Schulkreise einteilen.» § 9 bestimmt: «Die gegenwärtig bestehenden Schulgemeinden, mit Inbegriff derjenigen, welche mehr als eine Einwohnergemeinde oder Teile mehrerer Einwohnergemeinden umfassen, werden beibehalten. — Die beteiligten Gemeinden haben sich über die Verteilung der Kosten, Organisation und Verwaltung der Schulgemeinden auf dem Wege des Reglementes zu verständigen. In streitigen Fällen entscheidet der Regierungsrat, unter Vorbehalt des Rekurses an den Regierungsrat. — Die Bildung neuer Schulgemeinden kann durch Beschluss des Regierungsrates gestattet werden.» Es wäre also möglich, eine Schulgemeinde zu bilden, welche die Stadt Thun und den zur Gemeinde Steffisburg gehörenden Schwäbisbezirk umfassen würde. Bevor wir auf die Frage der Abtrennung eintreten, wäre es daher meines Erachtens gut, wenn versucht würde, eine solche Schulgemeinde zu bilden, dann wäre dem ganzen Streit die Spitze abgebrochen und Steffisburg und Schwäbis könnten auch fernerhin zusammenbleiben. Die gegenwärtigen Verhältnisse sind faktisch jetzt schon so, die Kinder des Schwäbis besuchen die Schule von Thun. Nur ist diese Ordnung der Dinge eine bloss provisorische und von einer Uebereinkunft zwischen den beiden Gemeinden Thun und Steffisburg oder, wenn diese sich nicht verständigen können, einem Entscheid der Direktion des Unterrichtswesens abhängig. Es kann leicht der Fall eintreten, dass sie in Frage gestellt wird. Wenn zum Beispiel die Stadt Thun, die jetzt für jedes Kind aus dem Schwäbis, das ihre Primarschule besucht, 40 Fr. jährlich erhält, das Schulgeld erhöhen würde, so kämen die beiden Gemeinden in Streit und es könnten für die Eltern und Kinder unangenehme Verhältnisse entstehen. Es ist daher ratsam, dieses Verhältnis definitiv zu regeln, damit es nicht willkürlich von einer Partei abgeändert werden kann.

Wenn ich diese Frage jetzt schon bei der Begründung der Ordnungsmotion berühre, geschieht es aus folgendem Grund. In dem gedruckt vorliegenden Antrag wird an die Abweisung des Gesuches um Lostrennung des Schwäbis von Steffisburg der Vorbehalt geknüpft, dass die Gemeinde Steffisburg die Beschlüsse betreffend die Erstellung einer Strasse vom Glockental nach der sogenannten Regiebrücke und eines Zugsteges beim Aushulhaus ausführt. Mit dieser Strasse glaubt die Gemeinde Steffisburg, den Schulweg vom

Schwäbis nach dem Aushulhaus derart abzukürzen, dass gegenüber dem Schulweg nach Thun nur noch eine kleine Differenz bestehen würde. Ich habe zwar bereits bemerkt, dass die Wegverhältnisse immer noch derart sein werden, dass die Eltern ihre Kinder unbedingt nach Thun schicken müssen. Die Strasse Schwäbis-Glockental kostet 44,000 Fr. und der Zugsteg wird auch noch ein paar tausend Franken erfordern, so dass die Gemeinde Steffisburg eine Ausgabe von zirka 50,000 Fr. zu machen hat, wenn der Antrag des Regierungsrates angenommen wird. Wenn die Schulgemeinde Schwäbis-Thun gebildet wird, braucht diese Strasse nicht mehr erstellt zu werden und der Gemeinde Steffisburg bleibt eine grosse Ausgabe erspart, an die auch der Staat beitragen müsste. Es ist daher unter Umständen von grossem Nutzen, wenn die Frage der Bildung einer eigenen Schulgemeinde Schwäbis-Thun vorher geprüft wird. Aus diesem Grunde stelle ich den Antrag, die Angelegenheit auf eine nächste Session zu verschieben, damit der Regierungsrat unterdessen diese Frage untersuchen und eventuell die Errichtung einer solchen Schulgemeinde auswirken kann. Ich hatte diese Frage bereits im Laufe des letzten Jahres zur Sprache gebracht, aber der Gemeinderat von Steffisburg antwortete, er könne der Gemeindeversammlung diese Lösung nicht empfehlen, worauf die Angelegenheit ruhen gelassen wurde. Die Gemeindeversammlung hat darüber also nicht gesprochen und es empfiehlt sich, die Sache wieder aufzunehmen und die Bildung einer Schulgemeinde Schwäbis-Thun, die im Interesse der Kinder des Schwäbis liegt, zu erreichen zu suchen. — Ich empfehle Ihnen die Annahme meiner Ordnungsmotion.

Präsident. Ich eröffne die Umfrage über die Ordnungsmotion des Herrn Regierungsrat Gobat.

Rossel. Als Mitglied der Kommission gestatte ich mir einige Bemerkungen. In der Kommission hatte sich ein Minderheitsantrag herausgebildet, nach der Diskussion einigte man sich jedoch auf den vorliegenden Antrag, unter dem Vorbehalt, dass die Minderheit der Kommission noch Gelegenheit habe, sich darüber auszusprechen.

Das erste Gefühl, das so ziemlich allgemein sämtliche Mitglieder der Kommission hatten, war das, dass es ein Vorteil wäre, wenn der Schwäbisbezirk von Steffisburg abgetrennt und mit Thun vereinigt werden könnte. Die zwischen dem Schwäbis und Steffisburg herrschende Animosität lässt eine solche Lostrennung als wünschenswert erscheinen. Allein der Herr Kommissionspräsident hat bereits erklärt, dass es nicht angeht, ohne weiteres einen Teil von einer Gemeinde loszutrennen. Am besten wäre es, wenn beide Teile sich nach dieser Richtung verständigen könnten. Allein eine solche Verständigung besteht zurzeit nicht und kann momentan nicht erreicht werden, da es bei der existierenden Animosität nicht denkbar ist, dass die Vertreter beider Parteien zusammenkommen und ruhig miteinander unterhandeln. Es ist möglich, dass die Gemüter dadurch, dass die Angelegenheit vor den Grossen Rat gebracht wurde, beruhigt und die Verhältnisse gebessert werden. Eine Hauptfrage bildet, wie der Herr Erziehungsdirektor gesagt hat, die Schulfrage und um diese ist es den Bewohnern des Schwäbis

in erster Linie zu tun. Im weitem beklagen sie sich auch darüber, dass es bis jetzt nicht möglich war, für den Schwäbisbezirk einen Alignementsplan zu erhalten. Steffisburg hat nun allerdings versprochen, einen solchen aufzustellen, aber es wird sich zeigen, wie lange es bis zur Verwirklichung des gegebenen Versprechens gehen wird. Im weitem haben wir konstatiert, dass eine Verwechslung stattgefunden hat. Der Schwäbis verlangt, dass in der Richtung nach Thun, wohin sich der Hauptverkehr abspielt, unbedingt bessere Wegverhältnisse geschaffen und der Fussweg bis zur Schwäbisallee verbreitert werde.

Ausnahmsweise bin ich mit dem Antrag des Herrn Erziehungsdirektors einverstanden. Nach meinem Dafürhalten wurde die Angelegenheit nicht genügend geprüft. Die Kommission hat eine einzige Sitzung abgehalten. Wenn wir heute einen endgültigen Beschluss fassen würden, so würden wir einfach provozieren, dass die Angelegenheit später noch einmal zur Sprache gebracht würde. Das können wir vermeiden, wenn wir heute nicht Beschluss fassen, sondern das Geschäft verschieben. Die Sache soll aber nicht nur vor die Regierung gebracht und von ihr weiter geprüft, sondern nachher auch noch der Kommission vorgelegt werden. In diesem Sinne erkläre ich mich mit der Ordnungsmotion des Herrn Regierungsrat Gobat einverstanden.

Roth. Als Mitglied der Kommission erlaube ich mir ebenfalls einige Worte.

Die Bewohner des Schwäbis führen an, dass der Schwäbisbezirk nach der geographischen Lage zu der Gemeinde Thun gehöre. Dies wäre richtig, wenn der ganze südlich von der Bernstrasse liegende Teil zu Thun gehören würde. Aber in der Eingabe ist mit keinem Wort vom äusseren Schwäbis die Rede, sondern nur vom innern. Durch die Lostrennung desselben würden die Gemeindegrenzen verschoben und Steffisburg in Nachteil kommen. Der Herr Erziehungsdirektor hat erklärt, die Hauptsache sei die Schulfrage. Das stimmt vollständig überein mit dem, was mir die Schwäbisbewohner gesagt haben. Allein durch die Erstellung der neuen Strasse und des Zugsteges wird der Schulweg nach Steffisburg genau gleich weit, 1800 Meter, wie derjenige nach dem Aarefeldschulhaus in Thun. Es ist freilich begreiflich, dass die Kinder vom Schwäbis lieber den Weg nach Thun zurücklegen, weil sie da immer etwas zu sehen bekommen. Die Schulverhältnisse in Steffisburg sind denjenigen von Thun ebenbürtig. Auch der Unterricht in der Sekundarschule ist unentgeltlich. Der Hauptgrund, warum die Lostrennung gewünscht wird, liegt wohl an einem andern Ort. Bis jetzt haben sich im Schwäbis hauptsächlich die Arbeiter der Regieanstalt, des Walzwerks und der Munitionsfabrik angesiedelt, weil sie dort noch etwas Landwirtschaft treiben können und so billiger wegkommen, als wenn sie in Thun selbst wohnen würden. Diejenigen, die dort Liegenschaften haben, glauben, dass die Abtrennung zur Folge habe, dass dann noch andere Häuser im Schwäbis gebaut werden und dadurch der Wert des Grundbesitzes sich steigern. Die Beleuchtungsfrage, auf die ebenfalls hingewiesen wurde, ist nebensächlicher Natur. Uebrigens hat sich Steffisburg bereit erklärt, auf diesem Gebiet Verbesserungen eintreten zu lassen, nur hätten sich die Bewohner des Schwäbis verpflichten sollen, Licht für

die Beleuchtung zu abonnieren, damit die Gemeinde durch die Zuführung des elektrischen Lichts für die öffentliche Beleuchtung nicht in Schaden komme. Steffisburg hat auch eine Zweigleitung von seiner Wasserversorgung nach dem Schwäbis erstellt, die auf 14,000 Fr. zu stehen kam.

Ich habe in der Kommission für die Annahme des regierungsrätlichen Antrages gestimmt, will jetzt aber keine Opposition machen, dass die Sache noch einmal an die Regierung und Kommission zurückgewiesen werde, obschon meines Erachtens wir zu keinem andern Resultat gelangen werden.

Schüpbach. Ich stelle den Antrag, die Ordnungsmotion des Herrn Regierungsrat Gobat abzulehnen. Es liegt kein zwingender Grund vor, die Beschlussfassung zu verschieben. Denn es handelt sich um eine politische Abtrennung und der Rat mag heute darüber entscheiden, wie er will, so bleibt es nach dem Schulgesetz dem Regierungsrat unbenommen, nachher die Frage zu prüfen, ob für den Schwäbis ein eigener Schulkreis gebildet oder ob er bezüglich des Schulwesens an Thun angegliedert werden soll. Die Begründung des Verschiebungsantrages durch Herrn Regierungsrat Gobat ist deshalb nicht zutreffend, weil er glaubt, dass im Falle der Schaffung einer Schulgemeinde Schwäbis-Thun die Kosten für die Erstellung der Strasse Glockental-Schwäbis erspart werden könnten. Das ist nicht richtig. Diese Strasse soll nicht nur den Schulweg verkürzen, sondern auch den vielen Fabrikarbeitern, die von Steffisburg in die eidgenössischen Etablissements in Thun gehen, zu einer besseren Verbindung verhelfen. Gerade von diesen Leuten ging seinerzeit der Anstoss aus, ihnen eine direkte Verbindung nach ihrem Arbeitsort zu verschaffen. Die Strasse, die bereits durch einen einstimmigen Entscheid der Gemeindeversammlung beschlossen ist, wird also gleichwohl ausgeführt. Es liegt deshalb kein Grund vor, die Angelegenheit zu verschieben. Wenn Sie sich vergegenwärtigen, welche Spannung das Abtrennungsbegehren und die daran sich anknüpfenden Verhandlungen in der Gemeinde hervorrufen mussten, so werden Sie wohl gerne mithelfen, die Angelegenheit einmal zu erledigen, damit Steffisburg weiss, woran es ist.

Stauffer (Thun). Ich möchte den Antrag des Herrn Erziehungsdirektor unterstützen, in dem Sinne, dass die Angelegenheit nicht nur an die Regierung, sondern auch an die Kommission zurückzuweisen sei. Die Kommission hat nur eine einzige Sitzung gehabt. Es lag uns ein sehr grosses Aktenmaterial vor und es stand uns nur kurze Zeit zu dessen Prüfung zur Verfügung, so dass es nur von gutem ist, wenn die Sache noch etwas näher angesehen wird. Uebrigens hat sich seither noch manches aufgeklärt, was nicht in den Akten stand. So hiess es dort, in Thun habe nur der Gemeinderat und nicht die Gemeinde betreffend die Lostrennung des Schwäbis Beschluss gefasst. Seither hat sich herausgestellt, dass die Gemeindeversammlung einstimmig beschlossen hat, den Schwäbisbezirk zu annektieren. (Heiterkeit.)

Stucki (Steffisburg). Ich möchte einige Ausführungen des Herrn Erziehungsdirektors richtig stellen. Er hat gesagt, die Schulverhältnisse seien in Thun wohl besser geordnet als in Steffisburg. Darüber kann

man geteilter Ansicht sein. Man ist immer geneigt, die Schulen der Landgemeinden ein wenig mit Bedauern anzusehen. Ich möchte Ihnen daher kurz mitteilen, wie die Schulverhältnisse bei uns geordnet sind. Unsere Primarschule hat 18 Klassen. Zwei einzige Schuljahre, das fünfte und sechste, sind in der gleichen Klasse untergebracht, alle übrigen werden einzeln unterrichtet. Die Schülerzahl per Klasse beträgt 35—56; nur vier Klassen haben über 50 Kinder. In der Sekundarschule wird nächstes Frühjahr die fünfte Klasse errichtet. In allen Klassen ist die Unentgeltlichkeit der Lehrmittel eingeführt und die Sekundarschüler bezahlen kein Schulgeld. Ich glaube daher, dass unsere Schulverhältnisse gut geordnet sind und sich auch neben städtischen sehen lassen dürfen.

Herr Regierungsrat Gobat hat ferner gesagt, dass auch nach der Erstellung der neuen Strasse die Wegverhältnisse immer noch schlechter seien als in der Richtung nach Thun. Das ist nicht richtig. Wir werden eine gute Strasse anlegen und der Schulweg nach Steffisburg wird sogar einige Meter kürzer sein als derjenige nach Thun.

Auch ist nicht ganz richtig, dass alle Kinder des Schwäbis jetzt schon nach Thun in die Schule gehen. Die Erziehungsdirektion hat allerdings entschieden, dass die Kinder des Schwäbisbezirks in Thun schulpflichtig seien und Steffisburg die daherigen Kosten zu tragen habe. Wir haben uns diesem Entscheid gefügt, weil er der Begründetheit nicht entbehrt und zahlen gegenwärtig für 44 Kinder in Thun das Schulgeld. Allein trotzdem es den Eltern freigestellt ist, ihre Kinder nach Thun zu schicken, besuchen doch immer noch 10 Kinder des Schwäbisbezirks die Schule in Steffisburg und sind jedenfalls so wohl und munter wie diejenigen, welche nach Thun in die Schule gehen. Auch werden ihre Eltern wohl der Ansicht sein, dass der Schulunterricht in Steffisburg demjenigen in Thun nicht nachsteht. Wenn durch die neu zu erstellende Strasse der Schwäbis dem Schulhaus in Steffisburg näher gerückt ist, so ist jedenfalls kein Grund mehr vorhanden, ihn der Gemeinde Thun als Schulgemeinde anzuliedern.

Vor 15 Jahren wurde im Schwäbis die Regieanstalt gebaut und eine Brücke erstellt, die diese mit den Militäranstalten verbindet. Infolge dieses Brückenbaus hat sich das Schwäbisquartier entwickelt. Wenn nun die Strassenverhältnisse nicht so schnell geordnet wurden, so darf uns deshalb kein Vorwurf gemacht werden. Wir sehen ja hier zur Genüge, wie Strassenprojekte immer verschoben werden, weil es am nötigen Geld fehlt.

Sie werden begreifen, dass Steffisburg sich mit der Lostrennung des in schöner Entwicklung begriffenen Schwäbisbezirks und dessen Angliederung an Thun nicht einverstanden erklären kann. Derselbe wird sich noch mehr entwickeln und es werden sich wohl auch Industrien ansiedeln. Ich möchte Ihnen daher empfehlen, auf die Sache einzutreten und den Antrag der vorberatenden Behörden zu genehmigen.

Lohner. Es geht mir wie meinen beiden Kollegen von Steffisburg: ich hätte es auch gerne, wenn der Handel einmal fertig würde. Allein ich glaube, dass für die Ordnungsmotion doch nicht unwichtige Gründe sprechen. Schon der von dem Herrn Erziehungsdirektor angeführte Grund ist wichtig genug. Es ist ge-

wiss wünschbar, dass die Schulfrage in den vorberatenden Behörden noch einer genauern Prüfung unterzogen wird. Wenn diese einmal gelöst ist, so wird der definitive Entscheid über das Gesuch der Schwäbisbewohner bedeutend weniger Schwierigkeiten begegnen, als es heute noch der Fall ist.

Es spricht aber auch noch ein anderer Grund für die Verschiebung. Der Grosse Rat hat entschieden Anspruch darauf, in dem Geschäft genauer orientiert zu werden, als dies durch die gedruckten Anträge und die heutige Diskussion hat geschehen können. Auch die Beteiligten haben das Recht, das zu verlangen. Es hat mich etwas verwundert, dass dieses Geschäft uns nicht ebenso gründlich behandelt vorgelegt wurde wie zum Beispiel die Lostrennung von Alchenstorf vom Kirchspiel Koppigen, worüber uns ein langer gedruckter Vortrag zugestellt wurde. Die heutige Frage ist in staatsrechtlicher Beziehung und in ihrer ganzen Tragweite doch ebenso bedeutend wie die andere. Ich glaube daher, dass es im Interesse einer gründlichen Behandlung der Sache ist, wenn der Rat dem Verschiebungsantrag zustimmt. Allerdings möchte ich dann die vorberatenden Behörden dringend bitten, die Sache so rasch als möglich zu behandeln, damit sie dem Rat in der nächsten Session vorgelegt werden kann.

Auf die Frage, ob die Schulen in Thun oder in Steffisburg besser seien, will ich nicht eintreten. Ich weiss, dass an beiden Orten für das Schulwesen viel getan wird. Allerdings darf gesagt werden, dass mein Freund und Kollege Schüpbach das Progymnasium in Thun besucht hat. Ich will auch nicht untersuchen, ob die Kinder, die in Steffisburg in die Schule gehen, wohler und munterer seien als die, welche nach Thun kommen, oder ob die Milch in Steffisburg besser sei als die in Thun; dazu reicht meine landwirtschaftliche Bildung nicht aus. Diese Fragen werden dann bei der Eintretensfrage erörtert werden können; jetzt handelt es sich bloss um die Ordnungsmotion, deren Annahme ich Ihnen empfehlen möchte.

Mühlemann, Präsident der Kommission. Ich habe persönlich gegen den Ordnungsantrag nichts einzuwenden. Ich möchte mir nicht den Anschein geben, als ob es uns darum zu tun wäre, die Sache übers Knie zu brechen. Ich habe schon gesagt, dass die Schulfrage durch den heutigen Beschluss nicht präjudiziert werden soll. Wenn der Herr Erziehungsdirektor glaubt, diese Frage könne besser gelöst werden, wenn die Beschlussfassung heute verschoben wird, so will ich ihm nicht Opposition machen. Immerhin glaube ich nicht, dass neue Tatsachen zu Tage gefördert werden und die Kommission, wenn sie sich noch einmal mit der Sache befasst, zu einem andern Entschluss kommen wird. Ich erkläre mich aber immerhin mit der von Herrn Regierungsrat Gobat beantragten Verschiebung einverstanden.

Abstimmung.

Für den Verschiebungsantrag des	
Herrn Regierungsrat Gobat	78 Stimmen
Dagegen	70 »

Gegenrechtserklärung an den Kanton Thurgau betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. In der Schweiz besteht bekanntlich ein Konkordat betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr. Die grosse Mehrzahl der Kantone sind diesem Konkordat beigetreten, so auch der Kanton Bern durch Beschluss des Grossen Rates vom Januar 1904. Nicht beigetreten sind bis dahin die Kantone Graubünden, Schaffhausen, Uri und Thurgau. Der Kanton Thurgau möchte nunmehr aus seiner Isoliertheit heraustreten und sich mit den übrigen Konkordatskantonen in Verbindung setzen. Er wandte sich deshalb an das eidgenössische Departement des Innern mit dem Gesuch, es möchte dafür sorgen, dass die Konkordatskantone dem Kanton Thurgau gegenüber eine Gegenrechtserklärung ausstellen würden. Thurgau hat nämlich den Automobil- und Fahrradverkehr in einem eigenen Gesetz geordnet und in demselben allen Automobil- und Velofahrern, die im Besitze eines bezüglichen Ausweises der Konkordatskantone sind, freies Fahren im Kanton Thurgau zugesichert. Das Departement hat die Angelegenheit geprüft und durch ein Kreisschreiben sämtliche Konkordatskantone eingeladen, sie möchten dem Wunsch des Kantons Thurgau entsprechen. Es anerkennt, dass dieser Kanton ganz besondere Schwierigkeiten zu überwinden gehabt hätte, wenn er dem Konkordat hätte beitreten wollen.

Wir haben die Angelegenheit ebenfalls geprüft und gefunden, dass die Vorschriften des thurgauischen Gesetzes im grossen und ganzen mit den Bestimmungen des Konkordats übereinstimmen. Eine Differenz besteht darin, dass die thurgauische Regierung durch das Gesetz ermächtigt wird, Geschwindigkeitsmesser einzuführen, während sie in den Konkordatsvorschriften nicht vorgesehen sind. Wenn also der Kanton Thurgau die Geschwindigkeitsmesser einführen würde, so würde er damit den Angehörigen der Konkordatskantone mehr zumuten als im Konkordat enthalten ist. Nun dürfen aber selbstverständlich nicht mit den Bestimmungen des Konkordats widersprechende Vorschriften aufgestellt werden, sondern das Konkordat macht in den Konkordatskantonen Gesetz. Das Departement des Innern ist jedoch der Ansicht, der auch die thurgauische Regierung beipflichtet, dass, wenn der Kanton Thurgau die Geschwindigkeitsmesser einseitig, das heisst ohne Einwilligung der Konkordatskantone einführen würde, dadurch selbstverständlich das gegenwärtige Verhältnis aufgehoben würde. Infolgedessen halten wir dafür, dass dem Wunsch des Kantons Thurgau sehr wohl entsprochen und die Gegenrechtserklärung ausgestellt werden kann. Es liegt dies im Interesse einer einheitlichen Ordnung des Automobil- und Fahrradverkehrs. Die Regierung des Kantons Bern hat daher folgenden Beschluss gefasst:

«Die im Kanton Thurgau gemäss den Bestimmungen des dortigen Gesetzes vom 23. November 1904, angenommen in der Volksabstimmung vom 19. März 1905, ausgestellten Fahrbewilligungen und Kontrollnummernschilder für Automobil-, Motorvelo- und Velofahrer haben Gültigkeit auf dem Gebiete des Kantons Bern.

«Rechtmässige Inhaber solcher Bewilligungen und Nummernschilder sind im Gebiete des Kantons Bern denjenigen Fahrern aus den Kantonen des Konkorda-

tes vom 19. Dezember 1902 über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf schweizerischem Gebiet gleichgestellt, welche konkordatsmässige Ausweise besitzen.

«Dieser Beschluss unterliegt der Genehmigung des Grossen Rates des Kantons Bern und tritt mit dieser Genehmigung in Kraft.»

Nach Art. 24, Ziffer 4, der Staatsverfassung ist der Grosse Rat zweifellos kompetent, eine derartige Uebereinkunft zu genehmigen. Er hat diese Ansicht übrigens bereits anlässlich der Beratung des Konkordats ausgesprochen, indem er dazumal erklärte, dass es sich hier nicht um einen Gegenstand der Gesetzgebung handle, sonst müsste die Angelegenheit selbstverständlich dem Volk unterbreitet werden, sondern um eine Ausführung des bestehenden Strassenbaugesetzes von 1834. Wir beantragen Ihnen daher, Sie möchten den Beschluss der Regierung genehmigen.

Roth, Präsident der Kommission. Die Kommission empfiehlt Ihnen einstimmig die Annahme des Regierungsrätlichen Antrages.

Angenommen.

Beschluss:

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von dem Beschlusse des Regierungsrates vom 19. Januar 1906 betreffend Herstellung eines Gegenrechtsverhältnisses mit dem Kanton Thurgau im Sinne des thurgauischen Gesetzes vom 23. November 1904 betreffend den Verkehr mit Motorwagen und Fahrrädern, angenommen in der Volksabstimmung vom 19. März 1905, und erteilt diesem Beschlusse die Genehmigung.

Eingabe Rolli betreffend Entlassung aus der Irrenanstalt.

Kläy, Polizeidirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Gestützt auf ein von dem Direktor der Genfer Irrenanstalt ausgestelltes ärztliches Zeugnis teilte das Justiz- und Polizeidepartement des Kantons Genf der Polizeidirektion des Kantons Bern im September 1904 mit, dass es in den nächsten Tagen uns den geisteskranken Franz Rolli, Bürger des Kantons Bern, zuführen werde, damit er in einer bernischen Irrenanstalt untergebracht werde. Nach dem ärztlichen Zeugnis konnte kein Zweifel bestehen, dass Rolli geisteskrank war und ebenso lag klar, dass er Bürger von Belpberg ist. Es blieb uns daher nichts anderes übrig als den Mann anzunehmen und in einer Irrenanstalt zu versorgen. Rolli wurde in der Anstalt Münsingen untergebracht, wo er sich heute noch befindet. Im Laufe des letzten Jahres suchte er wiederholt seine Entlassung aus der Irrenanstalt nach und wuchs unter anderm auch an die Regierung, die jedoch nach Prüfung der Sache das Gesuch abwies. Nun richtet er ein ähnliches Gesuch an den Grossen Rat, in dem er behauptet, er sei nicht geisteskrank, und seine sofortige Entlassung verlangt. Wir haben über den gei-

stigen Zustand des Petenten neuerdings einen ärztlichen Bericht eingeholt. Nach demselben leidet Rolli an chronischer Verrücktheit und gehört in die Kategorie der Querulanten. Er war früher Postkommiss in Genf und wurde wegen Verleumdung und falschen Anschuldigungen seinen Kameraden gegenüber aus dem Dienst entlassen. Seither richtete sich sein Wahn besonders gegen den betreffenden Kreispostdirektor, den er für seine ungerechte Entlassung verantwortlich macht. Er erging sich ihm gegenüber in schweren Beleidigungen und machte sogar in verschiedenen Quartieren von Genf öffentliche Maueranschläge, in denen er seinen frühern Vorgesetzten des Meineides und falschen Zeugnisses beschuldigte. Gegen Rolli wurde deshalb eine Anzeige eingereicht, allein die Strafuntersuchung musste gestützt auf das psychiatrische Gutachten eines genferischen Irrenarztes aufgehoben werden. Seit der Internierung des Rolli in Münsingen ist in seinem Wahnsystem keine Aenderung eingetreten, vielmehr dehnt er seine Anschuldigungen auf seine jetzige Umgebung aus. Nach der Aussage des Arztes ist es unmöglich, mit ihm zu verkehren, er sei kein harmloser Patient und wenn er entlassen werde, sei sicher zu erwarten, dass er seine Verfolgungen wieder aufnehmen und mit dem Gesetz in Konflikt geraten werde. Das Gesuch Rollis ist daher materiell durchaus unbegründet. Es liegt vielmehr in der Aufgabe der Behörden, die Gesellschaft vor solchen, wenn auch bedauernswerten Kranken zu schützen und es ist auch im Interesse des Rolli selbst, wenn er in der Anstalt verbleibt, da er dort die geeignetste Pflege für seinen Zustand findet.

Wir sind aber auch der Ansicht, dass der Grosse Rat aus formellen Gründen auf das Gesuch nicht eintreten kann. Denn es liegt ausserhalb der verfassungsmässigen Obliegenheiten des Grossen Rates, über Entlassungsgesuche von Internierten in Irrenanstalten zu entscheiden. Nach den bestehenden Vorschriften ist das Sache der Anstaltsdirektion oder der Aufsichtskommission, der Sanitätsdirektion und in letzter Linie des Regierungsrates. Wenn ich trotzdem einige Bemerkungen über die materielle Seite der Angelegenheit habe fallen lassen, so geschah es einzig und allein deshalb, um den Grossen Rat zu beruhigen, dass in unsern Irrenanstalten keine gesunden Leute als Kranke interniert sind. Man braucht nicht zu befürchten, dass in unsern Irrenanstalten Nicht-Kranke verpflegt werden, denn der Platz ist zu gesucht. Alle Anstalten sind derart überfüllt, dass eher die Gefahr vorliegt, dass die Patienten zu früh statt zu spät entlassen werden. Ich beantrage Ihnen also, auf das Gesuch des Rolli nicht einzutreten.

Schwab, Berichterstatter der Justizkommission. Die Justizkommission hat beschlossen, Ihnen zu beantragen, es sei sowohl aus formellen als materiellen Gründen auf das vorliegende Gesuch nicht einzutreten. Die Ausführungen des Herrn Polizeidirektors haben Sie überzeugen können, dass wirklich kein Grund vorliegt, einen andern Beschluss zu fassen.

Nach den übereinstimmenden Anträgen der beratenden Behörden beschliesst der Rat stillschweigend, auf das Gesuch des Franz Rolli nicht einzutreten.

Kirchspiel Koppigen; Lostrennung von Alchenstorf.

(Siehe Nr. 5 der Beilagen.)

Minder, Direktor des Gemeindewesens, Berichterstatter des Regierungsrates. Ueber dieses Geschäft wurde Ihnen seinerzeit ein eingehender gedruckter Bericht ausgeteilt, so dass ich mich in meinen mündlichen Ausführungen kurz fassen kann.

Zur Kirchgemeinde Koppigen gehören dormalen die fünf Einwohnergemeinden Alchenstorf, Hellsau, Höchstetten, Koppigen und Willadingen. Diese bilden seit langem zur gemeinschaftlichen Besorgung verschiedener Zweige der Gemeindeverwaltung, namentlich des Vormundschafts-, Armen- und Fertigungswesens, einen Verband unter dem Namen Kircheinwohnergemeinde Koppigen. Nun hat die Gemeinde Alchenstorf vor einiger Zeit an den Regierungsrat das Gesuch gerichtet, es möchte ihr gestattet werden, aus diesem Verband auszutreten und ihre Verwaltungsangelegenheiten selbständig zu besorgen. Die übrigen Gemeinden haben dieser Lostrennung opponiert. Durch Beschluss vom 20. Juni 1900 hat jedoch der Regierungsrat dem Gesuch entsprochen, weil keine gesetzlichen oder andere Vorschriften dem Begehren Alchenstoffs entgegenstehen und nicht einzusehen ist, weshalb eine Einwohnergemeinde, die sich nach jeder Richtung selbst verwalten kann, gezwungen werden sollte, einem derartigen Verband weiter anzugehören.

Gegen diesen Beschluss haben die vier übrigen Gemeinden den Rekurs erklärt und zuhanden des Grossen Rates das Gesuch eingereicht, es sei der Beschluss des Regierungsrates, weil verfassungswidrig, aufzuheben und das Begehren der Gemeinde Alchenstorf abzuweisen. Das Gesuch stützt sich hauptsächlich auf Art. 63, Alinea 2, der Verfassung, wonach über Veränderungen in der Umschreibung bestehender Gemeinden der Grosse Rat und nicht der Regierungsrat zu beschliessen habe.

Der Regierungsrat beschloss daraufhin, Herrn Hypothekarkassaverwalter Moser zu beauftragen, eine gültige Verständigung der Beteiligten zu versuchen und, wenn diese nicht möglich sein sollte, die Angelegenheit nochmals gründlich zu untersuchen. Herr Moser war seinerzeit Regierungstatthalter von Burgdorf und ist somit mit den Gemeindeverhältnissen des dortigen Bezirks bestens vertraut. Allein es gelang ihm nicht, eine Verständigung herbeizuführen, sondern man verharrte beidseitig auf den gestellten Begehren und verlangte, dass in erster Linie die Hauptfrage durch den Grossen Rat entschieden werde, ob Alchenstorf wirklich das Recht habe, sich loszutrennen.

Die Regierung musste sich nun folgende Fragen vorlegen:

1. Besitzt Alchenstorf die Eigenschaften einer Einwohnergemeinde im Sinne von § 3 des Gesetzes über das Gemeindewesen vom 6. Dezember 1852? — Es wurde nämlich behauptet, die einzelnen Gemeinden des Verbandes haben nicht die Eigenschaften einer Einwohnergemeinde, sondern seien bloss Unterabteilungen des Verbandes und die Kircheinwohnergemeinde allein besitze den Charakter einer eigentlichen Einwohnergemeinde.

2. Bildet die bisherige Kircheinwohnergemeinde Koppigen eine öffentliche Gemeindekorporation oder beruht diese im Gegensatz hiezu nur auf einer durch

gemeinsame und gegenseitige Annahme des Organisationsreglementes zustande gekommene Vereinigung der einzelnen Unterabteilungen oder Ortsgemeinden?

3. Hat der Regierungsrat oder der Grosse Rat über die Frage der Abtretung Alchenstorf vom Kirchseinerwohnergemeindeverband von Koppigen zu entscheiden?

Was die erste Frage anbelangt, so haben wir gefunden, dass Alchenstorf nach seiner geschichtlichen Entwicklung die Eigenschaften einer Einwohnergemeinde im Sinne von § 3 des Gemeindegesetzes von 1852 besitzt. Wir haben Ihnen im gedruckten Vortrag eingehend auseinandergesetzt, wie der Regierungsrat zu dieser Ansicht gekommen ist. Es wird namentlich auf eine Reihe von Urkunden und Protokollen hingewiesen, die in dem Bericht des Kommissärs Moser angeführt waren und aus denen hervorgeht, dass die Gemeinde Alchenstorf schon seit dem 17. Jahrhundert verschiedene Zweige der Gemeindeverwaltung, so zum Beispiel das Schulwesen, die Ortspolizei, das Militärwesen, die Verwaltung des Gemeindegutes, das Steuerwesen und so weiter, selbständig besorgt hat. Auch seit dem Inkrafttreten des ersten Gemeindegesetzes von 1833 ist Alchenstorf jeweilen den gesetzlichen Verpflichtungen, die einer Einwohnergemeinde oblagen, nachgekommen und besitzt auch ein sanktioniertes Organisationsreglement von 1835. Einzig das Vormundschafts-, Armen- und Fertigungswesen wurde, wie bereits bemerkt, von der gemeinsamen Kirchseinerwohnergemeinde verwaltet. Es unterliegt keinem Zweifel, dass Alchenstorf schon seit langer Zeit, jedenfalls schon vor der Entstehung der sogenannten Kirchseinerwohnergemeinde Koppigen eine eigene Gemeinde war und als solche anerkannt und behandelt wurde.

Was die gemeinsam besorgten Verwaltungszweige anbelangt, so geht aus der Begründung des Regierungsrätlichen Antrages hervor, dass angenommen werden muss, dass schon im 17. Jahrhundert, namentlich zur Zeit des Erlasses der Bettelordnungen, die kirchgemeindeweise Organisation der Armenpflege auf Freiwilligkeit beruhte und dass später an die Armenpflege sich naturgemäss das Vormundschaftswesen anschloss. Die gemeinsame Besorgung verschiedener Zweige der Gemeindeverwaltung fand dann ihren Schutz im Gesetz über das Gemeindegewesen von 1852, namentlich in § 64, der gestattet, dass in denjenigen Kirchspielen, welche mehrere Ortsgemeinden umfassen und wo bis dahin gewisse Zweige der Gemeindeverwaltung vom ganzen Kirchspiel oder von Abteilungen desselben verwaltet wurden, diese Organisation beibehalten werden kann. Diese Ortsgemeinden sind aber nach § 3 des Gemeindegesetzes gleichbedeutend mit Einwohnergemeinden. Es kann hier also nicht die Rede sein von blossen Unterabteilungen von Gemeinden, die den Charakter einer Einwohnergemeinde im Sinne des § 3 des Gesetzes nicht hätten. Der Regierungsrat kommt bezüglich der zweiten Frage zum Schluss, dass die aus verschiedenen Einwohnergemeinden bestehende Kirchseinerwohnergemeinde zwar ein historisches Produkt ist, das nach Mitgabe der Vorschriften der Bettelordnungen entstanden ist und sich zum Zwecke der gemeinsamen Besorgung des Armenwesens und später auch zur gemeinschaftlichen Vormundschaftspflege durch das Waisengericht weiter entwickelt und fortgebildet hat, aber nichtsdestoweniger auf der freiwilligen Zustimmung der einzelnen Gemeinden beruht und vom bernischen Gesetzgeber auch niemals als die ei-

gentliche Orts- oder Einwohnergemeinde anerkannt worden ist.

In bezug auf die dritte Frage ist zu bemerken, dass das Gemeindegesetz von 1852 diejenigen Kategorien von Gemeinden aufzählt, denen der Charakter öffentlicher Gemeindekorporationen zukommt. § 4 bestimmt, dass nicht nur die Einteilung in Kirchspiele und Gemeinden, sondern auch die Einteilung in Abteilungen von Gemeinden nur auf dem Gesetzesweg abgeändert werden kann. An die Stelle dieser Vorschrift trat dann Art. 63 der Staatsverfassung von 1893. Dieser redet nicht mehr von Abteilungen von Gemeinden und beschlägt nur territoriale Abänderungen. Wenn es sich um Abänderungen des territorialen Bestandes einer Gemeinde handelt, dann muss allerdings ein Dekret des Grossen Rates erlassen werden. Das trifft hier aber nicht zu, da es sich nicht um eine Veränderung in der Umschreibung bestehender Gemeinden handelt. Wir kommen daher zum Schluss, dass zur Behandlung des Gesuches der Gemeinden Koppigen, Höchstetten, Hellsau und Willadingen der Regierungsrat und nicht der Grosse Rat zuständige Behörde ist.

§ 64 des Gemeindegesetzes ist übrigens in spätern Gesetzen abgeändert worden. Ich erinnere nur an das Vormundschaftsgesetz von 1898 und das Armengesetz von 1897. In denselben ist vorgesehen, dass benachbarte Gemeinden sich zur Besorgung der Armenpflege oder des Vormundschaftswesens vereinigen können, dass eine derartige Vereinigung der Genehmigung des Regierungsrates bedarf und dass sie jederzeit wieder aufgelöst werden kann. Diese Gesetzesbestimmungen müssen auch auf den vorliegenden Fall Anwendung finden, da es sich ja um die Besorgung des Armen- und Vormundschaftswesens handelt. Was das Fertigungswesen anbelangt, so wissen wir, dass das Gesetz von 1846 den Einwohnergemeinderat als Fertigungsbehörde bezeichnet. Wenn im Jahre 1847 der Regierungsrat beschloss, dass das Fertigungswesen von der Kirchgemeinde Koppigen besorgt werden soll, so geht aus dem gedruckten Bericht hervor, dass dieser Beschluss auf einem Irrtum beruht, indem er von der unrichtigen Voraussetzung ausgeht, dass, weil das Armen- und Vormundschaftswesen von der Kirchgemeinde besorgt werde, ihr auch das Fertigungswesen obliege. Diese Begründung können wir heute nicht mehr als stichhaltig anerkennen.

Der Regierungsrat kommt daher aus den angeführten Gründen zum Schluss, dass das Begehren der Gemeinde Alchenstorf vollständig berechtigt und eine Abtrennung derselben auch in Hinsicht auf die Lage, Grösse und Bevölkerungszahl der Gemeinde zweckmässig sei. Wir beantragen Ihnen daher, auf das Gesuch der Gemeinden Koppigen, Höchstetten, Hellsau und Willadingen um Aufhebung, respektive Ungültigkeitserklärung der Verfügung des Regierungsrates vom 20. Juni 1900 wegen Inkompetenz nicht einzutreten, eventuell, wenn Eintreten beschlossen werden sollte, den Rekurs der genannten Gemeinden gegen die Verfügung des Regierungsrates abzuweisen.

Michel (Interlaken), Präsident der Kommission. Sie werden alle mit mir einverstanden sein, dass es an der Zeit ist, dass das vorliegende Geschäft, das seit mehreren Jahren schon auf den Traktanden des Grossen Rates figuriert, einmal erledigt wird. Die Kommission hat das weitschichtige Aktenmaterial einge-

hend geprüft und ist, wenn auch nicht formell, so doch materiell zum gleichen Resultat gekommen wie die Regierung.

Die fünf Gemeinden Koppigen, Alchenstorf, Höchstetten und Willadingen, die zusammen die Kirchgemeinde Koppigen ausmachen, bilden gleichzeitig den sogenannten Kirchleinwohnergemeinde-Verband, eine Organisation, die den Zweck hat, einzelne Verwaltungszweige, das Vormundschafts-, Armen- und Fertigungswesen, gemeinsam zu besorgen. Die daherige Organisation beruht auf einem vom Regierungsrat sanktionierten Reglement von 1889, besteht indessen schon seit dem 17. Jahrhundert, worauf ich noch zu sprechen kommen werde. Die Gemeinde Alchenstorf hat nun mit Eingabe vom 21. April 1899 an die Regierung das Gesuch gestellt, es möchte ihr die Lostrennung von diesem Verband gestattet werden. Durch Verfügung vom 20. Juni 1900 hat die Regierung aus den Ihnen vom Herrn Gemeindedirektor angeführten Gründen dem Gesuch entsprochen. Mit Eingabe vom Februar 1901 haben die vier übrigen Gemeinden beim Regierungsrat das Ansuchen gestellt, er möchte die von ihm getroffene Verfügung in Wiedererwägung ziehen, und eventuell zuhanden des Grossen Rates beantragt, die Verfügung des Regierungsrates sei wegen Verfassungswidrigkeit aufzuheben und es sei das Begehren von Alchenstorf um Lostrennung vom Verband abzuweisen. Die Regierung hat darauf, wie Sie bereits erfahren haben, einen Kommissär, Herrn Hypothekarkassaverwalter Moser, beauftragt, zwischen den beteiligten Gemeinden eine Verständigung herbeizuführen zu suchen und, wenn diese nicht zustande kommen sollte, die Angelegenheit noch einmal gründlich zu prüfen. Herr Verwalter Moser hat sich der Aufgabe mit der ihm eigenen Gewissenhaftigkeit und Gründlichkeit unterzogen und am 22. April 1904 einen ausführlichen Bericht eingereicht. Nach demselben war eine Verständigung zwischen den Gemeinden nicht möglich, indem Alchenstorf sein Gesuch um Lostrennung nicht zurückziehen und die übrigen Gemeinden keinen eigenen Verband bilden wollten. In der Sache selbst gelangte Herr Moser zum Schluss, dass die Verfügung des Regierungsrates weder verfassungs- noch gesetzwidrig sei. Der Regierungsrat hat darauf das Gesuch der vier Gemeinden um Wiedererwägung seiner Verfügung abgewiesen und dem Grossen Rat von diesem Beschluss durch den gedruckten Bericht vom 11. Oktober Kenntnis gegeben. Der Antrag, den die Regierung in dieser Vorlage dem Grossen Rat unterbreitet, lautet folgendermassen:

«Dem Grossen Rat wird beantragt, auf das Gesuch der genannten Gemeinden um Aufhebung, respektive Ungültigkeitserklärung der Verfügung des Regierungsrates vom 20. Juni 1900 wegen Inkompetenz nicht einzutreten;

eventuell bei Beschluss auf Eintreten,

den Rekurs der Gemeinden Koppigen, Höchstetten, Hellsau und Willadingen auf Abänderung der Verfügung des Regierungsrates vom 20. Juni 1900 abzuweisen.»

Wir haben uns zunächst zu fragen, was die beschwerdeführenden Gemeinden eigentlich verlangen. Sie sagen in ihrer Eingabe, dass nach bernischem Staats- und Verwaltungsrecht der Grosse Rat nicht befugt sei, einen Erlass oder Beschluss des Regierungsrates materiell zu überprüfen und abzuändern, wohl

aber die Kompetenz habe, eine Verfügung des Regierungsrates wegen Verfassungs- oder Gesetzwidrigkeit aufzuheben. Sie fassen denn auch ihre Eingabe in erster Linie nicht als Rekurs auf, sondern als eine Kassationsbeschwerde und stellen nur für den Fall, dass der Grosse Rat der Meinung sein sollte, es stehe ihm ein Ueberprüfungsrecht der regierungsrätlichen Verfügungen zu, den Antrag, es sei der Beschluss des Regierungsrates abzuändern und das Begehren Alchenstoffs abzuweisen. Die Kommission teilt in formeller Beziehung die Auffassung der beschwerdeführenden Gemeinden und es braucht deshalb nach ihrer Ansicht auf das eventuelle Begehren um Abänderung des Beschlusses des Regierungsrates gar nicht eingetreten zu werden. Nach der Ansicht der Kommission hat der Grosse Rat nach Art. 26, Ziffer 7, der Staatsverfassung als oberste Staatsbehörde unzweifelhaft die Befugnis, verfassungs- oder gesetzwidrige Beschlüsse und Verfügungen des Regierungsrates zu kassieren. Er hat dieses Recht selbst dann, wenn keine bezügliche Beschwerde vorliegt. Denn nach der erwähnten Verfassungsbestimmung hat er die Oberaufsicht über die gesamte Staatsverwaltung. Wir kommen deshalb in formeller Hinsicht zu einem andern Schluss als die Regierung und finden, der Grosse Rat könne den Antrag der Regierung auf Inkompetenzerklärung des Grossen Rates nicht gutheissen, sondern es sei nicht nur das Recht, sondern auch die Pflicht des Grossen Rates, die Frage zu prüfen, ob der angefochtene Beschluss des Regierungsrates verfassungswidrig, beziehungsweise gesetzwidrig sei, oder nicht.

Es gibt für uns also nur zwei Möglichkeiten: entweder heissen wir die Beschwerde der Gemeinde Koppigen und Mithafte gut oder weisen sie ab. Alchenstorf hat allerdings in seinen Gegenbemerkungen noch die Legitimation der beschwerdeführenden Gemeinden Koppigen, Höchstetten, Hellsau und Willadingen bestritten, indem es geltend macht, dass eigentlich nur der Kirchleinwohnergemeinde-Verband Koppigen zu diesem Schritt legitimiert sei. Die Kommission kann dieser Ansicht nicht beipflichten. Alchenstorf will gegen den Willen der übrigen Gemeinden aus dem Verband austreten, die übrigen Gemeinden führen gegen diese Lostrennung Beschwerde und sie sind unseres Erachtens hiezu durchaus legitimiert.

Die Begründung der eingereichten Beschwerde gipfelt in dem Satz, dass die Kirchleinwohnergemeinde Koppigen nicht ein blosser Verband, sondern die eigentliche Einwohnergemeinde, das heisst eine öffentlich-rechtliche Korporation im Sinne des Gemeindegesetzes von 1852 sei. Die fünf Einwohnergemeinden seien keine selbständigen Einwohnergemeinden, sondern blosser Unterabteilungen der einzigen Gemeinde Koppigen, blosser Dorf- oder Viertelsgemeinden. Die Lostrennung Alchenstoffs vom Verband bedeute daher eine Veränderung in der Umschreibung einer bestehenden Gemeinde und es sei mithin nach Art. 63 der Staatsverfassung für die Lostrennung ein Dekret des Grossen Rates nötig. Art. 63 der Verfassung lautet:

«Die gegenwärtige Einteilung des Staatsgebietes in Gemeinden und Kirchgemeinden wird beibehalten.

Die Bildung neuer, die Vereinigung, sowie die Veränderung in der Umschreibung bestehender Gemeinden und Kirchgemeinden geschieht, nach jeweiliger Anhörung der Beteiligten, durch Dekret des Grossen Rates.»

Es muss zunächst auf den engen Zusammenhang des zweiten mit dem ersten Absatz dieses Artikels aufmerksam gemacht werden. In Absatz 1 ist die Rede von der Einteilung des Staatsgebietes und in Absatz 2 von der Veränderung in der Umschreibung bestehender Gemeinden. Aus diesem Zusammenhang geht offenbar hervor, dass hier die territoriale Umschreibung der Gemeinden gemeint ist. Also nur wenn die Lostrennung der Gemeinde Alchenstorf von der Kirchleinwohnergemeinde Koppigen eine Veränderung in der territorialen Umschreibung einer Gemeinde involvieren würde, wäre ein Dekret des Grossen Rates nötig und könnte in dem Beschluss der Regierung eine Verfassungsverletzung erblickt werden.

Es ist nun zunächst die Frage zu prüfen, ob die Kirchleinwohnergemeinde Koppigen als eine Einwohnergemeinde, eine öffentlich-rechtliche Korporation im Sinne des Gemeindegesetzes, zu betrachten ist. Das Gemeindegesetz gibt uns keine eigentliche Definition des Begriffs der Gemeinde. Es sagt nur in § 3: «Öffentliche Gemeindekorporationen sind: a) die Orts- oder Einwohnergemeinden, b) die Kirchgemeinden, c) die Burgergemeinden» und in § 5: «Jeder Gemeindebezirk bildet in betreff derjenigen Angelegenheiten desselben, welche mit der Staatsverwaltung in näherem Zusammenhange stehen, eine Gemeinde.» Nun besorgt die Kirchleinwohnergemeinde Koppigen nicht alle Verwaltungszweige einer Gemeinde, sondern nur einzelne, nämlich das Armen-, Vormundschafts- und Fertigungswesen. Die übrigen Zweige, wie das Polizeiwesen, die Verwaltung des Gemeindeguts, das Steuerwesen und so weiter, werden von den einzelnen Gemeinden besorgt. Derartige Organisationen zum Zwecke der Besorgung einzelner Gemeindeangelegenheiten sind in § 64 des Gemeindegesetzes vorgesehen. Es heisst dort, dass in denjenigen Kirchspielen, die mehrere Ortsgemeinden umfassen und wo bis dahin andere Zweige der Gemeindeverwaltung, wie namentlich das Schulwesen, das Armenwesen oder das Vormundschaftswesen, vom ganzen Kirchspiel oder von Abteilungen desselben verwaltet wurden, diese Organisation beibehalten werden solle. Im vorliegenden Falle handelt es sich offenbar um eine Organisation im Sinne von § 64 des Gemeindegesetzes. Es ist zu beachten, dass diese Gesetzesbestimmung von einem Verband von Ortsgemeinden redet; die einzelnen Ortsgemeinden, die dem Verband angehören, gehen in demselben also nicht auf, sondern bleiben selbständige Gemeinden. Das trifft unseres Erachtens auch im vorliegenden Fall zu. Daran kann der Umstand nichts ändern, dass der Verband der Kirchleinwohnergemeinde Koppigen in seinen Anfängen bereits aus dem 17. Jahrhundert datiert. Derselbe wurde allerdings, wie bereits Herr Regierungsrat Minder erwähnt hat, schon durch die Bettelordnungen von 1664 und 1676 eingeführt, die im Interesse der Ausgleichung der Armenlasten eine kirchgemeindeweise Einziehung der Armensteuer gestatteten. An das Armenwesen schloss sich in natürlicher Weise nach und nach die gemeinsame Besorgung des Vormundschaftswesens an. Allein dieses Bestehen des Verbandes von Alters her kann an der Tatsache nichts ändern, dass es sich lediglich um eine Organisation im Sinne von § 64 des Gemeindegesetzes zum Zwecke der gemeinsamen Besorgung einzelner Verwaltungszweige handelt. Auch dadurch wird hieran nichts geändert, dass die Kirchgemeinde Koppigen zur Zeit der Helvetik eine eigene

Munizipalität war. Nach der Verfassung der Helvetik bildete nämlich jede Kirchgemeinde eine sogenannte Munizipalität. Allein dieser Zustand dauerte bloss von 1799—1803, also nur so lang als die Helvetik selbst.

Die vier beschwerdeführenden Gemeinden führen zur Begründung ihres Gesuches im weitem an, dass Alchenstorf bereits im Jahre 1837 die Lostrennung von dem Kirchgemeindevorband verlangt habe, aber abgewiesen worden sei; so sei es im Jahre 1848 auch Koppigen ergangen, das ein gleiches Begehren gestellt habe. Dem gegenüber ist zu bemerken, dass die damalige Abweisung nicht deshalb erfolgte, weil man in der Kirchleinwohnergemeinde eine eigene Gemeinde erblickt hätte, sondern weil man es für zweckmässiger erachtete, wenn die einzelnen kleinen Gemeinden beieinander blieben.

Ferner stellen die beschwerdeführenden Gemeinden auf den Entscheid der Regierung von 1848 betreffend das Fertigungswesen ab. Das Gesetz vom 24. Dezember 1846 hatte die Untergerichte eingeführt und damit das Fertigungswesen als eine Aufgabe der Einwohnergemeinde erklärt. Da entstand in der Kirchgemeinde Koppigen die Frage, ob der Kirchgemeinderat, der Verbandgemeinderat das Fertigungswesen besorgen solle, oder die Gemeinderäte der einzelnen Gemeinden. Diese Frage kam zum Entscheid durch den Grossen Rat. Die beschwerdeführenden Gemeinden stützen sich nun besonders auf den bezüglichen Bericht des Regierungsrates, in dem es heisst: «Nur eine Vormundschaftsverwaltung besteht für die Einwohnergemeinde der sieben Ortschaften (es waren damals mehr als heute) und ebenso nur eine Armenverwaltung. Da nun diese Angelegenheiten des Gemeindebezirks von solcher Art sind, dass sie mit der Staatsverwaltung im näheren Zusammenhang stehen, so bildet nach Art. 1 des Gesetzes über die Organisation und die Geschäftsführung der Gemeindebehörden die Gesamtheit der sieben zur Kirchgemeinde Koppigen gehörigen Ortschaften einen Gemeindebezirk und sonach auch eine Einwohnergemeinde.» Diese Ausführungen widersprechen indessen allen frühern und spätern Verfügungen und Erlassen der Regierung und des Grossen Rates, in denen jeweilen die einzelnen Gemeinden des Verbandes als selbständige Einwohnergemeinden anerkannt wurden. So haben sich diese Gemeinden auf Grund des Gemeindegesetzes von 1833 eigene Reglemente gegeben und die betreffenden Verwaltungsreglemente wurden jeweilen von der Regierung sanktioniert. Dies wäre nicht möglich gewesen, wenn die Staatsbehörden angenommen hätten, diese Gemeinden seien nur Unterabteilungen einer einheitlichen Kirchleinwohnergemeinde Koppigen und nicht selbständige Gemeinden. Speziell Alchenstorf hat sich schon am 6. Juli 1835 ein Organisationsreglement gegeben und in der regierungsrätlichen Sanktion wird Alchenstorf ausdrücklich als selbständige Einwohnergemeinde anerkannt. Das gleiche ist der Fall bezüglich des von Alchenstorf auf Grund des Gemeindegesetzes von 1852 erlassenen neuen Gemeindegementes vom 17. Juli 1853, und ähnlich verhält es sich mit den übrigen Gemeinden, die sich auf Grund des neuen Gemeindegesetzes ebenfalls neue Reglemente gaben und in der bezüglichen Sanktion als Einwohnergemeinden anerkannt wurden.

Im weitem ist zu bemerken, dass diese Gemeinden, insbesondere auch Alchenstorf, ihr Steuerwesen

nach Mitgabe des Gesetzes von 1874 selbständig besorgen; sie wählen eine Schätzungskommission, legen ihre Steuerregister auf und so weiter. Ebenso besorgen sie selbständig die Ortspolizei. Auch die politischen Stimmregister werden von Alchenstorf selbständig geführt. Ferner mache ich auf die Bestimmungen des Gesetzes über das Vermessungswesen von 1867 aufmerksam, wonach die Einwohnergemeinden verpflichtet sind, die Grenzen ihres Gemeindebezirks zu vermarchen. Dieser Verpflichtung ist die Gemeinde Alchenstorf ebenfalls nachgekommen; sie hat ihre Grenzen vermarcht und auch einen eigenen Kataster beschlossen und durchgeführt. Das hätte nicht geschehen können, wenn Alchenstorf keine selbständige Einwohnergemeinde wäre. Ebenso verwalten die verschiedenen dem Verband angehörenden Gemeinden ihre Ortsgüter selbständig. Ich weise ferner auf das Dekret des Grossen Rates vom 21. November 1887 betreffend die Verschmelzung der Gemeinde Wil, die früher ebenfalls der Kirchsechterschgemeinde Koppigen als Verbandsmitglied angehörte, mit Alchenstorf hin. Durch dieses Dekret wurde die Gemeinde Alchenstorf als selbständige Einwohnergemeinde anerkannt, denn sonst hätte es ja keinen Sinn gehabt, eine andere Gemeinde mit ihr zu einer Gemeinde zu verschmelzen. Endlich bringe ich noch in Erinnerung, dass der Grosse Rat in dem Dekret von 1902 betreffend die Feststellung des Repräsentationsverhältnisses der Grossratswahlkreise Alchenstorf und die übrigen dem Kirchspiel Koppigen angehörenden Gemeinden als selbständige Gemeinden aufzählt.

Aus allen diesen Gründen gelangt die Kommission zum Schluss, dass Alchenstorf eine selbständige Einwohnergemeinde ist, dass dagegen der Kirchsechterschgemeinerverband Koppigen keine eigentliche Einwohnergemeinde, sondern nur eine Organisation zum Zwecke der gemeinsamen Besorgung einzelner Verwaltungszweige ist. Wir halten also mit der Regierung dafür, dass durch die Verfügung des Regierungsrates betreffend die Lostrennung von Alchenstorf keine Verfassungsbestimmung verletzt wurde. Durch die Lostrennung von Alchenstorf wurde keine neue Gemeinde geschaffen, sondern Alchenstorf war schon vorher eine selbständige Einwohnergemeinde.

Die vier beschwerdeführenden Gemeinden stützen sich noch auf ein anderes Moment. Sie erklären, wenn keine Verfassungsverletzung vorliege, so sei doch § 64 des Gemeindegesetzes von 1852 verletzt. Dieser Artikel bestimmt:

«In denjenigen Kirchspielen, welche mehrere Ortsgemeinden umfassen und wo bis dahin andere Zweige der Gemeindeverwaltung, wie namentlich das Schulwesen, das Armenwesen oder das Vormundschaftswesen, vom ganzen Kirchspiel oder von Abteilungen desselben verwaltet wurden, wird diese Organisation beibehalten, und es soll Bestreben der Gesetzgebung und der Staatsverwaltung sein, auch in denjenigen mehrere Ortsgemeinden umfassenden Kirchspielen, welche diese gemeinsame Verwaltung bis jetzt nicht hatten, soviel die Verhältnisse und Umstände es erlauben, das Armen-, das Vormundschafts- und das Schulwesen — dieses letztere jedoch nur, soweit es die Aufsicht betrifft — kirchgemeindeweise zu organisieren.»

Wenn diese Bestimmung jetzt noch Geltung hätte, so hätte die Kommission in der Lostrennung von

Alchenstorf allerdings auch eine Gesetzesverletzung erblicken und zu dem Antrag gelangen müssen, dass der Beschluss des Regierungsrates deshalb aufzuheben sei. Aber wie Sie bereits aus dem Munde des Herrn Gemeindegeldverwalters vernommen haben, ist diese Bestimmung des Gemeindegesetzes durch das Armengesetz von 1897 und das Gesetz über die Einführung der örtlichen Vormundschaftspflege von 1898 aufgehoben worden. § 80 des Gesetzes über das Armenwesen bestimmt nämlich, dass eine Mehrzahl von Gemeinden ihr gesamtes Armenwesen oder einzelne Teile desselben gemeinsam ordnen und verwalten können. Ebenso heisst es in § 1 des Gesetzes über die Einführung der örtlichen Vormundschaftspflege, dass mit Genehmigung des Regierungsrates mehrere Einwohnergemeinden sich zur Besorgung der Vormundschaftspflege vereinigen können. Es handelt sich also nur noch um fakultative, der freien Entschliessung vorbehaltene Vereinbarungen; die Beibehaltung der gemeinsamen Verwaltung des Armen- und Vormundschaftswesens ist nicht mehr obligatorisch, wie dies unter der Herrschaft des § 64 des Gemeindegesetzes der Fall war.

Die Kommission gelangt daher zum Schluss, dass in casu auch keine Gesetzesverletzung vorliegt, und beantragt deshalb einstimmig: 1. Es sei die gegen die Verfügung des Regierungsrates vom 20. Juni 1900 gerichtete Kassationsbeschwerde der Gemeinden Koppigen, Höchstetten, Hellsau und Willadingen abzuweisen; 2. auf den eventuellen Antrag der beschwerdeführenden Gemeinden auf Abweisung des Lostrennungsbegehrens der Gemeinde Alchenstorf sei nicht einzutreten.

Wenn Sie den Antrag der Kommission annehmen, so wird damit allerdings der Kirchsechterschgemeinerverband Koppigen vollständig aufgelöst; denn mit dem Austritt Alchenstorfs fällt derselbe dahin. Dieses Resultat ist nach der Ansicht der Kommission kein befriedigendes, weil es sich hier, abgesehen von Koppigen und Alchenstorf, um sehr kleine Gemeinden handelt. Koppigen hat 1102 Einwohner, Alchenstorf 615, Höchstetten 299, Hellsau 210 und Willadingen 198. Hellsau hat bloss 26 und Willadingen 25 Gemeindestimm-berechtigte. Es läge daher offenbar im Interesse einer guten Besorgung des Armen- und Vormundschaftswesens, wenn der Verband dieser kleinen Gemeinden beibehalten werden könnte und die gemeinsame Besorgung der genannten Verwaltungszweige fort dauern würde. Einen Zwang können wir indessen nach dem Gesagten nicht ausüben, dagegen erlaubt sich die Kommission den Wunsch auszudrücken, die Regierung möchte dahin wirken, dass zwischen den beteiligten Gemeinden doch noch eine Verständigung zustande kommt. Wir stellen uns vor, dass, nachdem der Handel einmal entschieden ist, es eher möglich sein wird, die Parteien wieder zusammenzubringen und Alchenstorf zu veranlassen, vielleicht unter etwas andern Bedingungen, dem Verband weiter anzugehören. Wenn dies nicht erreicht werden kann, so sollten doch die übrigen Gemeinden weiter einen Verband bilden, und wenn auch dies sich als untunlich herausstellen würde, so möchten wir wenigstens wünschen, dass einerseits Koppigen und Willadingen und andererseits Höchstetten und Hellsau zu je einer Gemeinde vereinigt würden. Wir ersuchen die Regierung, in diesem Sinne ihre Intervention eintreten zu lassen, damit eine Lösung gefunden wird, die im Interesse einer guten und rich-

tigen Pflege des Vormundschafts- und Armenwesens liegt.

Der Antrag der Kommission wird widerspruchlos angenommen.

Motion der Herren Cuenat und Mitunterzeichner betreffend die Nutzbarmachung der Wasserkräfte.

(Siehe Seite 257 des letzten Jahrgangs.)

M. Cuenat. Le 17 mai 1905 j'ai eu l'honneur de déposer sur le bureau du Grand Conseil la motion suivante :

« Le Conseil-exécutif est invité à examiner la question de savoir s'il n'y a pas lieu de promulguer une loi réglant l'utilisation par les établissements hydrauliques, des eaux du domaine public et du domaine privé placées sous la surveillance de l'Etat. »

Monsieur le président et messieurs, je serai bref, car laissez-moi vous le dire, je m'aperçois que les bancs se dégarnissent et je ne voudrais pas abuser de la patience de mes collègues. Je dirai seulement messieurs, que s'il nous est venu à l'idée de déposer cette motion, c'est ensuite des constatations que j'ai eu l'occasion de faire, d'abord dans l'exercice de ma profession et ensuite pendant les années de ma magistrature. Plus d'une fois je me suis demandé si l'on ne pourrait pas arriver à la régularisation d'une situation anormale, soit par la modification des lois existantes, soit par une nouvelle loi, afin d'éviter toute une série de conflits qui ont surgi depuis un grand nombre d'années, tout particulièrement dans le Jura. Nous savons que la police et la conservation des cours d'eau rentrant dans le domaine public appartiennent à l'Etat. L'administration a par conséquent le droit de pouvoir et même le devoir de réglementer les cours d'eau, de les entretenir et de les améliorer. C'est l'Etat qui doit pouvoir fixer la hauteur des eaux par rapport aux usines construites ou à construire, qui prescrit les travaux propres à assurer le service de ces usines et qui peut interdire les constructions qui seraient de nature à entraver les intérêts existants. De là il suit qu'aucun établissement ne peut être formé sur un cours d'eau du domaine de l'Etat, sans l'autorisation du gouvernement.

Selon moi, il appartient aussi à l'Etat le droit de retirer les concessions, lorsque les conditions qui y sont attachées ne sont pas exécutées.

Il est bon que l'on sache que, notamment dans le Jura, il existe encore des concessions remontant à une époque très reculée. J'ai eu l'occasion, soit comme magistrat soit comme avocat pratiquant de constater, par la production de certaines titres, que toute une série de concessions étaient rédigées dans des termes plus ou moins ambigus, laissant planer des doutes sur la détermination des droits des propriétaires des usines, par conséquent des usiniers étant au bénéfice de ces concessions. Il n'y a pas longtemps que dans les districts de Courtelary, de Moutier et de Porrentruy des expériences ont été faites qui

prouvent qu'il importe de remédier à une situation que j'appellerai irrégulière ou en tous cas anormale.

On s'était mis dans l'idée d'organiser des sociétés ou associations pour régler dans la mesure du possible la question de l'utilisation des forces hydrauliques de la Suze et celles d'autres contrées du Jura. Des conflits ayant surgi l'autorité judiciaire n'a pu donner de sanction pénale à ces conventions.

En effet, en 1903, les usiniers des bords de la Suze avaient établi une convention pour régler l'utilisation des eaux de cette rivière. Ensuite d'inobservation des prescriptions de cette convention il résulta un conflit qui fut porté devant les tribunaux et l'autorité judiciaire supérieure dut reconnaître qu'il n'y avait pas de peine à appliquer, en raison du fait qu'il s'agissait de l'interprétation d'une convention passée entre particuliers et que l'instance dès lors l'instance rentrait dans la compétence des tribunaux civils.

J'ai eu aussi l'occasion, en plus d'une circonstance, de m'entretenir, notamment avec l'ingénieur du VI^e arrondissement, — une personnalité capable animée d'excellents sentiments et disposée, comme d'autres à venir en aide aux usiniers qui sont contrariés dans l'utilisation de leur force hydraulique et cet ingénieur m'a déclaré avoir fait ce qui est humainement possible pour faire disparaître les conflits existants. Il s'est malheureusement heurté à des difficultés résultant du fait que la législation sur la matière est incomplète, que la bonne volonté ne se rencontre pas partout, chacun cherchant à tirer le meilleur parti possible de l'eau dont il a besoin pour l'exploitation de sa concession.

Messieurs, pour vous rendre compte de l'intérêt qu'il y a de légiférer sur cette question, vous me permettrez de citer un cas très récent. Il s'agit de la rivière qui traverse Charmoille et qui continue en France sur une série de plusieurs kilomètres. De Charmoille à Porrentruy il existe toute une série d'usines, et parmi celles-ci il en est une qui ne peut utiliser les eaux de l'Allaine qu'au moyen d'un étang. Pour mettre son usine en mouvement il doit combler son étang c'est à dire y faire arriver de l'eau. Cette manière de faire a pour conséquence de détourner les eaux de la rivière au détriment d'usiniers qui se trouvent en aval. Plusieurs usiniers sont ainsi arrêtés dans leur travail, l'eau ne coulant plus dans leurs usines. Grâce à l'intervention de l'ingénieur du VI^e arrondissement il est intervenu une convention provisoire entre les trois usiniers intéressés aux termes de laquelle ils ont arrêté un *modus vivendi* jusqu'à nouvel avis. Mais cette convention peut disparaître d'un jour à l'autre. Pour obtenir une solution définitive les intéressés devront s'adresser aux tribunaux ce qui nécessairement entraînera des procès longs et coûteux. Je profite de l'occasion pour constater que l'ingénieur du VI^e arrondissement s'est distingué par la bonne volonté dont il a fait preuve pour paralyser un conflit qui aurait pu avoir des conséquences regrettables.

Messieurs, l'utilisation des forces hydrauliques dans notre pays peut être complexe, on n'en arrivera pas moins à pouvoir jeter les bases d'une législation sur la matière. Mais je crois qu'il est non seulement de l'intérêt général des usiniers, des riverains, mais aussi de celui de l'Etat d'arriver à trouver un mode de réglementation aussi complet que possible

de cette utilisation. L'affaire ne me paraît pas aussi difficile qu'on pourrait le croire, et le gouvernement pour se rendre compte du nombre des concessions peut par l'intermédiaire des préfets de chaque district, inviter les intéressés à déposer leurs concessions à la préfecture, afin qu'elles soient à la disposition de l'Etat et que celui-ci se rende compte de la valeur des concessions accordées. En procédant ainsi on arrivera en outre à constater qu'il existe des concessions non contrôlées par l'Etat. Dans un cas spécial, il m'a été donné de constater l'existence d'une concession dans le district de Porrentruy, et qui fut produite dans un procès intéressant un ancien membre du gouvernement bernois et remontant au régime français. Renseignements pris j'ai pu constater que cette concession n'était pas inscrite. Je suis convaincu que plusieurs autres concessions dans le canton ne sont pas contrôlées. Je me suis laissé dire par plusieurs collègues que dans le Jura catholique il existait encore des concessions remontant à l'époque où nous faisions partie de l'empire d'Allemagne.

Je tiens à mettre l'Etat en demeure de régler cette affaire, pour rendre service aux propriétaires intéressés à la régularisation des forces hydrauliques.

La législation bernoise divise les eaux courantes en plusieurs catégories, d'abord les eaux du domaine public. J'ai dit que je n'abuserai pas de vos instants, mais permettez-moi de rappeler que l'article 335 du code civil bernois et l'article 528 du code civil français trouvent ici leur application.

Dans le Jura nous avons le Doubs et la Birse comme cours d'eau appartenant au domaine public, et une seconde catégorie se compose des cours d'eau appartenant au domaine privé et qui sont placés sous la surveillance de l'Etat.

Les eaux du domaine privé placées sous la surveillance de l'Etat dépassent aujourd'hui le nombre de 200 et c'est l'Etat qui doit ordonner ces cours d'eau, déterminer le temps, les saisons et les heures de la pêche.

Le but de la motion que j'ai déposée est d'arriver à compléter notre législation, car la loi du 3 avril renferme de nombreuses lacunes, ce qui s'explique par la circonstance qu'elle remonte à une époque où l'industrie n'avait pris le développement que nous constatons aujourd'hui.

Messieurs, permettez-moi de vous dire que j'ai lu avec satisfaction que le législateur fédéral allait s'occuper aussi de la question. C'est une raison pour compléter notre législation et arriver par conséquent à un tout aussi bien coordonné et organisé que possible afin que la situation soit régulièrement acquise quand la Confédération élaborera sa future loi sur l'utilisation des forces hydrauliques de la Suisse. Je suis de ceux qui estiment que l'Etat bernois ne doit rien négliger pour assurer la police et la conservation des cours d'eau du domaine public sur le territoire du canton.

Messieurs, je n'en dirai pas davantage car je crois savoir que le gouvernement ne combattra pas ma motion, mais je tiens à ajouter en terminant que l'œuvre à accomplir sera peut-être de longue haleine, mais je ne prévois pas qu'elle soit coûteuse. Je suis convaincu que lorsque le Grand Conseil aura délibéré sur le projet de loi en question il en reconnaîtra l'utilité.

C'est dans l'intérêt général du pays et sans négliger l'intérêt fiscal que je recommande ma motion au Grand Conseil.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Es ist sehr verdienstvoll, dass aus dem Schosse des Grossen Rates eine derartige Anregung erfolgt. Die Regierung ist nicht nur bereit, die Motion entgegenzunehmen und ihr Folge zu geben, sondern es sind bereits seit längerer Zeit Vorarbeiten für einen derartigen gesetzgeberischen Erlass im Gange. So ist die Baudirektion auf Antrag der Finanzdirektion zurzeit damit beschäftigt, die Zahl der im Kanton Bern erteilten Wasserrechtskonzessionen auszumitteln. Ich erinnere daran, dass ich schon vor einiger Zeit dem Grossen Rat über die Bestrebungen der Regierung bezüglich der Nutzbarmachung der Wasserkräfte im Kanton Bern Bericht erstattet habe. Sie wissen auch, dass wir uns an den Vereinigten Kander- und Hagneckwerken mit zwei Dritteln des Kapitals beteiligt haben und der Staat seither bei allen nachgesuchten Wasserrechtskonzessionen sich auf den Standpunkt stellt, dass die Wasserkräfte bernisches Nationaleigentum sind. Es ist nötig, dass auf diesem Gebiet gesetzgeberisch vorgegangen werde, nicht etwa um die Finanzen des Staates zu stärken, sondern um die Nutzbarmachung der Wasserkräfte in einer den volkswirtschaftlichen Interessen des Landes dienenden Weise zu ordnen. Angesichts der Bestrebungen, die Wasserkräfte für den Bund zu monopolisieren, darf der Kanton Bern nicht untätig bleiben, denn die Wasserkräfte des Kantons gehören zunächst ihm und sollen seinen Interessen dienstbar gemacht werden. Die gewonnene elektrische Energie soll dem ganzen Land zugute kommen und nicht nur den Schweizerischen Bundesbahnen. Sie dürfen also versichert sein, dass wir, der Motion Folge gebend, alles tun werden, um Ihnen möglichst bald eine bezügliche Vorlage zu unterbreiten.

Die Motion wird stillschweigend erheblich erklärt.

Interpellation des Herrn Grossrat Demme betreffend die obligatorische Mobiliarversicherung.

(Siehe Seite 17 hievor.)

Demme. Die Frage der obligatorischen Mobiliarversicherung kam im Grossen Rat seit dem Jahre 1898 nicht mehr zur Sprache. Damals stellte Herr Kollega Reimann eine Interpellation, um darüber Auskunft zu erhalten, was aus der im Jahre 1892 vom Grossen Rat angenommenen Motion Reymond betreffend die Einführung der staatlichen obligatorischen Mobiliarversicherung geworden sei. Herr Regierungsrat v. Steiger stellte darauf eine bezügliche Vorlage in bestimmte Aussicht. Seitdem wurde die Frage in diesem Saale nicht mehr angetönt.

Es ist richtig, dass die Mobiliarversicherung in den letzten zehn Jahren gewaltig zugenommen hat. Die

Summe des versicherten Mobiliars betrug im Jahre 1891 ungefähr 540 Millionen, 1902 ist sie bereits auf 942 Millionen angestiegen. Die Versicherung der Gebäude und diejenige des Mobiliars stehen in einem gewissen Zusammenhang. Die Versicherungssumme der Gebäude beträgt zur Stunde rund 1200 Millionen und man darf daher annehmen, dass im Kanton Bern über vier Fünftel des Mobiliars versichert sind. Ein verhältnismässig geringer Teil bleibt deshalb unversichert, aber es sind gerade die weniger Begüterten, die ihr Mobiliar nicht versichert haben und dann im Falle eines Brandunglücks unterstützt werden müssen. Anlässlich meiner Arbeit über humanitäre Bestrebungen im Kanton Bern bin ich dieser Frage näher getreten und musste mir sagen, dass die obligatorische Mobiliarversicherung ebenfalls zur Verhütung der Armut dienen würde. Wir kennen die Gründe, warum so viele Unbemittelte ihr Mobiliar nicht versichern. Bei vielen spielt die Gleichgültigkeit eine grosse Rolle, andere tun es nicht aus übelangebrachter Sparsamkeit, andere wegen des beständigen Wohnungswechsels und der dadurch bedingten Formalitäten, andere wiederum wegen eines gewissen Schamgefühls, das sie davor zurückhält, ihre armselige Fahrhabe fremden Agenten zeigen zu müssen. Ein weiterer Grund endlich liegt darin, dass die Versicherungsagenten selbstverständlich in erster Linie den grossen Versicherungsobjekten nachgehen und die geringwertige Fahrhabe links liegen lassen. Diejenigen, die nur wenig Mobiliar zu versichern haben, werden von den Agenten nicht aufgesucht, sondern müssen ihnen vielmehr nachgehen und dazu haben sie keine Zeit.

Anfangs der 80er Jahre machte sich in einer grossen Zahl von Kantonen eine Bewegung für Einführung der staatlichen obligatorischen Mobiliarversicherung geltend. Sogar auf eidgenössischem Boden wurde die Frage ventiliert und 1884 im Nationalrat eine bezügliche Motion gestellt. Aber überall wurde die Sache wegen des allzu grossen Risikos von der Hand gewiesen. Wir besitzen zurzeit in der Schweiz drei Systeme der obligatorischen Mobiliarversicherung. Das eine ist das staatliche Monopol, Kanton Waadt, das zweite das staatliche Monopol in Konkurrenz mit der privaten Versicherung, Kanton Glarus, und das dritte das Obligatorium in Verbindung mit einem Vertrag mit den leistungsfähigsten in der Schweiz konzessionierten Privatversicherungsgesellschaften, Kantone Freiburg und Aargau.

Das staatliche Monopol wurde im Kanton Waadt bereits im Jahre 1849 eingeführt. Anfänglich wurden nur 80 % der Versicherungssumme vergütet. Später wurde die Anstalt reorganisiert, wobei jedoch das Mobiliar, dessen Wert 20,000 oder 40,000 Fr. überstieg, von der Versicherung ausgeschlossen war. Von dieser Bestimmung wurden vornehmlich die Industriellen betroffen, die nicht müde wurden, darauf hinzuweisen, dass es eine Ungerechtigkeit und ein Widerspruch sei, das staatliche Monopol aufzustellen und zugleich eine gewisse Kategorie von der Versicherung auszuschliessen. Das Gesetz wurde denn auch kürzlich revidiert und das Maximum von 20,000 und 40,000 Fr. auf 100,000 Fr. erhöht. Die Zukunft wird zeigen, welche Erfahrungen der Kanton Waadt mit diesem abgeänderten System machen wird.

Glarus hat sein Gesetz betreffend die obligatorische Mobiliarversicherung 1897 erlassen; dasselbe ist aber

bereits revisionsbedürftig. Die mit dem dort üblichen System gemachten Erfahrungen sind nicht gut und ermuntern nicht zur Einführung desselben.

Die Kantone Freiburg und Aargau stellen einfach das Obligatorium auf und geben die Versicherung frei. Im Kanton Freiburg ist die Sache wahrscheinlich nicht so geordnet, wie sie sein sollte. Wenigstens musste vor etwa zwei Jahren bei einem grösseren Brand eine Kollekte veranstaltet werden, was wohl beweist, dass ein grosser ungedeckter Schaden vorhanden war. Uebrigens geht aus den gesetzlichen Bestimmungen hervor, dass eine Reihe von gefährlichen Risiken von der Versicherung ausgeschlossen sind. Anders verhält es sich im Kanton Aargau. Dort besteht ebenfalls das Obligatorium in Verbindung mit einem Vertrag mit leistungsfähigen konzessionierten Privatgesellschaften und es wurden von der Schweizerischen Mobiliarversicherung, der Bâloise, der Helvetia und dem Phönix, alles Gesellschaften, die nach dem Bundesgesetz von 1886 der Kontrolle des eidgenössischen Versicherungsamtes unterstellt sind, namentlich betreffend die Kollektivversicherung weitgehende Vergünstigungen erlangt. Es gibt zwei Arten von Kollektivversicherungen, eine für das Mobiliar, dessen Wert unter 500 Fr. ist, und eine bis zum Betrag von 2000 Fr. Bei der Kollektivversicherung wird einfach ein Etat nominativ der betreffenden in der Gemeinde wohnenden Familien aufgestellt, neu einziehende werden eingetragen, wegziehende gestrichen und am Ende des Jahres wird lediglich die Totalsumme ausgerechnet, ohne dass nur die Namen der betreffenden Versicherten angegeben zu werden brauchen. Ich habe von dem Versicherungsamt in Aarau ein Schreiben erhalten, in dem bemerkt wird, dass sie mit dem seit 1897 in Kraft stehenden Gesetz die besten Erfahrungen gemacht und ihr System sich durchaus bewährt habe. Wir kennen im Kanton Bern ebenfalls die Kollektivversicherung. Im Jahre 1891 wurde mit der Einführung derselben begonnen, aber in den grösseren Verkehrszentren haben sich infolge des ständigen Wohnungswechsels grosse Schwierigkeiten herausgestellt, so dass zum Beispiel die Gemeinde Bern, wie ich vernommen habe, Ende letzten Jahres sämtliche Kollektivversicherungen für die Arbeiterwohnungen auf dem Wyler, in Holligen und so weiter der Schweizerischen Mobiliarversicherung gekündet hat. Ich erblicke darin vom armenpolizeilichen Standpunkt aus eine grosse Gefahr, die im Falle einer Katastrophe schwere Folgen nach sich ziehen könnte. Der Grund, warum diese Kollektivversicherungen gekündet wurden, liegt in den erwähnten in grösseren Zentren zutage tretenden Schwierigkeiten und in dem Umstand, dass die Leute sich gegen die Versicherung auflehnten und erklärten, dass man sie dazu nicht zwingen könne. Diesem Uebelstand kann nur durch die Einführung der obligatorischen Mobiliarversicherung abgeholfen werden, die nach dem Vorbild des Kantons Aargau als Obligatorium in Verbindung mit einem Vertrag mit den leistungsfähigsten konzessionierten Privatversicherungsgesellschaften zur Erlangung der weitgehendsten Konzessionen zugunsten der Bürger, die ihr Mobiliar versichern müssen, durchgeführt werden sollte.

Die Staatswirtschaftskommission führte in ihrem Bericht zu dem Verwaltungsbericht der Direktion des Innern pro 1904 aus: «Nachdem das Gesetz über gewerbliche und kaufmännische Berufslehre vom Grossen Rat durchberaten ist, ist die Direktion des Innern

bereit, andere Gesetzesentwürfe zur Behandlung vorzulegen — Gesetz über die Mobiliarversicherung, Gesetz über Hausierhandel und unlauteren Wettbewerb, Gesetz betreffend den Schutz der Arbeiterinnen und es wird sich vor allem der Regierungsrat darüber schlüssig zu machen haben, welcher Vorlage die Priorität zustehen soll.» Allen diesen Entwürfen wurde im Rat schon lange und wiederholt gerufen, sie sind dringlicher Natur. Dies gilt nicht zum wenigsten von dem Gesetz über die Mobiliarversicherung und ich möchte daher die Regierung anfragen, wann diese Vorlage dem Rat unterbreitet werden soll.

Gobat, Stellvertreter des Direktors des Innern, Berichterstatter des Regierungsrates. Als Stellvertreter des Herrn Direktors des Innern, der durch Krankheit am Erscheinen verhindert ist, kann ich folgende kurze Erklärung abgeben. Es muss zugegeben werden, dass das Verlangen nach einem Gesetz über die obligatorische Mobiliarversicherung schon lange besteht und es sehr nützlich wäre, wenn dem Grossen Rat baldigst ein bezüglicher Entwurf vorgelegt würde. Die Direktion des Innern ist zurzeit mit verschiedenen wichtigen Gesetzesvorlagen sehr beschäftigt. Dabei handelt es sich um schwierige und komplizierte Projekte, die nicht von heute auf morgen ausgearbeitet werden können. Die Anfrage, die heute Herr Grossrat Demme an die Regierung richtet, wurde letztes Jahr durch die Delegation der Staatswirtschaftskommission Herrn v. Steiger selbst zur Kenntnis gebracht und er antwortete darauf, dass er an der Vorlage arbeite und sie nächstens dem Regierungsrat zur Beratung vorlegen werde. Ich kann Ihnen nur bestätigen, dass diese Arbeit im Wurf ist und die Direktion des Innern in der nächsten Zeit in der Lage sein wird, dem Regierungsrat den Entwurf eines Gesetzes über die obligatorische Mobiliarversicherung zu unterbreiten. Ich hoffe, dass das wirklich geschehen werde und die Sache dem Grossen Rat in einer der nächsten Sessionen zur Behandlung überwiesen werden könne.

Präsident. Ich frage den Herrn Interpellanten an, ob er sich von der erhaltenen Auskunft befriedigt erklärt.

Demme. Ich hoffe mit Herrn Regierungsrat Gobat, dass es möglich sein werde, dem Grossen Rat in einer der nächsten Sessionen eine solche Vorlage zu unterbreiten.

Eingelangt ist folgende

Interpellation :

Infolge Erledigung der Stelle eines Inspektors der bernischen Sekundarschulen wünschen die Unterzeichneten vom Regierungsrat zu erfahren, in welcher Weise

er in Zukunft die Aufsicht über die Sekundarschulen zu ordnen gedenke.

Dürrenmatt,
Péquignot, Jobin, Burren, Reimann, Schönmann, Bauer.

Geht an die Regierung.

Schluss der Sitzung um 12 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Redakteur :
Zimmermann.

Siebente Sitzung.

Mittwoch den 7. Februar 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident Schär.

Der Namensaufruf verzeigt 179 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 54 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Bürki, Egli, Frutiger, Guggisberg, Gürtler, Iseli (Jegenstorf), Küpfer, Michel (Bern), Rufener, Scheurer, Schneider (Pieterlen), Siegenthaler, Spring, Stettler, Weber (Porrentruy), v. Wurstemberger, Wyder, Wyss; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Amrein, Blanchard, Boinay, Boss, Bourquin, Cortat, Crettez, Dubach, Eckert, Frepp, Girardin, Glatthard, Gouvernon, Gresly, Grosjean, v. Grünigen, Haas, Henzelin, Hostettler, Hutmacher, König, Lanz (Roggwil), Lenz, Meyer, v. Muralt, Näher, Nyffenegger, Robert, Rossé, Schlatter, Sutter, Thönen, Tschannen, Will, Wittwer.

Tagesordnung:

Interpellation der Herren Grossräte Moor und Mitunterzeichner betreffend den Torturm in Büren.

(Siehe Seite 54 hievor.)

Moor. Am 31. Januar haben die Herren Z'graggen, Dr. Brüstlein, Gustav Müller, Redaktor Müller, Direktor Milliet, Dr. Gross, Oberst Roth, Dr. König, Redaktor Burren, Dr. Jobin, Alphons Bauer und der Sprechende folgende Interpellation eingereicht:

«Der Regierungsrat wird eingeladen, darüber Auskunft zu geben, wie er dazu gekommen ist, in Umgehung von § 10 des Gesetzes über die Erhaltung der Kunstaltertümer und Urkunden vom 16. März 1902 die gänzliche Abschreibung des Torturmes von Büren aus dem Inventar der Kunstaltertümer zu verfügen und die Bewilligung zur Abtragung des Turmes zu erteilen; im fernern, was er behufs geordneter Handhabung und Durchführung des Gesetzes vorzukehren gedenkt.»

Am 16. März 1902 wurde das Gesetz über die Erhaltung der Kunstaltertümer und Urkunden vom Volk mit 20,389 gegen 12,000 Stimmen angenommen. § 1 des Gesetzes bestimmt, dass Baudenkmäler und bewegliche Kunstgegenstände, welche dem Staat, Gemeinden oder öffentlich-rechtlichen Korporationen angehören und als Altertümer einen Wert haben, in ein durch den Regierungsrat zu führendes Inventar aufgenommen werden sollen. In diesem Inventar fand auch der Torturm von Büren Aufnahme. Kurze Zeit nachher brachte es eine mächtige Interessengruppe, eine einflussreiche Clique von Büren dahin, dass ein Rekurs an das Bundesgericht ergriffen wurde, das jedoch unterm 22. März 1905 den Rekurrenten Unrecht gab und den Entscheid des Regierungsrates bestätigte. Alle, die sich für Kunstaltertümer interessieren, waren über diesen Spruch erfreut und glaubten, das mit der Geschichte von Büren und Umgebung in engem Zusammenhang stehende alte Baudenkmal sei nun für alle Zeiten gerettet. Es rief daher nicht nur in Bern, sondern in der ganzen Schweiz eine ungeheure Ueberraschung hervor, als der Regierungsrat am 19. Januar dieses Jahres einer Petition von Büren Folge gebend die Abschreibung des Turmes von dem Inventar verfügte und dem Gemeinderat von Büren das Recht erteilte, den Torturm zu schleifen. Man fragte sich, welchen Einflüssen dieser befremdliche Beschluss zuzuschreiben sei, und erfuhr, dass leider nicht Gründe höherer Gattung diesen Entscheid gezeitigt haben, sondern dass die Regierung sich ganz einfach Privatinteressen von Bauspekulanten willfährig zeigte und dass namentlich auch der Einfluss eines ehemaligen Mitgliedes des Regierungsrates zu dieser höchst unerfreulichen Schlussnahme beigetragen haben soll. Bei der Abstimmung im Regierungsrat haben sich vier Stimmen für und vier gegen die Petition von Büren ausgesprochen und der Herr Präsident soll den Stichentscheid zugunsten des erwähnten Entscheides abgegeben haben. Dieses Letztere war für manchen, auch für den Sprechenden, noch das Schmerzlichste. Wer den historischen Sinn einmal nicht hat und für feinere geistige Güter kein Interesse besitzt, mit dem kann man wohl nicht gut rechten; wer aber solche feinere geistige Interessen in hohem Masse be-

sitzt und sie in einem gegebenen Fall doch verleugnet, den trifft doppelte Verantwortung.

In dem Gesetz vom 16. März 1902 ist in § 3 bestimmt: «Das Inventar der Kunstaltertümer wird durch die Staatskanzlei unter Mitwirkung des Staatsarchivars und einer vom Regierungsrat zu wählenden Expertenkommission aufgestellt», und in § 10 ist festgesetzt: «Auf Verlangen des Eigentümers kann der Regierungsrat, nach eingeholtem Gutachten einer Expertenkommission, die teilweise oder gänzliche Abschreibung eines Gegenstandes aus dem Inventar verfügen.» In dem Reglement vom 13. August 1902 werden noch nähere Bestimmungen, unter anderm auch die Befugnisse der Expertenkommission festgestellt und in § 5, Ziffer 4, heisst es, dass die Expertenkommission allfällige Streichungen aus dem Inventar zu begutachten hat. Die Expertenkommission besteht aus sieben Mitgliedern, der Direktor des Unterrichtswesens ist Präsident von Amtes wegen und der Staatsschreiber und der Staatsarchivar haben von Amtes wegen Sitz und Stimme in der Kommission. Diese Expertenkommission hat ihr motiviertes Gutachten einstimmig dahin abgegeben, dass der Petition von Büren keine Folge zu geben sei und der Torturm nicht aus dem Inventar abgeschrieben werden soll. Man könnte nun sagen, die Regierung brauche sich an ein solches Gutachten nicht zu halten. Diese Ansicht liesse sich vertreten, wenn zum Beispiel ein solcher Beschluss der Expertenkommission mit vier gegen drei Stimmen gefasst worden wäre. In diesem Falle könnte die Regierung sich sagen: die Expertenkommission ist selbst nicht einig, infolgedessen ist auch für mich der Wert des Gegenstandes zweifelhaft und derselbe darf wohl von dem Inventar abgeschrieben werden. Wenn aber die Expertenkommission einstimmig ist und in einem wohl motivierten Gutachten ihre Ansicht näher begründet, dass der betreffende Gegenstand einen hohen Wert habe, dann ist meines Erachtens das Gutachten für die Regierung bindend. Wenn die Regierung in einem solchen Fall nicht die Pflicht hat, sich an das Gutachten zu halten, wozu ist denn die Expertenkommission überhaupt noch da? Das Gesetz über die Erhaltung der Kunstaltertümer ist also schon in formeller Beziehung von der Regierung verletzt worden. Wie kann aber die Regierung von den übrigen Bürgern Respekt und Gehorsam gegenüber den Gesetzen fordern, wenn sie selbst sie missachtet? Kann die Regierung mit gutem Gewissen zum Beispiel von streikenden Arbeitern Gehorsam gegenüber einem von ihr erlassenen Streikukas verlangen, der nur eine Verordnung des Regierungsrates ist, wenn sie selbst Gesetze umgeht, die das Volk angenommen hat?

Wer aber nicht so weit gehen, also nicht annehmen will, dass die Regierung bereits in formeller Beziehung das Gesetz gebrochen habe, wer also mit andern Worten der Ansicht huldigt, die Einsetzung einer Expertenkommission in § 3 des Gesetzes sei nicht ernst gemeint, sondern nur so ein kleiner Scherz des Grossen Rates und des Volkes gewesen und die Mitglieder dieser Kommission seien nur Statisten, der muss doch zum mindesten zugeben, dass das Gesetz in materieller Beziehung in, man darf wohl sagen, geradezu leichtfertiger Weise zugunsten von Privatinteressen mit Füßen getreten wurde.

Die Unterrichtsdirektion beantragte gestützt auf den erwähnten Entscheid des Bundesgerichtes vom 22. März 1905 und das motivierte Gutachten der kantonalen

Expertenkommission, es sei dem Gesuch von Büren keine Folge zu geben. Der Regierungsrat jedoch hat sich über den Entscheid des Bundesgerichtes, der nicht nur eine formelle, sondern auch eine materielle Bedeutung hat, indem er den hohen Wert des Torturmes von Büren feststellt, über das einstimmige Gutachten der Expertenkommission und den Antrag der Unterrichtsdirektion hinweggesetzt und am 19. Januar beschlossen, der Petition Folge zu geben. Er stützte sich dabei auf das fachmännische Gutachten der Baudirektion. Wir müssen uns die sieben Punkte dieses Gutachtens etwas genauer ansehen.

Es heisst da zunächst: «1. Die Turmöffnung hat eine Mindestbreite von 3 m 50 und eine Scheitelhöhe von 3 m 85. Dieses Mass ist mit den heutigen Anforderungen in keiner Weise im Einklang und gestattet kaum das Passieren eines gewöhnlich normal geladenen Heu- oder Gewächswagens. Es ist, wenn der Turm bestehen bleiben soll, eine Erweiterung der Öffnung in einer Breite von wenigstens 5 m 50 und einer Höhe von 4 m 50 vorzusehen. Diese Erweiterung ist nur mit grossen Kosten und Gefahren möglich.» Nachdem jahrhundertlang gewöhnlich normal geladene Heu- oder Gewächswagen das Tor passierten, soll dies nach dem fachmännischen Gutachten eines Beamten der Baudirektion plötzlich nicht mehr möglich sein. Es ist also anzunehmen, dass die Heuwagen und Kühe in diesem Jahrhundert grösser geworden sind als sie im letzten Jahrhundert waren. «Die Erweiterung ist nur mit grossen Kosten und Gefahren möglich.» Die Experten der bernischen Vereinigung für Heimatschutz, die Herren Architekten Indermühle und Wyss, erklären zu diesem Punkt, dass die Baudirektion nicht auf der Höhe sein müsse, denn die Turmöffnung könne ohne jede Gefahr um einen Meter erhöht und erweitert werden, es brauchen nur eiserne Träger aufgestellt zu werden. Als Laie will ich auf diese Einzelheiten nicht näher eintreten, sondern begnüge mich damit, zu konstatieren, dass die Experten der Heimatschutzvereinigung diese Bemerkung der Baudirektion als direkt unrichtig bezeichnen.

«2. Das Turmmauerwerk ist in seinem ganzen Massiv wie alle alten Mauern aus Kieselsteinen mit schlechtem Mörtel erstellt.» Auch davon ist das Gegenteil richtig, von schlechtem Mörtel findet sich keine Spur. Wir wissen alle, dass der Mörtel bei den alten Bauten sehr solid ist, besser als der Mörtel, der heute zur Verwendung gelangt, und dass zum Sprengen solcher alten Mauern Dynamit verwendet werden muss, was von den heutigen Bauten — die Herren Baumeister im Rate werden mir das sofort zugeben — nicht gesagt werden kann. (Heiterkeit.) «Auswendig ist zum Teil auf geringe Dicke eine Verkleidung mit Tuffquadern. Eine Ausweitung von auch nur 50 cm auf jeder Seite ist nicht zu empfehlen, da dieses die gleichen Einsturzgefahren bieten würde, wie die Erweiterung auf normale Strassenbreite.» Diese Einsturzgefahr ist, wie gesagt, nicht vorhanden, weil der Mörtel eben nicht schlecht ist, der Turm inwendig hohl ist und nicht auf dem gesamten Gewölbe lastet, und die moderne Bautechnik die Mittel bietet, um auch noch viel grössere Lasten auf dünnere Unterlagen aufzubauen.

«3. Durch den Abbruch des nördlichen Hauses und Wegnahme der mit dem Turm verbundenen Mauer ist die Stabilität desselben wesentlich vermindert worden.» Dies ist wieder nicht richtig, weil das Haus

schon längere Zeit abgebrochen ist und sich seither nicht die geringsten neuen Risse gezeigt haben. Die anlehrende Mauer des Hauses diente nicht als Widerlager, sondern war ein durchaus selbständiger Anbau. «Diese anlehrende Mauer diente als Widerlager für den Druck der Torbogen. Risse bis zu 8 cm in den obern Partien des Turmes deuten bereits auf ein Weichen der Umfassungsmauern hin. Soll der Turm stehen bleiben, ist auch hier mittelst Zugstangen Vorsorge zu treffen.» Das ist ebenfalls nicht wahr, weil diese Risse sich in einem um Jahrhunderte spätern Füllung und nicht in dem ursprünglichen Bau finden; die Füllung diente nicht dazu, die Festigkeit des Turmes zu verstärken. Die Zugstangen sind infolgedessen überflüssig. Der Turm würde trotz der Vandalen von Büren und des ihnen gefügigen Regierungsrates noch lange nicht zusammengefallen sein, sondern noch Jahrhunderte, wenn auch nicht dem Unverstand und der Einsichtslosigkeit, so doch den Unbilden der Witterung Trotz geboten haben.

«4. Wir taxieren die Kosten einer Renovation auf 3000 Fr.; diejenigen einer Durchgangserweiterung sind nicht genau vorzusehen, da ein Einsturz wahrscheinlicher wäre als die Erhaltung.» Infolge der formidablen Kosten von 3000 Fr. mag sich wohl der sparsame Herr Finanzdirektor Kunz veranlasst gesehen haben, für die Streichung des Turmes aus dem Inventar zu stimmen. Merkwürdig ist der Satz, dass die Kosten einer Durchgangserweiterung nicht genau vorzusehen seien, da ein Einsturz wahrscheinlicher wäre als die Erhaltung. Wie ich bereits ausgeführt habe, ist nach dem übereinstimmenden Gutachten verschiedener Sachverständiger, die mindestens die gleiche Autorität beanspruchen können wie die Gelehrten von der Baudirektion, eine Einsturzgefahr überhaupt nicht vorhanden. Wenn es aber der Fall wäre, so gibt die heutige Bautechnik eben die Mittel an die Hand, einen solchen Einsturz mit absoluter Sicherheit zu verhindern. Nach dem, was Fachleute von anerkanntem Ruf aussagen, ist man wohl berechtigt, in die fachlichen Fähigkeiten der Verfasser des Gutachtens der Baudirektion Zweifel zu setzen, wenn man nicht lieber annehmen will, dass das Gutachten so abgefasst wurde, weil man von vornherein die Tendenz hatte, den Herren Böttern von Büren zu willfahren. Wer der Baudirektion oder ihren Beamten nicht ein trauriges Armutszeugnis über ihre Fachkenntnis ausstellen will, muss also der letzten Annahme zuneigen.

«5. Das Anbringen eines Trottoirs auf der Nordseite kann für den Fussgängerverkehr eine Verbesserung bringen, beseitigt aber in keiner Weise die schweren Uebelstände im Fuhrwerkverkehr.» Der Turm bildet also ein Hindernis für den Fuhrwerkverkehr. Man könnte sagen, die Verkehrsverhältnisse seien in Büren seit dem letzten Jahrhundert andere geworden. Wer aber Büren kennt und nur kurze Zeit dort gewesen ist, weiss, dass Industrie, Handel und Wandel, Verkehr und Bautätigkeit nicht in dem Masse zugenommen haben, dass eine solche vandalische Massnahme, wie der Abbruch des Turmes ist, auch nur von weitem gerechtfertigt wäre. Den behaupteten Uebelständen hätte mit Leichtigkeit durch eine einfache Polizeimassregel begegnet werden können, wie man es in Bern beim Käfigturm, Zeitlockenturm und so weiter in einer ganzen Anzahl anderer Städte auch getan hat, wo doch die Passage und allgemeinen Verkehrsverhältnisse ganz andere sind als in Büren.

«6. Eine Verbindung des Turmes mit dem neu zu erstellenden Hause mittelst beidseitigen Torbogen wäre für dasselbe und dessen Lichtverhältnisse eine Schädigung, die die Eigentümer des Platzes kaum eingehen würden.» Die Verbindung des Turmes mit dem neu zu erstellenden Hause durch Torbogen ist gar nicht notwendig, da der Turm auch ohne das Festigkeit genug hat. Sollte aber eine Verbindung aus ästhetischen Gründen wünschbar gewesen sein, so lagen hierfür bereits glückliche Lösungen von kompetenten Baumeistern, wie Herrn Indermühle und andern, vor.

«7. Eine gedeihliche Entwicklung in Büren würde beim Stehenlassen des Turmes gehemmt.» Wodurch gehemmt? Wahrscheinlich durch den Fremdenstrom, der sich nun nach Büren ergiessen wird, um im Anblick des verschwundenen Turmes den Unsinn gewisser Herren von Büren und die Weisheit unserer Regierung und ihr Verständnis für die Erhaltung vaterländischer Altertümer zu bewundern. Die gedeihliche Entwicklung würde in Büren ebensowenig gehindert worden sein als sie in der Stadt Bern durch das Stehenlassen des Zeitlockenturmes und anderer Bau- denkmäler gehemmt worden ist.

Sie sehen also, Herr Präsident, meine Herren, dass es mit diesen sieben Punkten nichts ist; es sind sieben magere Punkte.

Der Entscheid des Regierungsrates stützt sich einzig und allein auf das Gutachten der Baudirektion, die, wie es scheint, mit ihrem Wissen und Können alle Autoritäten in Schatten stellt. Die Gutachten der Expertenkommission, das bundesgerichtliche Urteil und die grosse Mehrheit der Stimmen des Volkes in Büren sowohl als im ganzen Kanton wurden einem eigen- nützigen, spekulationsdurstigen Baukonsortium zuliebe missachtet. Das Gutachten der Baudirektion ist äusserst tendenziös abgefasst und wurde meistens nur gestützt auf Angaben dortiger Bürger, die ein Interesse an der Abfassung in diesem Sinne hatten, aufgebaut. Diese Angaben bilden wirklich einen schlechten Mörtel für dieses gutachtliche Gebäude. Das Gutachten ver- rät, dass der Verfasser die Verkehrsverhältnisse in Büren gar nicht kennt und im weitem von der frühern Bauart der Befestigungswerke und Türme jedenfalls nur einen schwachen Begriff hat.

In letzter Linie ist zu erwähnen, dass die Regie- rung meines Erachtens und nach der Meinung der Einwohner von Büren kein Recht hat, dem Gemeinderat die Erlaubnis zum Abbruch des Turmes zu geben, denn über das Schicksal dieses Turmes hat die Ge- meindeversammlung zu entscheiden. Im vorliegenden Falle wurde diese Instanz einfach übergangen. Der Gemeinderat ist allerdings das Organ der Gemeinde- versammlung und der Regierungsrat verkehrt natür- lich mit dem Gemeinderat, aber es ist doch interessant, dass hier die Gemeindeversammlung ganz ausgeschal- tet wurde. Es beweist dies wiederum, dass das ganze Machwerk, auf das die Regierung hereingefallen ist, nur einigen wenigen zu verdanken ist, welche an der Abtragung des vaterländischen Baudenkmals ein schnö- des Geldinteresse hatten.

Gestatten Sie mir noch, Ihnen das Gutachten der Expertenkommission vorzutragen. Ich bin überzeugt, dass es Sie nicht reuen wird, diese Erörterungen an- zuhören, da sie auf Sie wohl den gleichen Eindruck machen werden, den sie bei mir hervorgerufen haben. Dieses einstimmige Gutachten wurde dem Regierungs-

rat am 20. Dezember 1905 eingereicht und ist unter- schrieben von dem Vizepräsidenten, unserm verehr- ten Kollegen Herrn Dr. Gross, — Präsident ist der Vor- steher der Unterrichtsdirektion — und dem Sekretär, Herrn Professor Dr. Henri Türlér, Staatsarchivar, des- sen Sachkenntnis wohl von keiner Seite bezweifelt wird. Die Expertenkommission legte sich vier Fragen zur Beantwortung vor. Die erste bezieht sich auf den Inhalt des § 1 des Gesetzes vom 16. März 1902 und lautet folgendermassen:

«Ist der Turm ein Baudenkmal, das als Altertum einen Wert hat und infolgedessen den Schutz des Ge- setzes verdient?»

Diese Frage wird wie folgt beantwortet:

«Die Stadt Büren war seit ihrer Gründung im 13. Jahrhundert von Ringmauern und Türmen umgeben, denen auf drei Seiten ein Wallgraben vorgelagert war. Den Eingang in die Stadt vermittelten Tore, von wel- chen unser Torturm der einzig erhaltene Ueberrest ist. Es ist festgestellt, dass der Turm Zeuge war der bedeutendsten historischen Ereignisse der Stadt und des ganzen Seelandes. Er trotzte dem Ansturm der Gugler im Jahre 1375 und war Zeuge des Unterganges des letzten Grafen von Nidau bei diesem Sturme. Er erlebte 1388 den Angriff der Berner und Solothurner und die Eroberung der Stadt. In den folgenden fried- lichen Zeiten diente er noch ebenso sehr zum Schutze wie zur Vermittlung des Verkehrs. Diese Tatsachen charakterisieren das Bauwerk unzweifelhaft als hi- storisches Baudenkmal im Sinne des Gesetzes.

Wir machen noch darauf aufmerksam, dass das Bundesgericht diesen Charakter des Tores als fest- gestellt erklärte und hierin die Grundlage für das zu- gunsten des Regierungsrates lautende Urteil fand.

Die schöne Linienführung, das Verhältnis der kräf- tigen Mauermasse zum Helm, die Verteilung der Oeff- nungen, die in der nördlichen oberen Ecke angebrachte alte Turmuhr, die vom Wetter verursachte harmonische Farbengebung, alles das macht den Turm zu einem Denkmal mittelalterlicher Befestigungskunst. Vor al- lem aber ist die Mitwirkung des Turmes zum maleri- schen Stadtbild hervorzuheben. Er ist es, der durch seine überragende Masse über den Schlossbau der ganzen nordwestlichen Stadtgruppe den charakteri- stischen Stempel aufdrückt. Ohne den Turm würde auch das Schloss als solches bedeutend an seiner äussern Wirkung verlieren. Das Entfernen des Tur- mes würde einen unwiederbringlichen Verlust des Kan- tons bedeuten. Denn abgesehen davon, dass Bauten solcher Art nie mehr wieder entstehen werden, hat der Turm auch dadurch eine grosse Bedeutung, dass er als einfaches, unmittelbares Anschauungsmittel dem Volke seine Vergangenheit und Geschichte in Erinne- rung ruft und damit das Vaterlandsgefühl stärkt.»

Von dem Vaterlandsgefühl ist seit Jahresfrist in allen Zeitungen so viel die Rede gewesen. Es ist etwas eigentümlich, dass der Regierungsrat sich von einem Sozialdemokraten, denen man sonst dieses Vaterlands- gefühl abspricht oder nur in vermindertem Masse zu- gesteht, solches vortragen lassen muss.

Die zweite Frage der Expertenkommission geht da- hin, ob der Turm baufällig sei, und wird folgender- massen beantwortet:

«Der Turm ist als solid zu erklären. Der feste Quaderbau bietet noch auf Jahrhunderte hinaus den Witterungseinflüssen Widerstand. Er bedarf nur ge-

ringer äusserer Ausbesserungen, wie schon durch das Kantonsbauamt konstatiert wurde. Die sichtbaren Sprünge auf der Ostseite sind die Wirkung der späteren Ausmauerung des gegen die Stadt offenen Turmes, welche Ausmauerung nicht genügend mit dem alten Mauerwerk verbunden war und sich daher gesetzt hat. Die Sprünge haben auf die Festigkeit der Konstruktion gar keinen Einfluss.»

Sie sehen, man muss an sich halten, um auf die Behauptungen im Gutachten der Baudirektion nur das Wort unrichtig oder unwahr anzuwenden.

Im weitem fragt sich die Expertenkommission, ob der Turm ein Verkehrshindernis bilde. Diese Frage beantwortet sie wie folgt:

«Als in früherer Zeit vor der Erstellung der Eisenbahn sich der Verkehr der Landstrasse durch den Turm bewegte, war derselbe jahrhundertlang nicht als Verkehrshindernis aufgefasst. Jetzt, wo fast nur der Lokalverkehr der Stadt den Turm in viel geringerem Masse zu passieren hat, ist derselbe umso weniger als ein Verkehrshindernis zu betrachten, als eben jetzt für die Fussgänger ein sicherer und bequemer Durchgang neben dem Turme auf dessen Nordseite frei geworden ist, den auch kleinere Fahrzeuge benutzen könnten. Auch dürfte durch das Zurücksetzen der laut dem Zeugnis des Pfarrers vor einigen Jahren unberechtigterweise vorgerückten Gartenmauer des Wirtes Märchi ein freier Spielraum vor der Einfahrt geschaffen werden. Man darf hiebei auch auf das Beispiel von Wangen an der Aare hinweisen, wo in richtigem Verständnis für die Erhaltung des malerischen Stadtbildes der Toreingang beibehalten und nur in jüngster Zeit um wenig erweitert wurde.»

Den Einwohnern von Wangen an der Aare wird also von der Expertenkommission ein Verständnis für die Erhaltung ihres malerischen Stadtbildes zuerkannt, den Bewohnern von Büren dagegen oder wenigstens den an den betreffenden Treibereien Beteiligten wird dieses Verständnis abgesprochen.

Die vierte Frage, die die Expertenkommission sich vorlegt, lautet: «Bildet der Turm ein Hindernis für die Beleuchtung eines nördlich von ihm neu zu erstellenden Gebäude? Schränkt er den Luftwechsel ein?» Die Antwort hierauf lautet folgendermassen:

«Das blaue Bauprojekt, welches laut beiliegendem Situationsplan beim Abbruch des Turmes vorgesehen ist, kann auch bei Erhaltung des Turmes ohne an Licht und Luft Schaden zu erleiden, ausgeführt werden. Die Entfernung von der Wirtschaft Märchi beträgt 13 Meter. Es ist dies eine unter allen Umständen genügende Distanz, welche eine tadellose Erhellung der Parterrelokalitäten durch Anwendung von Luxferprismen erlaubt. Im übrigen hat die Postverwaltung selbst das Begehren um Entfernung des Turmes bei Ausführung des blauen Projektes zurückgezogen. Die Ausführung dieses Projektes hätte den grossen Vorteil, dass der malerische Stadtwinkel beim Turm erhalten bliebe, namentlich wenn durch einen Verbindungsgang vom ersten Stockwerke des Neubaus zum Turme der obere Teil der alten Ringmauer mit entsprechender Durchbildung wieder hergestellt werden könnte. Jedenfalls aber sollte zwischen Turm und Neubau ein Bogen für einen Durchgang ausgeführt werden.

Was den behaupteten Luftmangel bei diesem Projekte betrifft, so ist ein solcher durch die Lage der

Strasse ganz ausgeschlossen, weil dem Bergwind und dem Westwind freier Spielraum gelassen ist und ausserdem das Bauobjekt auf drei Seiten frei steht.»

Sie werden mich vielleicht fragen, warum ich das alles Ihnen zur Kenntnis bringe, da der Turm ja doch unwiderbringlich verloren ist. Allein es lag mir daran, nachzuweisen, wie so ganz unstichhaltig, in der Luft schwebend und haltlos die Unterlagen waren, auf die sich die Regierung bei ihrem Entscheid stützte.

Die Expertenkommission hat sich auch von allgemeinen Erwägungen leiten lassen und da dieselben ein allgemeines Interesse haben, möchte ich sie Ihnen auch noch kurz vorführen. Das Gutachten spricht sich darüber also aus:

«In allen Kulturvölkern gibt sich seit einer Reihe von Jahren ein mächtiger Eifer kund, Altertümer, speziell Baudenkmäler, als Zeugen der Kultur und der Kunst der Vorfahren zu erhalten. Frankreich, Deutschland und andere Völker übertreffen uns hierin bedeutend. Aber auch bei uns fassen diese Bestrebungen immer mehr Boden, wie ja schon die Aufstellung unseres kantonalen Altertümergesetzes, wie die Gründung und Aeuferung der Museen und die Entstehung neuer Vereinigungen für diesen Zweck beweisen. Diese Sorge für Erhaltung ist vor allem den Baudenkmälern zuzuwenden, weil die Zerstörung dieser letztern einen unwiederbringlichen Verlust bedeutet. Ganz speziell ist die Erhaltung alter Türme und Tore vom deutschen Verein für Denkmalpflege in seiner Versammlung in Erfurt im Jahre 1903 verteidigt worden durch Aufstellung der These: «Die Geschlossenheit alter Strassen und Platzwandungen ist auch bei Festlegung der für den Verkehr erforderlichen Erbreiterung und Durchbrechungen nach Möglichkeit zu schonen.»

Baurat Stäffen von Köln führte dazu folgendes aus: Ein altes Stadttor bildet einen malerischen Strassenabschluss, sperrt aber die Verkehrslinie. Dem Verkehr kann geholfen werden, indem man das Tor niederlegt; das ist in der Regel eine Barbarei. Der Referent wies dann auf die Erhaltung und Renovation des Severinusturmes in Köln mit einem anstossenden Stück Stadtmauer und Wall und auf den Abschluss des Marienplatzes in München durch das alte Rathaus hin und führte unter vielen Beispielen noch die Entfernung des Hauses de l'Etoile neben dem Rathaus in Brüssel an, wodurch der herrliche Platz so sehr verunstaltet wurde, dass jenes Haus wieder aufgebaut werden musste und nur eine Durchgangshalle erhielt.

Diese Beispiele, sagt Stäffen ferner, zeigen, dass auch ohne Verletzung offenkundiger Verkehrsinteressen verfahren werden kann, wenn nur mit Aufmerksamkeit und Empfindung eine künstlerische Lösung der gestellten praktischen Aufgabe gesucht wird. Wir dürfen ohne Zagen die Forderung aussprechen, dass die Geschlossenheit alter Strassen und Platzwandungen auch bei Festlegung der für den Verkehr erforderlichen Erbreiterung, Richtungsverbesserung und Durchbrechungen nach Möglichkeit zu schonen ist.

Diese Grundsätze hat man, was Käfigturm und Zeitglockenturm betrifft, in Bern befolgt. Allerdings braucht man Behörden und Bevölkerung von Büren nicht mit demselben Massstab zu messen wie diejenige der Hauptstadt. Aber hier hat zum Glück nicht Büren zu entscheiden, sondern die Landesbehörde in Bern.

In Bern kam der grosse Verkehr ernsthaft in Betracht und doch widerstand man den Zumutungen

banausischer Bürger. Wie viel mehr muss man Türme und Tore erhalten, wo sie, wie in Büren, eigentlich kein Verkehrshindernis sind, wohl aber zur malerischen Erscheinung des Städtchens nach innen und aussen beitragen. Man mag Büren ansehen, von Süden oder von Norden her, von überall bildet der Turm mit dem Städtchen eine malerische Silhouette, gleichsam das Gegenstück zum Kirchturm, mit dem er Anfang und Ende des alten Städtchens markiert. Eine ganz besonders malerische Gruppe bildet er gemeinsam mit dem prächtigen Amthause (Schloss).

Die heutige Stellungnahme der Gemeinde Büren kann auch aus dem Grunde nicht massgebend sein, weil mit Sicherheit vorauszusehen ist, dass der momentanen turmfeindlichen Strömung in kurzem eine entgegengesetzte folgen wird und dann Büren für die durch höhere Ziele eingegebene Erhaltung des Tores den Behörden dankbar sein wird. Man empfindet es je länger je mächtiger, dass diejenigen Orte, welche solche nachgerade selten gewordene Bauten mutwillig zerstören, ins eigene Fleisch schneiden.

Die Kommission gibt auch zu bedenken, dass die weitere Erhaltung historischer Baudenkmäler im Kanton in Zukunft auf bedeutende Schwierigkeiten stossen dürfte, wenn ein durch das Bundesgericht sanktionierter Beschluss umgestossen würde. Das Ansehen des vom Volke beschlossenen Gesetzes müsste dadurch eine solche Einbusse erleiden, dass der Kommission die Wahrung der öffentlichen, idealen gegenüber den lokalen, materiellen Interessen in allen ähnlichen Fällen höchst erschwert, wenn nicht gar unmöglich gemacht würde.

Das Bundesgericht selbst hat in den Erwägungen zu seinem Urteil es geradezu als Aufgabe des Staates, als «im idealen und vielfach auch materiellen Interesse eines Staates und seiner Glieder liegend» erklärt, für «die Schonung und Erhaltung von Kunstaltertümern und ganz besonders von Baudenkmälern, die mit der Geschichte des Landes verknüpft sind oder architektonisch-künstlerische Bedeutung haben», bedacht zu sein. «Ebenso ist eine bekannte Erfahrungstatsache», heisst es dort, «dass die Gemeinden vielfach geneigt sind, diese berechnete Forderung der Allgemeinheit den lokalen und praktischen Bedürfnissen des Augenblicks hintanzusetzen.» Aus diesen Gründen schützte das Bundesgericht das bernische Gesetz und den Beschluss des Regierungsrates.

Jene Erwägungen sind auch für die Kommission durchaus massgebend. Sie zeichnen den vorliegenden Fall in treffender Weise.

Die Kommission ersucht Sie, die Petition der Gemeinde Büren abzuweisen.»

Diesem Gutachten gegenüber hatten fünf Mitglieder der Regierung den Mut, sich für die Petition von Büren auszusprechen. Es darf wohl gesagt werden, dass wir hier einer groben und plumpen Willkür gegenüberstehen, die jeden Freund historischer Altertümer und des Heimatschutzes schmerzt. Der Torturm von Büren wurde von der Regierung schnöden Privatspekulationsinteressen ausgeliefert. Ein schöner und ehrwürdiger Zeuge alter, grosser Zeiten ist frivol vernichtet worden. Vernichtet oder doch wenigstens schwer geschädigt wurde aber auch die Achtung vor dem Gesetz durch das verwerfliche Beispiel, das die Mehrheit der Regierung gegeben und das im Kanton und in der ganzen Schweiz grosses und berechtigtes Aufsehen erregt und die allgemeinste Missbilli-

gung gefunden hat. Schwer geschädigt ist infolgedessen auch das Ansehen der Regierung selbst und in diesem traurigen Handel ist auch die Ehre und das Ansehen des Kantons Bern engagiert, wofür das gute Essen und der gute Wein, womit bei dem berühmten Augenschein den ehemaligen und gegenwärtigen Mitgliedern der Regierung dem Vernehmen nach erwartet worden sein soll, keinen genügenden Ersatz bilden. (Heiterkeit.) Tatsache ist, dass der Schutz des Gesetzes vom 16. März 1902 durch den Entscheid der Regierung für die Praxis beseitigt ist, was in der Presse einmütig festgestellt worden ist. Ich bin begierig zu erfahren, was die Regierung hierauf zu sagen hat und wie sich die fünf Herren in der Regierung zu dem Gesetz über die Erhaltung der Kunstaltertümer und Urkunden stellen, ob sie es, trotzdem sie es bereits beseitigt haben, in Zukunft anwenden oder in der Rumpelkammer, in die sie es geworfen haben, liegen lassen wollen.

Präsident. Die Interpellation ist von mehreren Mitgliedern des Rates unterzeichnet. Das Reglement spricht sich darüber nicht aus, ob auch die Mitunterzeichner einer Interpellation zu deren Begründung das Wort erhalten sollen. Da Herr Milliet als Mitunterzeichner die Interpellation ebenfalls zu begründen wünscht, frage ich den Rat an, ob die Mitunterzeichner hiezu berechtigt sein sollen. Meiner Ansicht nach muss dieses Recht den Interpellanten zugestanden werden, weil ja jedes Mitglied von sich aus selbständig eine Interpellation im gleichen Sinne noch stellen könnte. (Zustimmung.)

Milliet. Fürchten Sie nicht, dass ich Sie lange aufhalten werde, ich habe nur einige wenige Bemerkungen anzubringen.

Das Gesetz über die Erhaltung der Kunstaltertümer ist, wie Sie wissen, ein Gelegenheitsgesetz. Es entstand wegen der berühmten Kirchenstuhllaffäre von Spiez. Nun ist es eine eigentümliche Ironie des Schicksals, dass inzwischen von dem gleichen Spiez aus ein anderes Kunstaltertum, ein schönes gothisches Täfelwerk, nach dem Kanton Zürich gewandert ist. Das hat in den Kreisen, die an dem Kunstaltertümergebiet ein Interesse haben, eine missbehagliche Stimmung losgelöst. Zwar wissen diese Kreise wohl, dass der Export des Täfelwerkes nach Zürich durch das Gesetz nicht hätte verhindert werden können, aber es entstand doch eine gewisse Beunruhigung, die durch den jüngsten Entscheid des Regierungsrates betreffend den Torturm in Büren noch gesteigert wurde. Der Turm in Büren gab bekanntlich Anlass zu einem bundesgerichtlichen Urteil, durch das die Verfassungsmässigkeit des Kunstaltertümergebietes festgestellt wurde. Wegen der jüngsten Torturmgeschichte erkundigte ich mich nach der Ausführung des Gesetzes und erfuhr dabei zu meiner Ueberraschung folgende Tatsachen.

Das Gesetz schreibt vor, dass die ihm unterstellten Objekte in ein amtliches Inventar eingetragen werden sollen, das im Amtsblatt zu publizieren ist. Bis jetzt wurde ein einziger Gegenstand in das Inventar aufgenommen und im Amtsblatt publiziert: der Torturm in Büren. Dieses Objekt ist nun auch verschwunden und es darf infolgedessen gesagt werden, dass bis jetzt zur wirksamen Durchführung des Gesetzes nichts geschehen ist. Es liegt mir ferne, der Regierung

oder der Expertenkommission Vorwürfe machen zu wollen; ich weiss auch, dass Vorbereitungen zur Durchführung des Gesetzes getroffen wurden, aber Sie werden begreifen, dass die an dem Gesetz Interessierten doch gerne erfahren möchten, warum bis jetzt nicht mehr für die Durchführung des Gesetzes getan werden konnte. Es scheint mir, es müsse an irgend einem Punkte hapern. Denn wenn wir uns daran erinnern, mit welcher Begeisterung seinerzeit das Gesetz hier aufgenommen und welch begeisternde Reden auch vom Regierungsratsstisch aus gehalten wurden, so ist es mir und vielen andern unverständlich, dass, nachdem das Gesetz nun vier Jahre in Kraft ist, zu seiner Ausführung nichts Ernsthaftes vorgenommen wurde. Es muss, wie gesagt, an einem Punkt hapern und wir möchten wissen, wo es hapert. Das Gesetz sieht unter andern auch alle drei Jahre eine Revision des Inventars vor; dieses hätte also bereits vor einem Jahr erstmals revidiert werden sollen. Eine Revision ist allerdings erfolgt, aber sie besteht darin, dass das einzige im Inventar figurierende Objekt wieder abgeschrieben wurde. Im weitem sieht das Gesetz auch die Verabfolgung von Staatsbeiträgen zur Erhaltung von Kunstialtertümern vor. Wir hätten es lieber gesehen, wenn der Regierungsrat, statt den Torturm in Büren abtragen zu lassen, einen Beitrag an die Erhaltung dieses und anderer Baudenkmäler geleistet hätte; es handelt sich da um relativ so geringfügige Beträge, dass die prekäre Finanzlage des Staates kaum angerufen werden darf, um derartige Ausgaben als unmöglich zu bezeichnen.

Ich wünsche von der Regierung Auskunft darüber, was sie im Interesse einer raschen und wirksamen Durchführung des Gesetzes über die Erhaltung der Kunstialtertümer zu tun gedenkt.

Brüstlein. Herr Dr. Milliet hat gefragt, woran es liege, dass das Gesetz über die Erhaltung der Kunstialtertümer bis jetzt eigentlich nur eine negative Anwendung gefunden habe, und er fand auf diese Frage keine Antwort. Ich habe mir auch Mühe gegeben, eine Antwort zu suchen, und gefunden, dass es wohl an den Menschen, hier also an den Mitgliedern der Regierung, liegt. Ich habe mich sodann auch gefragt, wie dem Uebelstand abgeholfen werden könnte, da die Schuld bei den Menschen liegt. Ich gebe die Hoffnung nicht auf, dass, ganz allgemein gesprochen, die Menschen sich in dieser Richtung bessern werden. Wir sind ja bezüglich des Verständnisses für das, was wir den vergangenen Generationen schuldig sind, in einer aufwärts gehenden Entwicklung begriffen. Vor 30, 40 Jahren hätte man ein solches Gesetz wie das zur Erhaltung der Kunstialtertümer gar nicht einbringen können und wenn jemand für die Erhaltung irgend eines Altertums das Wort ergriffen hätte, so würde man ihm gesagt haben, er sei kein moderner Mensch, sondern ein Zopfbürger und verstehe die Zeiten nicht mehr. So spricht man heute nicht mehr, sondern wascht denjenigen, die solche Gedanken haben, gehörig den Kopf. Das ist ein erfreuliches Zeichen und wenn auch noch eine gewisse Zeit über das Land gehen wird, so hoffe ich doch, dass man das, was allfällig aus der Barbarenzeit noch übrig bleibt, noch erhalten werde. Ich möchte so viel als möglich dazu beitragen, das Gefühl und Verständnis für die Erhaltung der Baudenkmäler aus vergangenen Zeiten zu stärken.

Jeder Mensch muss sich sagen, dass er eine Ein-

tagsfliege ist und das bisschen Passage, das er in der Welt markiert, gegenüber dem, was früher da war und was nachher kommt, verschwindet. Der sittliche Mensch hat daher nicht nur gegenüber der Mitwelt Verpflichtungen, sondern er fühlt einen gewissen Zusammenhang mit der Vergangenheit und der Zukunft. Ich glaube, dass das das Einzige ist, was den Sinn des Lebens überhaupt noch ausmachen kann für den Menschen, der nicht mehr dem Gottes- und Jenseitsglauben huldigt und meint, der Mensch sei überhaupt nur da, um eine Art Vorschule für den Himmel oder die Hölle durchzumachen. Das Gefühl der Zusammengehörigkeit der vergangenen und zukünftigen Geschlechter wohnt in unserer Brust und wir sollen weiter bauen auf dem, was die alten Geschlechter uns überliefert haben. Das kann sich nicht nur in den Institutionen ausdrücken, denn diese müssen jeweilen den Bedürfnissen der Gegenwart angepasst und abgeändert werden. Das Ehrwürdigste aber, was uns mit den frühern Geschlechtern verbindet, sind ihre Baudenkmäler und man kann sagen, dass die einzigen Generationen, von denen die Weltgeschichte noch spricht, diejenigen sind, die von den alten Pyramiden über die griechischen und römischen Tempel, über die Burgen und Münster des Mittelalters bis zu den Gebäuden der Neuzeit etwas Anständiges in Stein in die Welt gesetzt haben. Wir müssen gestehen, dass wir auf diesem Gebiet in schöpferischer Beziehung noch nicht stark sind und in einer Periode uns befinden, die sich gegenüber den frühern Perioden durch Unproduktivität in baulicher Beziehung auszeichnet. Darum sollte unsere Generation das, was sie von den alten Geschlechtern bekommen hat, schützen und sich nicht die Signatur aneignen, sie sei einfach eine Generation der Zerstörung gewesen.

Es ist nur schade, dass vor zwei Jahren von der Regierung einzig Herr Gobat in Amerika war, ich hätte wünschen mögen, die Regierung wäre in corpore nach Amerika gegangen. (Heiterkeit.) Herr Gobat hatte es zu seiner persönlichen Bildung eigentlich am wenigsten nötig. Wenn Sie die Städte Amerikas sehen, bekommen Sie allgemach ein Gefühl der Leere; es fehlt einem etwas, man weiss nicht, was es ist, aber man sagt sich: es ist unheimlich, wie sich alles wiederholt und gleicht. Schliesslich wird man inne, dass die historische Wurzel fehlt, es ist alles aus der Gegenwart herausgewachsen und die alten Wahrzeichen vergangener Geschlechter mangeln. Die Ufer des Hudson sind wahrscheinlich bedeutend schöner als die des Rhein bei Mainz und Bonn, aber es fehlt jede Spur der Erinnerung an die Vergangenheit und deshalb lassen sie einen kalt, während sie beim Rhein angenehm berühren und begeistern. Das erste, was ich bei meiner Rückkehr von Amerika sah, war ein altes, halb zerfallenes und zerstörtes Städtchen an der spanischen Küste. Wie lachte da einem das Herz, als man endlich wieder ein paar Steine sah, die älter sind als der Mensch! Und als wir nach Italien kamen, wie hat man den Unterschied empfunden, ob ein Volk in einer Reihe von Generationen seine Wurzeln hat oder nicht! Wenn man den Unterschied zwischen dem historischen Europa und dem unhistorischen Amerika gesehen hat, so sagt man sich: Um Gottes willen, ich will nicht die Schuld tragen, dass ein einziger Stein, der irgendwie künstlerische oder historische Bedeutung hat, von seinem Platz weggenommen werde. Darum war es mir auch ein Bedürfnis, hier den Wunsch

auszusprechen, die Regierung möge Einkehr halten, sich von ihrem Banausentum kurieren lassen und am Bernervolk und an der Bernergeschichte keine solche Sünde mehr begehen, wie sie im vorliegenden Fall es getan hat. (Beifall.)

Ritschard, Regierungspräsident, Berichterstatter des Regierungsrates. Sie haben gehört, dass der Grosse Rat seinerzeit mit Enthusiasmus für das Gesetz über die Erhaltung der Kunstaltertümer eingestanden ist und das Volk ihm zugestimmt hat. Ich habe in der vorwürligen Frage nur den einen Wunsch, dass der Grosse Rat in seiner Gesamtheit von den Verhältnissen von Büren Einsicht nehmen und sein Urteil in der Sache selber abgeben könnte. Ich habe die vollendete Ueberzeugung, dass er in diesem Falle zu keinem andern Schluss kommen würde als zu dem, zu welchem die Regierung gelangt ist.

Der Herr Interpellant hat mir einige recht lebenswürdige und nette Sachen gesagt: von mir hätte man erwarten können, dass ich eine etwas höhere geistige Auffassung von derartigen Dingen hätte. Allein diese Lobeserhebungen sind mit Rücksicht auf die Tendenz, in der sie ausgesprochen wurden, sehr durchsichtig. Herr Moor ist dann weiter gefahren oder hat wenigstens weiter gedacht: es ist doch eigentümlich, dass einer, der hier die richtige Auffassung haben könnte, zu einer unrichtigen Auffassung und damit gewissermassen zur Verleugnung seiner selbst kommt. Im weitem folgert Herr Moor daraus, dass andere, ausserhalb der Sache liegende Momente massgebend gewesen sein müssen, und sagt, dass eine Spekulationsgesellschaft von Büren das ausschlaggebende Wort geführt und auch ein früheres Mitglied der Regierung sich in den Handel eingemischt habe. Ich muss diese Anschuldigungen von der Hand weisen und mache für meine Person namentlich folgendes geltend. Ich habe von der Spekulationsgeschichte in Büren nichts gekannt und kenne noch auf den heutigen Tag nichts davon. Ich bin überhaupt in Büren persönlich mit niemand verbunden und es hat auch kein einziger der Interessierten von Büren mit mir über diese Angelegenheit gesprochen. Das, was in dieser Richtung für meine Person gilt, trifft auch auf das frühere Mitglied der Regierung zu. Ich werde auf die Frage der Spekulation später noch mit einigen Worten zurückkommen.

Im vorliegenden Fall beschäftigt uns vorab die Frage, ob die Regierung formell die Kompetenz gehabt habe, einen Entscheid abzugeben, wie sie ihn getroffen hat. § 1 des Gesetzes bestimmt, dass Baudenkmäler und bewegliche Kunstgegenstände, welche dem Staat, Gemeinden und so weiter angehören, in ein durch den Regierungsrat zu führendes Inventar aufgenommen werden. Im weitem ist eine Expertenkommission vorgesehen, die jeweilen ihr Gutachten abzugeben hat, und in § 10 wird gesagt: «Auf Verlangen des Eigentümers kann der Regierungsrat, nach eingeholtem Gutachten einer Expertenkommission, die teilweise oder gänzliche Abschreibung eines Gegenstandes aus dem Inventar verfügen.» Das sind die Paragraphen, innerhalb deren sich die Regierung bewegt hat, und es ist wohl ausser Zweifel, dass sie formell kompetent gewesen ist, den von ihr gefassten Entscheid zu fällen. Von Herrn Moor ist zwar bemerkt worden, es liege auf der Hand, dass die Regierung dem Gutachten einer derartigen Expertenkommission folgen müsse, und er zog daraus den Schluss,

dass wir formell eigentlich doch nicht die Kompetenz hatten, den von uns getroffenen Entscheid zu fassen, weil er dem Gutachten der Expertenkommission zuwiderliefe. Diese Auffassung ist meines Erachtens eine durchaus unrichtige. Die Regierung hat das formelle Recht, derartige Entscheide in endgültiger Weise zu fassen. Es wäre viel zu weit gegangen und findet im Gesetz selbst durchaus keinen Anhaltspunkt, wenn die Regierung in derartigen Angelegenheiten an das Gutachten einer Expertenkommission gebunden sein sollte. Die kantonale Expertenkommission — ich will sie deshalb durchaus nicht tadeln — ist wesentlich von dem Gedanken der Erhaltung der Baudenkmäler beherrscht und geneigt, alle andern Erwägungen, die da unter Umständen auch platzgreifen können, beiseite zu setzen. Deshalb existiert die angezeigte Einrichtung, dass über der Expertenkommission, die gelegentlich eine Sache in ganz guten Treuen von einem einseitigen Standpunkt aus aufzufassen im Falle ist, eine allgemeine Behörde da ist, die nicht nur das Gutachten der Kommission, sondern die ganze Sachlage ins Auge fassen kann. Ich halte also dafür, die Regierung habe sich innerhalb der ihr vom Gesetz verliehenen formalen Kompetenz bewegt.

Die Hauptfrage ist nun aber, ob die Regierung von der ihr eingeräumten Kompetenz auch materiell den richtigen Gebrauch gemacht hat. Ich sehe mich veranlasst, die Angelegenheit nach der materiellen Seite hin gegenüber den Ausführungen des Herrn Moor näher zu beleuchten.

Zunächst zwei Worte über den äusseren Hergang. Die Gemeinde Büren hat in drei Abstimmungen mit grosser Mehrheit verlangt, dass der Turm beseitigt werde. Es ist auch nicht richtig, wenn Herr Moor gesagt hat, dass der Gemeinderat schliesslich die Angelegenheit von sich aus erledigt habe, sondern er hat die Frage des Abbruchs endgültig noch einmal vor die Gemeinde gebracht und diese hat sich mit 101 gegen 28 Stimmen dahin ausgesprochen, es sei auf die Beseitigung des Turmes hinzuwirken. Daraufhin wurde ein nochmaliges Gutachten der kantonalen Kommission eingeholt, von dem Herr Moor Ihnen heute einlässlich Kenntnis gegeben hat. Die Expertenkommission hielt an ihrer frühern Auffassung fest und erklärte, dass der Turm auf das Inventar gehöre und darauf zu verbleiben habe. Angesichts dieser Situation beschloss die Regierung, vor der definitiven Schlussnahme nochmals einen Augenschein vorzunehmen. Ich sah, dass der Entscheid unter Umständen von der Stimmabgabe meiner Wenigkeit abhängen werde, und da ich mich über die Sache bisher nur anhand von Zeichnungen orientiert hatte, lag mir daran, sie auch an Ort und Stelle anzusehen. Inzwischen war auch eine Aenderung in der Besetzung der kantonalen Baudirektion eingetreten. Der ausgetretene Herr Morgenthaler hatte zwar auch die Auffassung gehabt, dass der Turm aus dem Inventar gestrichen werden sollte. Allein nunmehr hatte der neue Baudirektor seine Meinung und Stimme abzugeben und deshalb wurde verlangt, dass er auch von der Situation Einsicht nehme. Wir gingen darauf, begleitet von andern Mitgliedern der Regierung, die die Sache schon von frühern Augenscheinen her kannten, nach Büren. Herr Moor hat bei dieser Gelegenheit Ihnen eine kleine, dem Feuilleton des «Bund» entnommene Fabel aufgetischt; es war jedenfalls kein Historiker, sondern ein Fabulist, der diesen Bericht verfasst hat. Man

habe sich in Büren gütlich getan, die Petenten huldvoll empfangen und verabschiedet und so weiter. Richtig ist folgendes. Wir gingen allerdings nach Büren. Unterwegs, in Lyss, stieg ein Gegner des Turmabbruches, ein Arzt, in unsern Zug. Er gab sich den Anschein, er sei auf der Praxis gewesen und fahre nun nach Büren zurück. Er kannte ein Mitglied der Regierung, setzte sich allmählig zu uns und das Gespräch wurde schliesslich auch auf den Turm in Büren hinübergeleitet. In Büren hat er uns sehr angelerntlich und mehr als uns lieb war — sei er nun ein Anhänger oder Gegner des Turmabbruchs gewesen — begleitet und die Sache zu erklären gesucht. Im übrigen haben wir in Büren niemand gesehen und auch keine Wirtschaft besucht, sondern uns dort in aller Abstinenz aufgehalten. (Heiterkeit.) Das ist vielleicht sogar übel vermerkt worden, wenigstens haben da und dort Wirte zum Fenster hinausgeschaut und gemeint, man komme jetzt da oder dort hinein. (Heiterkeit.) Wir gingen, nachdem wir unser Offizium vollführt, wieder auf den Zug und aus dem Bereich des pro und contra hinaus. Auf der Rückreise hatten wir in Lyss allerdings Zeit, einen Schoppen zu nehmen, ohne dass wir weder von der einen noch von der andern Partei belästigt wurden. Was Herr Moor vorgebracht hat, ist also nichts Historisches, sondern er hat sich da aufs Fabulieren verlegt, das er gelegentlich ja sehr gut versteht.

Bei dem Augenschein gab sich namentlich der Herr Baudirektor, der die Sache vorher eingehend studiert hatte, Mühe, von den verschiedenen Verhältnissen, die beim Entscheid ins Gewicht fallen konnten, genauere Einsicht zu nehmen. Er unterbreitete darauf der Regierung ein Gutachten und gestützt auf dieses Gutachten wurde namentlich der Entscheid gefällt. Hier ist ebenfalls etwas zu redressieren. Herr Moor redet von einem Beamten der Baudirektion, der dieses Gutachten abgefasst habe. Es ist aber Herr Baudirektor Könitzer selbst, der den Befund abgegeben hat. Ich wollte Ihnen das Gutachten gedruckt austheilen lassen, allein es war nicht mehr möglich, und so sehe ich mich veranlasst, die verschiedenen Punkte desselben ebenfalls zu relevieren. Dabei werde ich in der nähern Kommentierung der Sache nicht so viel Zwang antun müssen, wie Herr Moor es tun musste.

Das Gutachten sagt zunächst: «1. Die Turmöffnung hat eine Mindestbreite von 3 m 50 und eine Scheitelhöhe von 3 m 85.» Es ist da gerade beizufügen, dass bei dieser Breite nicht zwei Fuhrwerke nebeneinander vorbeifahren können; es ist das etwa die Breite, die wir bei unsern schon etwas gefährlichen Bergsträsschen finden. «Dieses Mass ist mit den heutigen Anforderungen in keiner Weise in Einklang und gestattet kaum das Passieren eines gewöhnlich normal geladenen Heu- oder Gewächswagens. Es ist, wenn der Turm bestehen bleiben soll, eine Erweiterung der Oeffnung in einer Breite von wenigstens 5 m 50 und einer Höhe von 4 m 50 vorzusehen. Diese Erweiterung ist nur mit grossen Kosten und Gefahren möglich.» Herr Moor hat da einfließen lassen, man sei während Jahrhunderten mit Heu- und Gewächswagen durchgefahren und diese werden wohl nicht geändert haben. Ich muss seine landwirtschaftlichen Kenntnisse etwas berichtigen und ergänzen. (Heiterkeit.) Die Landwirtschaft hat sich gegenüber früher enorm gehoben und man ladet heute andere Fuder Heu und Gewächs, als es seinerzeit der Fall

war. Das Gutachten sagt dann, wie Sie gehört haben, dass die Erweiterung des Turmes nur mit grossen Kosten und Gefahren möglich ist. Das wird nicht vom ersten besten Angestellten der Baudirektion behauptet, sondern von dem Vorsteher derselben, dem Sie das Zutrauen geschenkt haben, die Bauangelegenheiten im Kanton zu leiten und zu führen.

«2. Das Turmmauerwerk ist in seinem ganzen Massiv wie alle alten Mauern aus Kieselsteinen mit schlechtem Mörtel erstellt. Auswendig ist zum Teil auf geringe Dicke eine Verkleidung mit Tuffquadern. Eine Ausweitung von auch nur 50 cm auf jeder Seite ist nicht zu empfehlen, da dieses die gleichen Einsturzgefahren bieten würde, wie die Erweiterung auf normale Strassenbreite.» Der Herr Baudirektor kann eine kleine Erweiterung nicht empfehlen, da die gleichen Einsturzgefahren vorhanden wären, auf die er unter Ziffer 1 hingewiesen hat. Er gibt sich also keinem Zweifel hin, dass bei einer Erweiterung Gefahren vorhanden sind.

«3. Durch den Abbruch des nördlichen Hauses und Wegnahme der mit dem Turm verbundenen Mauer ist die Stabilität desselben wesentlich vermindert worden. Diese anlehende Mauer diene als Widerlager für den Druck der Torbogen. Risse bis zu 8 cm in den obern Partien des Turmes deuten bereits auf ein Weichen der Umfassungsmauern hin. Soll der Turm stehen bleiben, ist auch hier mittelst Zugstangen Vor-sorge zu treffen.» Der Turm erstreckte sich früher von der einen Seite der Strasse bis auf die andere und fand darin beidseitig Stützpunkte. Einer dieser Stützpunkte ist inzwischen verloren gegangen, weil die betreffenden Häuser auf der Nordseite abgebrochen wurden. Es wurde deshalb auch seitens eines Architekten von Biel, der darin eine Gefahr erblickte, der Vorschlag gemacht, das neu zu erstellende Haus soll mit dem Turm durch einen Bogen verbunden werden. Darin liegt der Beweis, dass der Turm, der des einen Stützpunktes entkleidet dasteht, eine Gefahr bietet, sonst würde der Bieler Architekt nicht auf diesen Ausweg verfallen sein.

«4. Wir taxieren die Kosten einer Renovation auf 3000 Fr.; diejenigen einer Durchgangserweiterung sind nicht genau vorauszusehen, da ein Einsturz wahrscheinlicher wäre als die Erhaltung.» Es wird hier noch einmal gesagt, dass, wenn man eine Erweiterung auch nur um 50 cm auf jeder Seite vornehmen wollte, während in Wirklichkeit eine viel grössere in Aussicht genommen werden müsste, die Gefahr des Einsturzes in ganz gleicher Weise vorhanden wäre.

«5. Das Anbringen eines Trottoirs auf der Nordseite kann für den Fussgängerverkehr eine Verbesserung bringen, beseitigt aber in keiner Weise die schweren Uebelstände im Fuhrwerkverkehr.» Die Uebelstände blieben auch bei Anlage eines Trottoirs für den Fuhrwerkverkehr fortbestehen und wenn zwei Fuhrwerke einander begegnen würden, so müsste das eine warten, bis das andere den Turm passiert hätte.

«6. Eine Verbindung des Turmes mit dem neu zu erstellenden Hause mittelst beidseitigen Torbogen wäre für dasselbe und dessen Lichtverhältnisse eine Schädigung, die die Eigentümer des Platzes kaum eingehen würden.» Diejenigen, die auf der nördlichen Seite bauen wollen, sind natürlich nicht gezwungen, den Turm in ihr Haus hineinzulassen und die Luft- und Lichtverhältnisse müssen sie vor einem solchen

Schritt zurückschrecken. Man muss überhaupt nicht ausser Acht lassen, dass durch diese Türme, namentlich wenn sie so konstruiert sind wie der Turm in Büren, den umwohnenden Leuten Licht und Luft genommen wird und dass es deshalb um diese Türme herum immer feucht und unheimlich ist. Ich bin überzeugt, dass zum Beispiel die Herren Moor und Brüstlein sich sehr bedanken würden, so nahe an einem Turm zu wohnen, weil da das Wohnen eben ziemlich unangenehm ist.

«7. Eine gedeihliche Entwicklung in Büren würde beim Stehenlassen des Turmes gehemmt.»

Das sind die Hauptmomente, welche den Regierungsrat veranlasst haben, auf den frühern Beschluss betreffend die Auftragung des Turmes auf das Inventar zurückzukommen und die Gemeinde zur Abtragung des Turmes zu ermächtigen.

Die ganze Situation ist dahin zu resümieren: Der Turm — man mag eine noch so grosse Verehrung für die Vergangenheit und ihre Zeugen haben — bildet nun einmal ein Verkehrshindernis. Er befindet sich nicht etwa am Ende des Städtchens, sondern steht jetzt fast mitten drin, da es sich über dieses Tor hinaus namentlich nach dem Bahnhof zu entwickelt hat und noch mehr entwickeln wird. Für den Fussgängerverkehr würde allerdings etwelche Remedur geschaffen, nicht aber für den Fuhrwerkverkehr. Um den Verkehr einigermassen zu erleichtern, müsste das südlich vom Turm gelegene Haus abgetragen werden, was aber so grosse Kosten zur Folge hätte, dass in Gottes Namen nichts anders übrig bleibt, als den Turm zu opfern. Dadurch wird dem Verkehr der nötige Spielraum geschaffen, was man heutzutage als eine Wohltat betrachtet. Darum werden auch die Eisenbahnen wenn immer möglich unter der Strasse durch oder über dieselbe übergeführt, damit der Verkehr durch die vorbeifahrenden Züge nicht aufgehalten wird. Das Publikum verlangt heute viel mehr als früher eine freie und ungehemmte Zirkulation. Man hat früher manches in Kauf genommen, was man heute nicht mehr akzeptiert. Durch die Beseitigung des Turmes in Büren wird also, wie gesagt, ein störendes Verkehrshemmnis weggeschafft.

Damit sagt die Regierung durchaus nicht, dass sie für derartige Baudenkmäler kein Verständnis hat. Aber wo sich gewissermassen zwei Welten zusammenfinden und einander in die Haare geraten, da entsteht die Frage, welcher Welt man Recht geben will, der Vergangenheit, die nun einmal vergangen ist, oder der Gegenwart und der Zukunft. Da muss natürlich die Vergangenheit weichen, sonst könnte man auch hier den Ausspruch aus dem Faust anwenden: «Vom Rechte, das mit uns geboren, von dem ist leider nie die Rede.» Es geht nicht an, Bedürfnisse, die einmal da sind und in Zukunft da sein werden, der Vergangenheit zuliebe auf die Seite zu setzen. Es ist nicht uninteressant und dient durchaus zur Diskussion in der vorstehenden Frage, was in Bern in letzter Zeit geschehen ist. Da fällt namentlich die Parallele zwischen dem Torturm von Büren, den man absolut erhalten will, und der alten Hochschule in Bern in die Augen, die nun demoliert wird, wozu Sie alle und auch die Hüter und Wahrer der historischen Denkmäler aus der Stadt Bern mitgewirkt haben. Vielleicht wäre es ebensosehr angezeigt gewesen, der Hochschule in Bern gegenüber die nämliche Pietät an den Tag zu legen, die nun von seiten des Herrn Moor

und anderer dem Turm in Büren gegenüber entwickelt wird. Das Gebäude, in dem die alte Hochschule untergebracht war, datiert auch schon aus dem 13. Jahrhundert. Um dasselbe herum spielte sich ein grosser Teil des geistigen Lebens unseres Kantons ab. Sie finden darüber die nähern Ausführungen in dem von den Herren Professoren Haag und Türlér auf die Einweihung des neuen Universitätsgebäudes herausgegebenen schönen Buche «Die hohen Schulen zu Bern in ihrer geschichtlichen Entwicklung von 1528 bis 1834». Ich will Ihnen nur eine einzige Stelle aus demselben vorlesen. Herr Türlér schreibt:

«Das Gebäude, das bis jetzt die bernische Universität beherbergt hat, war vorher der Sitz der theologischen Lehranstalt für die bernischen Lande deutscher Zunge. Seine ursprüngliche Bestimmung jedoch bestand darin, Mönchen des Franziskaner-Ordens als Wohnung zu dienen. Im Wechsel dieser Zweckbestimmung liegt eine Steigerung in geistiger Beziehung, indem das kleine Kloster, dessen Wirkungskreis im wesentlichen auf die Stadt beschränkt war, die Pflanzschule für Geistliche des ganzen Landes als Nachfolger erhielt und endlich mit der Ersetzung der letztern und ihrer Erweiterungen durch die Universitas litterarum, der weder örtliche noch geistige Grenzen gezogen sind, ein Kulminationspunkt erreicht worden ist. Aus den Bedürfnissen der Zeit herausgewachsen, sind diese drei verschiedenen Institute auch ein Spiegelbild der geistigen Kultur ihrer Zeit.»

Herr Türlér sagt also, dass ein grosser Teil unseres geistigen Lebens dort Platz gefunden hat und von dort in das Land hinausgeströmt ist. Allein was ist mit diesem Gebäude geschehen? Man wollte ein Kasino bauen. Man hätte hiefür auch anderwärts einen Platz finden können, allein man sagte sich, das Kasino sei notwendig und diene auch wiederum einem andern Teil unseres geistigen Lebens, und beschloss, die alte Hochschule dem Erdboden gleichzumachen und an deren Stelle das Kasino erstehen zu lassen. Man hat in Bern auch noch anderes geschluckt und würde es trotz des Gesetzes über die Erhaltung der Altertümer auf den heutigen Tag wieder schlucken. So musste der Christoffelturm weichen, weil der Verkehr sich entwickelte und der Stadt das Kleid zu eng wurde. Auch das Murtentor und das Aarbergertor waren historische Zeugen. Aus diesen Toren zogen jeweilen die bernischen Krieger aus gegen den nahen oder fernen Feind und durch dieselben zogen sie meistens siegesgeschmückt wieder ein. Warum hat man diese Tore nicht stehen lassen? Warum sind keine Wächter zu deren Schutz aufgestanden? Aus dem einfachen Grund, weil die Tore die Entwicklung der Stadt nach aussen wesentlich hemmten. Auch die Befestigungswerke, die die Stadt einst schützten, diese Zeugen der Treue aus vergangener Zeit, mussten weichen, weil die Entwicklung des Verkehrs es verlangte. Das, meine Herren, sind einige Parallelen, die ganz gut gezogen werden dürfen, und wenn man mit Böötiern von Büren und so weiter um sich wirft, so muss man derartige Sachen nicht zu weit suchen; man findet sie unter Umständen in der Nähe viel besser und in viel grösserem Masssstabe.

Ich komme noch mit einigen Worten auf die Spekulation von Büren zu reden. Ich habe darüber von einem Ihrer Kollegen, dem Gemeindepräsidenten von Büren, folgendes erfahren. Büren sollte schon lange ein Postgebäude haben. Diese werden in kleinern Ort-

schaften nicht vom Bund gebaut, sondern müssen von der Gemeinde oder einer Vereinigung erstellt werden. Auch die Spar- und Leihkasse von Büren ist ungenügend untergebracht und sollte ein Haus haben. Es bildete sich nun öffentlich eine Vereinigung zum Zwecke der Errichtung eines Postgebäudes, in dem gleichzeitig auch die Spar- und Leihkasse untergebracht werden sollte. Man griff zu diesem Mittel, weil man dachte, dass man auf diese Weise schneller zum Ziele komme, als wenn die Gemeinde die Sache an die Hand nehme. Dieses Gebäude käme allerdings in die Nähe des Turmes zu stehen und die Luft- und Lichtverhältnisse werden wesentlich besser gestaltet, wenn der Turm abgetragen wird. Es darf aber wohl gesagt werden, dass das Recht auf Licht und Luft schliesslich doch noch älter ist als das Recht auf den Torturm zu Büren. Wie verhält es sich nun mit der Spekulation? Sie ist eine von denjenigen, bei denen jedermann sofort eintreten kann. Das Gebäude wird mit Platz und allem zirka 100,000 Fr. kosten und das Konsortium hat rechtsverbindlich erklärt, dass es die Sache jederzeit zum Kostenpreis an die Spar- und Leihkasse abtreten werde. Das ist die berühmte Spekulation. Herr Moor kann sich an derselben ganz gut beteiligen, denn es ist eine von denen, wo nichts zu holen, sondern nur zu geben ist. Allein sogar den Fall gesetzt, dass es sich wirklich um eine Spekulation handeln würde, so muss mit diesem Wort doch etwas reserviert umgegangen werden. Eine vernünftige Spekulation, die sich nicht über alle öffentlichen Interessen hinwegsetzt und die sich aus dem Zusammenwohnen der Menschen, aus Kauf und Lauf ergibt, ist keine ungesunde Sache, sondern dadurch wird die Welt in gewisser Beziehung vorwärts gebracht. Ich verweise Sie da auf das neue Bern, das um das alte herum entstanden ist. Wenn keine Spekulation, keine Ausnützung einer guten Verkaufsgelegenheit auf der einen und einer guten Kaufgelegenheit auf der andern Seite möglich wäre, würden da all die neuen Quartiere um die Stadt Bern herum entstanden sein? Sie verdanken ihre Entstehung dem richtigen Umsatz der Güter und der spekulativen Tendenz, die ihren Grund in einem berechtigten Egoismus des Menschen hat. Wenn man die Bürener an den Pranger stellen will, so sei doch noch auf folgendes hingewiesen. Man hat in Bern und anderwärts nicht immer auf die bessern Instinkte, die erlaubt sind, spekuliert, sondern auch auf die niedrigsten. Der Münsterneubau wurde zum Beispiel nicht hauptsächlich durch ein Konsortium gefördert, das mit der Büchse herumgegangen und die Bürger aufgefordert hätte, aus ihrem Fonds an Idealismus so und so viel an das Werk beizutragen, sondern man hat den Weg der Lotterie beschritten. Deshalb steht es einem schlecht an, die Bürener wegen ihres Böotiertums an den Pranger zu stellen. Da ich gerade von Kirchen rede, möchte ich bemerken, dass die Gemeinde Büren dermalen sehr grosse Opfer bringt, um seine berühmte Pfarrkirche gewissermassen aus der Vergangenheit wieder an das Tageslicht zu ziehen. Es wurde in frühern Zeiten an derselben viel verdorben, vieles wurde übertüncht und nun geben sie eine bedeutende Summe aus, um die Kirche, die ähnlich wie die Kirche von St. Ursanne ein Kunstdenkmal, nicht nur ein historisches Denkmal ist, wieder in ihren frühern Zustand zu bringen.

Meine Herren, das sind so einige Betrachtungen, die ich den Ausführungen der Herren Interpellanten

gegenüber anstellen wollte. Sie können sicher sein, dass, wo nicht reelle Gründe dagegen sprechen, die Regierung das von ihr eingebrachte und von Ihnen und dem Volk sanktionierte Gesetz nach wie vor hochhalten wird. Gegenüber Herrn Brüstlein möchte ich den Wunsch aussprechen, dass gerade die Partei, die er vertritt, in vielen andern Dingen die Vergangenheit nicht über Bord werfen und das, was auf den Füssen steht, nicht unter Umständen auf den Kopf stellen, sondern auch da eine gewisse sukzessive Entwicklung der Dinge hochhalten möchte.

Damit bin ich am Schlusse meiner Ausführungen angelangt. Der Dichter Schiller hat den Ausspruch getan: «Alles, was besteht, ist wert, dass es zugrunde geht.» Dieses etwas weitgehende Wort stellt allzugrosse Anforderungen an die menschliche Resignation. Aber es existiert ein anderes Wort von Schiller, das in der schmerzvollen Vergänglichkeit, Hinfälligkeit und im Vergehen der menschlichen Dinge doch wieder tröstet und aufrichtet: «Das Alte stürzt, es ändert sich die Zeit, und neues Leben blüht aus den Ruinen.» Meine Herren! Der Torturm in Büren stürzt, aber es wird auch dort schon durch diesen Neubau eine andere Entwicklung angebahnt; das Denkmal unseres geistigen Lebens, die bernische Hochschule, ist geschleift und abgetragen, aber an der Stelle von beidem wird etwas Besseres kommen, als dermalen gewesen ist. Das war für mich und einige meiner Herren Kollegen bei der Stimmabgabe wegleitend. Ich muss bekennen, die Frage hat mich mehr beschäftigt als oft grössere Fragen, aber nach wiederholter Prüfung musste ich schliesslich mit denjenigen stimmen, die den Torturm aus dem Inventar streichen wollten. Ich lasse mir deshalb durchaus nichts Uebles nachreden und will auf verschiedene Bemerkungen, die Herr Moor in dieser Richtung mir angedeihen liess, nicht eintreten. Ich habe wie meine übrigen Kollegen, die zu dem vorliegenden Entscheid gestimmt haben, in der ganzen Sache ein gutes Gewissen und mich nach meiner Stimmabgabe erleichtert gefühlt. Wenn ich nochmals abzustimmen hätte, würde ich meine Stimme in der gleichen Weise abgeben. (Beifall.)

Präsident. Nach dem Wortlaut des Reglementes wäre die Interpellation mit dieser Auskunftserteilung erledigt. Es hat nun aber noch Herr Regierungsrat Gobat das Wort gewünscht und wir stehen vor der Frage, ob nach der offiziellen Berichterstattung der Regierung auch noch die einzelnen Mitglieder der Regierung individuell Auskunft geben dürfen. Ich halte das nach dem Reglement nicht für zulässig. Dasselbe sagt ausdrücklich, dass mit der Auskunftserteilung durch die Regierung die Verhandlung geschlossen ist. Ein weiterer Vertreter der Regierung könnte nach meiner Ansicht nur dann noch das Wort beanspruchen, wenn der Regierungsrat zwei oder mehrere Mitglieder mit der Auskunftserteilung beauftragt hätte, was aber meines Wissens im vorliegenden Fall nicht zutrifft. Sofern der Rat nicht anders beschliesst, könnte ich daher das Wort einem weitem Vertreter des Regierungsrates nicht erteilen.

Ritschard, Regierungspräsident, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich habe vorhin vergessen, zu sagen, dass die Interpellation eigentlich aus zwei Teilen besteht. Im ersten Teil wird gefragt, warum man

bezüglich des Torturms in Büren den erwähnten Entscheid getroffen habe, und im zweiten, wie man sich in Zukunft zu verhalten gedenke. Ich habe nun mit Herrn Kollega Gobat die Verabredung getroffen, dass er auf die zweite Frage Auskunft gebe, da er da besser orientiert ist als der Sprechende. Ich glaube, das Reglement steht dem nicht entgegen. Es sagt, dass der Regierungsrat die Interpellation zu beantworten hat, spricht sich aber nicht darüber aus, ob eines oder mehrere Mitglieder der Regierung die gewünschte Auskunft geben sollen. Sie haben vorhin beschlossen, jedem einzelnen der Interpellanten, die sich bei einer Interpellation doch gewissermassen zu einer Korporation zusammentun, das Wort zu gestatten und ich sehe nicht ein, warum dies nicht auch in bezug auf die Regierung geschehen könnte.

Präsident. Die Auffassung des Herrn Regierungspräsidenten deckt sich mit derjenigen Ihres Vorsitzen den. Ich habe ausdrücklich erklärt, dass nur dann, wenn die Regierung die Beantwortung der Interpellation mehreren Mitgliedern übertragen hat, verschiedene Vertreter des Regierungsrates zum Wort gelangen können. In diesem Falle befindet sich Herr Gobat als zweiter Berichterstatter der Regierung und ich erteile ihm das Wort.

Gobat, Direktor des Unterrichtswesens, zweiter Berichterstatter des Regierungsrates. Ich würde mich nicht zum Wort gemeldet haben, wenn nicht Herr Regierungspräsident Ritschard mich ersucht hätte, auf die von Herrn Milliet an die Regierung gerichtete spezielle Anfrage zu antworten.

Herr Milliet hat sich darüber verwundert, dass, obschon das Gesetz bereits seit vier Jahren in Kraft ist, erst ein einziger Gegenstand auf dem Inventar figuriert. Darauf ist folgendes zu bemerken. Das Gesetz über die Erhaltung der Kunstaltermäler wurde im März 1902 vom Volk angenommen und in Kraft gesetzt. Es handelte sich darauf in erster Linie darum, die Kommission, unter deren Mitwirkung das Gesetz ausgeführt werden soll, zu organisieren. Wir arbeiteten daher zunächst ein bezügliches Reglement aus, das vom Regierungsrat am 13. August 1902 angenommen und in Kraft gesetzt wurde. Sofort nachher wurde die betreffende Kommission gewählt und sie versammelte sich einige Zeit darauf. Allein man darf nun nicht meinen, dass die Ausführung eines derartigen Gesetzes eine so einfache Sache sei. Wir haben Kunstaltermäler der verschiedensten Art, die im ganzen Kanton herum zerstreut sind. Die Kommission musste zunächst dafür besorgt sein, ein Inventar zu ihren Händen festzustellen, damit sie auch wisse, welche Gegenstände im Kanton vorhanden sind, die unter das Gesetz fallen und sich zur Inventarisierung eignen. Sie stellte daher im gleichen Jahre verschiedene Formulare auf, die an alle beteiligten öffentlichen Korporationen verschickt wurden. Zur Beantwortung derselben musste natürlich eine bestimmte Frist einge räumt werden. Nachdem das Material ziemlich langsam bei der Staatskanzlei eingelangt war, befasste sich die Kommission mit dessen Sichtung. Mitten in diese Arbeit fiel dann der Prozess des Gemeinderates von Büren gegen den Regierungsrat wegen der Inventarisierung des Torturmes in Büren, wobei gleichzeitig die Verfassungsmässigkeit des Gesetzes ange-

fochten wurde. Die Kommission musste natürlich mit der Fortsetzung ihrer Arbeiten warten, bis der Entscheid des Bundesgerichtes gefällt war. Das ging bis in den März 1905. Jetzt war die Kommission wieder frei und wusste, wie sie vorgehen konnte. Da traf aber das Gesuch des Gemeinderates von Büren ein, man möchte, trotzdem der Prozess zugunsten des Regierungsrates entschieden war, den Torturm aus dem Inventar streichen. Dadurch wurde die Kommission in dem Fortgang ihrer Arbeiten wieder aufgehalten, denn sie wollte natürlich wissen, welche Stellung die Regierung diesem Gesuch gegenüber einnehmen würde. Nachdem nun die Sache entschieden ist, hoffe ich, dass die Kommission namentlich mit Rücksicht auf die heutige Diskussion sich mit neuer Arbeitskraft und Lust an die Ausführung des Gesetzes machen und das, was geschehen ist, vergessen werde, wie wenn es nicht geschehen wäre. Gegenwärtig sind bereits eine ganze Anzahl von Bezirken fertig gestellt. Einzelne Mitglieder wurden an Ort und Stelle geschickt, um noch verschiedenes anzusehen. Wir sind im Falle, die Bezirke Bern, Neuenstadt, Biel, Aarberg und vielleicht noch andere vollständig zu bereinigen, so dass in der allernächsten Zeit eine ganz bedeutende Vermehrung des Inventars stattfinden wird. Ich hoffe, dass von jetzt an die Sache einen ungehinderten Verlauf nehmen und das Inventar der Kunstaltermäler in kurzer Zeit ein vollständiges sein werde.

Präsident. Mit dieser zweiten Auskunftserteilung ist die Verhandlung über die Interpellation geschlossen. Nach dem Reglement steht einzig noch den Interpellanten das Recht zu, ohne weitere Begründung die einfache Erklärung abzugeben, ob sie mit der erhaltenen Auskunft befriedigt seien oder nicht. Ich frage Herrn Moor an, ob er namens der Interpellanten diese Erklärung abzugeben wünscht.

Moor. Durch die Geschäftsordnung bin ich gezwungen, mich ganz kurz zu fassen. Ich habe das Recht, mich befriedigt oder nicht befriedigt zu erklären, immerhin unter Hinzufügung einiger Sätze.

Präsident. Nein, Herr Moor. Die Erklärung hat ohne weitere Begründung zu erfolgen.

Moor. Also ohne «weitere» Begründung. Jedenfalls ist mir aber eine kleine Berichtigung gestattet. Der Herr Regierungspräsident hat nämlich gesagt . . .

Präsident (unterbrechend). Ich muss unbedingt am Reglement festhalten.

Moor. Es handelt sich nur um eine Berichtigung. (Heiterkeit.)

Präsident. Sie können diese Berichtigung auf dem Motionswege anbringen.

Moor. Dann möchte ich den Herrn Präsidenten um das Wort zu einer persönlichen Bemerkung ersuchen.

Präsident. Wenn sie mit der Interpellation im Zusammenhang steht, kann ich das Wort nicht erteilen. Ich möchte Herrn Moor ersuchen, meine Geschäftsführung nicht zu durchqueren.

Moor. Ich möchte nur daran erinnern, dass bei den letzten Interpellationen die Herren Scheidegger, Demme und andere sich nicht auf die Abgabe der Erklärung, ob sie befriedigt oder nicht befriedigt seien, beschränken mussten, sondern auch kurz begründeten, warum sie nicht befriedigt seien. Da mir nicht das gleiche Recht wie den Herren Scheidegger, Demme und andern Mitgliedern des Rates zuzustehen scheint, muss ich mich mit der Erklärung begnügen, dass ich von der Auskunft des Herrn Regierungspräsidenten nicht befriedigt bin, der in sehr geschickter Weise durch sein Erzählertalent die Aufmerksamkeit des Grossen Rates von der Hauptfrage abgelenkt hat, warum die Regierung das Gesetz verletzt und nicht ausgeführt hat, und namentlich auch abgelenkt hat . . .

Präsident (unterbrechend). Herr Moor geht zu einer Begründung über.

Moor (fortfahrend). . . . von dem Gutachten der Expertenkommission. Davon sprach er mit fast keinem Wort, sondern stellte nur Behauptungen auf, von denen dort das Gegenteil nachgewiesen ist. Ich kann mich deshalb nicht befriedigt erklären und spreche den Wunsch aus, . . .

Präsident (unterbrechend). Ich muss Herrn Moor unbedingt das Wort entziehen.

Moor (fortfahrend). . . . dass die Regierung in Zukunft das Gesetz nicht verletze.

Präsident. Ich möchte nur mit bezug auf die Bemerkung des Herrn Moor, dass den Herren Scheidegger und Demme eine nähere Begründung ihrer Erklärungen gestattet worden sei, betonen, dass das nicht richtig ist. Das Tagblatt des Grossen Rates wird ergeben, dass die beiden Herren in ihren Erklärungen lange nicht so ausführlich waren wie heute Herr Moor.

Milliet. Dürfen die übrigen Interpellanten auch die Erklärung abgeben, ob sie zufrieden oder nicht zufrieden sind?

Präsident. Ich habe Herrn Moor angefragt, ob er die Erklärung im Namen der Interpellanten abgeben wolle.

Moor. Ich habe nur in meinem persönlichen Namen gesprochen.

Präsident. Dann frage ich die Herren Mitunterzeichner der Interpellation an, ob sie die im Reglement vorgesehene Erklärung ebenfalls abgeben wollen.

Milliet. Bezüglich des ersten Teils der Interpellation kann ich mich mit der erhaltenen Auskunft weder befriedigt noch unbefriedigt erklären, indem der Torturm entgegen einem lateinischen Sprichwort, dass in Gegenwart eines Arztes kein Unglück geschehe, in Gegenwart eines Arztes dem Tode geweiht wurde.

Die Auskunft auf den zweiten Teil der Interpellation hat mich nur halbwegs befriedigt und ich hoffe, dass die Regierung für eine bessere Durchführung des

Gesetzes sorgen werde, sonst läuft man Gefahr, dass es selbst ein Kunstaltertum wird.

Brüstlein. Da es mir nicht gestattet ist, meine Erklärung zu begründen, möchte ich Herrn Regierungspräsident Ritschard ersuchen, die Begründung in der Erzählung von Tarquinius und der Sibylle von Cumæ zu suchen; dort wird er finden, warum nicht gesagt werden kann: weil ihr den Christoffelturm und die alte Hochschule abgetragen habt, müsst ihr auch den Torturm von Büren noch schlucken. Im übrigen erkläre ich mich total unbefriedigt. (Hetierkeit.)

Eingelangt ist folgende

Interpellation :

Ist dem Regierungsrat bekannt, dass sich an der schweizerisch-französischen Grenze im bernischen Jura deutsche Offiziere in Zivil gezeigt und Croquis aufgenommen haben, ohne von den bernischen Polizeioorganen angehalten und festgenommen zu werden.

Der Regierungsrat wird eingeladen, darüber Auskunft zu geben, welche Massnahmen er gegen diese Vorkommnisse getroffen hat oder zur Verhinderung solcher in Zukunft zu treffen gedenkt.

Z'graggen,

Wolf (Delsberg), Péquignot, Nicol, G. Müller, Stauffer (Thun), Michel (Interlaken), Reimann, Küenzi, Jobin, Bauer, Schlumpf, Schneeberger, Egenter, Scherz, Brüstlein, Moor.

Geht an die Regierung.

Präsident. Ich möchte nur eine kurze Anfrage stellen betreffend den Schluss der Session. Es müssen in der gegenwärtigen Tagung unbedingt noch folgende Geschäfte erledigt werden: Das Gesetz betreffend die Strassenpolizei, dessen zweite Beratung angeschnitten ist. Da die Aprilsession bekanntlich für die Beratung der Besoldungsdekrete reserviert ist, müsste das Strassenpolizeigesetz, wenn wir es jetzt nicht zu Ende beraten, in einem halbfertigen Zustand dem neuen Grossen Rat überwiesen werden, was meines Erachtens nicht zulässig ist. Ferner muss die gestern gestellte Interpellation des Herrn Dürrenmatt in dieser Session behandelt werden und ausserdem liegen noch einige Motionen vor, die ich ebenfalls gerne zur Behandlung gebracht hätte. Ich möchte Ihnen daher beantragen, morgen noch Sitzung zu halten und dann die Session zu schliessen. Wenn Sie mit diesem Vorschlag einverstanden sind, würden wir heute noch die Interpellation des Herrn Dürrenmatt behandeln und morgen mit dem Strassenpolizeigesetz als erstem Traktandum beginnen und, soweit die Zeit reicht, die Interpellation des Herrn Z'graggen und die

noch nicht erledigten Motionen behandeln. Ich frage Sie an, ob Sie mit der Ansicht des Vorsitzenden einig gehen. (Zustimmung.)

Interpellation der Herren Grossräte Dürrenmatt und Mitunterzeichner betreffend die Ordnung der Aufsicht über die Sekundarschulen.

(Siehe Seite 97 hievor.)

Dürrenmatt. Das bernische Sekundarschulwesen hat durch den Tod des Herrn Sekundarschulinspektor Dr. Landolt einen schweren Verlust erlitten. Es darf wohl auch im Grossen Rat gesagt werden, dass Herr Dr. Landolt in seiner mehr als dreissigjährigen Amtszeit unserm Sekundarschulwesen ausserordentliche Dienste geleistet hat und der gute Stand unserer Sekundarschulen, wie er im allgemeinen allseitig anerkannt wird, zum grossen Teil das Verdienst des Herrn Landolt ist. Er hat auf seinem Wirkungsgebiet eine ganz seltene Arbeitslust und -Kraft, allseitige gründliche Bildung und besonders pädagogisches Geschick und Talent vereinigt, wie es jedenfalls nicht manchem andern gegeben ist.

Bei der Anerkennung dieser hohen Verdienste wird man sich aber gleichwohl fragen müssen, wie die technische Aufsicht im Sekundarschulwesen sich nach dem Hinscheid des vortrefflichen Mannes gestalten wird. Man ist nicht bloss in Lehrer-, sondern in allen schulfreundlichen Kreisen des ganzen Kantons darauf gespannt, was die Regierung in dieser Beziehung zu tun gedenkt. Es ist nach meinem Dafürhalten namentlich auch der gesetzliche Standpunkt zu prüfen, auf dem das Sekundarschulinspektorat beruht. Hiezu lag während der ausgezeichneten Tätigkeit des Herrn Landolt kein Anlass vor; jedermann war zufrieden, dass alles so gut gelaufen ist. Wie soll es aber in Zukunft gehalten werden? Welches sind eigentlich die gesetzlichen Grundlagen des Inspektorats?

Es fallen hauptsächlich drei Gesetze in Betracht: das Gesetz über die Organisation des Schulwesens im Kanton Bern vom 24. Juni 1856, das Gesetz über die Sekundarschulen des Kantons Bern vom 26. Juni gleichen Jahres und das Gesetz betreffend die Aufhebung der Kantonsschule in Bern, sowie einige damit zusammenhängende Aenderungen in der Schulgesetzgebung vom 27. Mai 1877, und einige reglementarische Vorschriften. Das Organisationsgesetz sieht vier bis sechs Schulinspektoren für die Primar- und Sekundarschulen vor. Dieser Vorschrift ist längst mehr als Genüge geleistet, indem wir ohne den Sekundarschulinspektor 12 Schulinspektoren haben. Das Gesetz über die Sekundarschulen verliert über den Sekundarschulinspektor kein Wort, es erwähnt ihn gar nicht. Meines Wissens — ich lasse mich gerne eines andern belehren — wird der Sekundarschulinspektor in den Gesetzen nur an einem Ort als solcher erwähnt, nämlich in dem Gesetz betreffend die Aufhebung der Kantonsschule von 1877, wo nebenbei bemerkt ist, dass die Wahl der Sekundarlehrer auf ein Gutachten des Sekundarschulinspektors hin zu erfolgen habe. Neben den erwähnten Gesetzen fal-

len noch andere Vorschriften in Betracht. In dem allerdings nur von der Regierung erlassenen Reglement über die Obliegenheiten der Volksschulbehörden des Kantons Bern vom 5. Januar 1871 wird gesagt, dass zwei bis drei Sekundarschulinspektoren eingeführt werden sollen. Das Dekret vom 19. November 1894 betreffend die Besoldungen der Schulinspektoren beschlägt nur die Primarschulinspektoren, von dem Sekundarschulinspektor wird nichts gesagt. Auch in den bereits erwähnten Erlassen verlautet über die Besoldung des Sekundarschulinspektors nichts und wenn man sich darüber erkundigen will, so kann man es nur aus dem Verzeichnis der Beamten und Angestellten erfahren, das, wie ich voraussetze, letzthin sämtlichen Mitgliedern des Rates zugestellt worden ist. (Rufe: Nein!) Dort heisst es, die Besoldung sei durch Regierungsratsbeschlüsse von 1875 und 1876 festgesetzt worden. Laut der Staatsverfassung ist aber die Festsetzung der Besoldungen Sache des Grossen Rates. Wenn man auch voraussetzen will, der Grosse Rat könne diese Befugnis an den Regierungsrat delegieren, so ist das doch nirgends geschehen; mir ist wenigstens kein Grossratsbeschluss und kein Dekret bekannt, worin diese Befugnis der Regierung übertragen worden wäre. Schon von diesen Gesichtspunkten aus scheint mir eine Ordnung des gegenwärtigen Zustandes bezüglich des Sekundarschulinspektorates notwendig zu sein, damit man zu einer Uebereinstimmung mit den Gesetzen und Dekreten gelangt.

Es wird sich ferner fragen und es wurde diese Frage bereits in vielen Kreisen aufgeworfen, ob die Stelle eines Sekundarschulinspektors in Zukunft überhaupt unbedingt nötig sei. Der Zweck der Interpellation ist der, die Regierung, die sich mit dieser Frage wohl schon befasst hat, zu veranlassen, uns und dem Bernervolk mitzuteilen, wie sie die Sache ansieht, ob es beim heutigen Stand des Sekundarschulwesens unter Umständen nicht möglich wäre, in der Leitung und Beaufsichtigung der Sekundarschulen ohne diese Amtsstelle auszukommen. Das Sekundarschulinspektorat hat, wie allgemein anerkannt wird, unsern Sekundarschulen grosse Dienste geleistet, aber mir persönlich scheint es, es sei vielleicht doch der Zeitpunkt gekommen, wo man ohne diese Stelle auskommen könnte. In den Ortschaften mit Sekundarschulen gibt es überall schulfreundliche und tüchtige Männer, die sich gerne mit Schulangelegenheiten befassen und gerne auch die Schule besuchen. Es war gerade ein Verdienst des Herrn Landolt, dass er es sehr gut verstand, auch die Eltern für das Schulwesen zu interessieren. Eine Wiederbesetzung dieser Stelle scheint mir daher nicht unbedingt notwendig zu sein. Man könnte sich das ersparen, zumal da die Regierung, wenn sie die Stelle wieder besetzen will, sich schwerlich mit einem einzigen Inspektor wird behelfen können. Es wird sich kaum jemand finden, der in Mathematik und Naturkunde, alten und neuen Sprachen, Geographie und Geschichte dieses Wissen und diese Kompetenz vereinigen wird, wie es bei Herrn Landolt der Fall war. Die Regierung wird also, wenn sie die Stelle wieder besetzen will, wozu sie nach dem bestehenden Reglement eigentlich genötigt wäre, zwei, drei oder vielleicht vier Inspektoren ernennen müssen. Ich nehme an, es müssen wenigstens zwei Inspektoren sein, einer für den alten Kanton und einer für den Jura, und es wird auch nicht anders gehen, als einen für die sprachliche und einen für die mathematische Rich-

tung zu bestellen, denn diese beiden Gebiete liegen nicht so nahe beieinander, dass ein einziger Inspektor in beiden wirklich mit Autorität prüfen kann, wie es bis jetzt der Fall war. Wie nach dem Tode Alexanders des Grossen wird es auch hier jedenfalls zu einer Teilung des Reiches kommen.

Wenn wir einen Blick in unsere Nachbarkantone werfen, so sehen wir, dass zum Beispiel Zürich, Aargau, Solothurn, Thurgau und so weiter, die ebenfalls gute Sekundarschulen besitzen, ohne eine solche Beamtung auskommen und es daher möglich ist, auch ohne Inspektorat das Sekundarschulwesen zu leiten und etwas Tüchtiges zu leisten.

Ich habe meine Frage absichtlich nicht in die Form einer Motion gekleidet. Ich nehme an, die Regierung werde das alles schon erwägen. Ich glaube, dass es begrüsst wird, wenn sie diesen Gesichtspunkt auch im Auge behält, und jedenfalls ist es erwünscht, dass das Bernervolk erfahre, was die Regierung unter den gegenwärtigen Umständen zu tun gedenkt.

Gobat, Direktor des Unterrichtswesens, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich schliesse mich gerne der von Herrn Dürrenmatt ausgesprochenen Anerkennung der Verdienste des Herrn Dr. Landolt an. Es kann in der Tat nicht bestritten werden, dass dieser Beamte für die Hebung des bernischen Sekundarschulwesens sehr viel geleistet hat und ihm in erster Linie der blühende Zustand dieser Unterrichtsstufe zu verdanken ist. Allein ich hätte es lieber gesehen, wenn man mit der an uns gerichteten Anfrage noch etwas zugewartet hätte. Sie werden begreifen, dass, nachdem ein Mann während eines Zeitraums von mehr als 35 Jahren auf dem Gebiet unserer öffentlichen Institutionen eine so hervorragende Stellung eingenommen hat, es nach seinem Tode schwer ist, zu sagen, wie man ihn ersetzen werde. Dass man ihn nicht ersetzen kann, wusste ich zum vornherein und das weiss auch der Regierungsrat. Herr Landolt war eine so auf allen Gebieten heimische Persönlichkeit — man nannte ihn mit Recht eine lebende Enzyklopädie — dass es nicht leicht ist, für ihn einen Nachfolger zu finden. Ich war daher von vornherein der Ansicht, dass die Aufsicht über die Sekundarschulen vollständig reorganisiert werden müsse. Die Verhältnisse sind nicht mehr die gleichen wie anfangs der 70er Jahre, wo man sich mehr als früher um die Mittelstufe des öffentlichen Unterrichts zu befassen begann. Seither sind eine ganze Anzahl gut geführter und beaufsichtigter Sekundarschulen entstanden. Die lokale Aufsicht über diese Schulen ist, wie Herr Dürrenmatt richtig bemerkt hat, im allgemeinen eine recht gute und ich möchte nur wünschen, dass die Primarschulen von den Lokalkommissionen ebensogut beaufsichtigt würden; dann könnten wir wahrscheinlich auf dem Gebiete des Primarschulwesens auch von einem grössern Fortschritt sprechen als wir es tatsächlich tun können.

Nach dem Tode des Herrn Landolt habe ich gleich in der ersten Sitzung dem Regierungsrat die Mitteilung gemacht, dass ich nicht im Sinne habe, Anträge für den Ersatz des verstorbenen Sekundarschulinspektors einzubringen, sondern dass die Frage einer eingreifenden Reorganisation studiert werden müsse. Ich habe aber zugleich auch bemerkt, dass ich persönlich noch nicht in der Lage sei, bezügliche Vorschläge zu ma-

chen, sondern zunächst wissen wolle, wie die interessierten Kreise, nicht nur die Lehrerschaft, sondern überhaupt alle, die sich um das Schulwesen bekümmern, in der Sache denken. Der Regierungsrat erklärte sich damit einverstanden, dass die Stelle vorläufig nicht ausgeschrieben, sondern die Frage der Reorganisation geprüft werden soll. In der Februarnummer des amtlichen Schulblattes wurde demgemäss eine Publikation erlassen, dass alle diejenigen, die bezüglich des Sekundarschulwesens irgendwelche Anfragen zu stellen oder Mitteilungen zu machen haben, sich direkt mit der Direktion des Unterrichtswesens in Verbindung setzen sollen, während dieser Verkehr bisher durch das Schulinspektorat vermittelt worden war.

Das ist der Stand der Angelegenheit und es tut mir leid, dass ich Herrn Dürrenmatt nichts anderes sagen kann, als dass die Regierung und die Unterrichtsdirektion noch nicht wissen, was zu tun ist.

Die Mitteilungen, die Herr Dürrenmatt über die gesetzliche Regelung des Sekundarschulinspektorats gemacht hat, sind ganz richtig. Wohl keine Institution des Schulwesens ist gesetzlich so wenig bestimmt wie das Sekundarschulinspektorat. Das Organisationsgesetz von 1856 stellt lediglich den Grundsatz auf, dass für das Primar- und Sekundarschulwesen so und so viel Inspektoren vorhanden sein müssen. Damit wird implizite gesagt, dass auch für das Sekundarschulwesen Inspektoren da sein müssen oder wenigstens können. In Ausführung dieses Grundsatzes wird dann einzig noch in dem Dekret über die Obliegenheiten der Volksschulbehörden von 1871 bestimmt, dass für die technische Leitung und Aufsicht der Sekundarschulen zwei bis drei Inspektoren aufgestellt werden. Dieses Reglement kann natürlich jederzeit von dem Regierungsrat abgeändert werden, da es von ihm erlassen worden ist.

Ueber die allfälligen Absichten der Direktion und des Regierungsrates möchte ich lieber gar keine Erklärung abgeben; da aber Herr Dürrenmatt die Frage angeschnitten hat, so bemerke ich folgendes. Nach meiner Ansicht ist es nicht nötig, gewisse Schulen, die ein bestimmtes Programm haben und auf ein bestimmtes Ziel hinarbeiten, einer so intensiven Aufsicht zu unterstellen, wie es bisher der Fall war. Ich denke dabei an die Gymnasien. Diese haben die Pflicht, Jünglinge, die am Ende ihrer Schulzeit die Maturitätsprüfung abzulegen haben, zum Besuch der Hochschule und des Politechnikums heranzubilden. Ich halte dafür, dass die Maturitätsprüfung für die obersten Mittelschulen das beste Inspektorat ist und dass die Aufsicht des Staates sich vielleicht darauf zu beschränken hat, gelegentliche Besuche auf dieser Stufe des Mittelschulwesens vornehmen zu lassen, namentlich um sich darüber Rechenschaft zu geben, dass gewisse Fächer nicht vernachlässigt werden. Denn es herrscht leider die Tendenz, in diesen Schulen gewisse Fächer zugunsten anderer hintanzusetzen. Das darf nicht sein, sondern wir müssen darauf halten, dass die Bildung dieser Jünglinge eine vollständige sei, so dass sie die Anstalt mit einem Ueberblick über die menschlichen Aspirationen und Ziele verlassen. Was die eigentlichen Sekundarschulen anbelangt, so lässt sich, trotzdem die Lokalkommissionen sich in der Beaufsichtigung der Schulen viel Mühe geben und sie auf einer guten Stufe zu erhalten bestrebt sind, doch die Frage aufwerfen, ob hier nicht eine gewisse obere Aufsicht weitergeführt werden soll. Es kann nicht bestritten werden, dass das Schulinspektorat viel

zu der guten Beaufsichtigung der Sekundarschulen durch die Lokalbehörden beigetragen hat, und es ist nicht undenkbar, dass, wenn die Oberaufsicht des Staates zu wünschen übrig liesse, auch die Aufsicht durch die Lokalbehörden etwas nachlassen würde. Diese Möglichkeit ist vorhanden und es muss daher wohl eine gewisse Oberaufsicht beibehalten werden. Betreffend den Jura muss betont werden, dass dort eine ganze Anzahl Sekundarschulen bestehen, die erst in den letzten Jahren gegründet wurden, und Aussicht vorhanden ist, dass noch mehr ins Leben gerufen werden. Da muss vielleicht die Aufsicht eine intensivere sein als gegenüber den ältern Schulen.

Das sind so einige Punkte, die in der Regierung zur Sprache kamen. Aber, wie gesagt, etwas Bestimmtes wurde nicht beschlossen und die Regierung hat noch keine bestimmten Ansichten. Wahrscheinlich werden noch einige Monate vergehen, bis die Angelegenheit dem Regierungsrat vorgelegt wird. Wir wollen zunächst hören, wie das Publikum über die Sache denkt und dann werden wir mit aller Sachkenntnis an die Lösung der Aufgabe herantreten. Jedenfalls sollen diejenigen befriedigt werden, welche wünschen, dass vielleicht die formale Seite des Inspektorats etwas beschränkt werde. Es ist die allgemeine Ansicht des Regierungsrates, dass eine so intensive Aufsicht wie bisher, die sich durch häufige Inspektionen kundgibt, wenigstens für eine Anzahl von Schulen überflüssig ist.

Das ist, was ich sagen kann. Es tut mir leid, dass ich nicht in der Lage bin, weiter zu gehen, ich hoffe aber, dass Herr Dürrenmatt sich damit befriedigt erklären kann, da seine Absicht nur die war, die Ansicht auszusprechen, dass eine Reorganisation dieses Institutes vorgenommen werden sollte.

Dürrenmatt. Die Absicht der Interpellation war in der Tat nicht, die Regierung auf diesen oder jenen Weg zu drängen, und namentlich nicht, sie etwa zu einer sofortigen Ausschreibung der vakant gewordenen Stelle zu veranlassen, sondern die Frage der Reorganisation anzuregen. Ich bin deshalb von der Auskunft des Herrn Regierungsrat Gobat durchaus befriedigt, da er mitgeteilt hat, dass die Reorganisation in Aussicht genommen ist.

Motion der Herren Grossräte Bauer und Mitunterzeichner betreffend den Staatsbeitrag an Sekundarschulbauten.

(Siehe Seite 20 des letzten Jahrgangs.)

Bauer. Die Herren Burren, G. Müller, v. Muralt, Steiger, O. Morgenthaler, Milliet, Edm. Probst, v. Erlach, Karl Bühler, Moor, Boinay und der Sprechende haben am 14. Februar 1905 folgende Motion einzu-reichen sich gestattet:

«Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Grossen Rat Bericht und Antrag über eine Revision des Sekundarschulgesetzes vom 26. Juni 1856 in dem Sinne einzubringen, dass die Bestimmung des Art. 7, Alinea

1, betreffend staatlichen Maximalbeitrag an Schulhausbauten (5000 Fr.) mit Art. 26 des Primarschulgesetzes vom 6. Mai 1894 in Einklang gebracht wird.»

Den Anlass zu der Motion gab ein Vorgang anlässlich der Beratung von Sekundarschulhausbauten im Stadtrat von Bern. Die Stadt Bern war erst kürzlich in der Lage, der Gemeinde einen Schulhausbau von über 800,000 Fr. vorzulegen und da wurde von seiten eines Mitgliedes des Stadtrates, das in seiner Eigenschaft als staatlicher Schulinspektor über die das Schulwesen betreffenden Gesetze orientiert sein sollte, dem Baudirektor und dem Finanzdirektor der Vorwurf gemacht, sie haben in der Aufstellung des Kostenvoranschlages einen bedeutenden Einnahmeposten unberücksichtigt gelassen, nämlich den Beitrag des Staates, da das Gesetz — er verlas dabei den § 26 des Gesetzes über den Primarunterricht — bestimme: «Die Gemeinden, welche neue Schulhäuser bauen oder an den alten wesentliche Umänderungen vornehmen, erhalten vom Staate, wenn die Pläne und der Devis der Erziehungsdirektion vorgelegt und von ihr genehmigt worden sind, 5 %, belastete Gemeinden mit geringer Steuerkraft 10 % der Baukosten als Beitrag.» Die Stadtbehörde war durch diese Mitteilung im ersten Moment sehr angenehm überrascht, aber es wurde sofort entgegnet, dass leider das Gesetz von 1894 die Sekundarschulbauten nicht berühre, sondern dass hierfür § 7 des Sekundarschulgesetzes von 1856 massgebend sei: «Der Staat beteiligt sich bei der Errichtung eigener Lokalien für die Sekundarschulen in der nämlichen Weise und unter den nämlichen Bedingungen, wie bei der Errichtung von Primarschulgebäuden; es darf jedoch der Staatsbeitrag in einem einzelnen Fall 5000 Fr. nicht übersteigen.» Das schliesst nun aus, dass die Stadt Bern und andere Gemeinden, welche im gleichen Falle sind, teure Sekundarschulbauten zu erstellen, einen höhern Staatsbeitrag als 5000 Fr. erhalten.

Unsere Motion will ein Unrecht gutmachen, das seit etwa 40 Jahren besteht und dem Prinzip der gleichen Behandlung der einzelnen Gemeinden ins Gesicht schlägt. Es war in den letzten Jahren stets die Tendenz des Grossen Rates, nicht zweierlei Mass zu schaffen, ein Mass für das Land und ein Mass für die Stadt, sondern beide Teile gleich zu behandeln. § 7 des Gesetzes von 1867 ist ein Produkt der Aengstlichkeit und der Furcht vor Ausgaben, die man damals noch nicht bestimmen konnte. Ich habe vernommen, dass die Regierung unserer Motion nicht günstig gesinnt ist. Ich hatte erwartet, dass sie sich auf den gleichen Standpunkt stellen würde wie die Regierung von 1867. Damals sah die regierungsrätliche Vorlage vor, dass Sekundarschulbauten in gleicher Weise wie Primarschulbauten vom Staat subventioniert werden sollen. Im Laufe der ersten Beratung stellte dann Herr Grossrat Gyax den Antrag, der Staatsbeitrag an Sekundarschulbauten dürfe 5000 Fr. nicht übersteigen. Der Berichtstatter des Regierungsrates, Herr Erziehungsdirektor Kummer, sprach sich mit aller Entschiedenheit gegen diesen Antrag aus, indem er unter anderm ausführte: «Dasjenige, was Herr Gyax wünscht, ist bereits vorhanden. Er möchte bei Schulhausbauten ein Maximum aufstellen, damit der Staat bei luxuriösen Bauten nicht zu weit geführt werde. Wenn eine Gemeinde ein Sekundarschulhaus bauen will, so wird der neue § 7 in gleicher Weise seine Anwendung finden, wie die bisherigen einschlägigen

Bestimmungen bei einem Primarschulhausbaue; der Staatsbeitrag darf nie 10% des Devises übersteigen. Es ist auch schon der Fall vorgekommen, dass eine Gemeinde luxuriös gebaut hat, die Regierung betrachtete dies aber für sich nicht verbindlich und bewilligte vielleicht nur einen Beitrag von 5%.» Wenn also eine Gemeinde in den Fall gekommen wäre, ihre Schulhausbaute zu luxuriös zu gestalten, so hatte es die Regierung vollständig in der Hand, nicht den vollen Betrag von 5 oder 10%, sondern entsprechend weniger auszurichten und sie hat durch ihren Sprecher betont, dass das Maximum von 5—10% nicht wieder durch ein anderes Maximum von 5000 Fr. eingeschränkt werden soll. In der zweiten Beratung nahm die Regierung den nämlichen Standpunkt ein und ihr Vertreter äusserte sich folgendermassen: «Bei der letzten Diskussion wurden noch zwei Anträge erheblich erklärt, von denen der eine, von Herrn Grossrat Gyga gestellt, dahin geht, dass der Staatsbeitrag für Sekundarschullokalien in einem einzelnen Falle 5000 Fr. nicht übersteigen dürfe. Der Grundsatz der Staatsbeteiligung mit 10% würde also zwar beschlossen, er würde aber, wenn der Beitrag eine gewisse Summe erreicht, nicht mehr gelten. Es hat der Regierung geschienen, wenn man einmal einen Grundsatz aufstelle, so soll man ihn für alle gleich aussprechen. Allerdings wird in grossen Ortschaften ein Sekundarschulgebäude vielleicht über 50,000 Fr. kosten, solche Ortschaften haben aber auch ein grosses Steuerregister, so dass es nur billig ist, wenn sie die Staatsbeiträge für Schulhausbauten im nämlichen Verhältnisse beziehen, wie kleinere Ortschaften. Deshalb glaubt der Regierungsrat, es solle von diesem Antrage abstrahiert werden.» Diese Ansicht wurde auch von der Kommission geteilt und ihr Berichterstatter, Herr Grossrat v. Tavel, wies besonders darauf hin, dass die grossen Ortschaften, die in den Fall kommen, grosse Schulhausbauten zu erstellen, infolge ihres grösseren Steuerkapitals auch grössere Beiträge an den Staat abliefern und es deshalb nur richtig sei, wenn allen Gemeinden der gleiche Prozentsatz ausgerichtet werde. Mit der kleinen Mehrheit von 18 Stimmen entschied sich der Grosse Rat für den Antrag Gyga und beging damit ein Unrecht, das zu beseitigen an der Zeit wäre. Wenn damals der Grosse Rat dazu kam, ein Maximum von 5000 Fr. festzusetzen, so geschah es, weil schon zu jener Zeit in der Staatskasse Ebbe war und man sich vor den finanziellen Konsequenzen des regierungsrätlichen Antrages fürchtete, die damals nicht ermessen werden konnten. Man befand sich in einem Zeitpunkt der Entwicklung und es war vorzusehen, dass in der Folgezeit viele neue Sekundarschulen entstehen werden. Heute dagegen ist die Grosszahl der Sekundarschulhäuser erstellt und es kann wohl übersehen werden, wo solche noch errichtet werden müssen. Bezüglich der Stadt Bern kann ich Sie beruhigen: wir besitzen die nötigen Bauten für absehbare Zeit. Es liegt daher heute kein stichhaltiger Grund vor, die früher begangene Ungerechtigkeit nicht zu beseitigen.

Herr Gyga wies seinerzeit hauptsächlich auf die Luxusbauten in der Stadt Bern hin. Von der Regierung wurde, wie Sie gehört haben, bereits damals erwidert, dass sie es in der Hand habe, allfällige Luxusbauten weniger zu subventionieren. Heute kann man in der Stadt Bern nicht mehr von Luxusbauten für die Sekundarschulen sprechen, es sind entsprechend der Kinderzahl lediglich grosse Bauten. Es kommen aber

auch andere Gemeinden in den Fall, Sekundarschulbauten im Kostenbetrag von über 100,000 Fr. zu erstellen. Ich erinnere nur an die Entwicklung der Ortschaften Thun, Interlaken, Langenthal, Langnau, Herzogenbuchsee, Worb, Pruntrut, Delsberg und so weiter. Es ist für alle diese Gemeinden eine Ungerechtigkeit, wenn sie sich mit einem Maximum von 5000 Fr. statt mit dem üblichen Prozentsatz begnügen müssen. Ich weise auch darauf hin, dass in allen diesen Ortschaften auch die Kinder von benachbarten Gemeinden in die Sekundarschulen aufgenommen werden. Wir haben erst dieser Tage vernommen, dass die Kinder des zur Gemeinde Steffisburg gehörigen Schwäbisbezirks die Schulen in Thun besuchen. In der Stadt Bern wurden die Versuche, von den Kindern der umliegenden Ortschaften, die hier die Sekundarschulen besuchen, ein Schulgeld zu beziehen, immer abgewiesen, sie werden unentgeltlich aufgenommen, obschon ihre Eltern auswärts wohnen und dort ihre Steuern entrichten. Wir halten es daher für durchaus angebracht, dass der Grundsatz der gleichen Behandlung aller Gemeinden auf diesem Gebiet endlich durchgeführt und der Intention der Regierung und der Kommission von 1867 entsprechend der Zusatz betreffend den Maximalbeitrag von 5000 Fr. gestrichen werde, so dass auch für die Sekundarschulbauten der im Primarschulgesetz von 1894 vorgesehene Beitrag in allen Fällen zur Ausrichtung gelangen würde. Wir empfehlen Ihnen die Annahme der Motion.

Burren. Ich möchte Ihnen auch meinerseits die Erheblicherklärung der Motion bestens empfehlen.

Unser Sekundarschulgesetz datiert vom Jahre 1856, hat also für ein Gesetz das schon ziemlich patriarchalische Alter von 50 Jahren und wäre meines Erachtens auch noch nach andern Richtungen revisionsbedürftig als nur in dem von der Motion namhaft gemachten Punkte. Es wurde in den fünf Dezennien niemals einer Totalrevision unterzogen, sondern ist nur in einzelnen Punkten, so unter andern im Jahre 1867 in bezug auf § 7, abgeändert worden. Es wäre an der Zeit, das Sekundarschulgesetz von 1856 einer gründlichen Durchsicht zu unterziehen. Es hat unbestritten dem bernischen Sekundarschulwesen eine bedeutende Entwicklung zuteil werden lassen, namentlich dank dem Umstande, dass der Staat wesentliche Beiträge an die Lehrerbesoldungen übernahm. Für Schulhausbauten und Umbauten leistet aber der Staat gemäss dem im Jahre 1867 revidierten § 7 nur minime Beiträge, was sich im besondern in den grössern Gemeinden fühlbar macht. Wenn 1867 der Antrag des Herrn Gyga von Bleienbach vom Grossen Rat angenommen wurde, so lässt sich das begreifen, weil man vor 40, 50 Jahren dem Sekundarschulwesen lange nicht die Bedeutung beimass, die es heute hat. Ende 1856 gab es im ganzen Kanton nur 19 Sekundarschulen: im Oberland, Amtsbezirk Thun, 1, im Emmemental, Signau und Trachselwald, 2, im Mittelland mit Zuzug von Konolfingen, Burgdorf und Fraubrunnen, 8, im Oberaargau, Aarwangen und Wangen, 3, im Seeland 4 und im Jura, Laufen, 1. Heute bietet sich uns ein ganz anderes Bild. Anfangs 1905 gab es mit Ausschluss der Progymnasien 85 Sekundarschulen. Es gibt keinen einzigen Amtsbezirk mehr ohne Sekundarschule. So haben die Amtsbezirke Interlaken zum Beispiel 5, Thun 5, Signau 3, Trachselwald 4, Konolfingen 5, Bern 5, Fraubrunnen 5, Burgdorf 5, Wangen 4, Aar-

wangen 4, Courtelary 4, Pruntrut 4, und die kleinen Aemter Büren, Erlach und Laufen je 2 Sekundarschulen. Dieser Aufschwung auf dem Gebiete des Sekundarschulwesens steht offenbar mit der Entwicklung des modernen Erwerbslebens im Zusammenhang. In einer Reihe von Berufsarten gilt es heute als unerlässliche Voraussetzung einer richtigen Berufsbildung, dass der Jüngling oder die Tochter wenigstens eine Sekundarschule absolviert haben. Der Eintritt in die Lehrerseminarien ist zum Beispiel jungen Leuten, die aus der Primarschule hervorgehen, schwer gemacht. Die landwirtschaftliche Jugend besucht die Sekundarschule in ganz anderem Masse als vor 40, 50 Jahren. Wir finden darum, dass es an der Zeit wäre, dass der Staat, der an die Lehrerbesoldungen, die er zur Hälfte trägt, schon ein Erkleckliches leistet, auch für die Schulhausbauten etwas vermehrte Opfer bringe. Er hat sich in dieser Beziehung bis dahin nicht «überlüpft». Von 1899 bis jetzt mögen die Beiträge des Staates an Sekundarschulbauten die Gesamtsumme von 25,000 Fr. erreicht haben. Das ist kein Betrag, mit dem er gross tun kann. Allerdings ist nicht zu vergessen, dass viele Sekundarschulen klein und auf bescheidenem Fusse eingerichtet, das heisst sogenannte zweiklassige Sekundarschulen sind. Diese werden an einzelnen Orten in den Primarschulhäusern untergebracht, und wenn man ein neues Primarschulhaus baut, nimmt man von vornherein auf die Unterbringung der Sekundarschule Bedacht. An andern Orten haben wir eigene Sekundarschulbauten, die noch auf Jahre hinaus genügen. Ich erinnere zum Beispiel an den prachtvollen Neubau der Sekundarschule in Langnau, der die Freude eines jeden Reisenden bildet, der dort vorbeifährt. In den Zentren dagegen — und zu diesen rechne ich nicht nur Bern und Biel — haben wir es mit einem raschen Bevölkerungszuwachs zu tun, der progressiv fortschreitet und auch ein rapides Steigen der Schulausgaben mit sich bringt. Wir müssen in der Gemeinde Bern jedes Jahr eine Anzahl neuer Primarschulklassen errichten; letztes Jahr waren es zehn und dieses Jahr werden es kaum weniger sein. Wir sind genötigt, alle paar Jahre in irgend einem Teil des Stadtbezirks ein neues Primarschulhaus zu bauen. Vor einigen Jahren haben wir im Monbijou ein Mädchensekundarschulgebäude in einem Kostenbetrag von rund 800,000 Fr., Staatsbeitrag 5000 Fr., erstellt. Gegenwärtig bauen wir auf dem Spitalacker ein neues Knabensekundarschulhaus. Der Devis beläuft sich auf 850,000 Fr., der Staatsbeitrag beträgt 5000 Fr. Dabei bemerke ich, dass im Falle der Erheblicherklärung unserer Motion die Stadt Bern für diesen Bau von der vorgeschlagenen Aenderung nicht profitieren würde, weil der Staatsbeitrag an denselben bereits geregelt ist.

Wenn man der Stadt Bern gelegentlich vorwirft, sie baue Schulpaläste, so glaube ich, wird jedermann, der die Pläne des neuen Knabensekundarschulgebäudes gesehen hat, einverstanden sein, dass man da nicht von einem Schulpalast, indem aller überflüssige architektonische Schmuck vermieden ist, sondern eher von einer Schulkaserne reden kann. Es wird sich fragen, ob es nicht rationeller gewesen wäre, wenn man statt dieses einzigen zwei oder drei Sekundarschulhäuser in verschiedenen Stadtteilen gebaut hätte. Allein dadurch wären die Kosten noch höher geworden, weil, abgesehen von dem Bauplatz, verschiedene Einrichtungen, die man jetzt mit einem Mal abtun

kann, doppelt und dreifach hätten erstellt werden müssen.

Also, meine Herren, an Schulhausbauten, deren Kosten sich auf 800,000—900,000 Fr. belaufen, leistet der Staat einen Beitrag von 5000 Fr. Das ist unseres Erachtens eigentlich gar kein Staatsbeitrag, sondern mehr nur die Simulation eines solchen. Sie werden daher begreifen, dass gerade aus den Kreisen der städtischen Vertretung die Motion eingereicht wurde, es möchte § 7 des Sekundarschulgesetzes mit § 26 des Gesetzes über den Primarunterricht in Einklang gebracht werden. Uebrigens wird sich der Staat auch nachher an derartigen Beiträgen nicht verbluten. Für das Schulhaus auf dem Spitalacker würde ein Staatsbeitrag von 5% 40,000 Fr. ausmachen und die Stadt müsste deshalb nicht viel weniger tief in den Sack greifen; man könnte aber immerhin im Ernste von einem Staatsbeitrag sprechen, während es jetzt nicht der Fall ist.

Ich möchte auch meinerseits darauf aufmerksam machen, dass es sich nicht um eine rein stadt-berni-sche Angelegenheit handelt. Ich hoffe zwar, man werde heute nicht wie im Jahre 1867 hier den Gegensatz von Stadt und Land heraufbeschwören, sonst möchte ich darauf hinweisen, dass die Sekundarschulen der Stadt Bern zum kleinsten Teil von den Kindern sogenannter Bernburger, sondern überwiegend von Kindern von Bürgern aus den verschiedensten Teilen des Kantons, die durch die modernen Verhältnisse in die Hauptstadt verschlagen worden sind, besucht werden. Diese Schulen sind unentgeltlich, sind also eigentliche Volksschulen im besten Sinne des Wortes, die auch den Kindern des kleinen Mannes eine etwas bessere Schulbildung vermitteln, die ihnen im spätern Leben so ausserordentlich gut zu statten kommt. Unsere Sekundarschulen werden auch von Kindern vom Lande und zwar dank der guten Bahnverbindung teilweise von ziemlich weit her besucht. Auch diese Schüler zahlen kein Schulgeld. Als die Stadt sich vor einigen Jahren in einer wahren Finanzkalamität befand, wurde im Stadtrat unter anderm auch der Antrag eingebracht, man solle wenigstens für die auswärtigen Sekundarschüler wieder ein Schulgeld einführen. Der Antrag wurde mit grosser Mehrheit abgelehnt. Also sogar in den Zeiten der grössten finanziellen Bedrängnis will die Stadt Bern die Tore ihrer Schulen auch dem Lande in liberalster Weise offen halten. Nicht umsonst haben Gemeinden wie Köniz und Muri keine Sekundarschulen; nicht umsonst haben Bolligen und Bümplitz mit der Errichtung von solchen so lange gewartet. Als es sich in Bolligen um die Gründung einer Sekundarschule handelte, wies ein Gegner derselben darauf hin, dies sei nicht nötig, man habe ja die Sekundarschulen der Stadt zur Verfügung.

Doch es handelt sich, wie gesagt, nicht bloss um eine stadt-berni-sche Angelegenheit. Eine ganze Reihe von Gemeinden des ganzen Kantons sind an derselben interessiert, vor allem Stadtgemeinden wie Biel und Burgdorf, welch letzteres für seinen Gymnasialbau, der 400,000 Fr. kostete, auch nur 5000 Fr. Staatsbeitrag erhielt. Der Sekundarschulbau in Langnau kam ebenfalls bedeutend über 100,000 Fr. zu stehen, und der Staatsbeitrag war 5000 Fr. Ich erinnere ferner an städtische Gemeindewesen wie Thun, Delsberg, Pruntrut, an grosse Dörfer wie Langenthal und eine ganze Reihe anderer Ortschaften, die dank dem Aufschwung der Industrie und dem Ausbau des berni-

schen Eisenbahnnetzes mit einem raschen Bevölkerungszuwachs rechnen müssen und deshalb in absehbarer Zeit in den Fall kommen können, Sekundarschulbauten zu erstellen, die über 100,000 Fr. kosten und wobei also ein Staatsbeitrag von 5 % mehr als 5000 Fr. ausmachen würde. Das Maximum von 5000 Fr. steht nicht mehr im Einklang mit den Zeitverhältnissen, und ich glaube, wir sollten dieses Zöpflein abschneiden. Wir können das umso eher und ohne in bezug auf die Staatsfinanzen ängstlich zu sein, tun, weil das, was der Staat nachher leisten würde, immer noch in keinem Verhältnis steht zu dem, was er jährlich an Primarschulhäuser beiträgt. Auch ist der Stand unserer Finanzen nicht so unbefriedigend, dass wir diesen zeitgemässen Fortschritt nicht realisieren könnten. Wir haben uns letzte Woche darüber gestritten, ob es nötig sei, zugunsten des Lötschberggedankens die Eisenbahnsubventionen auf eine Anzahl von Jahren zu sistieren, und die grosse Mehrheit des Rates kam zum Schluss, es sei von dieser aus Spartendenken befürworteten Sistierung abzusehen. Wir werden uns in der nächsten Session mit der Besoldungsreform zu befassen haben. Ich bin auch ein Freund derselben. Sie wird jedoch unser Budget mit Hunderttausenden von Franken jährlich belasten, jedenfalls in ganz anderer Weise als die Erheblicherklärung unserer Motion, die dem Staat eine bescheidene Mehrausgabe bringen würde.

Im Interesse des bernischen Schulwesens erlaube ich mir, Ihnen bestens zu empfehlen, die Motion erheblich zu erklären.

Gobat, Direktor des Unterrichtswesens, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich bin vom Regierungsrat beauftragt, Ihnen zu beantragen, die Motion nicht erheblich zu erklären.

Es handelt sich um das Verlangen einer Revision des Sekundarschulgesetzes. Dasselbe ist allerdings, wie bereits gesagt wurde, alt, es besteht seit einem halben Jahrhundert und man kann ja a priori annehmen, dass ein so altes Gesetz revisionsbedürftig ist. Allein auf der andern Seite muss anerkannt werden, dass mit diesem Gesetz sehr viel geleistet wurde, vielleicht gerade deshalb, weil es in mancher Beziehung den Lokal- und Staatsbehörden grosse Freiheit lässt, und man könnte daraus folgern, dass es nicht gerade angezeigt sei, ein Gesetz, mit dem so grosse Taten vollbracht wurden, zu revidieren. Man muss überhaupt, wie Sie bestens wissen, mit grosser Vorsicht an die Revision von Schulgesetzen herantreten. Es ist sehr schwierig, ein der Mehrheit des Volkes mundgerechtes Gesetz aufzustellen. Wir wissen auch, dass gerade das Schulgesetz viele Lücken enthält, weil man von Anfang an bei der Ausarbeitung desselben mit der Volksmeinung zu rechnen hat. Jedenfalls wäre im vorliegenden Falle ausgeschlossen, eine teilweise Revision des Gesetzes vorzunehmen. Wenn Sie heute beschliessen würden, dass ein Artikel des Sekundarschulgesetzes abgeändert werden soll, so würden die vorberatenden Behörden dazu gelangen, zu erklären, dass das nicht genügt, sondern dass das Gesetz in seiner Totalität revidiert werden muss. Allein, wie gesagt, ein zwingender Grund zum Erlass eines neuen Sekundarschulgesetzes liegt meiner Ansicht nach nicht vor. Wir können mit dem gegenwärtigen Gesetz noch viel Gutes erreichen. Das wäre also mehr

ein Grund der Referendums- und Gesetzespolitik, der gegen die Erheblicherklärung der Motion spricht.

In bezug auf die Sache selbst wiederhole ich, was bereits gesagt worden ist. Die Motion gründet sich auf eine Bestimmung des Gesetzes aus dem Jahre 1867, die für Schulhausbauten einen besondern Staatsbeitrag festsetzt. Der Beitrag des Staates an Primarschulbauten beträgt 5 bis 10 % der Baukosten, 5 % für gut situierte Gemeinden, bis 10 % für weniger gut situierte und belastete Gemeinwesen. Bei Sekundarschulbauten darf dagegen der Staatsbeitrag unter keinen Umständen 5000 Fr. übersteigen; im übrigen gelten die Bestimmungen des Primarschulgesetzes. Dadurch können sich diejenigen Gemeinden benachteiligt fühlen, die grosse, teure Bauten ausführen. Wenn zum Beispiel ein Schulhaus im Betrag von 200,000 Fr. gebaut würde, so müsste der Beitrag des Staates, wenn es sich um ein Primarschulhaus handelt, wenigstens 10,000 Fr. = 5 % von 200,000 Fr. sein. Wenn es sich dagegen um ein Sekundarschulhaus handelt, so erhält die Gemeinde nur einen Beitrag von 5000 Fr. Meines Erachtens wurde mit gutem Grund für die Staatsbeiträge an Sekundarschulbauten eine gewisse Limite festgestellt. Man hat sich gesagt: die teuern Sekundarschulhäuser werden in den Städten errichtet, auf dem Lande wird dies selten der Fall sein. In den Städten wird man natürlich mehr Luxusbauten ausführen. Man wird eine monumentale Fassade erstellen und auch das Innere sehr gut, den neuesten Bedürfnissen entsprechend ausstatten. So kommen wir dazu, dass in den Städten Sekundarschulbauten im Kostenbetrag von 500,000 bis 1,000,000 Fr. errichtet werden. Da müsste der Staat zu tief in den Sack greifen. Bei einem Bau von 800,000 Fr., wie er gegenwärtig auf dem Spitalacker ausgeführt wird, müsste der Staat, wenn keine Limite gezogen wäre, 5 %, also 40,000 Fr. und bei einem Bau von einer Million 50,000 Fr. verabfolgen. Das sollte vermieden werden. Der Unterschied, den man zwischen Primar- und Sekundarschulhäusern macht, ist nicht unbillig. Man wendet ein, es sei nicht recht, dass man den einen Fall anders behandle als den andern. Allein es darf doch folgendes nicht aus den Augen gelassen werden. Der Staat leistet im übrigen für das Sekundarschulwesen verhältnismässig viel mehr als für das Primarschulwesen. So beträgt die Staatszulage an die Primarlehrerbesoldungen bloss 500—800 Fr., während der Staat bei den Sekundarschulen die Hälfte der Lehrerbesoldungen übernimmt, was viel mehr ausmacht. Für das Mittelschulwesen der Stadt Bern, Gymnasium und Sekundarschulen, gibt der Staat jährlich 226,000 Fr. aus, während er an das Primarschulwesen, abgesehen von den Baubeiträgen, vielleicht nur 90,000 Fr., durchschnittlich 600 Fr. auf 150 Lehrer, beiträgt. In Biel gibt der Staat für die Sekundarschulen 80,000 Fr., in Burgdorf 40,000 Fr. aus, also wieder bedeutend mehr als für das Primarschulwesen. Man darf sich daher nicht beklagen, wenn der Staat, der an die Sekundarlehrerbesoldungen in den grössern Städten so grosse Summen beizutragen hat, bezüglich der Beiträge an Schulhausbauten diesen Gemeinwesen gegenüber etwaliche Ersparnisse zu machen sucht. Der Staat befindet sich mit bezug auf die Beitragsleistung an die Besoldungen diesen grössern Ortschaften gegenüber in einer förmlichen Zwangslage, er kann nicht markten und sagen, dass die und die Klassen nicht errichtet oder Besoldungen von 5000—6000 Fr. an die

Lehrerschaft nicht ausgerichtet werden dürfen, sondern jede neue Klasse, die ihre Berechtigung hat, muss vom Staat anerkannt und an jede Lehrerbesoldung, die von den Gemeindebehörden festgesetzt wird, die Hälfte beigetragen werden.

Der Grund, der den Regierungsrat bewogen hat, Ihnen zu beantragen, die Motion möchte nicht erheblich erklärt werden, ist natürlich in erster Linie ein finanzieller. Ich kann Ihnen über die Ausgaben des Staates für Schulhausbauten folgende Auskunft geben. Bis zum Jahre 1900 betrug der Kredit für Schulhausbauten jährlich 30,000 Fr., bis 1893 20,000 Fr. und früher sogar bloss 15,000 Fr. Im Jahre 1901 musste er mit Rücksicht auf verschiedene in Aussicht stehende Bauten auf 40,000 Fr. erhöht werden. Seither sind die Ausgaben namentlich mit Rücksicht auf die kostspieligen Bauten in den grössern Ortschaften ganz bedeutend angewachsen, so dass der Grosse Rat für gut fand, für diese Rubrik eine Vorschussrechnung zu eröffnen. Das Budget gibt daher schon seit sechs Jahren die Situation nicht richtig wieder. Der Kredit von 40,000 Fr., der da immer noch nachhinkt, entspricht bei weitem nicht den jährlichen Ausgaben des Staates für Schulhausbauten. Die im Jahre 1901 eröffnete Vorschussrechnung ist gegenwärtig mit über 187,000 Fr. belastet. Dazu kommen noch an Schulhausbauten zugesicherte Beiträge von zusammen 124,000 Fr., so dass die Vorschussrechnung des Staates für Schulhausbauten zurzeit die schöne Summe von über 300,000 Fr. erreicht. Sie werden begreifen, dass angesichts einer solchen Situation, wo die Schulhausbauten einem sozusagen über den Kopf wachsen, der Regierungsrat etwas zurückzuhalten sucht. Wir hatten gehofft, dass mit der Zeit die Schulhausbauten etwas abnehmen werden. Von seiten der Unterrichtsdirektion und namentlich der Schulinspektoren wurden an verschiedenen Orten die Schulkommissionen gedrängt, für bessere Schullokalitäten zu sorgen. Schliesslich gelangten wir dazu, dass namentlich für die Primarschule bessere Bauten errichtet wurden und es dürfte daher auf diesem Gebiet in absehbarer Zeit eine Abnahme der Ausgaben des Staates eintreten. Freilich glaube ich nicht recht daran, denn infolge des Bevölkerungszuwachses müssen die Schulen immer erweitert werden, an andern Orten finden die Behörden, dass die gegenwärtigen Lokalitäten nicht mehr genügen, die innern Einrichtungen nicht mehr auf der Höhe seien und so weiter, so dass wir noch lange mit den Ausgaben für Schulhausbauten zu rechnen haben.

Das ist der Hauptgrund, warum wir in bezug auf die Sekundarschulbauten die Beibehaltung der im Jahre 1867 aufgenommenen Einschränkung wünschen. Mit Rücksicht auf die grossen Ausgaben des Staates sind wir genötigt, überall etwas zu sparen. Wir führen nicht einmal die Bestimmung des Primarschulgesetzes von 1894 betreffend die Beiträge an Schulhausbauten in einwandfreier Weise aus. Es gibt eine Reihe von Gemeinden, die auf das Maximum von 10% Anspruch hätten, aber nur 8 oder 7% erhalten, weil wir eben sparen müssen. Wenn wir gezwungen würden, die Rubrik Beiträge an Schulhausbauten noch wesentlich zu erhöhen, beziehungsweise die Vorschussrechnung noch viel mehr zu belasten, so würde wahrscheinlich der Regierungsrat, der die Beiträge endgiltig spricht, in die Lage kommen, die Beiträge des Staates an Primarschulbauten noch weiter zu reduzieren und hier nicht

die genügende Hilfe eintreten zu lassen. Ich denke, der Grosse Rat werde die Regierung nicht in die Lage versetzen wollen, wegen erhöhter Beiträge an Sekundarschulbauten die Leistungen des Staates für Primarschulbauten einschränken zu müssen.

Aus diesen Gründen möchte ich Ihnen namens des Regierungsrates empfehlen, der Motion Bauer und Genossen keine Folge zu geben.

Präsident. Von den Stimmenzählern wird mir gemeldet, dass der Rat nicht mehr beschlussfähig ist. Ich sehe mich daher gezwungen, hier die Sitzung abubrechen und die Fortsetzung der Beratung auf morgen zu verschieben.

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Schluss der Sitzung um 11 $\frac{1}{4}$ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Achte Sitzung.

Donnerstag den 8. Februar 1906,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident Schär.

Der Namensaufruf verzeigt 133 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 100 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Albrecht, Berger (Langnau), Buchmüller, Bühler (Matten), Bühlmann, Bürki, Egli, Guggisberg, Gürtler, Hess, Iseli (Jegenstorf), Iseli (Grafenried), Jacot, Michel (Interlaken), Michel (Bern), Morgenthaler (Burgdorf), Mosimann, Neuenschwander (Oberdiessbach), Pulver, Rufener, Scheurer, Schneider (Pieterlen), Siegenthaler, Spring, Spsychiger, Stauffer (Thun), Stettler, Weber (Porrentruy), Wyder; ohne

Entschuldigung abwesend sind die Herren: Amrein, Berger (Schwarzenegg), Berger (Linden), Beutler, Blanchard, Blösch, Boinay, Boss, Bourquin, Brand, Bühler (Frutigen), Burri, Choulat, Citherlet, Comment, Cortat, Crettez, Cueni, David, Dubach, Eckert, Favre, Frepp, Girardin, Glatthard, Gouvernon, Gresly, Grosjean, v. Grünigen, Gurtner (Uetendorf), Haas, Hadorn (Thierachern), Haldimann, Henzelin, Hostettler, Jäggi, Jaquet, Jörg, Kisling, Lanz (Roggwil), Luterbacher, Meyer, Morgenthaler (Ursenbach), Mouche, Müller (Bargen), Näher, Nicol, Nyffenegger, Obrist, Péquignot, Reichenbach, Reimann, Robert, Rossé, Roth, Schlatter, Schneeberger, Schüpbach, Schwab, Sutter, Thönen, Thöni, Tschannen, Vogt, Vuilleumier, Wälti, Will, Witschi, Wittwer, Wolf (Delsberg), Zaugg.

Ich beantrage Ihnen, dieses Ansuchen des Obergerichts der Regierung zum Bericht und Antrag zu überweisen.

Kläy, Polizeidirektor. Ich möchte Ihnen beantragen, das Geschäft nicht nur an die Regierung, sondern auch an die Justizkommission zu weisen. Bei Anlass der Traktandenbereinigung wurde letzthin vom Grossen Rat die Ansicht ausgesprochen, es sollen alle Geschäfte an eine Kommission gewiesen werden. Es scheint mir daher richtig zu sein, dass diese Angelegenheit auch der Justizkommission überwiesen werde.

Das Geschäft wird an die Regierung und Justizkommission überwiesen.

Eingelangt ist folgende

Motion:

Die Regierung des Kantons Bern wird eingeladen, darüber Bericht und Antrag zu stellen, ob die Kantine Bern in der Kaserne daselbst nicht zum Regiebetrieb übergehen soll.

Albrecht.

Wird auf den Kanzleischisch gelegt.

Präsident. Es ist folgendes neue Geschäft eingelangt. Herr Fürsprecher Leuenberger hat beim Obergericht des Kantons Bern drei verschiedene Beschwerden gegen erstinstanzliche Richter hängig. In einem Schreiben vom 11. Januar 1906 verlangte er, dass einzelne Mitglieder des Obergerichts in dieser Angelegenheit rekusiert werden, weil sie mitinteressiert seien. Das Obergericht erklärt nun, dass alle seine Mitglieder in dieser Sache interessiert seien, und stellt den Antrag, der Grosse Rat möchte zur Behandlung dieser Beschwerden ein ausserordentliches Obergericht einsetzen. Das Schreiben des Obergerichts lautet folgendermassen:

«Da sich das vorstehende Schreiben in seinem wesentlichen Inhalt als Rekussionsgesuch gegen den Appellations- und Kassationshof, sowie die Anklage- und Polizeikammer in ihrer Gesamtheit darstellt, so wird es dem Grossen Rat überwiesen zwecks Ernennung eines ausserordentlichen Obergerichts, welches über das Rekussionsgesuch des Robert Leuenberger entscheiden soll (vergl. § 10, Abs. 2, C. P., Art. 35, Ziff. 7, und Art. 37 St.-V.). Zur Orientierung des Grossen Rates wird beigefügt, dass es kein Mitglied des Gerichtshofes gibt, das nicht an wenigstens einem der verschiedenen Beschlüsse mitgewirkt hat, die in der Disziplinarsache des Robert Leuenberger gefasst werden mussten.

Bern, den 27. Januar 1906.

Namens des Obergerichts:

Der Präsident:

Leuenberger.

Der Gerichtsschreiber:

Ernst Brand.»

Tagesordnung:

Gesetz

über

die Strassenpolizei.

Fortsetzung der zweiten Beratung.

(Siehe Seite 59 hievor.)

Präsident. Wir sind bei Art. 9 stehen geblieben, über den die allgemeine Umfrage bereits eröffnet war. Von Herrn Pulver wurde der Antrag gestellt, das Wort «Ackersteine» durch «Steine» zu ersetzen. — Die allgemeine Umfrage über Art. 9 dauert weiter.

M. Etienne. Je demande qu'à l'article 9 il soit fait abstraction des mots «et dessertes». Qu'entend-on par «dessertes»? Ce mot n'a ici aucunement la signification qui a trait aux routes et chemins. On appellera desserte une église, une cure. Or, route ou chemin public dit suffisamment ce que l'on entend. C'est pourquoi je me permets de demander qu'à l'article 8 ce mot soit également retranché.

Hofstetter. Ich war der Auffassung, dass man heute zuerst auf Art. 8 zurückkommen werde, und hatte erwartet, dass der Herr Präsident diesen Antrag stelle. Da dies nicht geschehen ist, so erlaube ich mir, es zu tun. Sie erinnern sich, dass bei der Beratung des Art. 9 sich die Beschlussunfähigkeit des Rates herausstellte, und es ist kein Zweifel, dass er schon bei der Behandlung von Art. 8 beschlussunfähig war. Es scheint mir daher angezeigt, zunächst auf Art. 8 zurückzukommen, umsomehr, da er durch den Antrag Mosimann eine sehr ungeschickte Redaktion erhalten hat.

Präsident. Es ist sonst Usus, dass erst nach Durchberatung einer Vorlage die Diskussion über das Zurückkommen auf einzelne Artikel eröffnet wird. Ich will jedoch immerhin den Antrag Hofstetter in Diskussion setzen.

Steiger, Präsident der Kommission. Ich möchte Ihnen beantragen, jetzt nicht auf Art. 8 zurückzukommen, sondern zunächst die Vorlage durchzuberaten. Ich habe mir überhaupt vorgenommen, bei Art. 12 auf Art. 8 zurückzukommen und dort einen besondern Antrag einzubringen.

Was den Antrag Pulver anbelangt, so möchte ich Ihnen empfehlen, denselben abzulehnen. In dem betreffenden Alinea wird von der Verunreinigung der Strassen geredet. Nun kann eine Strasse durch Ackersteine verunreinigt werden, nicht aber durch andere Steine, sonst dürfte überhaupt kein Kies auf die Strasse gebracht werden. Was Herr Pulver offenbar im Auge hat, das Verstellen der Strasse durch Ablagerung von Steinen, ist bereits im ersten Alinea berücksichtigt, wo es heisst: «Die öffentlichen Strassen und Wege dürfen nicht durch irgendwelche fremdartige Gegenstände verstellt werden.»

Hofstetter. Ich kann mich sehr gut der Auffassung des Herrn Kommissionspräsidenten anschliessen, erst nach Durchberatung der Vorlage auf Art. 8 zurückzukommen.

Abstimmung.

Für den Antrag Pulver (im zweiten Alinea das Wort «Ackersteine» durch «Steine» zu ersetzen) Minderheit.

Beschluss:

Art. 9. Die öffentlichen Strassen und Wege dürfen nicht durch irgendwelche fremdartige Gegenstände verstellt werden. Auch der über denselben befindliche Luftraum darf ohne Bewilligung des Strasseneigentümers in keiner Weise in Anspruch genommen werden.

Das Ableiten von Wasser, Jauche und so weiter auf die öffentlichen Strassen und Wege, sowie jede Verunreinigung derselben durch Schutt, Ackersteine, Kehrlicht und dergleichen ist untersagt.

Fuhrwerke aller Art dürfen nur an der Seite der Strasse anhalten.

In unmittelbarer Nähe von Strassen dürfen weder Anlagen errichtet, noch Handlungen vorgenommen werden, durch welche der Verkehr auf den Strassen gefährdet wird.

Schonung der Strassen.

Art. 10.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Die vorgenommenen Aenderungen sind bloss redaktioneller Natur und ich empfehle Ihnen deren Annahme.

Steiger, Präsident der Kommission. Die einzige materielle Aenderung findet sich im zweiten Alinea, wo gestützt auf eine in der ersten Beratung angebrachte Bemerkung der Zusatz aufgenommen wurde: «Dohlenausläufe und Abschlüge sind stets offen zu

halten.» Wir empfehlen Ihnen die Annahme des Artikels in der vorliegenden Fassung.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 10. Die Dohlen und Abzugsgräben sind stets offen zu halten. Böschungen, Mauern oder Zäune sind in keiner Weise zu beschädigen.

Auf dem an den Strassenkörper anstossenden Terrain dürfen keine denselben schädigenden oder gefährdenden Veränderungen vorgenommen werden. Dohlenausläufe und Abschlüge sind stets offen zu halten.

Das Schleifen von Gegenständen aller Art auf den Strassen, sowie die Verwendung von Kritzketten und ähnlichen Hemmmitteln ist nur bei schneebedecktem oder festgefrorenem Boden und Glatteis zulässig.

Schneeräumung,

Art. 11.

Marthaler. Ich möchte Ihnen beantragen, im vorliegenden Artikel folgenden Zusatz aufzunehmen: «Die staatlich angestellten Wegmeister haben die Gemeindegemeister in ihren Anordnungen zu unterstützen.» Dadurch könnten die Räumungsarbeiten bei starkem Schneefall wesentlich gefördert werden. Wenn der Gemeindegemeister alles allein zu besorgen hat, den Schneepflug bereitstellen und die nötigen Pferde und Mannschaft aufreiben muss, so vergeht unter Umständen ein halber Tag bis alles angeordnet ist. Darunter haben namentlich die Schulkinder zu leiden, die, wenn über Nacht ein starker Schneefall eingetreten ist, am Morgen auf ungeöffneter Strasse einen weiten Schulweg zurücklegen müssen, und die Leute, die eine halbe oder $\frac{3}{4}$ Stunden weit auf die Bahnstation gehen müssen. Wenn der Gemeindegemeister und der staatlich angestellte Wegmeister sich in die Arbeit teilen, wenn der eine den Schneepflug zurecht macht und der andere unterdessen Leute und Pferde aufbietet, so wird die Schneeräumung viel rascher vorgenommen werden können. Aus diesem Grunde beantrage ich den erwähnten Zusatz. Das gilt auch in bezug auf die im zweiten Satz vorgesehenen Massnahmen, um Fussgänger oder Fuhrwerke vor Schaden zu bewahren. Wenn die Gemeinde- und Staatsstrassen nebeneinander sich befinden, so kann die nötige Arbeit schon von dem Gemeindegemeister allein besorgt werden; wenn aber die Staatsstrassen weit abgelegen sind, so sollten dort die Anordnungen vom staatlichen Wegmeister getroffen werden. Wenn der Gemeindegemeister alles allein besorgen sollte, so könnte leicht ein Unglück sich ereignen, bevor die schützenden Vorkehrungen getroffen sind.

Seiler. Ich möchte Ihnen ebenfalls einen Zusatz beantragen, der, bessere Redaktion vorbehalten, folgendermassen lautet: «Ebenso soll die Fahrbahn der gedeckten Brücken, Tunnels und Gallerien mit Schnee versehen werden, sobald die Schneeverhältnisse den

Gebrauch der Schlitten erfordern.» Dies wird zwar schon jetzt von den Gemeinden vielfach gemacht, doch ist es im Gesetz nicht vorgesehen. Gemeinden mit einer ansehnlichen Zahl von Pferdebesitzern treffen diese Massnahmen jetzt schon, in Gemeinden dagegen, die wenig Pferde zählen, werden sie unterlassen. Es liegt im Interesse der Gemeinden selbst, die gedeckten Brücken mit Schnee zu versehen, weil so die Brücke viel weniger abgenützt wird als wenn die Pferde mit den gespitzten Eisen direkt auf dem hölzernen Boden sich bewegen. Auch für den Fuhrmann ist es eine grosse Erleichterung, wenn er mit dem geladenen Schlitten über die Brücken und durch die Tunnels und Gallerien fahren kann und nicht genötigt ist, die halbe Last vorher abzuladen und hinüberzutragen. Ich möchte Ihnen daher die Annahme dieses Zusatzes empfehlen. Derselbe würde dann auch eine Aenderung des Titels mit sich bringen. Ich würde Ihnen empfehlen, statt «Schneeräumung» zu sagen «Massnahmen bei Schneefall».

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte mich gegen den Antrag Marthaler aussprechen. Ich weiss nicht recht, wie weit derselbe geht, ob damit dem Staat eine Verpflichtung auferlegt werden soll. Nach dem Wortlaut des Zusatzes könnte man meinen, es sei nicht der Fall, aber so wie der Antrag begründet wurde, muss man annehmen, dass dem Staat die Pflicht zur Schneeräumung überbunden werden soll, indem darauf hingewiesen wurde, dass die Arbeiten dann rascher vor sich gehen werden. Ich mache darauf aufmerksam, dass schon nach dem bisherigen Gesetz die Pflicht der Schneeräumung den Gemeinden oblag und es nicht angeht, sie jetzt dem Staat zu überbinden. Der staatliche Wegmeister müsste unter Umständen den ihm zugemuteten Dienst in zwei, drei Gemeinden besorgen; da könnte es lange gehen, bis die Strasse frei gemacht wäre. Ich möchte Sie ersuchen, den Antrag Marthaler abzulehnen, weil er offenbar beabsichtigt, dem Staat eine Last zu überbinden, die ihm nicht zukommt, und weil er im weitem ungerechtfertigte Hoffnungen bezüglich der Beschleunigung der Räumungsarbeiten wecken könnte. Wenn es sich nur darum handelt, dass der staatliche Wegmeister mit Rat zur Seite stehe, so kann das in der Vollziehungsverordnung vorgesehen werden, aber es gehört nicht in das Gesetz.

Mit dem Antrag Seiler kann ich mich dagegen einverstanden erklären.

Steiger, Präsident der Kommission. Mit dem Antrag Seiler kann ich mich persönlich ohne weiteres ebenfalls einverstanden erklären.

Was den Antrag Marthaler anbetrifft, so fasse ich ihn anders auf als Herr Regierungsrat Kunz. Die Pflicht der Schneeräumung bleibt gleichwohl den Gemeinden überbunden, der staatliche Wegmeister soll bei den bezüglichen Arbeiten nur mithelfen. Es ist möglich, dass bei grossem Schneefall der Gemeindegewegmeister die Arbeit nicht rechtzeitig bewältigen kann, und da soll ihm der staatliche Wegmeister zur Seite stehen. In dem bisherigen Gesetz war bereits vorgesehen, dass die Schneeräumung den Gemeinden obliegt; an diesem Prinzip möchte ich nichts ändern. Es soll auch in Zukunft so gehalten werden, aber der staatliche Wegmeister soll den Gemeindegewegmeister unterstützen.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte nur wiederholen, dass, wenn der Zusatz des Herrn Marthaler diesen Sinn hat, er nicht in das Gesetz hinein gehört, sondern in der Vollziehungsverordnung zu berücksichtigen ist.

v. Wattenwyl. Ich möchte die beiden Anträge Marthaler und Seiler unterstützen. Es ist möglich, dass der Antrag Marthaler besser in der Verordnung berücksichtigt wird, aber der in demselben enthaltene Gedanke ist jedenfalls berechtigt. Im Winter zur Zeit des Schneefalles, haben die Wegmeister nicht viel Arbeit und können ganz gut dem Gemeindegewegmeister an die Hand gehen; die Herren sind sehr oft gut zum Befehlen, zum Helfen aber weniger. Der Gedanke des Herrn Seiler ist ebenfalls durchaus berechtigt und es sollte ihm im Gesetz Rechnung getragen werden.

Bigler (Biglen). Der zweite Satz des Art. 11 lautet: «Auch liegt denselben (den Gemeinden) ob, mit angehendem Winter diejenigen Stellen der Strasse, an welchen Fussgänger oder Fuhrwerke leicht Schaden leiden könnten, in ihren eigenen Kosten mit schwarz angebrannten Pfählen oder ähnlichen Signalen zu bezeichnen.» Es wird hier also den Gemeinden eine Pflicht auferlegt bezüglich eines Objektes, das ihnen nicht gehört, nämlich der Staatsstrassen, und sie sind auch haftbar, wenn infolge der Nichterfüllung dieser Pflicht ein Fuhrwerk oder Fussgänger auf der Staatsstrasse verunglückt. Ich halte diese Bestimmung nicht für richtig. Meines Erachtens soll zum Anbringen der Pfähle bei angehendem Winter derjenige verpflichtet sein, dem die Strasse gehört, der sie gebaut hat und dem auch die Aufsicht darüber zusteht. Die Gemeinden haben kein eigentliches Aufsichtsrecht über die Strassen, sondern diese wird von den Organen des Staates, den Wegmeistern, Oberwegmeistern und dem Bezirksingenieur, ausgeübt und diese sollten auch verpflichtet sein, die im Gesetz vorgesehenen schützenden Massnahmen zu treffen. Das kann unter Umständen wichtige Folgen haben. Wenn ein Unglück sich ereignet, können Prozesse entstehen, weil behauptet wird, diese Pflicht sei nicht erfüllt worden. Den Gemeinden soll da keine Verantwortlichkeit überbunden werden, zu der sie eigentlich nicht herbeigezogen werden können. Aus diesem Grunde und weil ich im weitem finde, dass, da verschiedene Aenderungen am vorliegenden Artikel beantragt werden, es nicht wohl möglich ist, im Rate die richtige Redaktion zu finden, möchte ich die Kommission anfragen, ob sie nicht wünscht, den Artikel in der angeregten Weise in ihrem Schosse zu beraten und nachher in bereinigter Fassung dem Grossen Rat vorzulegen. Ich stelle noch keinen bestimmten Antrag, sondern warte zunächst die Auskunft der Kommission ab.

Steiger, Präsident der Kommission. Das Gesetz muss unter allen Umständen der Kommission zur redaktionellen Bereinigung überwiesen werden. Es sind verschiedene Aenderungen vorgenommen worden und ich würde daher sowieso den Antrag gestellt haben, die Kommission mit der redaktionellen Feststellung des Gesetzes zu beauftragen.

Stauffer (Biel). Die Anregung des Herrn Bigler scheint mir etwas weit zu gehen. Wenn der Staat die Verpflichtung des Unterhalts der Strassen übernimmt, so darf er doch den Gemeinden zumuten, in ausserordentlichen Fällen dafür zu sorgen, dass der, welcher die Strasse benützt, keiner Gefahr ausgesetzt ist. Es liegt in erster Linie im Interesse der Gemeinden, dass diese Schutzmassregeln getroffen werden, da die Strassen ja von ihren Bürgern benützt werden. Man darf nicht argumentieren wie Herr Bigler, es könnten da grosse Haftpflichtprozesse entstehen. Diese Gefahr ist nicht gross, die Gemeinden brauchen nur die ihnen obliegende, im Grunde geringfügige Pflicht zu tun. Sie werden dadurch auch nicht mit grossen Kosten belastet, sie haben ja in der Regel noch ein Stück Wald, der ihnen die nötigen Stecken liefert; wenn dagegen der Staat sie kaufen müsste, so würde das im Augenblick für ihn zu grossen Ausgaben führen. Wir dürfen den zweiten Satz des Art. 11 meines Erachtens ruhig annehmen, ohne dass dadurch den Gemeinden eine grosse Verantwortung überbunden wird und ohne dass man da Gespenster in der Gestalt von grossen Prozessen zu sehen braucht.

Bigler (Biglen). Nachdem der Herr Kommissionspräsident auf meine Anregung materiell nicht eingetreten ist, sehe ich mich veranlasst, einen bestimmten Antrag zu stellen, der dahin geht, den Eingang des zweiten Satzes folgendermassen zu fassen: « Auch liegt den Organen, welche die Strassenaufsicht führen, ob, . . . » Damit wird die Pflicht, von der hier die Rede ist, bei den Gemeindewegen den Gemeinden und bei den Staatsstrassen den Organen des Staates, welche die Strasse zu beaufsichtigen und zu unterhalten haben, überbunden.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich muss zunächst den Vorwurf des Herrn v. Wattenwyl gegenüber den Wegmeistern zurückweisen; derselbe ist in seiner allgemeinen Form durchaus nicht gerechtfertigt.

Im weitem muss ich mich gegen den Antrag Bigler aussprechen. Herr Bigler befürchtet, dass nach der vorliegenden Fassung ungezählte Prozesse entstehen könnten. Er darf sich beruhigen. Diese Bestimmung ist schon seit Jahrzehnten in Kraft, hat aber bis jetzt noch zu keinem einzigen Prozess geführt. Ich muss mich dagegen wehren, dass nun plötzlich in letzter Stunde dem Staat noch alle möglichen Lasten überbunden werden sollen. Sie wissen zur Genüge, dass der Staat im Strassenwesen grosse Aufgaben zu erfüllen hat, wie beschränkt der Strassenbaukredit ist und wie wir bereits alle Mühe haben, den gestellten Begehren zu entsprechen. Man sollte sich daher hüten, hier den Staat noch mehr zu belasten.

Steiger, Präsident der Kommission. Der Antrag Bigler entbehrt an und für sich der Logik nicht. Allein ich mache auf die Schwierigkeiten in der Praxis aufmerksam, die entstehen würden, wenn wir diesen Antrag annähmen. Vielfach würden gar keine Pfähle aufgestellt werden, weil die staatlichen Wegmeister nicht überall sein können. Es liegt in erster Linie im Interesse der Gemeinden, dafür zu sorgen, dass kein Unglück sich ereignet, und der Staat steht da erst in zweiter Linie. Ich halte es entschieden für

besser, wenn der Antrag Bigler nicht angenommen wird.

v. Wattenwyl. Wenn der Herr Finanzdirektor schon längere Zeit im Amte stünde, würde er wissen, dass ich seit Jahr und Tag der Freund der Wegknechte bin und mir alle Mühe gegeben und es auch nach langen Anstrengungen dazu gebracht habe, ihnen zu einer kleinen Besoldungsaufbesserung zu verhelfen. Ich wollte ihnen also keineswegs zu nahe treten. Es tut mir leid, wenn es geschehen ist; beabsichtigt war es nicht, sondern ich muss mich schlecht ausgedrückt haben.

Was den Antrag Bigler anbelangt, so möchte ich nur auf den heutigen Usus hinweisen. Seit Jahrzehnten werden die Pfähle von den staatlichen Wegknechten aufgestellt, dagegen von den Gemeinden geliefert. Der Antrag Bigler hat daher nicht die Tragweite, die man ihm geben will, und ist nicht sehr nötig.

Grieb. Nur einige Worte zum Antrag Marthaler. Ich halte es mit dem Vertreter der Regierung für richtiger, wenn die Frage der Mitwirkung der staatlichen Organe beim Erlass der Vollziehungsverordnung näher geprüft würde. Ich kann mir nicht recht vorstellen, wie es gehen soll, wenn ein Wegmeister in verschiedenen Gemeinden beteiligt ist. Wenn am Morgen nach einem starken Schneefall die Räumungsarbeiten vorgenommen werden sollten, würde es vielleicht heissen: der Wegmeister ist jetzt nicht da, er ist in einer andern Gemeinde, wir können allein nichts machen, warten wir also zu; damit wäre dem Publikum schlecht gedient. Die Sache sollte daher noch näher geprüft und jedenfalls nicht im Gesetz geregelt werden; denn was einmal im Gesetz steht, bringt man nicht so leicht wieder hinaus. Auch die finanzielle Seite der Frage muss untersucht werden. Ich weiss nicht, welche Ausgabe für den Staat erwächst, wenn ihm diese Pflicht überbunden wird, stelle mir aber vor, dass es unter Umständen eine ganz hübsche Summe ausmachen kann. Auch von diesem Gesichtspunkt aus ist die Sache nicht spruchreif und es ist jedenfalls viel besser, wenn sie in der Vollziehungsverordnung geordnet wird.

Gurtner (Lauterbrunnen). Ich möchte mich für den Antrag Bigler aussprechen. Derselbe wird dem Staat keine grossen Lasten auferlegen. Die staatlichen Wegmeister beteiligen sich an diesen Arbeiten gewöhnlich nicht. Die Gemeinde muss den Schnee wegräumen, der Wegmeister läuft mit der Schaufel auf der Strasse herum, legt aber nicht Hand an; bezüglich des Sandstreuens verhält es sich gleich. Es wäre wohl am besten, wenn alle die Anregungen, die heute gemacht wurden, in der Vollziehungsverordnung berücksichtigt würden, dann könnte der zweite Satz des Art. 11 überhaupt gestrichen werden. Auch dem Wunsche des Herrn Seiler könnte in der Verordnung Rechnung getragen werden. Es fallen da übrigens nicht nur Brücken, Tunnels und Gallerien in Betracht, sondern es gibt auf der offenen Strasse der Sonne exponierte Stellen, wo es gut wäre, wenn der Wegknecht sich die Mühe nehmen würde, Schnee dorthin zu bringen. (Heiterkeit.) Ich möchte beantragen, den zweiten Satz des vorliegenden Artikels einfach zu streichen und der Regierung den Wunsch auszudrücken, die heute gefallenen Anregungen bei der Aufstellung der Vollziehungsverordnung zu berücksichtigen.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Es ist nicht zulässig, in der Vollziehungsverordnung den Gemeinden eine Pflicht zu überbinden, die im Gesetz nicht sanktioniert ist. Ein solcher Grundsatz gehört in das Gesetz.

Gurtner (Lauterbrunnen). Ich ziehe meinen Antrag zurück und schliesse mich demjenigen des Herrn Bigler an.

Abstimmung.

Eventuell:

1. Der Antrag Seiler wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.
2. Für den Antrag Marthaler 51 Stimmen
- Dagegen 42 »
3. Für den Antrag Bigler Minderheit.

Definitiv:

Für Annahme des bereinigten Art. 11 Mehrheit.

Beschluss:

Massnahmen bei Schneefall.

Art. 11. Bei starkem Schneefall haben die Gemeinden auf ihrem Gebiet das Öffnen der Fahrbahn in ihren Kosten auf sämtlichen öffentlichen Strassen, welche dem Verkehr auch im Winter geöffnet sind, zu besorgen. Die staatlich angestellten Wegmeister haben die Gemeindegemeister in ihren Anordnungen zu unterstützen. Auch liegt den Gemeinden ob, mit angeordnetem Winter diejenigen Stellen der Strasse, an welchen Fussgänger oder Fuhrwerke leicht Schaden leiden könnten, in ihren eigenen Kosten mit schwarz angebrannten Pfählen oder ähnlichen Signalen zu bezeichnen.

Ebenso soll die Fahrbahn der gedeckten Brücken, Tunnels und Gallerien mit Schnee versehen werden, sobald die Schneeverhältnisse den Gebrauch der Schlitten erfordern.

Besondere Vorschriften.

Art. 12.

Steiger, Präsident der Kommission. Art. 12 ist sehr wichtig. Das erste Alinea sieht den Erlass von Verordnungen durch den Regierungsrat vor. Wir haben von vornherein das Prinzip aufgestellt, dass das Gesetz nur Grundsätze enthalten, alles übrige durch Verordnungen des Regierungsrates geordnet werden soll. Es fragt sich nun, ob in der Verordnung nicht auch etwas über die Stacheldrahtzäune, die uns vor acht Tagen eingehend beschäftigt haben, gesagt werden soll. Ich möchte diese Frage bejahen. Wir haben in Art. 8 einfach das Verbot der Stacheldrahtzäune an Strassen aufgestellt. Von verschiedenen Seiten wurde darauf aufmerksam gemacht, dass doch auch eine Vorschrift darüber bestehen sollte, wie nahe an der Strasse solche Zäune erstellt werden dürfen. Es ist klar, dass jedermann frei ist, auf seinem Grund-

eigentum Stacheldrahtzäune zu errichten, nur an der Strasse darf es nicht geschehen. Da sollte nun unbedingt bestimmt sein, in welcher Entfernung von der Strasse derartige Einrichtungen getroffen werden dürfen, und dies soll in der Verordnung geschehen.

Im zweiten Alinea haben wir eine redaktionelle Verbesserung vorgenommen. Das Gesetz enthält die grundlegenden Bestimmungen, die Gemeinden sind jedoch frei, andere Vorschriften aufzustellen. Das ist allerdings nicht so zu verstehen, dass die Gemeinden hinter das Gesetz zurückgehen und zum Beispiel die Baudistanz unter 3 m herabsetzen dürfen. Die in den Art. 2—9 vorgesehenen Minima müssen auch in den Gemeindevorschriften respektiert werden; die Gemeinden dürfen nur weiter gehen, als das Gesetz vorschreibt. In Art. 8, Alinea 2, haben wir das allgemeine Verbot der Stacheldrahtzäune aufgestellt. Es können daher nicht einzelne Gemeinden von dem Regierungsrat befugt erklärt werden, auf ihrem Gebiet diese Einrichtung zuzulassen; darum haben wir unter den Artikeln, in Bezug auf die die Gemeinden unter Vorbehalt der Genehmigung des Regierungsrates besondere Vorschriften aufstellen dürfen, nur Art. 8, Alinea 1, und nicht überhaupt Art. 8 angeführt. In der ersten Lesung war dies übersehen worden.

Das Dekret betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr soll vorläufig noch in Kraft bleiben, bis vom Kanton oder Bund andere Vorschriften aufgestellt werden. Ueber diese andern Vorschriften werde ich mich später äussern.

Weber (Grasswil). In der Bevölkerung von Stadt und Land hegt man, wie aus zahlreichen Versammlungen hervorging, Befürchtungen über die künftige Gestaltung des Automobilverkehrs. Es ist klar, dass diese neuen Fuhrwerke nicht bekämpft werden sollen, schon mit Rücksicht auf die Fremdenindustrie und weil sie die Fuhrwerke der Zukunft sind und jetzt schon bei der Post, dem Militär und so weiter zur Verwendung gelangen. Allein das Publikum muss gegen die Gefahren des unverständigen Automobilfahrens geschützt werden, wie auch andererseits die Automobilfahrer Anspruch auf Schutz haben. Angesichts der zahlreichen Unfälle, die durch unvernünftiges Automobilfahren hervorgerufen werden, wurde im Volk vielfach der Wunsch geäussert, es möchten diesbezüglich gesetzliche Bestimmungen aufgestellt und die Sache nicht nur auf dem Dekretsweg geordnet werden. Dieselben hätten in erster Linie den Zweck, die Fahrgeschwindigkeit herabzusetzen. Auf offener Strasse kann man sich mit den 30 km, die das Konkordat vorsieht, noch befrieden, aber eine Geschwindigkeit von 10 km beim Fahren durch Städte und Dörfer, in starken, unübersichtlichen Kurven und über Brücken ist gefährlich. Im fernern ist zum Zweck einer richtigen Kontrolle nötig, dass auf den Automobilen, ähnlich wie auf den Lokomotiven, Geschwindigkeitsmesser angebracht werden. Weiter erregt es Anstoss, dass Fremde und Einheimische nicht gleich gehalten werden; es sollten da keine Ausnahmen gemacht werden. Endlich müssen auch Strafbestimmungen aufgestellt werden, wenn die bezüglichen Vorschriften richtig durchgeführt werden sollen. Das sind die Wünsche, die landauf landab geltend gemacht werden, und wenn man ihnen nicht Rechnung trägt, so wird das vorliegende Gesetz nicht angenommen werden.

Ich stelle keinen Antrag, diese Punkte in diesem Entwurf zu berücksichtigen, sondern möchte zunächst nur die vorberatenden Behörden anfragen, wie sie sich zur Sache stellen. Die Kommission hat insofern eine Besserung eintreten lassen, als sie einen Art. 13^{bis} aufgenommen hat, der den Erlass eines Dekretes über den Automobilverkehr vorsieht, während nach dem Entwurf der Regierung laut Art. 12, Alinea 4, die Angelegenheit durch eine regierungsrätliche Verordnung hätte geregelt werden sollen. Ich will gerne gewärtigen, welche Auskunft die vorberatenden Behörden mir erteilen werden, und behalte mir vor, je nachdem meine Anträge einzubringen.

Steiger, Präsident der Kommission. Herr Weber verlangt gewisse Abänderungen des Konkordats betreffend den Automobil- und Fahrradverkehr. Allein diese Wünsche können hier nicht berücksichtigt werden, sondern sind anlässlich der in Aussicht stehenden Revision des genannten Konkordates geltend zu machen. Es sind meines Wissens beim eidgenössischen Departement des Innern Unterhandlungen im Gang, um neue Vorschriften aufzustellen, da die jetzigen in der Tat nicht mehr genügen. Ein einzelner Kanton kann auf diesem Gebiet nicht selbständig vorgehen, sondern diese Angelegenheit muss von der Eidgenossenschaft an die Hand genommen werden. Wenn das Departement des Innern die einzelnen Kantone einladet, für den Automobil- und Fahrradverkehr ein neues Reglement aufzustellen, dann wird der Anlass gekommen sein, wo Herr Weber seine Wünsche geltend machen kann. Hier können sie, wie gesagt, nicht behandelt werden.

Schmidlin. Ich will keinen Antrag stellen, möchte aber doch bei diesem Anlass einige Worte darüber verlieren, wie die Automobilfahrer es treiben. Ich bin kein Gegner des Automobils, aber die Sicherheit auf der Strasse soll nicht gefährdet und das Publikum und die Fuhrwerke gegen die Gefahren des unsinnigen Fahrens geschützt werden. Im letzten Sommer sind in der Schweiz über 30 durch Automobile verursachte Unglücksfälle vorgekommen, wobei 12 Personen ums Leben kamen. Einzelne Unfälle erfolgten unter sehr gravierenden Umständen. So hat zum Beispiel ein Herr aus Chaux-de-Fonds eine Person überfahren und sie einfach auf der Strasse liegen lassen, ohne sich um das Opfer zu bekümmern; im nächsten Dorfe, wo er anhielt, erklärte er, sein Wagen sei gegen alle Unfälle, die er anrichte, versichert. Ein solches Gebahren will sich das Publikum nicht gefallen lassen und verlangt energisch, dass Ordnung geschaffen werde. Vernünftige Automobilfahrer sind damit einverstanden und verlangen selber den Erlass bezüglich Vorschriften. So hat zum Beispiel der Präsident des schweizerischen Touring-Club in einem Brief geschrieben, man solle die Automobilnarren nicht nur mit Geld strafen, sondern mit temporärem oder definitivem Fahrverbot; das sei das beste Mittel, um die Leute zur Vernunft zu bringen. Der Präsident des Automobilklubs Montreux äusserte sich im gleichen Sinn und schreibt, sie offerieren sich den Behörden, um Ordnung zu schaffen. Unter allen Umständen sollten die Fremden unter die gleichen Bestimmungen gestellt werden wie die Einheimischen, da sie gewöhnlich am ärgsten vorbeirasen. Das Konkordat ist nicht

genügend und es sollten schärfere Vorschriften erlassen werden.

Milliet. Auch ich wünschte gerne noch weiteren Aufschluss über das Verhältnis von Art. 12, Alinea 4, und Art. 13^{bis}. Ich habe das Gefühl, dass, wenn Art. 13^{bis}, wie ich hoffe, angenommen wird, Alinea 4 des Art. 12 dahinfallen sollte. Art. 13^{bis} enthält alles Nötige, um den Motorwagen- und Fahrradverkehr zu ordnen, und weist auch den richtigen Weg, indem er den Erlass eines Dekrets vorsieht. Dagegen ist Alinea 4 des Art. 12 ein Unikum, indem es einfach das Dekret vom 28. Januar 1904 zum Gesetz macht. Wenn Alinea 4 stehen bleibt, so heisst das nichts anderes als dass das erwähnte Dekret bis zum Erlass eines neuen Dekrets Gesetz ist. Es scheint mir viel natürlicher und unsern staatsrechtlichen Grundsätzen entsprechender, wenn Art. 12, Alinea 4, im Fall der Annahme von Art. 13^{bis} gestrichen wird. Ich stelle vorläufig keinen Antrag, sondern wünsche die Ansichtsausserung der vorberatenden Behörden.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Es ist mit Recht darauf aufmerksam gemacht worden, dass es unbedingt nötig ist, Bestimmungen über den Automobilverkehr aufzustellen zum Schutz des Publikums auf den Strassen und im Interesse des Motorwagenverkehrs selbst. Ich habe darüber mit Leuten, die sehr viel Automobil fahren, Rücksprache genommen und sie wünschen selbst nichts anderes. Diesem Begehren, dem auch Herr Weber Ausdruck gegeben hat, wird aber im vorliegenden Gesetz Rechnung getragen, indem in Art. 13^{bis} dem Grossen Rat die Kompetenz gegeben wird, auf dem Dekretsweg die nötigen Vorschriften zu erlassen. Dieser Artikel ist notwendig, damit ein solches Dekret nicht als verfassungswidrig und ungesetzlich angefochten werden kann. Es scheint mir, Herr Weber sollte sich mit dieser Bestimmung begnügen können; es wird dann bei der Aufstellung des Dekrets zu prüfen sein, welche Vorschriften bezüglich des Automobilverkehrs aufzustellen sind.

Herrn Milliet gegenüber möchte ich bemerken, dass das Dekret von 1904 nur bis zum Erlass des in Art. 13^{bis} vorgesehenen Dekrets in Kraft bleibt. Das muss aber der Fall sein, damit wir die Kompetenz haben, einzuschreiten, bis das neue Dekret erlassen ist. Bis dahin wird voraussichtlich noch einige Zeit vergehen, weil ein einheitliches Vorgehen der einzelnen Kantone unter der Leitung des Departements des Innern in Aussicht genommen ist. Meines Erachtens kann das vierte Alinea des Art. 12 füglich stehen gelassen werden; mit dem Augenblick des Inkrafttretens des neuen Dekrets fällt dasjenige von 1904 von selbst dahin.

Steiger, Präsident der Kommission. Ich kann die Ansicht des Herrn Milliet, Art. 12, Alinea 4, sei mit Rücksicht auf Art. 13^{bis} überflüssig, auch nicht teilen. Art. 13^{bis} sagt nur, wer für die Zukunft zum Erlass von Vorschriften über den Motorwagen- und Fahrradverkehr kompetent ist. Es muss aber doch auch irgendwo festgestellt werden, was in Sachen bis jetzt gegangen ist. Das vierte Alinea von Art. 12 hat also mehr den Zweck, zu erklären, dass das Dekret von 1904 bis zum Erlass neuer Vorschriften in Kraft bleibe.

Wenn wir es streichen würden, so würde eine Lücke entstehen und man könnte gegebenenfalls gegen das Dekret von 1904 den Einwurf der Verfassungswidrigkeit erheben.

Milliet. Ich bin durch die erhaltene Auskunft in meiner Ansicht nicht erschüttert worden und stelle deshalb den Antrag, es sei Alinea 4 des Art. 12 zu streichen, obschon ich mir über das Schicksal meines Antrages keine Illusionen mache. Allein ich stelle ihn, weil es mir unrichtig erscheint, dass die Kompetenz des Grossen Rates durch Art. 12, Alinea 4, beschnitten werde. Wenn der Artikel so, wie er vorliegt, angenommen wird, begibt sich der Grosse Rat der Kompetenz, das Dekret vom 28. Januar 1904 abzuändern. Es liegt auch kein Hindernis vor, Alinea 4 zu streichen. Denn sobald Art. 13^{bis} angenommen ist, hat der Grosse Rat die Kompetenz, ein Dekret zu erlassen, und wenn er in jenem Moment noch nicht in der Lage ist, ein besonderes Dekret aufzustellen, so kann er einfach den Beschluss fassen, er erkläre gestützt auf Art. 13^{bis} ohne weiteres das Dekret von 1904 in Kraft. Ich halte es für ein eigentümliches Vorgehen, wenn der Grosse Rat sich durch das Alinea 4 des Art. 12 seine Kompetenzen beschneidet, ohne dass hiefür ein Grund vorliegt.

Freiburghaus. Es wäre allerdings sehr wünschbar gewesen, wenn die Anregungen des Herrn Weber im vorliegenden Gesetz hätten berücksichtigt werden können, da der Automobilsport, wie er bei uns betrieben wird, namentlich in der landwirtschaftlichen Bevölkerung grossen Unwillen hervorgerufen hat. Allein ich muss zugestehen, dass es schwierig ist, die Angelegenheit in diesem Gesetz zu ordnen. Es bleiben nur zwei Wege offen: die Ordnung auf dem Dekretsweg, wie in Art. 13^{bis} vorgesehen ist, oder, was meines Erachtens noch besser wäre, auf dem Wege der Bundesgesetzgebung. Der schweizerische Bauernverband hat die Anregung gemacht, es möchte in der nächsten Session der Bundesversammlung eine Motion eingebracht werden, dass der Automobil- und Fahrradverkehr auf dem Wege der Bundesgesetzgebung geordnet und dabei namentlich Bestimmungen über die zulässige Maximalgeschwindigkeit, die obligatorische Benützung automatisch registrierender Geschwindigkeitsmesser, die Haftpflicht, die in keinem kantonalen Gesetz geordnet werden könnte, und die angedrohten Strafen aufgestellt werden möchten. Unter diesen Umständen halte ich dafür, dass Herr Weber sich befriedigt erklären und auf die Stellung eines eigenen Antrages verzichten könnte.

Lohner. Die von Herrn Milliet geäusserten Bedenken haben etwas für sich, wenn der Wortlaut des Kommissionsantrages beibehalten wird. Man könnte den Bedenken des Herrn Milliet praktisch vielleicht dadurch begegnen, dass man statt «bleiben in Kraft» sagen würde «bleiben vorbehalten». Dann ist die Frage der Kompetenz des Grossen Rates in keiner Weise angeschnitten. Ich stelle daher den Antrag, Alinea 4 so zu fassen: «Das Dekret vom 28. Januar 1904 betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr, sowie die bestehenden Verordnungen und Vorschriften bleiben bis zum Erlass des in Art. 13^{bis} vorgesehenen Dekretes vorbehalten.»

Im übrigen hat diese Bestimmung nur den Charakter einer Uebergangsbestimmung und wäre vielleicht besser an einem andern Orte als in Art. 12 untergebracht worden. Es wäre vielleicht am passendsten, wenn sie als Alinea 2 des Art. 13^{bis} aufgenommen würde.

Dürrenmatt. Ich möchte das Bernervolk bezüglich der Massnahmen gegen den Missbrauch des Automobilfahrens auf den Landstrassen nicht auf die Bundesgesetzgebung vertrösten. Wie man aus den bisherigen Verhandlungen der Bundesversammlung schliessen kann, ist der Boden in den Bundesbehörden für eine Regelung des Automobil- und Fahrradverkehrs nicht gerade günstig. Es sind dort schon zu viel «wenn und aber» gegen eine energische und schützende Gesetzgebung im Automobilwesen laut geworden. Wir wissen auch, dass der Vorsteher des Departements des Innern aus einem frühern Gegner ein Freund des Automobils geworden ist, sich sogar persönlich an die Automobilausstellung in Genf begeben hat und auf diesem Gebiet ziemlich modernen Anschauungen huldigt. Ich glaube auch, das Gebiet des Kantons Bern sei gross genug, um in dieser Sache selbständig vorzugehen und dasjenige vorzukehren, was wir zum Schutz des Publikums zu tun schuldig sind. Ich möchte namentlich auch den Wunsch an die Regierung aussprechen, dass sie gewissen Zumutungen gegenüber, die ihr, wie es scheint, in bezug auf die Oeffnung des Automobilverkehrs über den Brünig gemacht wurden, hart bleibe. Die Regierung von Obwalden hat sich in meinen Augen ganz korrekt und tapfer benommen, während verlautet hat, es sei ihr von anderer Seite und sogar von Bern aus zugemutet worden, entgegenzukommen. Ich möchte wirklich wünschen, dass die Berner Regierung hier eine vermehrte Energie zeige. Wir sind namentlich den Gebirgsbewohnern eine entschiedene Stellungnahme schuldig, weil sich auf ihren Strassen die Gefahren des Automobilverkehrs wegen der grossen Gefälle und starken Kurven bedeutend vermehren. Ich glaube auch nicht, dass wir den erfreulicheren Teil des Fremdenverkehrs schädigen werden, wenn wir uns hier den fremden Sportsherren und «Kilometerfressern» gegenüber fest zeigen. Ich hätte es am liebsten gesehen, wenn wir gemäss den Anregungen des Herrn Weber vorgegangen wären und die Angelegenheit im Gesetz etwas ausführlicher behandelt hätten. Doch kann uns für den Moment das von der Kommission Vorgeschlagene genügen. Dagegen möchte ich vor der von Herrn Milliet beantragten Streichung warnen, denn sonst würden wir eine Zeitlang unbewaffnet dastehen.

Wyss. Ich begreife nicht recht, warum Herr Milliet sich wegen des vierten Alinea beunruhigt fühlt. Er erblickt in demselben eine Beschneidung der eigenen grossrätlichen Kompetenz, indem das Dekret von 1904 bis zum Erlass des neuen Dekrets zum Gesetz gemacht werde. Ich halte diese Auffassung nicht für richtig. Das vierte Alinea hat lediglich die Bedeutung einer Uebergangsbestimmung, die allerdings gewöhnlich nicht mitten im Gesetz, sondern am Schluss desselben sich vorfinden. Hier wurde sie mitten in das Gesetz aufgenommen, weil sie gerade zu der in Art. 12 geordneten Materie passt. Wenn nun in einer Uebergangsbestimmung gesagt wird, dass die und die Gesetze und Dekrete aufgehoben, umgekehrt aber die

und die Dekrete bestehen bleiben, so werden sie dadurch nicht zu Gesetzen gestempelt und ändern ihre juristische Natur nicht. Sie werden in der Uebergangsbestimmung einfach angeführt, damit man weiss, was noch rechtlichen Bestand hat und was nicht. So fasse ich die Bestimmung des vierten Alinea auf und glaube, sie kann nicht wohl anders aufgefasst werden. Wenn Sie dann noch Art. 13^{bis} dazu nehmen, so wird dort gerade gesagt, dass der Grosse Rat kompetent ist, jederzeit einzuschreiten, über den Automobil- und Fahrradverkehr ein Dekret zu erlassen und in demselben alle die Bestimmungen aufzunehmen, denen heute durch die Voten der Herren Weber und Schmidlin gerufen wurde. Seine Kompetenz wird nicht im geringsten beschnitten, er kann schon am zweiten Tage nach der Annahme des Gesetzes durch das Volk ein solches Dekret erlassen. Nur damit das Publikum weiss, dass bis zum Erlass dieses Dekrets kein toter Zustand herrscht, wird in Art. 12, Alinea 4, gesagt, dass bis dahin das Dekret von 1904 vorläufig in Kraft bleibt. Ob man den Ausdruck «in Kraft bleiben» aufnimmt oder nach Antrag Lohner «vorbehalten bleiben» sagt, kommt materiell aufs gleiche hinaus, das ist bonnet blanc und blanc bonnet. Es wird in beiden Fällen einfach erklärt, dass das Dekret bis auf weiteres angewendet werden soll. Man darf sich daher wohl mit dem Vorschlag der Kommission beruhigen, man muss nur immer die beiden Bestimmungen in Art. 12, Alinea 4, und Art. 13^{bis} zusammen ins Auge fassen.

Weber (Grasswil). Es hätte mir besser gefallen, wenn die von mir angeführten Hauptpunkte in das Gesetz aufgenommen worden wären. Nach den Ausführungen der Herren Berichterstatter der vorberatenden Behörden und des Herrn Freiburghaus kann ich mich jedoch dazu entschliessen, von der Stellung eines besondern Antrages abzusehen. Ich hoffe, die Regierung werde unverzüglich dasjenige tun, was zur Sicherheit des Publikums unverständigem Automobilfahren gegenüber notwendig ist, das Konkordat sobald als möglich kündigen und an den Erlass eines Dekrets herantreten.

Milliet. Ich messe der Frage keine so grosse Wichtigkeit bei, bin aber durch die Ausführungen des juristischen Beirates, den sie gefunden hat, nicht bekehrt worden. Ich betrachte es als selbstverständlich, dass das Dekret von 1904 bis auf weiteres in Kraft bleibt, da es durch das Gesetz ja nicht aufgehoben wird.

Lohner. Ich kann mich in dem Sinn dem Streichungsantrag des Herrn Milliet anschliessen, dass in Art. 13^{bis} als zweites Alinea beigefügt werde: «Bis zum Erlass dieses Dekretes bleibt das Dekret vom 28. Januar 1904 betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr vorbehalten.»

Abstimmung.

Subeventuell:

Für den Antrag Lohner (zum Streichungsantrag Milliet) Minderheit.

Eventuell:

Für den Streichungsantrag Milliet »

Definitiv:

Für Annahme des Art. 12 in der Fassung der vorberatenden Behörden Mehrheit.

Beschluss:

Art. 12. Der Regierungsrat wird durch Erlass von Verordnungen diejenigen Vorschriften aufstellen, welche zur Sicherung eines geordneten Verkehrs und zur Vermeidung von Unglücksfällen auf öffentlichen Strassen und Wegen notwendig erscheinen.

Diese Vorschriften können mit Bewilligung des Regierungsrates durch die Ortspolizeibehörden ergänzt werden.

Die Gemeinden sind unter Vorbehalt der Genehmigung des Regierungsrates befugt, für ihr Gebiet besondere Vorschriften aufzustellen, welche von denjenigen des Art. 2, Alinea 3, sowie der Art. 5—7, Art. 8, Alinea 1, und Art. 9 abweichen.

Das Dekret vom 28. Januar 1904 betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr, sowie die bestehenden Verordnungen und Vorschriften bleiben bis zum Erlass des in Art. 13^{bis} vorgesehenen Dekretes in Kraft.

Art. 13.

Steiger, Präsident der Kommission. In der ersten Beratung wurde darauf aufmerksam gemacht, dass es nötig sei, für diejenigen Fuhrwerke, welche die Strasse übermässig in Anspruch nehmen oder den Verkehr allzu stark hindern, eine Taxe vorzuschreiben. Diesem Wunsch wird in dem neuen Art. 13 Rechnung getragen. Es fragte sich, wer zur Festsetzung dieser Taxe kompetent sein soll: das Volk, der Grosse Rat oder die Regierung. Mit grosser Mehrheit sprach sich die Kommission dahin aus, dass dieselbe jedenfalls nicht in einem Gesetz fixiert werden kann. Darüber, ob es in einem Dekret des Grossen Rates oder in einer Verordnung des Regierungsrates geschehen soll, kann man verschiedener Ansicht sein. An und für sich wäre es einfacher, wenn die Regierung hiezu kompetent erklärt würde, allein die Mehrheit der Kommission stellte sich auf den Boden, dass die Kompetenz dem Grossen Rat zugeschrieben werden soll, da in demselben die einzelnen Landesteile und verschiedenen Berufsarten besser vertreten sind als in der Regierung und er infolgedessen viel mehr in die Details eindringen kann, als letztere Behörde tun könnte.

Was die Sache selbst anbelangt, so wird es ziemlich schwierig sein, das in Art. 13 vorgesehene Dekret zu erlassen. Bei Fuhrwerken, welche die Strasse übermässig in Anspruch nehmen oder den Verkehr allzu stark hindern, fallen natürlich nicht nur die Automobile in Betracht, sondern auch die schweren Möbel- und Camionnagewagen, die schweren Steinfuhren, die Müllerruhren, die Fuhrwerke, die Langholz führen, und so weiter. Es wird sehr schwer sein, die Grenze zu ziehen, was unter diesen Artikel gehört und was nicht. Die Kommission hat sich daher darauf beschränkt, hier lediglich die Kompetenz des Grossen Rates zum Erlass der bezüglichen Vor-

schriften festzustellen und es wird dann Sache des Dekretes sein, das Nähere zu bestimmen.

Von dem Automobilklub und dem Radfahrerverein wurden uns zu dem vorliegenden Artikel Eingaben zugestellt. Die Fahrräder fallen hier ausser Betracht — sie wurden aus Versehen in den Artikel aufgenommen — denn es muss von vornherein zugegeben werden, dass sie die Strasse nicht übermässig in Anspruch nehmen und auch den Verkehr nicht allzu stark hindern. Was die Automobilisten anbelangt, so werden sie sich wohl damit einverstanden erklären können, dass ein Dekret erlassen werde, es fragt sich dann nur, in welcher Weise es erlassen wird. Darüber haben wir uns aber heute nicht auszusprechen.

Wyss. Bezüglich der Kompetenzfrage gehe ich mit der Kommission einig. Dagegen verhehle ich mir nicht, dass die Ausführung des Artikels ungemein schwierig sein wird, und frage mich, ob wir nicht besser statt des neu vorgeschlagenen Art. 13 den Art. 13, Alinea 1, der ersten Beratung akzeptieren und statt des zweiten Alinea des aus der ersten Lesung hervorgegangenen Art. 13 den neuen Art. 13^{bis}, in dem die Kompetenz des Grossen Rates zur Festsetzung der Gebühren noch einmal aufgestellt wird, annehmen würden.

Auf den ersten Blick könnte man meinen, die Spitze des Art. 13 richte sich gegen die Automobile, diese wolle man vornehmlich mit einer Taxe belegen. Allein bei näherem Zusehen stellt sich heraus, dass das nicht der Fall ist. Mit Rücksicht darauf halte ich die Petition der Automobilisten für zu weitgehend und zum Teil unbegründet. Art. 13 richtet sich gegen alle Fahrzeuge, die geeignet sind, den ordentlichen Verkehr zu belästigen. Mit den Automobilen werden alle ähnlichen den ordentlichen Verkehr belästigenden Fuhrwerke auf die gleiche Linie gestellt; auch diese können einer Taxe unterworfen werden. Dieser Artikel hat mit dem Schutz des Publikums gegen unvernünftiges Fahren der Automobile nichts zu tun. Die unverständige Benützung eines Automobils wird durch die Erhebung einer Taxe nicht gehindert. Man mag die Taxe so hoch festsetzen, wie man will, so haben wir deshalb keinen einzigen Automobilisten weniger im Land. Die Hinderung des unvernünftigen Automobilverkehrs muss mit andern Mitteln angestrebt werden, mit polizeilichen Massnahmen gegen schnelles Fahren und namentlich mit Strafbestimmungen. Eines der wirksamsten Mittel würde ich, nebenbei bemerkt, darin erblicken, wenn das Automobil bei zu schnellem Fahren oder einem verschuldeten Unfall angehalten und mit Beschlag belegt werden könnte, bis sein Besitzer sich verständigt oder eine Kaution hinterlegt hat, damit, wenn er ein Fremder ist, mit ihm nicht etwa in Deutschland oder Frankreich prozessiert werden muss. Doch das alles wird, wie gesagt, durch die Erhebung einer Taxe nicht erreicht. Die Taxerhebung hat ganz andere Zwecke im Auge.

Bei objektiver Beurteilung wird man zugeben müssen, dass ein richtig geleitetes und nicht unvernünftig fahrendes Automobil kein Fahrzeug ist, das den Verkehr hemmt, sondern es ist so lenksam, dass es durch den Verkehr viel rascher und glatter hindurchkommt als viele andere Fahrzeuge. Verkehrshemmend wird es nur dann, wenn es unvernünftig geleitet wird. Der Viererzug eines Müllers, ein schweres Holz- oder Sandsteinfuhrwerk, der grosse Möbelwagen, der bis

fast in das erste Stockwerk hinaufragt, und so weiter, das alles sind Fuhrwerke, die viel weniger rasch ausweichen können als ein richtig geleitetes Automobil. Wenn Sie den vorliegenden Artikel ausführen wollen, werden Sie daher genötigt sein, von allen diesen schweren Fuhrwerken ebenfalls eine Taxe zu erheben. Wäre das richtig und klug gehandelt?

Wir stossen noch auf eine andere Schwierigkeit. Das gleiche Fuhrwerk kann an dem einen Ort für den Verkehr hemmend sein, an dem andern dagegen nicht. Wenn der Vierer- oder Sechserzug des Müllers sich langsam auf der grossen Landstrasse auf dem Lande bewegt, so hemmt er den Verkehr nicht, wenn das gleiche Fuhrwerk aber durch eine belebte Strasse der Stadt fährt, dann ist es für den Verkehr sehr hemmend. Ich frage mich, ob nicht auch unsere gemeindlichen Kehrriechwagen, die oft sehr schwerfällig sind und da stehen, wo sie nicht stehen sollten, eine Taxe entrichten müssten; unsere Gemeindebehörden würden sich freilich mit Recht dagegen wehren. Die Schwierigkeit besteht also, dass das gleiche Fuhrwerk an einem Ort verkehrshemmend sein kann, am andern dagegen nicht. Wenn wir aber eine Taxe erheben wollen, so müsste es im ganzen Kanton gleich gehalten werden, oder soll es etwa den Gemeinden überlassen sein? Mir scheint beides nicht richtig zu sein. Es geht nicht an, denjenigen Fuhrwerken eine Taxe aufzuerlegen, die dem ordentlichen Betrieb eines Geschäftes dienen. Wenn ein Handelsmann oder Industrieller seine Waren zum Bahnhof führt oder der Müller den Bäckern das Mehl zuführt, so gehen die Leute ihrem ordentlichen Beruf nach und die Benützung der Strasse ist daher auch eine ordentliche zu nennen; denn für die Ausübung der Berufe haben wir gerade unsere Strassen erstellt. Ich glaube, wir werden mit der Ausführung des Art. 13 nicht viel anderes als Unfrieden erreichen. Der Herr Kommissionspräsident hat durchaus recht, wenn er sagt, es werde ausserordentlich schwer sein, ein Dekret zu erlassen. Ich gehe noch einen Schritt weiter und sage, dass wir zum Erlass eines solchen Dekrets überhaupt nicht gelangen werden. Die Bestimmung wird einfach ein toter Buchstabe bleiben, während, wenn wir sie etwas weiter fassen, wie es in Art. 13 der ersten Lesung der Fall ist, wir eher dazu kommen werden, eine gewisse Kontrollgebühr festzusetzen. Ich möchte das Prinzip nicht in das Gesetz aufnehmen, dass alle Fuhrwerke, die unter Umständen für den Verkehr hemmend sind, mit einer Taxe belegt werden können. Es handelt sich nach dem Wortlaut des Art. 13 nicht etwa um die Abnützung der Strasse, sondern lediglich um die Hemmung des Verkehrs. Ich frage mich auch, ob unter Umständen ein zwei- oder vierspänniger Luxuswagen nicht ebenso verkehrshemmend sein kann wie der Fuhrwagen des Handelsmannes. Wir begeben uns meines Erachtens mit dem vorliegenden Artikel auf einen Weg der Unbilligkeit und darum möchte ich beantragen, ihn zu streichen und uns mit Alinea 1 des Art. 13, wie er aus der ersten Lesung hervorgegangen ist, zu begnügen und ihm als zweites Alinea den neuen Art. 13^{bis} anzufügen.

Milliet. Ich teile durchaus die Ansicht des Herrn Vorredners; die von ihm angeführten Gründe liessen sich noch vermehren. Nur glaube ich, dass sein Antrag nicht weit genug geht und erlaube mir deshalb zu beantragen, sowohl den neuen Art. 13 wie Art. 13

der ersten Beratung zu streichen und es bei Art. 13^{bis} bewenden zu lassen, der den Grossen Rat ermächtigt, in dem Fall, den man eigentlich einzig im Auge hat, eine Kontrollgebühr zu erheben.

In Art. 13 stösst mich der Ausdruck «ordentlicher Verkehr» und die angeführten Beispiele machen mich mit bezug auf seine Zulässigkeit stutzig. Ist der Möbelwagenverkehr kein ordentlicher Verkehr? Was bedeutet überhaupt «ordentlich» in diesem Sinn? Die angeführten Beispiele zeigen, dass, wie der Herr Kommissionspräsident selbst zugegeben hat, es ausserordentlich schwer, ja unmöglich sein wird, ein gerechtes Dekret zu erlassen und darum bin ich der Ansicht, es sei Art. 13 überhaupt zu streichen und lediglich Art. 13^{bis} aufzunehmen.

Zu Artikel 13^{bis} möchte ich einen kleinen Zusatz beantragen und nach «Kontrollgebühren» die Worte «zugunsten der Staatskasse» einschalten. In Art. 13 der ersten Beratung war ausdrücklich bestimmt, dass die Gebühr in die Staatskasse fallen soll. Das findet sich in den neuen Anträgen nicht mehr vor, ich glaube aber, wir haben ein Interesse daran, keinen Zweifel darüber aufkommen zu lassen, dass die Kontrollgebühren der Staatskasse zufallen sollen. Deshalb empfehle ich Ihnen die Annahme des erwähnten Zusatzes in Art. 13^{bis}.

Präsident. Ich mache darauf aufmerksam, dass vorderhand einzig Art. 13 in Beratung steht; Art. 13^{bis} wird nachher in Diskussion gesetzt werden. Immerhin nehme ich schon jetzt Notiz von dem Antrag Milliet zu Art. 13^{bis}.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich hatte im Sinne, den nämlichen Antrag zu stellen wie Herr Milliet. Sie werden vielleicht fragen, warum ich diesen Antrag nicht früher eingebracht habe, allein ich nahm eben an den Kommissionsverhandlungen nicht teil und trete heute nur als Stellvertreter des Baudirektors auf. Ich glaube auch, man sollte Art. 13 streichen und an seine Stelle Art. 13^{bis} treten lassen. Dabei möchte ich allerdings Art. 13^{bis} etwas ergänzen. Ich möchte die Frage aufwerfen, ob nicht das Wort «Kontrollgebühren» durch «Gebühren» ersetzt und zugleich die Erhebung einer Taxe für die ausserordentliche Benützung der Strasse vorgesehen werden sollte. Es wurde seinerzeit im Regierungsrat von Herrn Morgenthaler darauf hingewiesen, dass die schweren Motorwagen die Strassen ungleich mehr als alle andern Fuhrwerke in Anspruch nehmen. Ich denke dabei namentlich auch an die Motorwagen, die zur Beförderung grosser Lasten benützt werden, wie ein solcher zum Beispiel im Dienste einer in der Nähe von Bern gelegenen Ziegelei steht. Auch muss, wenn ein Automobil auf der Strasse dahergefahren kommt, sich alles flüchten und Platz machen, wie wenn die Strasse nur für das Automobil da wäre. Es ist daher nicht unbillig, wenn sie einer besondern Taxe unterstellt werden, und es gibt viele Anhänger des Automobilsports, die erklären, dass sie gern eine solche Taxe entrichten und sich gewissen Vorschriften über die Fahrgeschwindigkeit und so weiter unterziehen wollen, wenn ihnen anderseits der Schutz des Staates zugesichert werde. Wir möchten also zweierlei: einmal eine Gebühr für die Kontrolle und im weitern eine Taxe für die aussergewöhnliche Inanspruchnahme

der öffentlichen Strassen. Ich frage mich daher — ich stelle noch keinen bestimmten Antrag — ob nicht in Art. 13^{bis} das Wort «Kontrollgebühren» durch «die bezüglichen Gebühren» ersetzt und ein zweites Alinea des Inhalts: «Für aussergewöhnliche Benützung öffentlicher Strassen kann eine Taxe erhoben werden, die vom Grossen Rat festzusetzen ist» beigelegt werden sollte.

Dürrenmatt. Es ist mir nicht klar, ob die Taxen und Gebühren, von denen hier die Rede ist, einmalige sein oder alljährlich erhoben werden sollen. Das sollte deutlich gesagt sein. Im weitern vermisste ich eine Andeutung darüber, wie die Taxen erhoben werden sollen. Ich gebe zu, dass das nicht in das Gesetz hineingehört, aber ich möchte darüber doch orientiert sein. Wird von den Automobilbesitzern einmal im Jahr eine bestimmte Taxe bezogen oder sollen Schlagbäume errichtet werden, um sie unterwegs zur Entrichtung einer Gebühr anzuhalten? Ich denke, das letztere werde kaum in Aussicht genommen sein.

Im übrigen scheint mir der Gedanke der Regierung nicht unbillig zu sein, von denjenigen, die die öffentlichen Strassen in ausserordentlich schädigender Weise in Anspruch nehmen, eine Taxe zu erheben.

Was den Vorschlag des Herrn Wyss anbelangt, das erste Alinea des Art. 13 der ersten Beratung an der Stelle des neuen Art. 13 anzunehmen, so weiss ich nicht, ob da nicht am Ende die Automobile aus Schlüpfen würden. Denn, wie er selbst ausgeführt hat, bilden die Automobile, wenn sie richtig geleitet sind und in einem angemessenen Tempo fahren, keine Verkehrsbeschränkung und auch dann nicht, wenn sie in rasendem Tempo dahinfahren und kein Hindernis im Wege steht und der Zufall es will, dass die wilde Fahrt glücklich abläuft. Die neue Fassung des Art. 13 scheint mir daher richtiger zu sein. Wir werden mit derselben die Automobile besser erfassen können als mit dem frühern Art. 13.

Lohner. Wir müssen uns klar darüber sein, dass die Annahme des vorliegenden Artikels die Sanktionierung eines neuen Prinzips in unserer Strassenpolizeigesetzgebung bedeutet. Der Grundsatz der Unentgeltlichkeit der Benützung der Strassen wird aufgehoben und es werden neue Weggelder eingeführt, allerdings nicht für alle Benützer der Strassen, sondern nur für einen Teil derselben. Da dürfte sich doch die Frage erheben, ob dieser neue Weg- und Brückenzoll verfassungsmässig ist oder nicht. Ich erlaube mir darüber heute kein abschliessendes Urteil. Angenommen, eine derartige Abgabe sei zulässig, so müssen wir uns fragen, wie wir sie begründen wollen. Die Voraussetzungen dieser Taxe müssen klar umschrieben sein und ich weiss nicht, ob die vorliegende und auch die von dem Herrn Finanzdirektor vorgeschlagene Redaktion diesem Erfordernis der Klarheit und Deutlichkeit vollständig entsprechen. Zwei Momente sollen diese Abgabe begründen: erstens das Moment der Beeinträchtigung des allgemeinen Verkehrs durch grosse und schwere Vehikel oder rasch fahrende Fuhrwerke und zweitens das Moment der aussergewöhnlich starken Inanspruchnahme des Strassenkörpers durch das schwere Gewicht und die grosse Geschwindigkeit dieser Fuhrwerke. Beide Punkte scheinen mir nicht klar genug auseinandergehalten zu sein. Es sollte eine Redaktion gefunden werden, die über die Be-

deutung der vorliegenden Bestimmung keinen Zweifel aufkommen lässt. Es handelt sich eigentlich nicht um eine strassenpolizeiliche, sondern um eine fiskalische Massnahme. Vorausgesetzt, dass eine derartige Bestimmung verfassungsrechtlich zulässig ist, könnte ich mich mit derselben einverstanden erklären, aber es sollte, wie gesagt, eine Redaktion gefunden werden, die beide Gesichtspunkte in den Vordergrund stellt. Mein Antrag geht dahin, Art. 13 sei grundsätzlich in der Fassung der **vorberatenden** Behörden anzunehmen, immerhin mit einigen redaktionellen Abänderungen. Ich will nicht beantragen, den Artikel an die Kommission zurückzuweisen, da sie grossen Wert darauf legt, dass das Gesetz in dieser Session zu Ende beraten wird. Allein es scheint mir nicht ganz leicht, heute eine befriedigende Redaktion zu finden. Immerhin schlage ich folgende Abänderungen vor. Die Gegenüberstellung eines ordentlichen und unordentlichen Verkehrs scheint mir nicht ganz der Sachlage zu entsprechen und statt «ordentlicher» Verkehr könnte vielleicht «allgemeiner» Verkehr gesagt werden, der dem besondern Verkehr der schweren Lastwagen und rasch fahrenden Vehikel gegenübergestellt würde. Ferner möchte ich das Wort «belästigende» durch «beeinträchtigende» ersetzen. «Belästigend» hat von vornherein etwas Odiöses an sich und wir wollen auch dem Automobilverkehr nicht von Anfang an ein Odium entgegenbringen, das er in einzelnen Fällen verdienen mag, aber im allgemeinen durchaus nicht. Dann muss auch das zweite Moment berücksichtigt und «die Strasse aussergewöhnlich in Anspruch nehmende» oder so etwas — ich schlage keine definitive Redaktion vor — eingeschaltet werden. Mein Antrag geht also dahin, es sei Art. 13 folgendermassen zu fassen: «Für die Benützung der öffentlichen Strassen und Wege durch Motorwagen und ähnliche den allgemeinen Verkehr beeinträchtigende und die Strassen aussergewöhnlich in Anspruch nehmende Fuhrwerke kann eine Taxe erhoben werden, welche vom Grossen Rat festgesetzt wird.»

Milliet. Nach den Aufschlüssen des Herrn Präsidenten modifiziere ich meinen frühern Antrag dahin, es sei Art. 13 vollständig zu streichen.

Ich bin durch die inzwischen gefallen Voten von meiner ursprünglichen Meinung keineswegs abgekommen und teile die Ansicht des Herrn Lohner, dass wir ein ganz neues Prinzip von grosser Tragweite einführen, wenn wir die Benützung der Strassen, die wir bis jetzt als etwas Oeffentliches betrachtet und deren Erstellungs- und Unterhaltungskosten durch öffentliche Mittel bestritten haben, zum Teil mit einer Gebühr belegen wollen. Stellen Sie sich ein solches Vorgehen auf andern Gebieten vor. Wir haben die Unentgeltlichkeit des Unterrichts. Mit gleichem Recht könnte man sagen: wenn Eltern nur ein Kind in die Schule schicken, so geht es an, wenn sie aber fünf Kinder schicken, so werden dadurch die Kosten der Schule erhöht und sie müssen daher eine Gebühr entrichten. Wir sanktionieren das gleiche Prinzip für die Strassen, wenn wir von Fuhrwerken, welche die Strasse mehr abnützen als andere, eine Taxe beziehen. Folgerichtig müsste dann auch für die Personen das gleiche Prinzip aufgestellt und den Mitgliedern der menschlichen Gesellschaft, die dem Hundert-Kilo-Verein angehören, eine Taxe abgefordert werden, weil sie die Strasse mehr abnützen als die, welche nur das Schnei-

dergewicht haben. (Heiterkeit.) Wir führen hier ein Prinzip ein, dessen Verfassungsmässigkeit nicht nur bestritten werden kann, sondern das von einer solchen Tragweite ist, dass man sich die Sache genau überlegen sollte.

Auch die praktischen Schwierigkeiten sind durch die gefallen Voten nur in ein greller Licht gerückt worden. Es ist mir ebenfalls nicht klar, ob die Taxe von Fall zu Fall oder nur einmal und nach welchen Gesichtspunkten sie erhoben werden soll. Man hat bis jetzt ausschliesslich auf die Schwere der betreffenden Fuhrwerke abgestellt, man kann aber auch einen andern Standpunkt einnehmen. Der Motorwagen nützt die Strasse weniger ab, weil er eine grössere Spurweite hat als die gewöhnlichen Fuhrwerke, die immer im gleichen Geleise fahren. Von diesem Gesichtspunkt aus müsste ihm eigentlich noch ein Rabatt gewährt werden. Es ist überhaupt schwer, alle Momente festzustellen, die für die Abnützung der Strasse in Betracht fallen. Es kommt nicht nur auf das Gewicht der Fuhrwerke, sondern auch auf die Konzentration an, in der sich der Verkehr abspielt. Ich weise zum Beispiel auf den grossen Verkehr bei der Rübenzuckerfabrik Aarberg hin. Dort werden die Strassen nicht deshalb abgenützt, weil die Fuhrwerke ausserordentlich schwer wären, sondern weil während einer kurzen Zeit eine grosse Menge Fuhrwerke über dieselben fahren. Man kann da auch nicht von einem ausserordentlichen Verkehr sprechen, sondern es ist das der ordentliche Verkehr, wie er sich der dortigen Fabrik anpasst. Es wäre ungerecht, wenn man die Zuckerfabrik oder die Bauern, die Rüben zuführen, mit einer Gebühr belasten wollte. Indirekt müsste die Gebühr immer die Bauern treffen, da die Fabrik sie natürlich auf diese abwälzen würde.

Es ist also gar nicht klar, nach welchen Grundsätzen diese Gebühr festgesetzt werden soll und sie bedeutet überdies ein ganz neues Prinzip, das eine grosse Tragweite hat und nicht nur so en passant in das Gesetz aufgenommen werden sollte. Deshalb bin ich der Meinung, Art. 13 sei zu streichen. Ich bin allerdings der Ansicht, dass wir das Gesetz in dieser Session nicht zu Ende beraten können. Es sind bereits Anträge gefallen, dass die Redaktion bereinigt werden soll. Das kann meines Erachtens nicht einfach der Kommission überlassen werden, sondern der Rat muss noch einmal darüber beraten, was eventuell in der Aprilsession geschehen könnte. Ich glaube, wie gesagt, nicht, dass wir heute mit der Beratung zu Ende kommen und es ist auch nicht nötig, die Vorlage schnell durchzupeitschen.

Probst (Bern). Ich möchte Ihnen beantragen — wenn es nicht bereits geschehen ist — die frühere Fassung des Art. 13 aufzunehmen. Dort ist von einer Kontrollgebühr die Rede, die wir ganz gut einführen können; die in dem neuen Art. 13 vorgesehene Taxe dagegen begegnet all den Schwierigkeiten, die soeben geschildert wurden. Es ist auch zu sagen, dass, wenn der Automobilbesitzer eine hohe Taxe zu entrichten hat, er sich vielleicht von vornherein einbildet, er sei infolgedessen berechtigt, zu fahren, wie ihm gut scheine. Dadurch würde die Ausführung der polizeilichen Vorschriften gegen unvernünftiges Fahren nur erschwert. Die immer grösser werdenden Uebelstände im Automobilverkehr werden überhaupt durch eine derartige Taxe nicht abgestellt, sondern da helfen einzig strenge

polizeiliche Vorschriften und Strafbestimmungen. Wenn wir heute mit dem Strassenpolizeigesetz fertig werden wollen, so müssen wir davon absehen, möglichst viele neue Anträge zu stellen, sonst ist eine Rückweisung der Vorlage an die Kommission unvermeidlich.

Präsident. Ich kann Herrn Probst mitteilen, dass Herr Wyss den Art. 13 in der Fassung, wie er aus der ersten Beratung hervorgegangen ist, bereits wieder aufgenommen hat, mit der einzigen Abänderung, dass er nicht den Regierungsrat, sondern den Grossen Rat zur Festsetzung der Gebühr kompetent erklären will.

Probst (Bern). Ich kann mich diesem Antrag anschliessen.

Kunz. Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte Ihnen empfehlen, den Antrag auf Wiederaufnahme des ursprünglichen Art. 13 abzulehnen. Art. 13^{bis} ordnet diese Frage viel besser als der ursprüngliche Art. 13, der nur eine Kontrollgebühr vorsieht.

Zu Art. 13 habe ich mir vorhin eine Anregung zu machen erlaubt. Ich ziehe dieselbe zugunsten des Antrages Lohner zurück, wobei ich vor «Taxe» nur noch das Wort «jährliche» einschalten würde.

Ich will auf die spasshaften Ausfälle, die gemacht wurden, nicht antworten. Der Grosse Rat wird seinerzeit die Frage zu prüfen haben, für welche Fuhrwerke und unter welchen Voraussetzungen er eine Taxe erheben will. Wir denken nicht daran, die alten Schlagbäume und Zollschränken wieder einzuführen, aber da, wo es sich um eine aussergewöhnliche Inanspruchnahme der Strassen handelt, wird für den Erlass einer derartigen Bestimmung auch die Verfassung angerufen werden können. Ich weise zum Beispiel nur auf die Bestimmung hin, dass alle Bürger vor dem Gesetze gleich sind; jeder Bürger hat das Recht, die Strasse zu benützen, und nicht nur die Vehikel, welche in rasender Eile daher geschnaubt kommen und alles andere von der Strasse verdrängen.

Michel (Bern). Ich möchte Ihnen empfehlen, Art. 13 zu streichen. Wir freuen uns mit Recht darüber, dass durch die Bundesverfassung der Weg- und Brückenzoll aufgehoben ist. Nun will man auf einmal wieder für die Benützung der Strassen, die Allgemeingut sind, für einen Teil der Bürger eine Gebühr erheben. Das ist nichts anderes als eine Steuer zu Ungunsten von Leuten, die dem Staat in anderer Beziehung gute Dienste leisten. Wie wollen Sie die Grenze festsetzen, wo die aussergewöhnliche Benützung der Strasse anfängt und aufhört? Das wird nicht möglich sein. Der Kanton Bern und die Schweiz überhaupt stehen bereits im Ruf, den Verkehr beschränken zu wollen, und man sollte sich hüten, das neuerdings in einem Gesetz zu bestätigen. Ich beantrage daher, Art. 13 zu streichen und einzig Art. 13^{bis} anzunehmen, wonach für Motorwagen eine Kontrollgebühr erhoben werden darf. Eine solche ist gerechtfertigt, da durch die Kontrolle der Staat eine gewisse Arbeit leistet, für die er eine Entschädigung beanspruchen kann; jede andere Gebühr dagegen ist verfassungswidrig und ungesetzlich.

Wyss. Ich hatte den Antrag gestellt, der auch von Herrn Probst vertreten wurde, Art. 13 zu streichen

und an dessen Stelle Art. 13, Alinea 1, der ersten Lesung festzuhalten. Um die Abstimmung zu vereinfachen, kann ich mich mit dem Antrag Milliet einverstanden erklären, Art. 13 überhaupt zu streichen und sich mit Art. 13^{bis} zu begnügen. Ich denke, auch Herr Probst werde sich damit befreunden können, weil es materiell auf das nämliche hinauskommt und der Schwerpunkt in Art. 13^{bis} liegt. Dieser Artikel gestattet dem Grossen Rat, ein Dekret zu erlassen, in dem er die nötigen Vorschriften über den Motorwagen- und Fahrradverkehr aufstellen und bestimmen kann, welche Kontrollgebühren festgesetzt werden sollen. Wenn das der Fall ist, so werden — ich möchte da Herrn Dürrenmatt antworten — die Automobile nicht ausschlüpfen, sondern die Kontrollgebühr kann so bemessen werden, dass sie die Form einer Taxe hat. Es gibt verschiedene Arten Kontrollgebühren: die Einregistrierungsgebühr, die jährlich wiederkehrende Numerierung, die Prüfung, ob das Automobil noch dem gleichen Besitzer gehört oder ob es denselben gewechselt hat und so weiter. So kann man unter dem Begriff Kontrollgebühr eigentlich alles machen, was man will.

Ich habe dagegen grosse Bedenken, wenn Art. 13 in der schwach veränderten Fassung Lohner angenommen wird. Die Tragweite desselben wird eine viel grössere sein, als man jetzt vermutet. Die Herren Finanzdirektor Kunz und Grossrat Lohner haben es nicht in der Hand, dass später bei der Ausarbeitung des Dekrets einzig und allein nur diejenigen Wagen, die sie jetzt im Auge haben, mit einer Gebühr belastet werden. Nach dem Wortlaut des Artikels fallen die beiden Momente der Verkehrshemmung und der besondern Inanspruchnahme der Strasse in Betracht. Wo ist aber die Grenze zu ziehen? Herr Regierungsrat Kunz hat den schweren Ziegel-Motorwagen im Auge, der die Strasse allerdings beschädigt. Allein er wird die schweren Sandsteinfuhrwerke, die von Stockern nach Bern fahren, nicht anders behandeln können, denn sie schädigen die Strasse noch mehr als der Motorlastwagen der Ziegelei Eymatt. Es ist schwer, da gerecht zu sein, und es ist ausserordentlich gefährlich, das Prinzip der Wegzölle für einzelne Arten von Fuhrwerken neu in das Gesetz aufzunehmen. Sehen wir lieber davon ab und trösten wir uns damit, dass, wenn hie und da eine Strasse mehr in Anspruch genommen wird, als uns lieb ist, dies eben der moderne Verkehr mit sich bringt und dass nach und nach die Fuhrwerke auch verbessert werden, so dass sie die Strasse weniger in Anspruch nehmen werden. Im Interesse der Annahme des Gesetzes tun wir entschieden besser, wenn wir nicht zu weit gehen und jeden schweren Wagen, der unter Umständen ein Verkehrshindernis sein kann oder die Strasse mehr abnützt als ein anderes Fuhrwerk, mit einer Taxe belegen. Beschränken wir uns auf die Motorwagen und Fahrräder, die eine besondere Kontrolle erfordern und für die darum auch eine Kontrollgebühr erhoben werden soll.

Ich empfehle Ihnen daher, Art. 13 nach Antrag Milliet zu streichen und es bei Art. 13^{bis} bewenden zu lassen, dem, wenn es gewünscht wird, immer noch eine andere Fassung gegeben werden kann.

Präsident. Ich frage Herrn Probst an, ob er sich dem Antrag Milliet anschliesst.

Probst (Bern). Ja.

Steiger, Präsident der Kommission. Wenn kein anderes Mitglied die Fassung der Kommission und des Regierungsrates aufnimmt, lasse ich sie zugunsten des Antrages Lohner fallen.

Präsident. Ich frage an, ob die Fassung der Kommission und des Regierungsrates von einer Seite angenommen wird. — Es ist dies nicht der Fall.

Der Antrag des Herrn Regierungsrat Kunz, in der von Herrn Lohner vorgeschlagenen Redaktion das Wort «jährliche» vor «Taxe» einzuschalten, ist von keiner Seite bestritten und der Antrag Lohner somit mit diesem Zusatz eventuell angenommen. Wir stimmen nun darüber ab, ob Sie den also bereinigten Art. 13 festhalten oder nach Antrag Milliet streichen wollen.

A b s t i m m u n g.

Für Annahme des bereinigten Art. 13
(gegenüber dem Streichungsantrag Milliet) Minderheit.

Art. 13 ist somit gestrichen.

Art. 13^{bis}.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Wir beantragen, das Wort «Kontrollgebühren» durch «die bezüglichen Gebühren» zu ersetzen. Dies rechtfertigt sich umsomehr, nachdem Sie Art. 13 gestrichen haben. Wenn das Wort «Kontrollgebühren» aufgenommen wird, so wird später wieder die Frage aufgeworfen werden, ob die festgesetzten Gebühren nicht über diesen Begriff hinausgehen und das Markten beginnt von neuem. Sie dürfen unsern Antrag ohne Gefahr annehmen, da die Kompetenz zur Aufstellung der Gebühren ja bei Ihnen liegt.

Milliet. Ich möchte Ihnen beantragen, den Ausdruck «Kontrollgebühren» beizubehalten. Diese Auffassung entspricht derjenigen, die Sie soeben bekundet haben, indem Sie mit Mehrheit in Art. 13 die Erhebung einer Taxe abgelehnt haben. Der Herr Finanzdirektor möchte mehr als eine blosser Kontrollgebühr erheben, er möchte den Art. 13^{bis} fiskalisch nutzbar machen. Ich begreife das ganz gut, halte es aber nicht für richtig, über eine Kontrollgebühr hinauszugehen. Ich empfehle Ihnen daher die Annahme des Art. 13^{bis}, wie er gedruckt vorliegt, mit dem bereits beantragten Zusatz, dass diese Kontrollgebühren in die Staatskasse fallen sollen.

Dürrenmatt. Wenn es so fortgeht, so schlüpfen die Automobile zuletzt doch noch aus. (Heiterkeit.) Wenn man jetzt auch noch den Ausdruck «Gebühren» zu weitgehend findet, dann bleibt am Ende nichts mehr übrig, um dem Unfug der rasenden Automobilfahrer entgegenzutreten. Ich möchte Ihnen deshalb dringend den Antrag des Herrn Finanzdirektors empfehlen. Wenn wir das Wort «Kontrollgebühren» aufnehmen, so wird,

wenn die Gebühr ein paar Franken beträgt, wieder Beschwerde geführt und erklärt werden, dass der verlangte Betrag mehr sei als eine Kontrollgebühr. So bleibt dann zuletzt wirklich nichts mehr übrig, um sich gegen die Automobil-Landplage zu verteidigen.

Küenzi. Für den Fall der Annahme des Wortes «Gebühren» müsste ein Zusatz aufgenommen werden, dass die Fuhrwerke, die dem Handwerk, dem Gewerbe und der Landwirtschaft dienen, von der Einrichtung solcher Gebühren ausgeschlossen sind. Sonst kämen wir doch wieder zu einer Besteuerung der grossen Lastfuhrwerke, die wir in Art. 13 abgelehnt haben. Eine solche wäre durchaus ungerecht, zumal in Gegenden, die keine Eisenbahnverbindung haben und einzig auf den Gütertransport durch Lastfuhrwerke angewiesen sind. Die Eisenbahnen zahlen keine Steuern, wohl aber unsere Gewerbetreibenden und es wäre nicht recht, wenn man sie noch mehr belasten würde.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte Sie wirklich ersuchen, den Antrag Milliet abzulehnen, denn sonst wird, wie gesagt, wieder die Frage auftauchen, ob die festgesetzte Gebühr nicht den Charakter einer Kontrollgebühr überschreite und es wird von dem Richter, der gar nicht in der Lage ist, sich darüber Rechenschaft zu geben, welche Arbeit eine gewissenhafte Kontrolle in sich schliesst, abhängen, ob die Gebühr aufrecht erhalten werden kann oder nicht. Wir riskieren sonst wieder, dass irgend ein Richter die Gebühr als verfassungswidrig erklärt und gegen den Betroffenen, der sich weigert, die Gebühr zu entrichten, keine Strafe ausspricht. Es ist viel zweckmässiger, den weiteren Begriff «Gebühr» aufzunehmen, dann ist diese Gefahr beseitigt.

Der Antrag des Herrn Küenzi ist überflüssig. Derartige Detailbestimmungen, denen die Berechtigung ja nicht abgesprochen werden kann, gehören in das Dekret und nicht in das Gesetz. Der Grosse Rat wird später Gelegenheit haben, bei der Ausarbeitung des Dekretes die gewünschten Ausnahmen zu machen.

Steiger, Präsident der Kommission. Ich möchte den Antrag Milliet auch aus dem Grunde bekämpfen, weil sonst alle fremden Automobile leer ausgehen und nur die hiesigen einer Kontrollgebühr unterstellt wären. Eine Kontrollgebühr kann natürlich nur einmal im Jahr bezogen werden und dann werden nur die im Kanton Bern wohnenden Automobilisten davon betroffen, nicht aber die auswärtigen. Das wäre eine Ungerechtigkeit.

Milliet. Ich verwundere mich sehr über den gewaltigen Eifer, den die Vertreter der vorberatenden Behörden an den Tag legen, um ihren eigenen Antrag zu zerstören. Ich stelle fest, dass der Ausdruck «Kontrollgebühren» in ihrer gedruckten Vorlage enthalten ist, und nun wird es einem fast zum Verbrechen angerechnet, wenn man ihren eigenen Antrag festhält.

Herrn Dürrenmatt möchte ich bemerken, dass ich auch kein Freund der «Kilometerfresserei» bin. Allein wenn Sie von den Automobilisten eine Gebühr erheben, sie mag auch noch so gross sein, so werden sie dadurch doch nicht veranlasst, weniger rasch zu fahren. Wir wollen das rasche Fahren, die «Kilome-

terfresserei» durch Bussbestimmungen treffen, sie strafen und nicht besteuern.

Präsident. Ich frage Herrn Küenzi an, ob er einen bestimmten Antrag stellt.

Küenzi. Nein.

Abstimmung.

Eventuell:

1. Der Antrag Milliet, die Worte «zugunsten der Staatskasse» einzuschalten, wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.

2. Für den Antrag der vorberatenden Behörden, das Wort «Kontrollgebühren» durch «Gebühren» zu ersetzen (gegenüber dem Antrag Milliet) Mehrheit.

Definitiv:

Für Annahme des bereinigten Artikels »

Beschluss:

Art. 13^{bis}. Der Grosse Rat ist ermächtigt, durch Dekret die notwendigen Vorschriften für den Motorwagen- und Fahrradverkehr aufzustellen und die bezüglichlichen Gebühren zugunsten der Staatskasse festzusetzen.

Ausübung der Strassenpolizei.

Art. 14.

Peter. Art. 14 enthält unter anderm die Bestimmung: «Im Kanton nicht Domizilierte haben den Betrag der Busse sofort zu hinterlegen.» Diesen Satz muss ich beanstanden. In erster Linie schafft er zweierlei Recht und ist im weitem nicht geeignet, dasjenige zur Ausführung zu bringen, was man damit eigentlich beabsichtigt. Man unterscheidet unter den Uebertretern der in Frage stehenden Polizeibestimmungen solche, die im Kanton domiziliert sind, und solche, bei denen dies nicht zutrifft. Die letztern müssen zuerst zahlen und erst nachher haben sie das Recht, ein gerichtliches Verfahren zu verlangen, die andern dagegen werden unmittelbar vor den Richter gestellt. Das kommt nicht aufs gleiche hinaus. Wenn man die Busse sofort erlegen muss, so kann das seine Unzukömmlichkeiten haben und es ist nicht ausgeschlossen, dass das betreffende Polizeiorgan, das die Busse festsetzt, zu viel oder unter Umständen etwas verlangt, wo gar kein Vergehen vorliegt. Die Gebüssten müssen in diesem Fall zuerst bezahlen und dann gewärtigen, ob das betreffende Polizeiorgan innerhalb drei Tagen Strafanzeige einreicht oder nicht. Es wird verschiedenes Recht geschaffen. Das ist aber nicht der Wille des Volkes, nachdem es letztes Jahr, als es sich um die Sicherheitsleistung für die Prozesskosten handelte, erklärt hat, dass diejenigen, die nicht im Kanton domiziliert sind, gleich gehalten werden sollen wie die andern. Uebrigens wären wir gar nicht imstande, die vorliegende Bestimmung auszuführen.

Was soll mit dem geschehen, der sich einer Polizeiübertretung schuldig macht und nicht bezahlen kann? Man darf ihn nicht arretieren und zurückhalten. Und was wollen wir mit dem machen, der wohl bezahlen könnte, aber nicht will? Wir dürfen ihm das Geld nicht nehmen und zurückbehalten. Die vorliegende Bestimmung führt also nicht zu dem gewünschten Resultat.

Diese Erwägungen veranlassen mich, Ihnen zwei Anträge zu unterbreiten, und zwar stelle ich sie separat, indem ich nicht das Schicksal des einen von dem des andern abhängig machen möchte. Der erste Antrag geht dahin, folgenden Zusatz aufzunehmen: «Fahrzeuge, Maschinen, Instrumente, Werkzeuge und andere dergleichen Gegenstände, welche bei der Uebertretung der Vorschriften dieses Gesetzes verwendet werden, können von den zuständigen Ortsbehörden zur Sicherung von Busse und Kosten mit Beschlagnahme belegt werden.» Dieser Zusatz stimmt mit einem heutigen Votum des Herrn Wyss überein, der gewünscht hat, dass Automobile im Falle einer Uebertretung ohne weiteres sollen angehalten werden können. Wenn Sie diesen Zusatz annehmen, so ist die Bestimmung: «Im Kanton nicht Domizilierte haben den Betrag der Busse sofort zu hinterlegen» nicht mehr nötig und ich beantrage Ihnen daher im weitem, diesen Passus zu streichen. Doch, wie gesagt, stelle ich die beiden Anträge nicht so, dass der eine nicht ohne den andern soll angenommen werden können, sondern jeden selbständig für sich.

Dürrenmatt. Es heisst in Art. 14: «Diese Organe sind verpflichtet, die von ihnen konstatierten Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes, sowie gegen die erlassenen Verordnungen der Ortspolizeibehörde derjenigen Gemeinde anzuzeigen, in deren Gebiet die Widerhandlungen stattgefunden haben.» Da sollten auch die Dekrete erwähnt werden. Es scheint mir dies eine Auslassung zu sein und ich möchte daher beantragen, vor dem Wort «Verordnungen» noch «Dekrete und» einzuschalten.

M. Cuenat. Deux mots seulement. Je regrette de ne pas être d'accord avec l'appréciation de mon honorable collègue en ce qui concerne le dépôt. J'ajoute que je ne crois pas qu'il y ait ici analogie avec la loi que nous avons votée.

Il ne faut pas oublier que l'amende sera de très minime importance, soit de quelques francs. On ne peut la comparer aux sûretés à fournir pour frais d'un procès qui pourrait être très coûteux. Je crois que cette disposition est très sage. Les abus de vitesse si souvent signalés sur nos routes, qui exposent le public à des accidents, empêchent les enfants de jouer sur la place publique, nécessitent une répression. Les contrevenants ne doivent pas se plaindre d'avoir à déposer telle somme de façon à pouvoir s'assurer d'ailleurs de l'identité des conducteurs d'automobiles et de bicyclistes. J'ai été témoin de plusieurs cas où l'on n'a pu la déterminer, il faut être en mesure de le faire. Je propose le maintien de ces sages dispositions, qui sont même en faveur des automobilistes.

Milliet. Wenn ich Herrn Peter recht verstanden habe, geht sein Antrag dahin, dass in Uebertretungsfällen Fahrzeuge, Maschinen und so weiter konfisziert

werden können. Ich möchte hiezu den Zusatz beantragen: «wenn der Fehlbare den Höchstbetrag der Busse nicht sofort erlegt». Der Ausdruck «der Betrag der Busse», der in der Vorlage gebraucht wird, scheint mir nicht klar genug zu sein, da im Moment des Deliktes die Busse noch nicht festgesetzt ist. Darum nehme ich den Ausdruck «der Höchstbetrag der Busse» auf und beantrage eventuell, denselben im Fall der Annahme des vorliegenden Textes auch dort einzuführen.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Namens des Regierungsrates gebe ich die Erklärung ab, dass wir den Anträgen des Herrn Peter keine Opposition machen. Ebenso sind wir mit dem Antrag des Herrn Dürrenmatt grundsätzlich einverstanden, nur sollte das Wort «Dekrete» nach «Gesetzes» und nicht vor «Vorschriften» eingeschaltet werden, da die Dekrete nicht von der Ortspolizeibehörde erlassen werden.

Dürrenmatt. Einverstanden.

Abstimmung.

Eventuell:

1. Der Antrag Dürrenmatt wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.
2. Der Zusatzantrag Milliet zum Zusatzantrag Peter, sowie der letztere selbst werden, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden ebenfalls als angenommen erklärt.
3. Für den Streichungsantrag Peter . . Mehrheit.

Definitiv:

Für Annahme des bereinigten Artikels . . . »

Beschluss:

Art. 14. Die kantonale Baudirektion führt die Oberaufsicht über die Strassenpolizei.

Die Organe, welchen die Handhabung der Strassenpolizei obliegt, sind

1. die Polizeiorgane des Staates und der Gemeinden;
2. das mit dem Unterhalt und der Beaufsichtigung der Strassen betraute Personal des Staates und der Gemeinden.

Diese Organe sind verpflichtet, die von ihnen konstatierten Widerhandlungen gegen die Vorschriften dieses Gesetzes und der Ausführungsdekrete, sowie gegen die erlassenen Verordnungen der Ortspolizeibehörde derjenigen Gemeinde anzuzeigen, in deren Gebiet die Widerhandlungen stattgefunden haben. Wenn sich der Straffällige der von dieser Behörde ausgesprochenen Busse nicht innerhalb dreier Tage unterzieht, so erfolgt Ueberweisung an den Regierungsstatthalter zuhanden des Richters.

Fahrzeuge, Maschinen, Instrumente, Werkzeuge und andere dergleichen Gegenstände, welche bei der Uebertretung der Vorschriften dieses Gesetzes verwendet werden, können von den zuständigen Ortsbehörden zur Sicherung von Busse und Kosten

mit Beschlag belegt werden, wenn der Fehlbare den Höchstbetrag der Busse nicht sofort erlegt.

Die von der Ortspolizeibehörde ohne richterliches Urteil bezogenen Bussen fallen in die Gemeindekasse.

Straf- und Schlussbestimmungen.

Art. 15.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Hier haben wir die Bestimmung, dass der Schuldige zum Ersatz des verursachten Schadens zu verurteilen sei, weggelassen, indem wir der Ansicht sind, dass hiefür die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen Regel machen.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 15. Widerhandlungen gegen die Vorschriften über die Strassenpolizei werden unter Vorbehalt derjenigen Fälle, die in andern Gesetzen mit einer höhern Strafe belegt werden, mit einer Busse von 1—500 Fr. bestraft. Ausserdem ist der Schuldige zur Entfernung von gesetzwidrig erstellten Anlagen zu verurteilen.

Art. 16.

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Hier haben wir noch beigefügt, dass durch dieses Gesetz auch das Dekret vom 4. März 1843 über die Breite der Ladungen und die Führung der Wagen aufgehoben wird.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 16. Durch dieses Gesetz werden das Gesetz vom 21. März 1834 über die Strassenpolizei, sowie das Dekret vom 4. März 1843 über die Breite der Ladungen und die Führung der Wagen aufgehoben.

Art. 17.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 17. Dieses Gesetz tritt nach seiner Annahme durch das Volk in Kraft.

Titel und Ingress.

Angenommen.

Beschluss:

Gesetz
über
die Strassenpolizei.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,
auf den Antrag des Regierungsrates,
beschliesst:

Präsident. Wird auf den einen oder andern Artikel des Gesetzes zurückzukommen gewünscht?

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Im Auftrag der Baudirektion beantrage ich Ihnen, auf Art. 8 zurückzukommen und den dort angenommenen Zusatzantrag Mosimann wieder zu streichen. Es wird mit Recht geltend gemacht, dass die Baudirektion, wenn sie das Gesetz richtig handhaben will, jedes Gesuch um Bewilligung der Weiterbelassung bestehender Stacheldrahtzäune ablehnen muss, und wenn sie einmal diese konsequente Haltung aufgeben würde, eine richtige Durchführung des Gesetzes verunmöglicht würde.

A b s t i m m u n g.

Für Zurückkommen auf Art. 8 . . . 81 Stimmen
Dagegen 14 »

Bratschi. Da Herr Mosimann nicht anwesend ist, erlaube ich mir, Ihnen zu empfehlen, den von ihm beantragten Zusatz festzuhalten, dass bereits bestehende Stacheldrahtzäune an Strassen IV. Klasse mit Bewilligung der Baudirektion ausnahmsweise stehen bleiben dürfen. Es wurde schon seinerzeit darauf hingewiesen, dass Herr Mosimann einen ganz bestimmten Weg in Aussicht hat, das Strässchen von Riffenmatt nach dem Schwefelbergbad, auf dessen beiden Seiten kilometerweit Stacheldrahtzäune angebracht sind. Auf diesem Weg verkehrt sozusagen kein Fuhrwerk, sondern nur die Leute, die ihr Vieh auf und ab treiben. Der Stacheldrahtzaun ist übrigens in einer Entfernung

von 2—3 m von der Strasse weg angebracht. Es wäre nicht recht, wenn die dortige Gegend gezwungen würde, die bestehende Einzäunung wieder abzureissen. In ähnlicher Lage befinden sich wohl auch andere Berggegenden und es sollte diesen Verhältnissen unbedingt Rechnung getragen werden. Die Erstellung neuer Stacheldrahtzäune soll allerdings nicht gestattet werden. Ich empfehle Ihnen also Festhalten an dem angenommenen Zusatz des Herrn Mosimann.

v. Muralt. Ich möchte grundsätzlich ebenfalls den Zusatz des Herrn Mosimann empfehlen, jedoch mit einer kleinen Abänderung. Ich begreife, dass die Baudirektion sich mit dem Antrag Mosimann nicht recht befreunden kann, da sie befürchtet, mit bezüglichen Gesuchen aus allen Teilen des Kantons belästigt zu werden. Der Baudirektor wäre auch nicht im Falle, ohne weiteres einen Entscheid zu treffen, sondern müsste sich zunächst bei Leuten an Ort und Stelle über die Verhältnisse erkundigen. Es wäre daher viel einfacher, wenn die Bewilligung statt von der Baudirektion von den betreffenden Gemeindebehörden erteilt würde. Es darf dies um so eher geschehen, als es sich nur um Strassen IV. Klasse handelt, die nicht Staatsstrassen, sondern Gemeindewege sind. Ich möchte Ihnen daher beantragen, den Zusatz des Herrn Mosimann beizubehalten, dagegen die Gemeindebehörde zur Bewilligungserteilung kompetent zu erklären.

Stauffer (Biel). Ich möchte den Antrag des Vertreters des Regierungsrates unterstützen, hier keine Ausnahme zu statuieren. Die Baudirektion käme sonst in eine missliche Lage, da ihr von allen Seiten derartige Gesuche zukommen würden. Wir sind entschlossen, keine Stacheldrahtzäune mehr zuzulassen, darum wollen wir auch mit den bestehenden abfahren.

Kammermann. Ich halte den Zusatz des Herrn Mosimann für den von ihm angeführten Fall für überflüssig. Es wird uns gesagt, dass der Stacheldrahtzaun an der Strasse von Riffenmatt nach dem Ottenleubad 2—3 m von der Strasse entfernt ist. In dieser Entfernung ist der Eigentümer des Landes durchaus frei, irgend eine ihm passende Umzäunung anzubringen.

v. Wattenwyl. Für den Fall, dass beschlossen wird, dass alle Stacheldrahtzäune an der Strasse ohne weiteres beseitigt werden müssen, möchte ich die Regierung ersuchen, namentlich auch die Eidgenossenschaft zu veranlassen, ihre kilometerlangen Stacheldrahtzäune zu entfernen.

Dürrenmatt. Um nicht zu schroff aufzutreten, könnte man vielleicht den Mittelweg einschlagen, dass man den Besitzern von Stacheldrahtzäunen die Erneuerung derselben untersagt. Ich möchte deshalb beantragen, den letzten Satz des Art. 8 dahin abzuändern: «Bestehende derartige Einrichtungen dürfen nicht erneuert werden.»

Kunz, Stellvertreter des Baudirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Für den Fall des Festhaltens des Zusatzes des Herrn Mosimann möchte ich Ihnen beantragen, demselben eine etwas bessere Re-

daktion zu geben. Im übrigen bin ich beauftragt, Ihnen die Streichung des Zusatzes zu befürworten, da die Baudirektion, wenn sie konsequent sein will, alle derartigen Gesuche wird ablehnen müssen. Denn wenn sie an einem Ort entspricht, muss sie es auch an den übrigen tun.

Wyss. Ich möchte der Auffassung des Herrn Kammermann beipflichten. Wenn ein Eigentümer 2 oder 3 Meter von der Strasse weg auf seinem Grund und Boden irgend eine Abschränkung erstellen will, so verbietet es ihm das Gesetz nicht; auch wenn der Antrag Mosimann nicht angenommen würde, so darf der Stacheldrahtzaun längs der Strasse von Riffenmatt nach Ottenleue gleichwohl weiter bestehen. Wir haben hier den Begriff «an der Strasse», irgend eine Entfernung wird nicht angegeben. Wenn man sagen wollte, auf 2 m Entfernung von der Strasse dürfe kein Stacheldrahtzaun angebracht werden, dann könnte dies mit gleichem Recht auch für eine Entfernung von 10 oder 20 m geltend gemacht werden. Das ist nicht der Sinn des Gesetzes, sondern es will einfach diejenigen, welche die Strasse benützen, dagegen schützen, dass sie nicht Gefahr laufen, mit den Stacheldrahtzäunen in Berührung zu kommen. Ich persönlich hätte nichts dagegen gehabt, die Stacheldrahtzäune überhaupt zu verbieten, aber das geht nicht. Ich denke zum Beispiel an das Unglück im letzten Truppenzusammenzug. Ein Artillerie-Offizier reitet ruhig auf der Strasse dahin. Da wird das Pferd scheu vor einer alten Frau, springt über die Strassenböschung, fällt in einen Stacheldrahtzaun, der unten an derselben angebracht ist, und verwundet sich derart, dass es erschossen werden muss. Derartige Vorkommnisse legen den Gedanken nahe, ob es nicht besser wäre, mit derartigen Einrichtungen überhaupt abzufahren. Doch darüber diskutieren wir jetzt nicht mehr und ich habe das Wort lediglich ergriffen, um zu erklären, dass meines Erachtens die Auffassung des Herrn Kammermann richtig ist.

Bratschi. Wenn die eben geäußerte Anschauung die zutreffende ist, dann ist Herr Mosimann voll und ganz befriedigt. Denn dort oben ist der Stacheldraht, wie gesagt, 2—3 m von der Strasse entfernt. Immerhin macht sich die Sache in der Praxis so, dass die eigentliche Strasse nur vom Vieh benützt wird, während das Publikum sich gewöhnlich auf dem freien Raum zwischen der Strassenfahrbahn und dem Stacheldrahtzaun bewegt. Ich kann in der Annahme des Zusatzes Mosimann keine Gefahr erblicken. Die definitive Redaktion bleibt natürlich vorbehalten. Wie der Kommissionspräsident mitteilte, muss ja überhaupt noch eine redaktionelle Bereinigung des Gesetzes stattfinden.

Rufe: Schluss!

Abstimmung.

Für Schluss der Diskussion Mehrheit.

Präsident. Ich erteile das Wort Herrn Lohner, der es noch vor der Abstimmung über Schluss der Diskussion verlangt hat.

Lohner. Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich Sie noch in letzter Stunde mit einem Antrag zu Art. 8 behellige; allein die Sache scheint mir doch wichtig genug zu sein, um den Rat noch einen Augenblick aufzuhalten.

Art. 8 hat im Laufe der beiden Beratungen wesentliche Abänderungen gegenüber seiner ursprünglichen Fassung erfahren. Nach derselben war für Einzäunungen und Abschränkungen längs der Strasse eine Maximalhöhe von 1 m 40 vorgesehen. Von diesem Maximum ging man dann ab und Art. 8 enthält keine bezügliche Vorschrift mehr. Andererseits wird in Art. 12 den Gemeinden die Kompetenz eingeräumt, für ihr Gebiet besondere, unter andern auch von Art. 8, Alinea 1, abweichende Vorschriften aufzustellen. So kann es denn vorkommen, dass einzelne Gemeinden Vorschriften über die Maximalhöhe der Einzäunungen an Strassen erlassen, andere benachbarte Gemeinden aber nicht. Dadurch wird ein Zustand der Ungleichheit geschaffen, der unter Umständen missliche Folgen nach sich zieht. Meines Erachtens sollte das Gesetz über die Maximalhöhe doch etwas bestimmen, das für den Fall zu gelten hätte, dass die Gemeinden keine bezüglichen Vorschriften aufstellen. Sonst könnte zum Beispiel der Fall eintreten, dass es in einzelnen der fünf an der Strasse gelegenen Gemeinden des rechten Thunerseeufers gestattet wäre, Mauern und Ladenwände in der Höhe von 2 oder 3 m zu erstellen, in den andern dagegen nicht. Ich möchte daher beantragen, in Art. 8, Alinea 1, die Bestimmung des ersten Entwurfes wieder aufzunehmen und zu sagen: «Einzäunungen oder Abschränkungen aller Art gegen die Strassen müssen ausserhalb der Strassengrenzen und dürfen ohne ausdrückliche Bewilligung des Strasseneigentümers nicht über 1 m 40 hoch erstellt werden.»

Steiger, Präsident der Kommission. Der Antrag Lohner entspricht ungefähr dem Antrag, den Herr Frutiger letzte Woche gestellt hat. Letzterer zog seinen Antrag mit Rücksicht darauf, dass durch Art. 12 die Gemeinden kompetent erklärt werden, über die Maximalhöhe der Einzäunungen Vorschriften aufzustellen, zurück. Das, was von Herrn Lohner vorgeschlagen wird, hatten seinerzeit auch der Regierungsrat und die Kommission beantragt, allein der Grosse Rat beschloss mit starkem Mehr, über die Maximalhöhe nichts zu sagen. Mir persönlich ist es gleich, wenn Sie auf diesen Beschluss zurückkommen wollen, aber Sie sagen dann gerade das Gegenteil von dem, was Sie früher beschlossen haben.

v. Muralt. Ich verlange das Wort.

Präsident. Ich muss Herrn v. Muralt mitteilen, dass ich das Wort nicht mehr erteilen kann, da die Diskussion geschlossen ist.

v. Muralt. Ich möchte bemerken, dass frühere Vorgänge dafür sprechen, dass, wenn nach Schluss der Diskussion ein neuer Antrag eingebracht wird, über denselben die Umfrage wieder zu eröffnen ist.

Ich möchte deshalb beantragen, die Diskussion über den Antrag wieder zu eröffnen.

Präsident. Unter meinem Vorsitz ist das nicht vorgekommen. Ich weise zum Beispiel darauf hin, dass anlässlich der Debatte über den Schreinerstreik nach der Schlusserklärung auch noch neue Anträge eingebracht wurden, dass es aber dem Grossen Rat nicht beliebt hat, über denselben die Diskussion neu zu eröffnen. Ich frage jedoch den Rat an, ob er im vorliegenden Fall anders vorgehen will.

Abstimmung.

Für den Antrag v. Muralt Minderheit.

Präsident. Damit ist die Diskussion über Art. 8 geschlossen und wir gehen über zur Bereinigung der gefallenen Anträge.

Abstimmung.

Art. 8, Alinea 2.

Subeventuell:

1. Der Antrag der Regierung, im Falle des Festhaltens des Zusatzes Mosimann, denselben besser zu redigieren, wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.

2. Der Antrag v. Muralt, die Bewilligung der Gemeindebehörde statt der Baudirektion vorzusehen, wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden ebenfalls als angenommen erklärt.

3. Für den Antrag Dürrenmatt, im Falle der Ablehnung des Zusatzes Mosimann den Schlusssatz des Antrages der vorberatenden Behörden dahin abzuändern: «Bestehende derartige Einrichtungen dürfen nicht erneuert werden» Minderheit.

Eventuell:

Für Festhalten des bereinigten Zusatzes Mosimann »

Art. 8, Alinea 1.

Eventuell:

Für den Antrag Lohner (Festsetzung einer Maximalhöhe von 1 m 40) . . . 33 Stimmen
Dagegen 75 »

Definitiv:

Für Annahme des bereinigten Art. 8 Mehrheit.

Beschluss:

Art. 8. Einzäunungen oder Abschränkungen aller Art gegen die Strassen müssen ausserhalb der Strassengrenzen erstellt und Grünhänge in der Weise beschnitten werden, dass sie nicht über die Strassengrenzen hineinreichen.

Stacheldrahtzäune oder andere künstliche bei Berührung Verletzungen verursachende Einrichtungen dürfen zur Abschränkung an öffentlichen Strassen und Wegen nicht verwendet werden. Bestehende derartige Einrichtungen sind sofort nach Inkrafttreten dieses Gesetzes zu entfernen.

Präsident. Damit ist die ganze Vorlage bereinigt. Nun hat der Herr Kommissionspräsident den Antrag gestellt, man möchte das Gesetz zur endgültigen redaktionellen Bereinigung an die Kommission zurückweisen.

Steiger, Präsident der Kommission. Das hat nicht den Sinn, dass das Gesetz dem Grossen Rat noch einmal vorgelegt werden soll, sonst hätten wir eine dritte Lesung, sondern es handelt sich bloss um die redaktionelle Feststellung der Vorlage nach den gefassten Beschlüssen, womit die Kommission zu beauftragen wäre.

Milliet. Ich glaube nicht, dass einer Redaktionskommission so weitgehende Befugnisse gegeben werden dürfen. Wenn die definitive Redaktion dem Grossen Rat vorgelegt wird, so wird deshalb keine dritte Lesung stattfinden, sondern nur eine Fortsetzung der zweiten. Ich nehme an, dass heute keine Schlussabstimmung vorgenommen, sondern das Gesetz an die Redaktionskommission gewiesen und dann der Rat in der Aprilsession zur Schlussabstimmung schreiten werde.

Stauffer (Biel). Es ist gar nicht nötig, die Kommission mit der redaktionellen Bereinigung zu beauftragen, sondern es genügt, die Vorlage einfach der Regierung zu überweisen. Wenn dann die Regierung für gut findet, die Kommission zu der redaktionellen Bereinigung beizuziehen, so wird die Kommission dafür auch zu haben sein. Wir wollen nicht das Umding einer dritten Lesung einführen und uns darum heute in einer Schlussabstimmung über das Gesetz aussprechen. Wenn wir das nicht tun, dann wird das Inkrafttreten des Gesetzes, das allgemein als ein Bedürfnis empfunden wird, aufs neue verzögert.

Dürrenmatt. Es ist noch nie vorgekommen, dass der Rat über ein Gesetz die Schlussabstimmung vorgenommen hat, bevor die Redaktion definitiv bereinigt war. Ich müsste mich einem solchen Vorgehen widersetzen und gehe durchaus mit der Auffassung des Herrn Milliet einig. Wir wollen wissen, worüber wir abstimmen. Es können unter Umständen Abänderungen stattgefunden haben, bezüglich welcher wir den Sachverhalt unrichtig im Gedächtnis haben. Das wollen wir noch ansehen, bevor wir zur Schlussabstimmung schreiten.

Müller (Karl). Ich stimme der Ansicht des Herrn Dürrenmatt bei. Es wäre in der Tat ein ganz neues Verfahren, das hier eingeschlagen werden soll. Ich möchte zum Beispiel darauf hinweisen, dass das neue Geschäftsreglement der eidgenössischen Räte eine ständige Redaktionskommission für sämtliche Gesetze vorsieht. Trotzdem wird ihr die endgültige Bereinigung nicht etwa in dem Sinne überlassen, dass die Räte die Schlussabstimmung zuerst vornehmen und dann der Redaktionskommission die Festsetzung des Textes überlassen, sondern die Vorlage wird zuerst von der Redaktionskommission bereinigt und dann findet erst die Schlussabstimmung statt. So wollen wir ebenfalls wissen, über welchen Text wir abstimmen. Es sind heute noch so viele Anträge gefallen, dass wir

unbedingt die bereinigte Fassung vor uns haben müssen, wenn wir zur Schlussabstimmung übergehen wollen. Wenn so grosses Gewicht darauf gelegt wird, das Gesetz noch in dieser Session zum Abschluss zu bringen, so können wir ja morgen oder nächsten Montag noch eine Sitzung halten.

Präsident. Ich erlaube mir, Sie auf folgendes aufmerksam zu machen. Alle gefallenen Anträge sind durch den Staatsschreiber protokolliert worden und es ist nun nach Verfassung und Reglement seine Sache, diese Anträge in eine Form zu bringen, die dem Willen des Rates entspricht. So wurde es bisher immer gehalten und ich begreife nicht, warum nun heute verlangt wird, dass der bereinigte Text dem Rat vor der Schlussabstimmung unterbreitet werde. Diejenigen Mitglieder des Rates, die heute das Gesetz durchberaten haben, werden, wenn die Schlussabstimmung verschoben wird, eventuell gar nicht anwesend sein. Ich glaube daher, dass wir nicht anders, als wie es bisher üblich war, vorgehen können, das heisst dass wir heute am Schlusse der Beratung die Schlussabstimmung vornehmen und es dem Sekretär überlassen, die endgiltige Redaktion des Gesetzes festzustellen.

v. Muralt. Ich gehe vollständig mit der Auffassung des Herrn Präsidenten ein. Ich glaube auch, dass wir jetzt, nachdem wir das Gesetz zweimal durchberaten haben, die Schlussabstimmung vornehmen und die redaktionelle Bereinigung der Anträge, die ja zum grösstenteile schriftlich eingereicht wurden, dem Sekretär überlassen sollen. Das Gesetz wird mit den Unterschriften des Präsidenten und des Sekretärs publiziert. Der Sekretär soll daher die redaktionelle Bereinigung vornehmen und der Präsident wird prüfen, ob sie mit den gefassten Beschlüssen in Uebereinstimmung steht.

Wyss. Ich bedaure, mich dieser Ansicht nicht anschliessen zu können. Es wäre allerdings bequemer, wenn wir jetzt die Schlussabstimmung vornehmen und die redaktionelle Bereinigung dem Sekretär des Rates überlassen könnten. Allein die Redaktion bildet einen Bestandteil des Gesetzes und es muss daher dem Rat bis zum letzten Moment Gelegenheit gegeben werden, auf dieselbe einzuwirken. Wenn man das Bedürfnis empfindet, einzelne Artikel unter Festhaltung des Inhaltes etwas anders zu redigieren, so mag das durch den Sekretär oder die Kommission vorbereitet werden, aber die endgiltige Redaktion muss dem Rat vorgelegt werden, bevor er die Schlussabstimmung vornimmt. Wir können daher nichts anderes tun, als das Gesetz zur redaktionellen Bereinigung den vorberatenden Behörden überweisen. Das bedingt keine dritte Lesung, denn wenn in der nächsten Session das Gesetz vorgelegt wird, handelt es sich nur darum, die Schlussabstimmung vorzunehmen. Allerdings wird man dem Rat das Recht nicht nehmen können, dabei, wenn er es für gut findet, auf einzelne Artikel zurückzukommen. (Heiterkeit.) Er soll sagen können: da liegt eine Redaktion vor, die mit unserm Beschluss nicht übereinstimmt und da ist auf dem Wege der Redaktion etwas Neues in das Gesetz hineingekommen. Es gibt gewiss keine Mitglieder des Rates, die sich ein Vergnügen daraus machen werden, Wiedererwägungsanträge zu stellen, nur um die Sache

zu verzögern, sondern wenn die endgiltige Redaktion richtig ausgeführt ist, werden wir einfach noch die Schlussabstimmung vornehmen.

Scherz. Nach der soeben entwickelten Theorie werden wir in Zukunft niemals mehr nach Schluss der Beratung die Schlussabstimmung vornehmen können, sondern sie immer auf die folgende Session verschieben müssen. Mit einem solchen Prozedere kann ich mich nicht einverstanden erklären, sondern bin dafür, dass wir jetzt zur Schlussabstimmung übergehen.

Milliet. Ich möchte doch noch einige Worte zugunsten meines Antrages, die Schlussabstimmung heute nicht vorzunehmen, verheren. Wir setzen uns mit uns selbst in Widerspruch, wenn wir anders vorgehen. Bei der Aufstellung des Reglements wurde seinerzeit der Antrag gestellt, eine Redaktionskommission niederzusetzen und ihr die Kompetenz zur endgiltigen Bereinigung der Vorlagen zu überweisen. Dieser Antrag wurde jedoch abgelehnt, weil der Rat seine Macht, Gesetzestexte endgiltig anzunehmen, nicht delegieren wollte. Wenn wir heute die Schlussabstimmung vornehmen, setzen wir uns der Gefahr aus, dass gegen die Rechtsbeständigkeit des Gesetzes ein Rekurs ergriffen wird, weil wir über den Schlusstext nicht abgestimmt haben. Wie geht es übrigens mit den redaktionellen Bereinigungen? Diejenigen, die sie vornehmen, haben die natürliche Tendenz, über das eigentliche Redigieren hinauszugehen und ihre eigenen Anträge und Anschauungen wieder in den Text hineinzubringen. Gerade deshalb hat man auch in der Bundesversammlung von der Schaffung einer Redaktionskommission, die den Gesetzestext endgiltig zu bereinigen hätte, Umgang genommen. Ich empfehle Ihnen, entweder von einer Bereinigung überhaupt abzusehen, dann ist das Gesetz erledigt, oder aber, wenn Sie die Vornahme einer Bereinigung für nötig erachten, die Schlussabstimmung zu verschieben.

Rufe: Schluss!

A b s t i m m u n g.

Für Schluss der Diskussion Mehrheit.

Lohner. Ich möchte nur konstatieren, dass auch meiner Ueberzeugung nach nicht anders vorgegangen werden kann als so, wie Herr Milliet vorschlägt. Im übrigen mache ich darauf aufmerksam, dass unser Reglement die Einsetzung einer Redaktionskommission vorsieht, indem es in Art. 52 bestimmt: «Gesetzesentwürfe können am Schluss der zweiten Beratung zur Prüfung und Bereinigung des Textes an eine besondere Redaktionskommission gewiesen werden.» Dieses Prozedere ist bei grossen gesetzgeberischen Erlassen üblich, wozu sich allerdings der vorliegende Fall nicht eignet. Allein es kann selbstverständlich von einer Schlussabstimmung keine Rede sein, bis der Text endgiltig bereinigt ist.

A b s t i m m u n g.

Für Ueberweisung der Vorlage an die vorberatenden Behörden zur redaktionel-

len Bereinigung und nachherige Vornahme
der Schlussabstimmung Mehrheit.

Stauffer (Biel). Ich möchte den Herren Motionären
den Rat erteilen, ihre Motion zurückzuziehen, denn
sie wird im Rat grossartig durchfallen. (Heiterkeit.)

A b s t i m m u n g.

Präsident. Wir hätten nun noch die Beratung über
die Motion Bauer zu Ende zu führen. Ich frage Sie
an, ob Sie das jetzt oder in einer morgigen Sitzung
tun oder ob Sie überhaupt die Session schliessen
wollen.

Für Schluss der Session Mehrheit.

Rufe: Schluss!

Burren. Ich erlaube mir, den Gegenantrag zu stel-
len und Ihnen vorzuschlagen, morgen noch zusammen-
zukommen. Der Rat sollte nicht wieder das Schau-
spiel bieten, dass er mitten in der Beratung ausein-
andergeht. Eine Motion ist kein Gesetz mit zwei Le-
sungen, sondern nur eine Anregung, die entwickelt
wird und zu der der Rat Stellung zu nehmen hat.
Zwischen der Begründung einer Motion und dem be-
züglichen Entscheid des Rates sollte man nicht Wo-
chen verstreichen lassen.

Schluss der Sitzung und der Session um 11 $\frac{1}{2}$ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

