

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1911)

Rubrik: Ausserordentliche Session : April

Nutzungsbedingungen

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

Conditions d'utilisation

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

Terms of use

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

Download PDF: 16.01.2026

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

Tagblatt

des

Grossen Rates des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Grossen Rates.

Sitzung.

Montag den 24. April 1911,

nachmittags 2 Uhr.

Bern, den 13. April 1911.

Vorsitzender: Präsident *Morgenthaler*.

Herr Grossrat!

Der Unterzeichnete hat im Einverständnis mit dem Regierungsrat den Zusammentritt des Grossen Rates zu einer ausserordentlichen Session auf **Montag den 24. April 1911**, 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:

1. Aufnahme eines Staatsanleihens von 30,000,000 Fr.
2. Geschäfte der Direktionen.

Mit Hochschätzung!

*Der Grossratspräsident:
O. Morgenthaler.*

Der Namensaufruf verzeigt 206 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 29 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Berger (Schwarzenegg), Binggeli, Brand (Tavannes), Bratschi, Frutiger, Grossglauser, Gyger, Hess (Bern), Moor, Roth, Scheidegger; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Brügger, Charpilloz, Cortat, Fankhauser, Flückiger, Frepp, Girod, Homberger, Hügli, Kühni, Lanz (Trachselwald), Lardon, Minder (Friedrich), Rossé, Schneider (Pieterlen), Wälti, Wyder, Wyss (Bern).

Präsident. Ich habe mir erlaubt, auf Antrag der Regierung den Rat zu einer kurzen ausserordentlichen Session einzuberufen, speziell zur Behandlung der Anleihenvorlage. Es entstand die Frage, ob noch andere Traktanden auf die Liste dieser Session genommen werden sollen, allein es stellte sich heraus, dass noch keine andern Geschäfte spruchreif waren, und ander-

seits dürfte es sich empfehlen, dass wir unsere Tätigkeit auf das Einführungsgesetz, das Gesetz über das landwirtschaftliche Bildungswesen und die Anleihenvorlage konzentrieren und vorher nichts anderes im Rate in Angriff nehmen. Deshalb figurieren auf der Traktandenliste einzig die Aufnahme eines Staatsanleihs und einige Direktionsgeschäfte. Ob diese Traktanden heute erledigt werden können, hängt davon ab, wie viel Zeit die Diskussion in Anspruch nehmen wird. In erster Linie würden wir die Anleihenvorlage behandeln und nachher die Baugeschäfte, und wenn wir heute damit nicht fertig werden sollten, morgen wieder zusammenkommen. Die Fortsetzung der zweiten Beratung des Steuergesetzes ist für die ordentliche Mai-Session in Aussicht genommen.

Ich gewärtige, ob zur vorliegenden Traktandenliste und zur Einberufung der heutigen Session das Wort gewünscht wird. Wenn nicht, nehme ich an, der Rat sei einverstanden, die Geschäfte in der angegebenen Reihenfolge in Angriff zu nehmen. Dabei erlaube ich mir zu bemerken, dass speziell die Anleihenvorlage sehr wichtig und dringend ist; sie muss unbedingt erledigt werden, weil sie am 28. Mai zur Volksabstimmung gelangen soll. Da nach Verfassung und Reglement bei der Abstimmung über diese Vorlage das absolute Mehr sämtlicher Ratsmitglieder erforderlich ist, ersuche ich die Herren Kollegen auszuharren, damit der Rat dieses Geschäft möglichst vollzählig erledigen kann. — Wir gehen nun sofort über zur Behandlung des Anleihengeschäftes.

Tagesordnung:

Aufnahme eines Staatsanleihs von Fr. 30,000,000.

(Siehe Nr. 14 der Beilagen.)

Eintretensfrage.

Kunz, Finanzdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Volksbeschluss vom 8. Mai 1910, durch den der Grosse Rat in Verbindung mit der Regierung ermächtigt wurde, ein $3\frac{1}{2}\%$ Anleihs von 30 Millionen Franken aufzunehmen, konnte nicht zur Ausführung gelangen. Unmittelbar nach der Abstimmung haben wir Unterhandlungen mit Finanzgruppen des In- und Auslandes angeknüpft, aber die einlangenden Offerten waren so ungünstig, dass der Regierungsrat beschloss, auf dieselben nicht einzutreten, sondern günstigere Bedingungen abzuwarten. Allein diese günstigeren Bedingungen sind nicht eingetroffen, sondern die Verhältnisse des Geldmarktes haben sich noch wesentlich verschlimmert. Während noch vor zwei Jahren $3\frac{1}{2}\%$ Staatsanleihen einen Kurs von 96 und 97% hatten, sind diese Staatspapiere inzwischen in einer Weise gesunken, die zum Aufsehen mahnt. Sogar die sehr soliden Bundesbahn-Obligationen haben anfangs April einen Kurs von $91-92\%$ erreicht, und die ehemaligen Zentralbahn- und Jura-Simplon-Obligationen, die heute auch Bundesschulden sind, sind sogar auf $90-91\%$ herabgesunken.

Bei diesem Geldmarkt ist der Abschluss eines $3\frac{1}{2}\%$ Anleihs für den Kanton Bern unmöglich. Wenn derartige Papiere an der Börse zu 91 und 92% gehandelt werden, ist klar, dass, wenn wir sie erst plazieren müssen, ein noch grösserer Kursverlust mit in Kauf genommen werden muss. Dazu kommt, dass, wenn das Anleihs in Frankreich kontrahiert wird, noch mit dem französischen Stempel gerechnet werden muss, der 2% ausmacht, so dass es unmöglich wäre, zurzeit ein bernisches Staatsanleihs günstiger als zu 90% abzuschliessen. Wir glaubten, einen solchen Kurs nicht verantworten zu dürfen, und haben davon Umgang genommen, einen Vertrag zu vereinbaren und dem Grossen Rat zur Ratifikation zu unterbreiten. Das Bernervolk würde es nicht verstehen, wenn auf einem Anleihs von 30 Millionen als Kursverlust eine Summe von 3 Millionen eingebüsst werden müsste, die wir gar nie zu Gesicht bekommen würden und doch sukzessive mittelst der Annuitäten zurückzahlen müssten. Wir haben uns deshalb zur Aufnahme eines 4% Anleihs entschlossen, was wir Ihnen hiemit beantragen.

Es muss gesagt werden, dass ein Geldzins von 4% heute als ein Minimalzins zu betrachten ist. Ich habe eine Reihe von Zeitungsausschnitten aus den letzten Tagen vor mir, aus denen hervorgeht, dass grosse Hypothekarinstitute erstklassige Titel zu $4\frac{1}{4}\%$ offerieren, so die Thurgauische Hypothekarbank mit einem Aktienkapital von 16 Millionen und Reserven von fast 4 Millionen, die Hypothekarbank in Winterthur, die Schweizerische Volksbank für ihre sämtlichen Kreisbanken, die Aargauische Kreditanstalt, die Zentralschweizerische Hypothekarbank in Luzern, die Schweizerische Bodenkreditbank in Basel, der Schweizerische Bankverein und die Toggenburgerbank. Alle diese erstklassigen Institute der Schweiz, die jede Garantie bieten, suchen Geld zu $4\frac{1}{4}\%$. Auch in Frankreich will man von $3\frac{1}{2}\%$ Titeln nichts mehr wissen. Die südamerikanischen Republiken und Kanada, die grosse Geldbedürfnisse zu befriedigen haben, haben einen viel höheren Zins offeriert als uns möglich ist, und die Franzosen greifen lieber zu 5% Titel dieser Staaten, die ihnen heute genügend Garantie bieten. Das hängt mit der allgemeinen Geldentwertung und der verteuerten Lebenshaltung zusammen, die auch den Rentier nötigt, sich nach einem höhern Zins umzusehen, damit er leben kann.

Diese Verhältnisse haben uns dazu geführt, zu einem 4% Anleihs überzugehen. Wir bedauern, dass wir zum drittenmal mit einer Vorlage vor Sie kommen müssen, allein wir sind nicht schuld daran. In der Vorlage, welche die Regierung Ihnen letztes Jahr unterbreitet hat, wollten wir den Zinsfuss weglassen, in der Meinung, dass man dem Grossen Rat die Kompetenz geben solle, den Zinsfuss des Anleihs zu bestimmen. In einer Reihe von Kantonen sind die Grossen Räte überhaupt ermächtigt, ohne Volksbefragung Anleihen abzuschliessen, so in St. Gallen, Graubünden und andern, und in der Stadt Zürich ist sogar der Stadtrat dazu kompetent. Wenn unser Grosser Rat diese Kompetenz ebenfalls hätte, hätten wir das Anleihs längst abschliessen können und zwar zu günstigeren Bedingungen, als es heute der Fall ist. Noch im letzten Herbst hat der Kanton Zürich ein Anleihs zum Kurs von 100,5 kontrahiert. Wenn man 1% Kommission, die wir auch bezahlen müssen, abrechnet, ergibt sich ein Kurs von $99,5\%$, während wir

nur mit 99 % angekommen sind. Wir haben also neuerdings $\frac{1}{2}\%$ verloren, weil die Regierung gezwungen wurde, den Zinsfuss in den letzten Volksbeschluss aufzunehmen. Es wäre zweckmässig, wenn auch unser Grosser Rat etwas mehr Kompetenz in Anspruch nehmen und erklären würde, er sei Manns genug, um nicht leichten Herzens ein unvorteilhaftes Anleihen zu kontrahieren. Eine solche Kompetenz würde dem Grossen Rat und der Regierung das Mittel an die Hand geben, den günstigsten Moment zum Abschluss eines Anleihens auszuwählen.

Wir haben uns auf den Standpunkt gestellt, dass, wenn wir zum Typus von 4 % übergehen müssen, das Anleihen in der Schweiz abgeschlossen werden soll, und wir haben mit der Kantonalbank von Bern, dem Kartell schweizerischer Banken, vertreten durch die Berner Kantonalbank, dem Verband schweizerischer Kantonalbanken, vertreten durch die Basler Kantonalbank, und dem Berner Banksyndikat, vertreten durch die Spar- und Leihkasse Bern, einen Vertrag vereinbart. Der Inhalt desselben ist kurz folgender.

Zum Zwecke der Vermehrung der Betriebsmittel der Kantonalbank, der Hypothekarkasse und der Staatskasse werden je 10, zusammen 30 Millionen Franken aufgenommen. Das Anleihen wird eingeteilt in Schulscheine von 1000 und 500 Fr. Den Typus von 500 Fr. haben wir mit Rücksicht auf die Westschweiz gewählt, weil dort 500fränkige Obligationen sehr beliebt sind. Zur Herausgabe gelangen 20,000 Titel zu 1000 Fr. und 20,000 zu 500 Fr., mit halbjährlichen Coupons auf 15. Dezember und 15. Juli. Die Rückzahlung geschieht nach dem Annuitätsystem in den Jahren 1922—1971. Man könnte wohl geltend machen, dass die 10 Millionen, die der Hypothekarkasse, und die 10 Millionen, die der Kantonalbank zugewiesen werden, eigentlich nicht amortisiert zu werden brauchten, da der Gegenwert jeweilen in bankfähigen Papieren vorhanden ist, aber wir halten an der bisherigen Uebung fest, das Anleihen nach einem festzustellenden Amortisationsplan sukzessive zu tilgen. Wir behalten uns das Recht vor, erstmals auf 15. Dezember 1922 und von dort an auf jeden Coupontermin, 15. Dezember und 15. Juli, das Anleihen zur Konversion zu künden, während gläubigerseits das Anleihen nie gekündet werden kann.

Dann folgen die üblichen Bedingungen, wie sie in Anleihenverträgen enthalten sind, bezüglich der Titeleinlösung, der Kapitalrückzahlung und so weiter. Der Staat verpflichtet sich, die Titel im Minimalbetrag von 5000 Fr. in Depot zu nehmen und die Titel an den Börsen von Basel, Bern, Genf, Lausanne und Zürich zu kotieren. Das Anleihen wird von den kontrahierenden Finanzgruppen fest zum Kurs von 99 % übernommen, so dass wir 1 % oder 300,000 Fr. einzubüssen. Das 4 % Anleihen zu 99 % ist ungleich günstiger als das $3\frac{1}{2}\%$ Anleihen zu 90 %, weil die drei Millionen, die wir beim letztern als Kursverlust eingebüßt hätten, uns verbleiben und bei uns im Lande arbeiten. Die Kosten der Erstellung der Titel und der Interimsscheine, sowie der bernische Stempel fallen zu Lasten des Staates Bern. Der Vertrag tritt in Kraft nach erfolgter Ratifikation durch den Grossen Rat und das Volk. Die Finanzgruppen sind berechtigt, von dem Vertrag zurückzutreten, wenn bis zu jenem Zeitpunkt ein Krieg ausbricht, an dem eine europäische Macht beteiligt ist, oder wenn der Kurs der $3\frac{1}{2}\%$ Bundesbahn-Obligationen unter 91 % heruntersinken

sollte. Damit man nicht etwa glaubt, es könnte der Kanton Bern durch irgend eine Manipulation am Abschluss dieses Anleihens verhindert werden, bemerke ich, dass die letztere Bedingung keine absolute, sondern mehr nur eine fiktive ist. Man streitet sich heute sogar um das Anleihen, jeder möchte etwas davon haben, und wir sollten nun, nachdem es abgeschlossen ist, nach allen Seiten davon abgeben. Wenn auch die Bundesbahn-Obligationen vorübergehend auf 90,5 % heruntergehen sollten, so würde das Anleihen doch abgeschlossen.

Ueber die Frage des Geldbedürfnisses habe ich nichts Neues zu sagen. Ich kann nur wiederholen, dass die Hypothekarkasse unbedingt Geld notwendig hat, wenn sie ihrer Aufgabe gerecht werden soll. Sie hat im Zeitraum von 10 Jahren ihre hypothekarischen Anlagen verdoppelt und dieselben betrugen auf 31. Dezember 1910 235 Millionen Franken. Das für diese Anlagen nötige Geld wird aufgebracht durch die Zuwendungen aus den Anleihen des Staates im Betrage von 50 und 30 Millionen und das Stammkapital von 30 Millionen, zusammen 100 Millionen, und durch die Depositen und Kassascheine. Da gegenwärtig auf dem Geldmarkt eine Unmasse von Obligationen zirkulieren, die einen höhern Zins abwerfen als die Hypothekarkasse offeriert, fliessen die Spareinlagen nicht wie in früheren Jahren und decken die Summe nicht, die jährlich für Neuanklagen beansprucht werden. Wir sind daher genötigt, nicht nur im gegenwärtigen Augenblick, sondern auch in fernerer Zeit die Hypothekarkasse durch Beschaffung von billigerem Geld in Stand zu setzen, den an sie gestellten Forderungen zu entsprechen. Dadurch, dass der Staat der Hypothekarkasse für diesen Zweck mittelst seines Kredites Geld zur Verfügung stellt, erfüllt er eine schöne wirtschaftliche Aufgabe.

Bezüglich der Kantonalbank verweise ich neuerdings darauf, dass ihr durch den Wegfall der Notenemission von 20 Millionen nach Abzug der 40 % Deckung 12 Millionen Betriebskapital entzogen wurden, die heute noch nicht definitiv ersetzt sind. Alle andern Kantone haben ihren Kantonalbanken diese Summen bereits ersetzt, einzig Bern muss es noch tun. Daneben ist zu bemerken, dass die Kantonalbank neuerdings in zwei Bezirken Filialen errichtet hat und auch diese mit den nötigen Kapitalien ausstatten muss. Auch bei den übrigen Filialen und der Hauptbank laufen immer grössere Geldbegehren ein. Jüngst hin sind auf zwei Plätzen des Kantons kleinere Bankkatastrophen eingetreten und es war gut, dass eine starke Kantonalbank rasch mit Mitteln einspringen konnte, um grösseren Schaden zu verhüten. Die Kantonalbank muss nicht nur in der Lage sein, Handel, Gewerbe, Industrie und Landwirtschaft mit dem nötigen Gelde auszurüsten, sondern sie muss auch helfend beispringen können, wenn irgendwo in Bankkreisen eine Kalamität eintritt.

Bei der Staatskasse besteht das Bedürfnis nach vermehrten Betriebsmitteln ebenfalls unverändert fort. Die Ausgaben, für welche die Staatskasse das Jahr hindurch aufkommen muss, bevor ihr die Einnahmen aus den Steuern zufließen, belaufen sich auf rund 5 Millionen Franken, und wenn sie über diesen Betrag nicht verfügt, ist sie genötigt, den Kredit bei der Kantonalbank in Anspruch zu nehmen, wofür sie natürlich einen erhöhten Zinsfuss zahlen muss.

(24. April 1911.)

Ich will Ihnen noch kurz Auskunft geben über den gegenwärtigen Stand unserer Anleihen. Noch vor wenigen Jahren haben unsere Betriebsmittel die Summe von 5 Millionen wesentlich überschritten, und die Staatskasse war in der Lage, eine Reihe von Eisenbahnsubventionen auszuzahlen, die durch das Eisenbahnanleihen von 20 Millionen bei weitem nicht bedeckt waren. Ferner musste sie eine Reihe von Vorschüssen für verschiedene Zweige der Staatsverwaltung machen, die nur sukzessive durch die laufende Verwaltung zurückgezahlt werden können. Sie werden gerade heute ein Geschäft im Betrage von über 400,000 Fr. zu behandeln haben, welche Summe die laufende Verwaltung nicht in einem Jahr prästieren kann, sondern die auf Vorschusskonto gebucht und sukzessive amortisiert werden muss. Ein anderes Geschäft im Betrage von 250,000 Fr., Erweiterung der Anstalt Heiligenschwendi, ist von der Regierung bereits beschlossen, und auch diese Summe muss teilweise durch Vorschuss der Staatskasse aufgebracht und sukzessive zurückbezahlt werden. So treten jahraus, jahrein grössere Geschäfte an uns heran, die nur dann ausgeführt werden können, wenn die betreffenden Ausgaben auf eine Reihe von Jahren verteilt werden können. Dies ist aber nur möglich, wenn die Staatskasse die nötigen Mittel zur Verfügung stellt.

Wir haben im ganzen Anleihen im Betrage von 177 Millionen. Davon sind 160 Millionen produktiv angelegt, beide Anleihen von 1895 und 1905 von zusammen 80 Millionen bei der Hypothekarkasse, ebenso das Anleihen von 1899 im Betrage von 15 Millionen und von dem Anleihen von 1909 ist die Hälfte mit 10 Millionen der Kantonalbank zur Verfügung gestellt worden. Auf beide Institute fällt also zusammen eine Anleihensumme von insgesamt 105 Millionen, wozu noch die Dotationskapitalien von je 20 Millionen kommen, so dass also im ganzen bei der Hypothekarkasse und Kantonalbank 145 Millionen Staatsgelder liegen, denen produktive Werte gegenüberstehen. Die Staatskasse verfügt über einen Wertschriftenbestand von 10,300,000 Fr. Wenn uns nicht neue Mittel beschafft werden, wären wir gezwungen, diese Werttitel zu verkaufen. Allein ich nehme an, der grosse Rat werde einstimmig der Ansicht sein, dass wir beispielsweise die 4 oder 5 Millionen Titel der bernischen Kraftwerke nicht veräussern, dass wir bei der Kantonalbank weiter beteiligt bleiben müssen, dass wir unsere Beteiligung bei den schweizerischen Rheinsalinen aufrecht erhalten, dass wir auch die bei den Nicht-Dekretsbahnen, wie zum Beispiel der Emmentalbahn, angelegten Kapitalien, die eine Rendite abwerfen, behalten, damit wir bei diesen Unternehmungen und Geschäften ein massgebendes Wort mit sprechen können. Neben diesen 10,300,000 Fr. Wertschriften sind noch 4 $\frac{1}{2}$ Millionen in rentablen Eisenbahnsubventionen da, die durchschnittlich 3 $\frac{1}{2}$ —4% abwerfen. Damit steigen die zinsabträglichen Gegenwerte auf 160 Millionen und nur 17 Millionen von diesen Anleihen sind unproduktive Werte, Eisenbahnsubventionen, die heute noch keinen Zins abwerfen. Aber auch diese sind für den Kanton Bern nicht unabträglich. Beim Erlass des Eisenbahnsubventionsgesetzes von 1902 wurde ja deutlich verkündet, dass es sich bei der Beteiligung des Staates an diesen Unternehmen nicht um Kapitalanlagen handle, sondern um die wirtschaftliche Entwicklung des Kantons. Man hat den Nutzen der Eisenbahnsubventionen, die

heute noch keinen Zins abwerfen, nicht in einer direkten Rendite zu suchen, sondern in der Hebung unseres Verkehrswesens und damit der bernischen Volkswirtschaft.

Ich will Ihnen mitteilen, dass wir im letzten Halbjahr gezwungen waren, provisorisch Geldmittel zu beschaffen. Die Kantonalbank hat vorübergehend für eine Summe von 10 Millionen Franken sogenannte Bons de caisse zu einem günstigen Kurs ausgegeben. Es wurde uns für die kurze Zeit eines Jahres eine sehr günstige Offerte gemacht, die der Bankrat glaubte akzeptieren zu sollen, und der Regierungsrat hat seine Zustimmung gegeben. Ebenso hat jüngst hin die Hypothekarkasse für 9 oder 10 Monate ein Anleihen von 5 Millionen Franken in Form von solchen Kassascheinen zu sehr günstigen Bedingungen (3,8%) abschliessen können. Diese Geldaufnahmen haben aber nur provisorischen Charakter. Es wurden keine Anleihensverträge abgeschlossen, sondern eine Anzahl Bons de caisse ausgestellt, die aus dem definitiven Anleihen zurückbezahlt werden sollen.

Wir müssen, wie gesagt, mit diesem Geschäft also zum drittenmal vor das Volk. Ich wiederhole, dass es nicht unsere Schuld ist. Man kann eigentlich die Schuld niemand zumessen. Wir haben damals in guten Treuen geglaubt, es sei noch möglich, ein 3 $\frac{1}{2}$ % Anleihen abzuschliessen. Wenn das Volk die erste Vorlage angenommen hätte, hätte das Anleihen noch zu einem Kurs von 96 $\frac{1}{4}$ % begeben werden können. Demgegenüber müssten wir heute für ein gleiches Anleihen 6 $\frac{1}{4}$ % oder 1,875,000 Fr. einbüßen. Wenn die heutige Vorlage nicht angenommen wird, wären wir im Laufe der Zeit doch genötigt, das 3 $\frac{1}{2}$ % Anleihen abzuschliessen, da in absehbarer Zeit neue Mittel beschafft werden müssen und die provisorische Geldbeschaffung auf die Länge nicht angeht, wenn sie auch zu vorteilhaften Bedingungen erfolgen kann. Noch vor einigen Tagen zwar hat uns ein sehr grosses Institut, das ich nicht nennen will, soviel Geld, als wir wollen, zum jeweiligen Satz der schweizerischen Nationalbank offeriert, aber eine gesunde Finanzpolitik verlangt die Konsolidierung solcher Verhältnisse, weil es ja denkbar ist, dass ein Krieg ausbricht, in welchem Falle wir dann mit ganz andern Zinssätzen rechnen müssten. Diese Konsolidierung kann aber nur geschehen durch die Aufnahme eines 4% Anleihens. Sie ersparen dadurch dem Staat gegenüber einem 3 $\frac{1}{2}$ % Anleihen einen Kursverlust von 2,700,000 Franken. Ferner haben wir den Vorteil, dass diese 3 Millionen nicht amortisiert werden müssen, was bei einer Amortisation innerhalb 15 Jahren unser Budget jährlich um 200,000 Fr. entlastet. Allerdings müssen wir beim 4% Anleihen jährlich 1 $\frac{1}{2}$ % mehr Zins zahlen. Bei der heutigen Finanzlage ist es sehr wichtig, dass wir das Budget nicht über Gebühr belasten. Unsere letzte Rechnung hat mit einem ansehnlichen Defizit abgeschlossen und es wird noch zwei, drei Jahre gehen, bis das Gleichgewicht in den Einnahmen und Ausgaben wieder hergestellt ist. Schon aus diesem Grunde empfiehlt es sich, den Typus von 4% zu akzeptieren und dem vorliegenden Beschlussentwurf zuzustimmen.

Durch den neuen Volksbeschluss würde derjenige vom 8. Mai 1910 aufgehoben. Wir werden das in Sperrdruck in der Botschaft den Stimmberchtigten zur Kenntnis bringen, damit jedermann weiß, dass es sich nicht etwa um zwei Anleihen handelt. Man

wird es auch in der Presse mit aller Deutlichkeit hervorheben. Für Sie genügt es, wenn ich darauf hinweise, dass der frühere Volksbeschluss durch den neuen aufgehoben wird.

Namens der Regierung empfehle ich Ihnen Eintreten auf die Vorlage und Annahme des Beschlussentwurfes.

Steiger. Präsident der Staatswirtschaftskommision. Der Grosse Rat hat sich heute das viertemal mit dem 30 Millionen Anleihen des Kantons Bern zu befassen, und es ist gewiss nicht uninteressant, sich kurz die einzelnen Phasen dieses Anleihens vor Augen zu führen.

Wir haben vor zwei Jahren zum erstenmal hier über die Aufnahme eines $3\frac{1}{2}\%$ Anleihens von 30 Millionen verhandelt und die Vorlage wurde nachher vom Volk verworfen. Die Gründe der Verwerfung sind Ihnen seinerzeit eingehend auseinandergesetzt worden und ich will dieselben nur kurz wiederholen. Es wurde gesagt, das Anleihen sei dem Volk zur unrichtigen Zeit, das heisst im Sommer, vorgelegt worden. Auch das Verhalten der drei Parteien war nicht, wie es hätte sein sollen. Die Freisinnigen haben für die Annahme der Vorlage im Volk nicht gearbeitet, die Konservativen haben Freigabe der Stimme beschlossen und die sozialdemokratische Partei enthielt sich der Stimmabgabe, was ungefähr auf das gleiche herauskommt, wie wenn sie die Verwerfung proklamiert hätte. So kam es zum Resultat, das wir heute im Interesse der Staatsfinanzen alle schwer bedauern müssen. Wenn der damalige Beschluss zu stande gekommen wäre, hätten wir gegenüber einem 4% Anleihen Jahr für Jahr an Zinsen 150,000 Fr. gespart. Die 30,000,000 Fr. erfordern bei 4% einen jährlichen Zins von 1,200,000 Fr. und bei $3\frac{1}{2}\%$ einen solchen von 1,050,000, so dass wir nun für die Verzinsung des Anleihens pro Jahr 150,000 Fr. mehr ausgeben müssen.

Das zweitemal kam das Geschäft vor den Grossen Rat infolge einer Motion des Präsidenten der Staatswirtschaftskommision, Herrn Freiburghaus. Damals wurde ausgeführt, das Anleihen dürfe nicht auf die lange Bank geschoben werden, sondern müsse dem Volk im Jahre 1910 noch einmal vorgelegt werden. Das geschah, indem der Grosse Rat in der März-Session des letzten Jahres wiederum die Aufnahme eines $3\frac{1}{2}\%$ Anleihens beschloss. Der Herr Finanzdirektor hat gesagt, man habe damals einen Fehler begangen, indem man den Zinsfuß in die Vorlage aufgenommen habe. Allein ich muss den Grossen Rat angesichts der damaligen Situation in Schutz nehmen. Der Grund, warum man es für nötig hielt, von vorneherein auf ein Anleihen von $3\frac{1}{2}\%$ abzustellen, war sehr einfach. Wenn man dem Grossen Rat lediglich die allgemeine Vollmacht gegeben hätte, ein Anleihen von 30 Millionen aufzunehmen, so wäre die Vorlage so ziemlich sicher vom Volke wieder verworfen worden. Das Volk gibt dem Grossen Rat nicht einfach plein pouvoir, wie man es hin und wieder gerne hätte, sondern möchte speziell bei Anleihen etwas zu sagen haben und wissen, zu welchem Zinsfuß das Anleihen aufgenommen werden muss. Deshalb haben wir letztes Jahr beantragt, dass die $3\frac{1}{2}\%$ in den Beschluss aufgenommen werden, und die Vorlage wurde denn auch vom Volk, allerdings nicht mit sehr grossem Mehr, genehmigt.

Nun stehen wir vor der neuen Phase. Statt des $3\frac{1}{2}\%$ ist ein 4% Anleihen notwendig geworden. Man findet gegenwärtig zu einem vernünftigen Kurs kein Geld mehr zu $3\frac{1}{2}\%$. Frankreich, das bis dahin als Geldquelle von ganz Europa gegolten hat, will von $3\frac{1}{2}\%$ Titeln nichts mehr wissen. Schon letztes Jahr wurden die meisten Anleihen zu 4% aufgenommen, so auch das Anleihen der Stadt Bern von 12 Millionen Franken. So muss auch der Staat jetzt mit 4% rechnen. Durch das 4% Anleihen werden aber verschiedene Befürchtungen, die man bisher im Volke hatte, zerstreut. Man macht geltend, es sei gefährlich, dem Staate Bern fremdes Geld zuzuführen, man begebe sich mehr oder weniger in die Abhängigkeit von Frankreich. Das ist natürlich ein Vorurteil, aber das Bedenken bestand an vielen Orten, und bei jedem Anleihen, das in Frankreich aufgenommen wurde, er tönten Stimmen, man sollte das Anleihen in der Schweiz abschliessen. Beim jetzigen Anleihen ist das der Fall und der erwähnte Entwurf fällt dahin. In vielen Kreisen des Kantons Bern wird man es begrüssen, dass man ein 4% Anleihen in der Schweiz aufnimmt statt ein $3\frac{1}{2}\%$ im Auslande.

Ueber die Notwendigkeit des Anleihens braucht man keine Worte zu verlieren. Der Herr Finanzdirektor hat auseinandergesetzt, dass die Verhältnisse genau die gleichen sind wie vor 1 oder 2 Jahren, ja dass das Geldbedürfnis heute noch grösser ist als damals. Die Hypothekarkasse und die Kantonalbank haben die 10 Millionen heute noch nötiger als vor zwei Jahren, und die Staatskasse muss auch mehr Mittel haben, wenn sie den an sie gestellten Anforderungen gerecht werden will.

Mit dem Kurs von 99% kann man sich einverstanden erklären, indem zurzeit ein besserer nicht erhältlich ist. Die Stadt Bern konnte letztes Jahr noch von der günstigeren Marktlage profitieren und zu $99,5\%$ abschliessen, aber heute ist es rein unmöglich, einen höhern Kurs als 99% zu erhalten.

Die 30 Millionen sollen nach dem Annuitätsystem amortisiert werden. Diese Bestimmung stellt die ganze Vorlage in ein sehr günstiges Licht. Man könnte ohne weiteres sagen, für die je 10 Millionen der Hypothekarkasse und Kantonalbank sei eine Amortisation unnötig, da das Geld dort in feste Werte umgesetzt wird. Es ist eine vorsichtige Finanzpolitik, wenn man von vorneherein die Amortisation dieser 20 Millionen ebenfalls in Aussicht nimmt.

Weitere Bemerkungen habe ich nicht anzubringen. Die Staatswirtschaftskommision ist mit der Vorlage einverstanden und empfiehlt Ihnen die Annahme des Volksbeschlusses.

Präsident. Da das Wort nicht verlangt wird, ist Eintreten auf die Vorlage beschlossen. Ich gewärtige, ob zu den beiden Artikeln des Beschlussentwurfes noch das Wort verlangt wird. Es ist nicht der Fall und wir schreiten zur Abstimmung. Wie bereits bemerkt, bedarf es zu einem gültigen Beschluss der Mehrheit sämtlicher Mitglieder des Rates, das heisst der Zustimmung von mindestens 118 Mitgliedern.

A b s t i m m u n g .

Für Annahme des Beschlussentwurfes 167 Stimmen.
Dagegen Niemand.

Präsident. Nun das weitere Vorgehen. Sind Sie einverstanden, dass die Regierung eingeladen wird, den Zeitpunkt der Volksabstimmung festzusetzen? Es ist in Aussicht genommen, die Vorlage am 28. Mai zur Abstimmung zu bringen, und alle nötigen Vorbereitungen sind bereits getroffen. Wird zu diesem weiteren Vorgehen das Wort gewünscht? Wenn nicht, so wäre in diesem Sinne beschlossen, und ich hätte an die Mitglieder des Rates nur noch den Appell zu richten, diesmal in der Abstimmungskampagne etwas mehr zu tun, damit nicht die Anleihenvorlage gegenüber den andern Vorlagen vernachlässigt wird. Namentlich wird es sich empfehlen, das Volk gegenüber dem Vorurteil, man komme nun schon wieder mit einem neuen Anleihen, aufzuklären, damit die absolut dringende Angelegenheit durchgeht.

Mamisbach-Furen-Gambachstrasse IV. Klasse ; Neubau.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die im Winkel zwischen den Staatsstrassen Schwarzenburg-Wislisau und Graben-Gambach gelegenen Gemeindeteile von Wahlern und Rüscheegg leiden unter ganz ungenügenden Wegverhältnissen. Schon im Jahre 1896 hat die Gemeinde Wahlern ein Strassenprojekt ausarbeiten lassen, welches den dort gelegenen Höfen zu einer besseren Verbindung verhelfen sollte. Da die Gemeinden Wahlern und Rüscheegg sich über die Ausführung des Projektes nicht einigen konnten und die nötigen Mittel nicht vorhanden waren, blieb die Sache liegen. Nach der Erstellung der Schwarzenburg-Bahn wandten sich die Interessierten neuerdings an die Gemeinde, damit für sie eine bessere Verbindung mit der neuen Bahn geschaffen werde und sie nicht gezwungen seien, nach Thurnen zu gehen und dort Anschluss an die Gürbetalbahn zu suchen. Die Gemeinde Wahlern reichte ein neues Projekt ein für eine Strasse, die bei der Käserei Mamishaus von der Staatsstrasse Schwarzenburg-Wislisau abzweigt, in entsprechender Entwicklung über den Widengraben und die Häusergruppe Widen auf die Höhe von Fuhren, von da über Dürrenboden nach Bärenwart und Schällisacker und gegen Rossacker führt, um dann in die Staatsstrasse Graben-Gambach einzumünden. Die zurzeit in der dortigen Gegend bestehenden Wege weisen durchschnittlich 18—20% Steigungen auf und können nur mit Mühe befahren werden, so dass der Wunsch nach einer besseren Verbindung durchaus begreiflich ist. Die Länge der Strasse beträgt 4937 m, die Breite 4 m 20, die Maximalsteigung 7,85 % auf 355 und 7,2 % auf 285 m. Im übrigen sind annehmbare Steigungen von 2 bis 3 % vorhanden. Die Abkürzung gegenüber der jetzigen Verbindung macht rund 3 km aus. Wir haben das Projekt in zwei Sektionen eingeteilt: Mamishaus-Furen mit einer Länge von 2719 m, Baukosten inklusive Landentschädigungen 111,000 Fr., und Furen-Gambach mit einer Länge von 2218 m, Baukosten inklusive Landentschädigungen 66,500 Fr. Die Baukosten ohne Landentschädigungen betragen für beide Sektionen zusammen 146,500 Fr.

Wir beantragen Ihnen, zunächst nur die erste Sektion zu bauen, damit die finanziellen Mittel des Staates

und der Gemeinden nicht zu sehr beansprucht werden; dagegen empfehlen wir Ihnen, das ganze Projekt heute schon zu subventionieren, damit, wenn die Gemeinden und die Baudirektion über das nötige Geld verfügen, auch die zweite Sektion in Angriff genommen werden kann, ohne dass wir neuerdings vor den Grossen Rat gelangen müssen. Man wird die zweite Sektion nicht genau nach dem von dem Ingenieur ausgearbeiteten Projekt ausführen, sondern das Tracé etwas modifizieren, wodurch die Baukosten etwas verringert werden können. Immerhin haben wir an dem Devis keine Modifikation angebracht, weil bis zum Zeitpunkt der Ausführung die Preise noch steigen können.

Was die Höhe der Subvention anbelangt, so hat die in Frage kommende Gegend immer das Maximum erhalten, früher 60 %. Wir würden auch diesmal gerne wieder soviel sprechen, aber nachdem jetzt gewöhnlich nur noch 40 % ausgerichtet werden, dürfen wir hier nicht höher als auf 50 % gehen. Dieser Beitrag dürfte aber auch genügen, denn von der von Herrn Grossrat Mosimann immer geschilderten Armut, die in dieser Gegend herrschen soll, haben wir bei unserem Augenschein nicht viel gemerkt, sondern wir haben da schöne Bauernhöfe angetroffen und uns über die in der Gegend herrschende Wohlhabenheit gefreut. Wir beantragen Ihnen also, einen Staatsbeitrag von 50 % zu bewilligen.

Steiger. Präsident der Staatswirtschaftskommission. Das vorliegende Projekt betrifft eine von unserem Kollegen Herrn Mosimann schon seit Jahren gewünschte Strasse. Herr Mosimann hatte auch verlangt, dass die Staatswirtschaftskommission einen Augenschein vornehme, was aber erst geschah, nachdem die Regierung uns das Geschäft vorgelegt hatte, denn wir können vorher grundsätzlich keinen Augenschein vornehmen. Bei der Besichtigung an Ort und Stelle mussten wir uns von der absoluten Notwendigkeit der Erstellung der neuen Strasse überzeugen, namentlich der ersten Sektion Mamishaus-Furen, da die dort befindlichen schönen Bauernhöfe gar keine Strassenverbindung haben. Mit der Erstellung der zweiten Sektion kann man schon noch zuwarten, bis die Kreditverhältnisse der Baudirektion sich günstiger gestaltet haben, indem dort bereits ein kleines Strässchen besteht, das nur der Korrektion bedarf. Auf Wunsch des Herrn Mosimann füge ich bei, dass von den beiden für die zweite Sektion bestehenden Projekten dasjenige über Bärenwart einst ausgeführt werden soll, und wir beantragen Ihnen daher, nach «Gambach» die Worte einzuschalten: «über Bärenwart». Im übrigen erklärt sich die Staatswirtschaftskommission mit dem Antrag des Regierungsrates einverstanden. Ich bemerke von vorneherein, dass sie gegen jede Erhöhung des Staatsbeitrages über 50 % Stellung nehmen müsste.

Burri. Als Vertreter der interessierten Gegend möchte ich Ihnen beantragen, den Staatsbeitrag auf 60 % festzusetzen, und ich gebe mich der Hoffnung hin, dass dieser Antrag in Anbetracht der Verhältnisse nicht als unangebracht erscheine. Ich weiss gar wohl, dass mir der Herr Baudirektor entgegenhalten wird, die Schwarzenburger dürften nun einmal zufrieden sein, nachdem sie in den letzten Jahren so grosse Subventionen erhalten haben. Das letztere ist richtig,

und ich spreche der Regierung und dem Grossen Rat für ihr bisheriges Wohlwollen alle Anerkennung und den besten Dank aus. Wir würden auch davon absehen, eine höhere Subvention zu verlangen, wenn die Gegend wirklich wohlhabend wäre, wie der Herr Baudirektor ausgeführt hat. Allein in Wirklichkeit sind die Verhältnisse anders. In der letzten landwirtschaftlichen Statistik, wo die Gemeinden angegangen wurden, allfällige Wünsche und Anregungen zu machen, habe ich die Bemerkung einer seeländischen Gemeinde gelesen: «Gewünscht wird die Aufhebung der Staatssteuer». Ich habe das natürlich nur als einen Scherz betrachtet, dabei aber doch gedacht, dass es sehr gut wäre, wenn das eingeführt würde. Die Leute wollten damit sagen, es wäre ihnen am liebsten, wenn sie dem Staat nichts mehr bezahlen müssten, dann würden sie von ihm auch nichts mehr verlangen, sie würden dann ohne Staatshilfe auskommen. Wir sind leider nicht in dieser glücklichen Lage und ich halte dafür, dass solche Gemeinden, wenn ihnen ein geringerer Staatsbeitrag ausgerichtet wird, immerhin viel besser daran sind als die schwerbelasteten Gemeinden, wenn sie 60% erhalten. Ich stimme nicht gerne ein Klageglied an und nehme lieber davon Umgang, Ihnen unsere Verhältnisse zu schildern. Aber wir haben eine etwas traurige Lage, in der die Millionäre nicht gedeihen. Bei uns werden Bürger zur Steuer herangezogen, an die man an andern Orten gar nicht denkt. Trotzdem haben wir unser Steuerkapital nicht höher gebracht als auf 20 Millionen Franken, was mit der Bevölkerungszahl von 5500 Einwohnern nicht im richtigen Einklang steht. Wenn wir schon in den letzten Jahren in sehr anerkennenswerter Weise vom Staat viel erhalten haben, so muss ich doch auch erwähnen, dass in früheren Zeiten bei uns gar nichts gegangen ist; alles wurde verschoben und nun kommt allerdings etwas viel auf einmal zusammen. Dabei muss gesagt werden, dass die Gemeinden an die öffentlichen Werke auch viel beigetragen haben, so zum Beispiel seinerzeit an die Schwarzwasserbrücke 100,000 Fr. und an die Schwarzenburgbahn 150,000 Fr. Diese Lasten machten sich sehr fühlbar, und die Gemeindesteuer in Rüschegg, Wahlern und Guggisberg beträgt denn auch 5%. Wir müssen froh sein, wenn dieser Steueransatz nicht noch erhöht zu werden braucht, ohne dabei daran zu denken, dass die grossen Gemeindeschulden, die aufgenommen werden mussten, in absehbarer Zeit zu amortisieren sind. In Anbetracht dieser ungünstigen Verhältnisse hatte unsere Gegend grosse Bedenken gegen das neue Strassenprojekt, aber wir hielten es für unsere Pflicht, trotz den vermehrten Opfern der beteiligten Gegend doch die Schaffung besserer Verkehrsverhältnisse zu ermöglichen. Die jetzigen Wegverhältnisse sind derart, dass in der Winterszeit viele unserer Leute die Milch nicht in die Käserei bringen können, sondern genötigt sind, sie daheim zu behalten und auf andere Weise zu verwerten. Allerdings ist man in der letzten Zeit bei den Subventionen nicht über 50% hinausgegangen, allein das Sprichwort sagt: «Keine Regel ohne Ausnahme». Diese Ausnahme kann nach meinem Dafürhalten im vorliegenden Fall nur als gerechtfertigt erscheinen. Ich möchte Ihnen daher die Annahme meines Antrages auf Bewilligung eines Staatsbeitrages von 60% empfehlen.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich bestätige nur, was Herr Grossrat Burri

gesagt hat, dass wir im Amt Schwarzenburg schon sehr viel getan haben. Aber wir können jetzt einfach nicht höher als auf 50% gehen. Das ist das Maximum, das wir leisten können. Wenn man in Zukunft sich mit diesem Maximum nicht zufrieden geben will, so werden wir das betreffende Geschäft einfach nicht mehr vorbringen.

Steiger. Präsident der Staatswirtschaftskommission. Ich möchte Sie ebenfalls ersuchen, an den 50% festzuhalten. Wenn der Antrag Burri angenommen wird, so werden sich die andern, die in den letzten Jahren nur 50% erhalten haben, über ungleiche Behandlung beklagen. Ich möchte persönlich den Schwarzenburgern die 60% sehr wohl gönnen, aber es geht mit Rücksicht auf die in den letzten Jahren gesprochenen Subventionen nicht an. Unter den heute vorliegenden Geschäften figuriert allerdings ein Strassenprojekt (Niedermuhlern-Untergschneit), bei dem eine Staatssubvention von 60% beantragt wird. Allein dies geschieht nur deshalb, weil es sich um die Ausführung eines Grossratsbeschlusses aus dem Jahre 1902 handelt. Wenn dies nicht der Fall wäre, würden wir auch dort nicht über 50% gegangen sein, denn wir müssen dafür sorgen, dass wir keinen Präzedenzfall schaffen, auf den man sich später berufen könnte.

Mosimann. Die projektierte Strasse Mamishaus-Furen-Gambach ist absolut notwendig. Der Plan hierfür datiert bereits aus dem Jahre 1896 und blieb dann in Bern liegen, bis er auf Drängen der Gemeinden wieder hervorgeholt wurde. Die Gemeinde Wahlern hat gegenwärtig eine Schuld von 260,000 Fr., die amortisiert werden muss. Es wurden nicht nur Beiträge an die Schwarzwasserbrücke und die Schwarzenburgbahn gegeben, sondern auch die Strassenkorrekturen und Landentschädigungen verursachten den Gemeinden grosse Ausgaben. Auch im vorliegenden Fall haben die Gemeinden Landentschädigungen im Betrage von 31,000 Fr., sowie die Geldbeschaffungskosten zu übernehmen, so dass ein höherer Beitrag als 50% gerechtfertigt erscheint. Wenn man nicht auf 60% gehen will, könnte man die Differenz von 10% vielleicht halbieren. (Heiterkeit.) Dann wären beide Teile zufrieden; dem Staat macht es nicht viel aus und den Gemeinden ist damit geholfen.

Im weiteren möchte ich dem Herrn Baudirektor ans Herz legen, den Plan für das zweite Teilstück angemessen zu korrigieren, was zur Folge hätte, dass die Strasse nicht nur rationeller ausgeführt würde, sondern auch bedeutend billiger erstellt werden könnte. Im übrigen mache ich Herrn Regierungsrat Könitzer das Kompliment, dass er gefunden hat, die Rüschegger seien reiche Leute.

Auf Anfragen des Vorsitzenden schliesst sich Herr Burri dem Antrag Mosimann an.

A b s t i m m u n g .

1. Der redaktionelle Zusatz «über Bärenwart» wird, weil nicht bestritten, vom Vorsitzenden als angenommen erklärt.
2. Für den Antrag der vorberatenden Behörden (50%) 76 Stimmen.
Für den Antrag Burri-Mosimann (55%) 33 Stimmen.

(24. April 1911.)

Beschluss:

Das von der Einwohnergemeinde Wahlern im Einvernehmen mit der Gemeinde Rüscheegg mit Gesuch vom 22. April 1905 eingesandte Projekt für den Bau einer 4937 m langen Strasse IV. Klasse, Mamishaus-Furen-Gambach über Bärenwirt, wird grundsätzlich genehmigt und den Gemeinden Wahlern und Rüscheegg an die von der Baudirektion ohne Landentschädigungen veranschlagten Baukosten von 155,000 Fr. ein Staatsbeitrag von 50 %, im Maximum 77,500 Fr., auf Rubrik X F bewilligt in dem Sinne, dass das in der Gemeinde Wahlern liegende, 2719 m lange Teilstück Mamishaus-Furen im Voranschlag von 96,000 Fr. für die Baukosten zunächst zur Ausführung gelangen soll.

Diese Bewilligung erfolgt unter folgenden Bedingungen:

1. Die Arbeiten sind nach den Vorschriften und Weisungen der Baudirektion und unter der Kontrolle ihrer Organe auszuführen. Die Baudirektion ist ermächtigt, allfällige zweckdienliche Änderungen am Projekt anzurufen.

2. Die Auszahlung des Staatsbeitrages erfolgt unter Vorbehalt der Kreditverhältnisse der Baudirektion je nach Vorrücken der Arbeiten, auf Vorlage von Situationsetats hin in Jahresraten von höchstens 10,000 Fr., restanzlich nach vorschriftsgemässer Ausführung der Arbeiten und Vorlage der Abrechnung, in welche die wirklichen Bau- und Projektkosten, sowie die Aufsichtskosten des Staates, nicht aber Landentschädigungs-, Kommissions-, Verwaltungs- und Geldbeschaffungskosten der Gemeinden eingestellt werden dürfen.

3. Die Strasse ist nach ihrer Vollendung von den Gemeinden Wahlern und Rüscheegg als Verbindung IV. Klasse gemäss Straßenbaugesetz zu unterhalten.

4. Die Gemeinden Wahlern und Rüscheegg haben innerhalb 3 Monaten, vom Datum dieses Beschlusses an gerechnet, die Annahme desselben zu erklären.

sprochen werden. Wir stellen Ihnen heute einen bezüglichen Antrag. Die Länge dieser Teilstrecke beträgt 2110 m, die Baukosten sind auf 31,000 Fr. veranschlagt, wovon auf die Gemeinde Niedermuhlern 25,600 Fr. und auf die Gemeinde Rüeggisberg 5,400 Franken entfallen. Wir empfehlen Ihnen, an diese Baukosten wieder einen Beitrag von 60 % oder 18,600 Franken zu bewilligen, entsprechend dem im Jahre 1902 grundsätzlich gefassten Beschluss. Damit steigen die Leistungen des Staates an den Bau der ganzen Strasse auf 128,700 Fr., während der Staatsbeitrag nach dem ursprünglichen Voranschlag 94,200 Fr. ausgemacht hätte. Die entstandenen Mehrausgaben sind auf die seit der Devisaufnahme gesteigerten Material- und Arbeitspreise sowie auf vorgenommene Tracéverbesserungen zurückzuführen.

Steiger. Präsident der Staatswirtschaftskommission. Es handelt sich um die Erstellung des letzten Teilstückes einer Strasse, deren Bau bereits im Jahre 1902 vom Grossen Rat beschlossen worden ist. Durch den früheren Beschluss sind wir an einen Staatsbeitrag von 60 % gebunden, sonst würden wir auch hier beantragt haben, nicht höher als auf 50 % zu gehen.

Genehmigt.

Beschluss:

In weiterer Ausführung der Grossratsbeschlüsse vom 28. April 1902, 28. September 1903, 13. Februar 1905 und 25. März 1907 wird den Gemeinden Niedermuhlern und Rüeggisberg für die Ausführung des 2110 m langen, ohne Landentschädigungen auf 31,000 Fr. veranschlagten letzten Teilstückes Niedermuhlern-Untergschneit des Straßenbaues Köniz-Schliern-Oberscherli-Niedermuhlern-Untergschneit auf Grund des vorgelegten Ausführungsprojektes ein Staatsbeitrag von 60 % der wirklichen Baukosten, höchstens 18,600 Fr., auf Rubrik X F bewilligt unter folgenden Bedingungen:

1. Der Bau ist von den Gemeinden nach den Vorschriften der Baudirektion und unter ihrer Kontrolle auszuführen.

Die Baudirektion ist ermächtigt, am Projekt zweckmässige Änderungen im Einvernehmen mit der Gemeinde anzurufen.

2. Die Auszahlung des Staatsbeitrages erfolgt vorbehältlich der Kreditverhältnisse der Baudirektion nach vorschiftsgemässer Vollendung des Baues und Vorlage einer geprüften Abrechnung, in welche die wirklichen Bau- und Projektkosten sowie die Aufsichtskosten des Staates, nicht aber Landentschädigungs-, Kommissions-, Geldbeschaffungs- und Verzinsungskosten eingestellt werden dürfen, voraussichtlich in den Jahren 1912 und 1913.

3. Die Gemeinden haben vor Beginn der Arbeiten die Annahme dieses Beschlusses zu erklären.

Strassenbau IV. Klasse Köniz - Schliern - Oberscherli - Niedermuhlern-Untergschneit; V. Teilstück Niedermuhlern-Untergschneit.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Im Jahre 1902 hat der Grossen Rat grundsätzlich beschlossen, an den Straßenbau Köniz-Schliern-Oberscherli-Niedermuhlern-Untergschneit eine Subvention von 60 % zu verabfolgen. Die Strasse war eingeteilt in 5 Sektionen, von denen heute 4 ausgeführt sind. Bei der Bewilligung des Staatsbeitrages an die vierte Strecke Mühlerain-Niedermuhlern mussten sich die Gemeinden Niedermuhlern und Rüeggisberg verpflichten, auch das letzte Teilstück Niedermuhlern-Untergschneit auszuführen. Im Jahre 1908 stellten die Gemeinden das Gesuch, es möchte nun auch dieses letzte Stück erstellt und hiefür ein Staatsbeitrag ge-

Röschenz-Metzerlen-Strasse; Neubau.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Anfangs der 60er Jahre erstellte die solothurnische Gemeinde Metzerlen eine neue Strasse vom Dorf bis an die Kantonsgrenze Bern-Solothurn auf der Kahlhöhe zwischen Metzerlen und Röschenz als Teilstück einer künftigen Verbindung über den Blauen nach Röschenz und Laufen. Von der bernischen Gemeinde Röschenz wurde die Fortsetzung derselben bis Röschenz und Laufen in Aussicht genommen, allein es gelangte nur das Teilstück Laufen-Röschenz zur Ausführung, während dasjenige von Röschenz bis Kantonsgrenze wegen finanziellen Schwierigkeiten bisher unterblieben ist. Im Jahre 1890 wurden die solothurnischen Gemeinden beim Regierungsrat vorstellig, man möchte die Gemeinde Röschenz anhalten, dass sie ihren Verpflichtungen nachkomme. Der Regierungsrat bewilligte einen Kredit von 1800 Fr. für die Aufstellung eines Projektes, dessen Ausführung auf rund 100,000 Fr. zu stehen gekommen wäre. Der Regierungsrat stellte einen Staatsbeitrag von 65% in Aussicht, aber die Gemeinde erklärte, dass es ihr unmöglich sei, für den Rest aufzukommen, sie könnte höchstens 20—30% übernehmen. Der Regierungsrat liess darauf ein billigeres Projekt ausarbeiten, dessen Voranschlag sich auf 79,000 Fr. belief. Allein auch dieses war wieder zu teuer. Unseren Organen gelang es dann, ein Projekt im Betrage von 60,000 Fr. auszuarbeiten, und wir erklärten uns zu einem Beitrag von 60% bereit, weil die Strasse in einen andern Kanton einmündet und an eine bereits bestehende Strasse anschliesst. Die 4600 m lange Strasse zweigt von der Kantonsstrasse in Röschenz ab, führt über die Kahlhöhe und schliesst dort an die Strasse nach Metzerlen an. Der Kanton Solothurn hat die Strasse auf eine Länge von 150 bis 200 m noch nicht ausgeführt, indem er nicht wusste, in welcher Weise wir anschliessen würden, aber die Gemeinde Metzerlen hat sich bereit erklärt, das noch fehlende Stück mit einem Kostenaufwand von rund 4500 Fr. auszuführen. Wir hätten uns auf den Standpunkt stellen können, dass die Strasse für den Kanton Bern eigentlich keinen grossen Nutzen habe, sondern uns nur vermehrte Lasten bringen werde, indem wir sie als Strasse, die in einen andern Kanton einmündet und verschiedene Kirchengemeinden verbindet, in Unterhalt nehmen müssen, aber wir sind es der Gemeinde Röschenz schuldig, ihr zu einer richtigen Durchgangsverbindung zu verhelfen. Von der durchgehenden Strasse werden die bernischen und solothurnischen Landesteile profitieren, auf jener Seite aber auch die vom Kanton Solothurn und Deutschland eingeschlossene kleine bernische Gemeinde Burg, die ebenfalls bessere Strassenverhältnisse anstrebt. Die Bewohner dieser Ortschaft sind meistens ärmere Leute, die in der Gegend selbst nur schwer Arbeitsgelegenheit finden und solche auswärts suchen müssen. Da die Endstation der Birsigtalbahn, Rodersdorf, nur etwa $\frac{3}{4}$ Stunden entfernt ist, ist es ihnen ermöglicht, in Basel Arbeit zu finden und dort auch die Erträge des Landes günstiger abzusetzen. Die Gemeinde Burg, die jetzt wohl gegen Deutschland hin eine gute Strasse hat, dagegen vom Kanton Bern abgeschlossen ist, muss ebenfalls eine bessere Verbindung nach Röschenz zu erhalten. Zurzeit haben wir es jedoch bloss mit der Strasse Röschenz-Kahlhöhe zu tun. Dieselbe soll gebaut werden als Strasse III. Klasse mit 4,80 beziehungs-

weise 3,60 m versteinter Fahrbahn und einem Maximalgefälle von 9%, gegenüber jetzt 15—20%. Die Kosten sind auf rund 60,000 Fr. veranschlagt, und wir beantragen ihnen, an dieselben einen Staatsbeitrag von 60%, im Maximum 36,000 Fr. zu bewilligen.

M. Stauffer, rapporteur de la commission d'économie publique. Le projet de construction de route sur lequel vient de rapporter Monsieur le directeur des travaux publics répond à un réel besoin. Il s'agit de relier par une voie praticable la vallée de Laufon et principalement les villages de Röschenz et de Laufon avec Metzerlen.

La vallée de la Birse est séparée de ce dernier village par la chaîne du Blauen qui sera traversé par la nouvelle route à un des points les plus culminants, soit à la Kahlhöhe dont l'altitude est de 800 et quelques mètres. L'ancien chemin, disons la « charrière » est très rapide; c'est un véritable casse-cou, aussi bien pour les gens que pour les attelages, aussi n'est-elle plus guère employée que pour le dévalillage du bois.

Au reste, le projet ne date pas d'aujourd'hui. Monsieur le rapporteur du gouvernement vous a dit toutes les phases par lesquelles il a déjà passé. Le tronçon du côté soleurois a déjà été construit dans les années 1860. Depuis lors, la vallée de Laufon s'est considérablement développée tant au point de vue du commerce que de l'industrie. La population demande avec raison, et pour des motifs sur lesquels il est inutile d'insister, d'être reliée par une route convenable avec Metzerlen et tout le territoire détaché du canton de Soleure. Mais ce projet a encore un autre grand avantage, c'est que sa réalisation permettra de rattacher le village de la Bourg au canton de Berne dont il fait partie depuis 1815.

Ce village de la Bourg, qui compte à peine 163 habitants, est presque entièrement enclavé dans l'Alsace. Sa population est plutôt pauvre et il n'a pas seulement une route qui le relie à la mère-patrie. C'est donc un devoir national en même temps qu'une œuvre patriotique que de lui témoigner notre attachement qui, de la part de la population, est réciproque. On ne saurait mieux le faire qu'en reliant ce petit territoire détaché et isolé par une bonne voie de communication qui permettra et facilitera aux habitants les relations avec leurs concitoyens.

Pour toutes ces raisons la commission d'économie publique vous recommande de voter les propositions du gouvernement, en même temps qu'elle invite le Conseil-exécutif de prendre à bref délai l'initiative de la construction du tronçon de route devant relier le village de la Bourg par la route Metzerlen-Kahlhöhe avec les villages de Röschenz et de Laufon.

Genehmigt.

Beschluss:

Der Gemeinde Röschenz wird für den Bau einer ohne Landentschädigungen auf rund 60,000 Franken veranschlagten, 4595 m langen Strasse von Röschenz auf die Kahlhöhe zum Anschluss an die Strasse nach Metzerlen nach dem reduzierten Projekt der Baudirektion mit 4,80 m versteiner Strassenbreite durch das Dorf und

(24. April 1911.)

3,60 m vom Dorf bis Kahlhöhe ein Staatsbeitrag von 60 % der wirklichen Baukosten, im Maximum 36,000 Fr., auf Rubrik XF bewilligt unter folgenden Bedingungen:

1. Die Arbeiten sind nach Projekt und Vorschriften der Baudirektion auszuführen. Die Baudirektion ist ermächtigt, allfällige zweckdienliche Abänderungen anzurufen.

2. Die Auszahlung des Staatsbeitrages erfolgt unter Vorbehalt der Kreditverhältnisse der Baudirektion in Jahresraten von höchstens 12,000 Franken, restanzlich nach Vorlage einer belegten Abrechnung, in welche die wirklichen Projekt- und Baukosten, sowie die Aufsichtskosten des Staates, nicht aber Landentschädigungs-, Kommissions-, Geldbeschaffungs- und Verzinsungskosten etc. eingestellt werden dürfen.

3. Die Gemeinde Röschenz hat innerhalb Monatsfrist nach Eröffnung dieses Beschlusses die Annahme desselben zu erklären.

sucht werden, diesen Bezirk durch eine Strasse IV. Klasse etwas besser zu bedienen und die vereinzelten Weiler unter sich und weiter rückwärts mit Heimiswil Burgdorf und auf der andern Seite mit Affoltern und den übrigen Ortschaften zu verbinden. Die Kosten sind auf 48,000 Fr. devisiert und die Staatswirtschaftskommission beantragt in Uebereinstimmung mit der Regierung, an dieselben einen Beitrag von 40 % zu bewilligen.

Genehmigt.

Beschluss:

Das von der Gemeinde Heimiswil mit Gesuch vom 20. November 1906 vorgelegte, ohne Landentschädigungen auf 48,000 Fr. veranschlagte Projekt für den Bau einer 4 km langen Strasse IV. Klasse Heimiswil-Garneuel-Rothenbaum-Lueg mit Abzweigung Rothenbaum-Schulhaus, wird grundsätzlich genehmigt und der Gemeinde ein Staatsbeitrag von 40 % der wirklichen Baukosten, im Maximum 19,200 Fr. auf Rubrik XF bewilligt unter folgenden Bedingungen:

1. Die Arbeiten sind nach den Vorschriften und Weisungen der Baudirektion und unter der Kontrolle ihrer Organe auszuführen. Die Baudirektion ist ermächtigt, zweckdienliche Änderungen am Projekt anzurufen.

2. Die Auszahlung des Staatsbeitrages erfolgt nach richtiger Vollendung der Arbeiten und Vorlage einer geprüften Abrechnung, in welche die wirklichen Bau- und Projektkosten, sowie die Aufsichtskosten des Staates, nicht aber Landentschädigungs-, Kommissions- und Geldbeschaffungskosten eingestellt werden dürfen, unter Vorbehalt der Kreditverhältnisse der Baudirektion in gleichmässigen Jahresraten.

3. Die Strasse ist nach ihrer Vollendung von der Gemeinde Heimiswil nach Gesetz richtig zu unterhalten.

4. Die letztere hat die Annahme dieses Beschlusses zu erklären.

Heimiswil-Garneuel-Rothenbaum-Lueg-Strassenbau IV. Klasse.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Heimiswil-Garneuel-Lueg-Strasse liegt zum grossen Teil im Schulbezirk Rothenbaum; derselbe gehört zur Gemeinde Heimiswil und weist eine Bevölkerung von 600 Seelen auf. Er war bis dahin ziemlich isoliert und strebt seit Jahren bessere Verkehrsverhältnisse an. Schon im Jahre 1906 reichte der Gemeinderat von Heimiswil das Gesuch ein, man möchte der dortigen Gegend zu einer besseren Verbindung verhelfen, weil sonst die Leute auswandern und der Wert der Liegenschaften sich vermindere. Wir haben das ursprüngliche Projekt etwas reduziert und schlagen Ihnen die Subventionierung einer Strasse IV. Klasse von der Kirche in Heimiswil nach der Lueg vor, wo sie in das Strässchen nach Affoltern einmünden würde. Die Länge beträgt 4 km, die Breite 4,20 m mit 3,60 m versteinter Fahrbahn, die Maximalsteigung 10 %. Die Baukosten sind, inklusive einer kleinen Abzweigung nach dem Schulhaus Rothenbaum auf 48,000 Fr. berechnet. Als Staatsbeitrag beantragen wir Ihnen, 40 % zu bewilligen, da die Strasse keine grosse Ortschaften, sondern nur einzelstehende Bauernhöfe untereinander verbindet.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die Staatswirtschaftskommission hat die Strassenverhältnisse in Heimiswil einer Besichtigung unterzogen und musste sich an Ort und Stelle von der Begründetheit des vorliegenden Begehrens überzeugen. Die Wegverhältnisse von Heimiswil in der Richtung nach Garneuel-Rothenbaum-Lueg sind die denkbar schlechtesten. Das Terrain ist sehr coupiert und von Schluchten durchzogen. Die Erstellung einer Strasse ist nicht nur schwierig, sondern auch mit grossen Kosten verbunden, und diesem Umstand ist es zuzuschreiben, dass eine eigentliche Strasse in diesem Gebiet noch nicht vorhanden ist. Der jetzige Weg weist ein Gefälle von 15—20 % auf. Es soll nun ver-

Aareübergang in der Richtung Bern-Aarberg beim Brückenboden unterhalb der Neubrücke.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Es handelt sich hier um ein grosses Geschäft, das wir eigentlich fast übers Knie brechen mussten, um es noch vor Ende einer auf 30. April auslaufenden günstigen Bauofferte vor den Grossen Rat bringen zu können.

Die Bestrebungen nach einer besseren Verbindung zwischen den nordseits der Aare gelegenen Gemeinden zwischen Bern und Aarberg und der Kantonsstadt sind nicht neu. Sie machten sich schon vor 20, 30 Jahren geltend und bereits im Jahre 1899 wurde ein Projekt für eine Hochbrücke bei der Felsenau im Kostenvoranschlag von 645,000 Fr. und ein solches für eine Hochbrücke im Drackaugraben im Kostenvoranschlag von 1,142,000 Fr. ausgearbeitet. Einige

Jahre später wurden auch Studien gemacht für die Ueberbrückung der Aare in der Nähe von Hasli-Dettigen. Alle diese Projekte wanderten aber in den Papierkorb, weil die Gemeinden sich auf keines derselben einigen konnten. Das Felsenauprojekt diente hauptsächlich der Gemeinde Bremgarten und die andern wollten nicht mithelfen. Das Drackauprojekt kam zu teuer zu stehen und das Hasliprojekt hätte nur die Gemeinde Wohlen bedient.

Im Jahre 1907 wurde ein neues Projekt ausgearbeitet, das einen Uebergang beim Brückenboden-Hahlen, ungefähr an der gleichen Stelle wie das Drackauprojekt, vorsah und dessen Gesamtkosten auf 925,000 Franken veranschlagt wurden. Die von der Baudirektion vorgenommene Prüfung ergab, dass vorläufig nur dieses Projekt subventioniert werden kann. Wir hätten gerne das Felsenauprojekt aufgenommen, allein mit demselben wäre den Gemeinden Meikirch, Uettligen und Wohlen nicht gedient. Der Gemeinde Bremgarten kann in anderer Weise entgegenkommen werden. Anlässlich der Erstellung des Felsenauwerkes hat sich die Gemeinde Bern verpflichtet, wenn der Fähreverkehr nicht mehr eingerichtet werden kann, einen Fussgängersteg zu errichten. Ein bezüglicher Augenschein hat bereits stattgefunden und wir hoffen, dass Bern und Bremgarten und eventuell andere Gemeinden sich vereinigen werden, um bei der Felsenau eine kleine Fahrbrücke zu erstellen, die allen Ortschaften dient.

Das Brückenbodenprojekt umfasst zunächst die Verlängerung der Länggasstrasse durch den Bremgartenwald. Die Länge dieser Strasse bis zur Brücke beträgt 1860 m, die Breite 7 m nebst einem 2 m breiten Trottoir, die Maximalsteigung 4,8 %, Baukosten 113,000 Franken, Landentschädigungen 10,000 Fr. Die Länge der Brücke beträgt 230 m, die Breite 7 m nebst einem 2 m breiten Trottoir, die Höhe über Wasserspiegel rund 40 m. Jenseits der Brücke sind drei Abzweigungen vorgesehen; die eine geht nach Herrenschwand, die andere nach Stuckishaus und die dritte nach Uettligen. Die erste hat eine Länge von 925 m, eine Breite von 6 m, Maximalsteigung 5,5 %, Baukosten 37,700 Fr., Landentschädigungen 14,000 Fr. Die zweite hat eine Länge von 380 m, eine Breite von 5,5 m, Maximalgefälle 4,55 %, Baukosten 18,300 Fr., Landentschädigungen 4000 Fr. Mit dieser Abzweigung kommt man einigermassen dem obfern Teil der Gemeinde Bremgarten entgegen, indem man sie in die nach Bremgarten führende Strasse einmünden lässt. Die Strasse nach Uettligen hat eine Länge von 2260 m, eine Breite von 5,50 m, Maximalsteigung von 4,55 %, Baukosten 96,000 Fr., Landentschädigungen 22,000 Fr. Im ganzen sind die Baukosten für die Zufahrten veranschlagt auf 265,000 Fr. und die Landentschädigungen auf 50,000 Fr., zusammen 315,000 Fr.

Die Brücke soll aus Betonquadern und armiertem Beton erstellt werden. Auf eine seinerzeit stattgefundene Ausschreibung hin langten verschiedene Offerten ein. So eine von den Vereinigten Werkstätten Nidau und Dottingen für eine Eisenkonstruktion im Kostenvoranschlag von 618,000 Fr., ferner 4 Betonprojekte von: Müller Zeerleder & Gobat, Devis 378,000 Fr., Gribi, Hässler & Cie., Devis 500,000 Fr., Anselmier & Cie., Devis 525,000 Fr., Ingenieur Pulfer, Devis 512,000 Fr. Wir haben alle Projekte prüfen lassen und sind zum Schlusse gekommen, dass dasjenige von Müller, Zeerleder & Gobat nicht das best durchgestudierte, aber das billigste ist. Die Firma wurde

veranlasst, neue Berechnungen zu machen und eine neue Offerte einzureichen, die auf 400,000 Fr. lautet. Die Firma übernimmt alle Fundationen auf ihr Risiko, aber sie gibt dabei nur so und soviel Druckfestigkeit an. Die Druckfestigkeit des Bodens muss aber bedeutend grösser sein, als sie angibt, so dass wir den Bau der Brücke nicht zu diesen Bedingungen vergeben können. Wir haben aber ein Ventil offen gelassen, wonach wir erklären können, dass wir von der Brücke nichts wollen, wenn die Berechnungen sich ungünstig gestalten sollten. Wir wollen nicht wieder in den Besitz einer Brücke gelangen wie die Kirchenfeldbrücke, sondern die Brücke soll so erstellt werden, dass sie solid ist und nicht nach kurzer Zeit als Bauwerk minderer Güte taxiert wird. Immerhin wollten wir den Initianten entgegenkommen und ihnen nicht die Möglichkeit nehmen, rechtzeitig mit der Firma abzuschliessen. Die von ihr eingereichte Offerte ist deshalb so billig, weil die Firma noch günstige Abschlüsse für Zementlieferungen hat, die, wenn sie jetzt neu abschliessen müsste, für die Brücke auf 35,000 Fr. höher zu stehen kämen. Auch verfügt sie von ihren Arbeiten beim Güterbahnhof her über das nötige Material und Personal, so dass sie auch aus diesem Grunde die Brücke billiger erstellen kann als eine andere Firma, die erst alles neu zur Stelle schaffen müsste. Das Initiativkomitee ist bei der Regierung vorstellig geworden, sie möchte das Geschäft dem Grossen Rat noch vor dem 30. April vorlegen, damit es die günstigen Bedingungen der Firma Müller, Zeerleder & Gobat ausnützen könne. Es traf sich nun gerade gut, dass der Grosses Rat vor diesem Termin zusammentrat, wir hätten ihn schwerlich wegen dieses Geschäftes extra einberufen.

Mit den 400,000 Fr. ist aber die Brücke noch nicht gebaut, sondern dazu kommen noch 20,000 Fr. für die Bauleitung, 20,000 Fr. für Landankauf und Entschädigung für die Beschaffung von Bauplänen und 40,000 Fr. für Beschaffung von Kies für die Fahrbahn und Unvorhergesehenes. Die Gesamtkosten des Brückenbaues belaufen sich daher auf 480,000 Fr. und die Totalkosten mit Inbegriff der Zufahrten auf 795,000 Fr.

Die Gemeinden verlangten ursprünglich, dass der Staat die Brückenerstellungskosten ganz übernehme oder wenigstens 80 % an dieselben beitrage und an die Strassenbaukosten 60 %. Dabei beriefen sie sich darauf, dass ihre Gegend von keiner Eisenbahn durchzogen werde und sie unbedingt eine bessere Verbindung beanspruchen können. Dieser Umstand hat die Regierung denn auch bewogen, sofort auf das Geschäft einzutreten. Denn es muss zugegeben werden, dass der Gegend schon wiederholt hier im Grossratssaal die Erstellung eines rationellen Aareüberganges versprochen wurde; ich selbst habe früher einmal als Mitglied der Staatswirtschaftskommission dieses Versprechen abgegeben, und es wäre mir doppelt unangenehm gewesen, wenn ich demselben nicht hätte nachkommen können. Die Gemeinden haben im ganzen 310,000 Fr. zusammengebracht und glauben, der Staat solle den Rest übernehmen. Damit können wir uns aber nicht einverstanden erklären. Wir sind bereit, 70 % für die Brücke, im Maximum 336,000 Fr., zu übernehmen, dagegen können wir nicht mehr als 40 % an die Zufahrten beitragen. Die Gemeinden erklären allerdings, sie haben ihr möglichstes getan, sie seien erschöpft, aber ich meine, es ist doch noch jemand da, der etwas mehr leisten könnte, nämlich die

(24. April 1911.)

Gemeinde Bern. Das Initiativkomitee war so bescheiden, die Stadt Bern bloss um einen Beitrag von 50,000 Franken anzugehen, ohne sich dabei bewusst zu werden, welches Geschenk ihr damit zufällt. Die Strassenbaukosten in der Gemeinde Bern betragen 113,000 Fr. und die Landentschädigungen 10,000 Fr. 60% dieser Baukosten machen 67,800 Fr. aus, was mit den Landentschädigungen für die Gemeinde Bern eine Ausgabe von 77,800 Fr. ausmachen würde. Da ist es begreiflich, wenn die Stadt Bern mit der grössten Bereitwilligkeit die ihr von dem Initiativkomitee zugemuteten 50,000 Fr. bewilligt hat! Noch nie ist ein Gemeindewesen wie die Stadt Bern so billig zu einer Strasse gekommen. An die Brücke trägt sie gar nichts bei, dagegen wird sie dann eines schönen Tages kommen und mit ihrem Tramway über die Brücke fahren wollen. So billig darf die Gemeinde Bern nicht wegkommen, sondern sie darf ganz gut die noch fehlenden 43,000 Franken übernehmen.

Ich habe noch etwas auf dem Herzen. Ich fürchte, die wirklichen Kosten könnten unter Umständen den Voranschlag übersteigen und deshalb halte ich es für angezeigt, mit dem Bau der Strasse gegen Uettligen bis nach der Vollendung der Brücke und der übrigen Zufahrtsstrassen zuzuwarten. Wir schreiben allerdings vor, dass allfällige Mehrkosten von den Subventionsgemeinden zu tragen sind, aber man weiss, wie in solchen Fällen an das milde Herz des Grossen Rates appelliert wird, und wenn die Mehrkosten erheblich wären, könnte schliesslich der ganze Staatsbeitrag mehr ausmachen als die Kompetenzsumme des Grossen Rates, und das Geschäft müsste vor das Volk gebracht werden. Um das zu vermeiden, schlagen wir Ihnen die Aufnahme der Ziffer 7 vor: «Die Zufahrtsstrasse nach Uettligen darf erst nach Erstellung der Brücke und deren Abrechnung erstellt werden und hat sich überdies nach den Kreditverhältnissen der Baudirektion zu richten». Um aber in der beteiligten Gegend nicht etwa das Gefühl aufkommen zu lassen, man werde das Geld anderweitig brauchen und schliesslich die Strasse nach Uettligen gar nicht bauen, fügen wir als Ziffer 8 bei: «Als Garantie für die gemeinsame Druchführung dieses Strassenstückes nach Uettligen werden von den einbezahlten Gemeindebeiträgen 60% des Kostenbetrages in Reserve gestellt».

In Ziffer 4 haben wir verlangt, dass die gezeichneten Beiträge auf der Kantonalbank einbezahlt werden müssen, namentlich deshalb, weil viele Privatbeiträge gezeichnet worden sind, denen wir nachher nicht nachspringen möchten. Die Erfahrung lehrt, dass wenn ein Unternehmen einmal in der Ausführung begriffen ist, die Bereitwilligkeit zum geben nicht mehr so gross ist. Wir verlangen daher, dass die Beiträge auf der Kantonalbank einbezahlt werden. Wir könnten uns auch damit einverstanden erklären, was von einem Mitglied der Staatwirtschaftskommission beantragt wurde, dass die Subventionsgemeinden die von ihren Einwohnern gezeichneten Beiträge garantieren.

Die Bestimmung: «Es ist dem Regierungsrat freigestellt, die dem Initiativkomitee eingereichten Pauschalofferten für den Bau der Brücke zu berücksichtigen oder nicht und die Ausführung des Baues nach seinem Gutfinden zu gestalten», haben wir deshalb aufgenommen, weil das zweite Gutachten nicht rosig lautet. Es werden noch eine Menge Bedingungen namhaft gemacht, die an die Ausführung der Brücke gestellt werden sollen, und wenn die Unternehmung auf

dieselben eventuell nicht eintreten würde, so hätte es der Regierungsrat noch in der Hand, von der Offerte keinen Gebrauch zu machen.

Den Unterhalt der Brücke übernimmt der Staat, da die Gemeindegrenze ungefähr in der Mitte der Brücke liegt und der Unterhalt von verschiedenen Gemeinden hätte übernommen werden müssen. Dagegen fällt der Unterhalt der Zufahrtsstrassen zu Lasten der Gemeinden. Dabei behält sich der Regierungsrat vor, eventuell eine andere Klassifikation der Strassen vorzunehmen, da später unter Umständen gewisse Strassenstrecken nicht mehr Staatsstrassen zu sein brauchen, die jetzt in diese Kategorie fallen. Darum sagen wir in Ziffer 9: «Den Unterhalt der Brücke übernimmt der Staat, denjenigen der Zufahrten haben die Gemeinden zu übernehmen. Der Regierungsrat bleibt aber ermächtigt, in der Folge diejenige Ordnung in der Klassifikation festzusetzen, welche dem Gesetz und der Billigkeit entspricht».

Das sind die Ausführungen, die ich in dieser Anlegenheit zu machen hatte. Ich ersuche Sie, dem Antrag des Regierungsrates beizustimmen. Die Staatwirtschaftskommission hat mit einer kleinen Mehrheit beschlossen, den Staatsbeitrag an die Strassenbaukosten auf 50% zu erhöhen, und es werden voraussichtlich noch andere Anträge gestellt werden. Die Staatwirtschaftskommission hat diesen Beschluss gefasst, weil gewichtige Männer in derselben sich für die 50% aussprachen, aber ich möchte Sie ersuchen, nicht auf den Leim zu gehen und den Ausführungen des Herrn Nationalrat Jenny und des Berichterstatters der Staatwirtschaftskommission kein Gehör zu schenken. Wenn Sie mehr als 40% beschliessen, machen Sie der Stadt Bern ein Geschenk. Das hat sie nicht nötig, sondern sie darf ganz wohl 50% an diese neue Verbindung beitragen, von der sie den grössten Nutzen hat.

Präsident. Ich nehme an, der Rat wolle gleichwohl den Berichterstatter der Staatwirtschaftskommission anhören. (Heiterkeit.)

Bühler (Matten). Berichterstatter der Staatwirtschaftskommission. Ich muss jetzt das Opfer sein, aber ich werde gleichwohl dem Auftrag der Mehrheit der Staatwirtschaftskommission nachkommen.

Ueber das Projekt der Erstellung einer Hochbrücke über die Aare und das Aaretal zwischen der Stadt Bern und den Gemeinden auf dem nördlichen Aareufer hat Ihnen der Herr Baudirektor genauen Aufschluss gegeben. Ich glaube, dass der Grosse Rat durch das klare Referat sowohl von der Notwendigkeit der Erstellung dieses Werkes als auch von der wirtschaftlichen Bedeutung derselben überzeugt worden ist. Gleichzeitig hat Ihnen der Herr Baudirektor auch über die finanzielle Tragweite des vorliegenden Projektes Aufschluss erteilt, so dass ich mich kurz fassen kann.

Die Staatwirtschaftskommission hat letzten Samstag in mehrstündiger Verhandlung das Geschäft besprochen und nachher noch einen Augenschein an Ort und Stelle vorgenommen. Regierung und Staatwirtschaftskommission beantragen übereinstimmend, die Brücke mit 70% zu subventionieren. Für die beidseitigen Zufahrtsstrassen und Anfahrtsrampen schlägt die Regierung eine Subvention von 40% vor, während die Mehrheit der Staatwirtschaftskommission in Anbetracht der grossen finanziellen Opfer seitens

der interessierten Landgemeinden vorschlägt, auf 50% zu gehen. Die Beiträge der beteiligten Gemeinden und Privaten belaufen sich auf die ausserordentlich hohe Summe von 310,000 Fr. Die Staatwirtschaftskommission hat allerdings einen Beitrag der reichen Burgergemeinde Bern vermisst; dieselbe hat nichts gegeben, obschon sie an dem Projekt mitinteressiert ist, weil die Strasse durch den Bremgartenwald führt. Die auf der Nordseite der Aare gelegenen Landgemeinden sind von keiner Eisenbahn durchzogen und werden wahrscheinlich lange auf eine solche warten müssen. Umsomehr ist es unsere Pflicht, der Gegend zu einer rationellen Strassenverbindung zu verhelfen und diese ihrer Bedeutung entsprechend zu subventionieren. Aus der letzten Volkszählung geht hervor, dass die Bevölkerung in jener Gegend zurückgegangen ist, und auch in verkehrspolitischer Beziehung ist unseres Erachtens dort ein Rückgang zu konstatieren. Wo solche Erscheinungen zutage treten, ist es Pflicht des Staates, kräftig einzugreifen und das geplante Werk zu ermöglichen. Den beteiligten Landgemeinden können nicht grössere Opfer zugemutet werden, sie haben geleistet, was in ihren Kräften steht, deshalb muss der Staat einen Schritt weiter gehen und etwas tiefer in die Tasche recken, als Herr Regierungsrat Könitzer gemeint hat.

Das ist der Standpunkt der Mehrheit der Staatwirtschaftskommission, und ich empfehle Ihnen diesen Antrag bestens zur Annahme.

Steiger. Präsident der Staatwirtschaftskommision. Ich wollte eigentlich nicht das Wort ergreifen, aber nachdem Herr Baudirektor Könitzer, man könnte fast sagen mit einem wohlbürtigen Gefühl auf der Stadt Bern herumgeritten ist und erklärt hat, sie müsse viel mehr leisten als geschehe, sehe ich mich doch zu einer kurzen Bemerkung veranlasst. Von dem Initiativkomitee wurde uns das Gesuch eingereicht, die Einwohnergemeinde Bern möchte einen Beitrag von 50,000 Fr. an das Projekt bewilligen. Die Einwohnergemeinde Bern hat dem Gesuch entsprochen und die 50,000 Fr. bewilligt. Ich möchte nun die Gemeinde sehen, die von vorneherein einen grössern Beitrag spricht, als man von ihr verlangt. Das war noch nie der Fall, bei keiner Strasse und bei keiner Eisenbahn. Man sah die verlangten Beiträge immer als das Maximum dessen, was man forderte, an, und wir haben die 50,000 Fr. bewilligt, ohne mit den Augen zu zwinkern. Voraussetzung war allerdings, dass die Burgergemeinde Bern 20,000 Fr. beitrage. Dieser Beitrag ist bis jetzt verweigert worden; aber wenn das Initiativkomitee neuerdings sich an die Burgergemeinde wendet, ist er vielleicht doch noch erhältlich. Ich wollte nur erklären, dass wir geleistet haben, was man von uns verlangte, und dass kein Mensch verlangt wird, dass man mehr gebe, als man fordert.

Jenny. Ich möchte mit einigen Worten den Antrag der Mehrheit der Staatwirtschaftskommission unterstützen. Ich tue das sowohl als Mitglied der Staatwirtschaftskommission im vollen Bewusstsein der Verantwortung dieser Charge, als namentlich auch als Vertreter der in Frage stehenden Gegend.

Wir haben es mit einer Landesgegend zu tun, die in den letzten Jahrzehnten im Verkehrswesen zu-

rückgeblieben und arg vernachlässigt worden ist. Die Folgen der mangelhaften Verkehrsverbindungen machen sich nach verschiedenen Richtungen in sehr unangenehmer Weise geltend. Ich brauche nur hinzuzweisen auf die Bevölkerungsabnahme in den Gemeinden Wohlen, Meikirch, Bremgarten und Kirchlindach. Die Gegend, die mit einer neuen Strassenverbindung bedacht werden soll, erstreckt sich im Osten von Schüpberg über Oberlindach nach der Aare, im Westen von Aarberg über Radelfingen nach Oltigen, im Süden ist sie begrenzt durch den Aarelauf und im Norden zieht sie sich über den Höhenzug der sogenannten Frienisberger Anhöhe. Es darf wohl konstatiert werden, und es ist schon bei früheren Anlässen festgestellt und vom Rate anerkannt worden, dass im gegenwärtigen Zeitpunkt im Bernerland kaum eine Gegend von dieser Ausdehnung und wirtschaftlichen Bedeutung zu verzeichnen ist, die so traurige Verkehrsverhältnisse aufweist. Sie ist vom Eisenbahnverkehr nach allen Richtungen total abgeschnitten und muss sich auch in der Zukunft mit der leidigen Tatsache abfinden, keine Bahn zu besitzen. Was sie seit Jahren angestrebt hat und was sie anstreben muss, ist eine möglichst zweckmässige Verbindung mit der Landeshauptstadt. Leider sind die Versuche, die im Laufe der Jahrzehnte wiederholt gemacht wurden, diesen langersehnten Wunsch zu erfüllen, bis heute nicht gelungen. Das tiefe Aaretal, das die Gemeinden auf dem rechten Aareufer von der Nachbargemeinde Bern förmlich abtrennt, stellt an die Ausführung dieses Unternehmens gewaltige Anforderungen. Die grossen Niveaudifferenzen zwischen dem Aaretal und den beiden anliegenden Anhöhen können einzig durch Errichtung einer sogenannten Hochbrücke ausgeglichen und auf ein gewisses Mass beschränkt werden. An den grossen Kosten dieser Hochbrücke sind aber bis zur Stunde alle diese Bestrebungen gescheitert. Bereits in den 40er Jahren des vorigen Jahrhunderts wurden ernsthafte Versuche gemacht, an ähnlicher Stelle die Aare zu überbrücken. Es sollte von Stuckishaus aus nach dem Bremgartenwald eine Hochbrücke erstellt werden, um die Spitzkehre nach der Neubrücke zu beseitigen. Das Projekt scheiterte an den grossen Kosten, und heute nach 70 Jahren steht die Gegend in bezug auf die Verkehrsverhältnisse genau auf dem gleichen Punkt wie damals. Mit einer bewunderungswürdigen Geduld hat die Bevölkerung sich in ihr Schicksal ergeben und zugesehen, wie im Laufe der Jahrzehnte eine Landesgegend nach der andern bessere Verkehrsverhältnisse erhielt, wie die andern Landesgegenden sich infolge der Errichtung von Eisenbahnen wirtschaftlich hoben, wie im Süden, Osten und Westen der Stadt Bern die Nachbargemeinden zur Blüte gelangten und die Bevölkerung zunahm, während in ihren Gemeinden eine bedauerliche Bevölkerungsabnahme konstatiert werden musste.

Die Wahrnehmung aller dieser misslichen Verhältnisse und die verhängnisvolle Aussicht für die Zukunft der Gegend hat die Bevölkerung veranlasst, sich aufzuraffen. Sie hat die letzten Kräfte eingesetzt, um das Unternehmen zu ermöglichen, und sie steht nun heute vor der kantonalen Behörde mit dem Gesuch um ihre Mithilfe, um das grosse und schöne Werk einmal zur Vollendung zu bringen. Ich will auf die einzelnen Etappen der Vorarbeiten nicht eintreten, es würde zu weit führen. Ich konstatiere nur, dass für die Durchführung des Werkes eine grosse Summe auf-

(24. April 1911.)

gewendet werden muss. Dieselbe beträgt rund 800,000 Franken, wovon 480,000 Fr. für die Brücke und 315,000 Franken für die Erstellung der beidseitigen Zufahrtsstrassen in Aussicht genommen sind. Für dieses Werk haben die drei hauptsächlich interessierten, unmittelbar an der Grenze der Stadt Bern liegenden Gemeinden Wohlen, Meikirch und Kirchlindach die enorme Summe von rund 250,000 Fr. aufgebracht, während von den kleinen Ortschaften, die sich auf der Höhe des Frienisberges vorfinden, natürlich weniger geleistet werden kann. Auf dem linken Ufer hat die Einwohnergemeinde Bern einen Beitrag von 50,000 Fr. bewilligt, während leider der nachgesuchte Beitrag der Burgergemeinde ausgeblieben ist. Wenn ich die Gewissheit hätte, dass die Gemeinde Bern, wie Herr Baudirektor Könitzer andeutet, den Ausfall übernehmen würde, der entsteht, wenn der Staat das Unternehmen nur mit 40 % subventioniert, so könnte ich dem Antrag des Regierungsrates beistimmen, aber wir haben nach dieser Richtung keine Garantie. Allerdings werden wir noch einmal an die Gemeinde Bern wachsen und versuchen, von ihr noch etwas zu erhalten, allein das wird auch geschehen, wenn hier 50 % bewilligt werden, denn es ist sowieso noch ein Beitrag von 20 bis 25,000 Fr. ungedeckt. Um diese Summe aufzubringen, müssen wir sowieso an Bern wachsen, weil die andern Gemeinden nicht in der Lage sind, ein Mehreres zu tun, und es ein Unrecht wäre, wenn man sie noch mehr belasten würde.

Angesichts der tatsächlichen Verhältnisse ist es Pflicht des Staates, das Werk zu ermöglichen, und man sollte von seiten des Staates nicht markten wegen einigen tausend Franken, die für die Gesamtsumme kaum in Betracht fallen, während ihre Nichtbewilligung den Gemeinden grosse Schwierigkeiten bereitet und unter Umständen die ganze Angelegenheit wieder in Frage stellt. Ich möchte deshalb mit der Mehrheit der Staatswirtschaftskommission beantragen, den Staatsbeitrag von 40 auf 50 % zu erhöhen. Wir dürfen in diesem Punkt um so eher entgegenkommen, als im übrigen die im Beschlussentwurf enthaltenen Bestimmungen in mancher Beziehung sehr hart sind. So müssen zum Beispiel die Gemeinden den Unterhalt der Zufahrtsstrassen übernehmen, was für sie eine grosse Last bedeutet. Im ferneren müssen die Gemeinden die Einzahlung der Privatbeiträge in der Höhe von 50—60,000 Fr. garantieren, und die Beiträge müssen vor Beginn der Arbeiten einbezahlt sein.

Mit Rücksicht auf alle diese Momente ist es vom Grossen Rat nicht zuviel verlangt, wenn ihm zugesummt wird, für die Zufahrtsstrassen den seit langer Zeit üblichen Staatsbeitrag zu bewilligen. Ich will nicht auf das zurückkommen, was früher als Beitrag für die Ueberbrückung des Aaretals in Aussicht stand. Ich bemerke bloss, dass die Kostenberechnung des Initiativkomitees sich auf der sichern Annahme aufgebaut hat, dass an das Brückenprojekt ein Staatsbeitrag von 70 % und an die Zufahrtsstrassen der übliche Beitrag von 50 % gesprochen werde; unter dieser Voraussetzung sind auch die 315,000 Fr. gezeichnet worden. Wir hoffen, dass es möglich sein werde, das Werk durchzuführen. Wenn das aber wirklich der Fall sein soll, so brauchen wir für die Zufahrtsstrassen den üblichen Beitrag von 50 %. Ich möchte Ihnen die Annahme dieses Ansatzes, im übrigen aber Zustimmung zu den Anträgen des Regierungsrates empfehlen.

Rufener. Ich erachte es als meine Pflicht, mit einigen Worten den Standpunkt der Minderheit der Staatswirtschaftskommission zu skizzieren, die an dem Antrag des Regierungsrates festhalten will. Von den 9 Mitgliedern der Staatswirtschaftskommission waren bei den Beratungen vom letzten Samstag 2 nicht anwesend. Von den 7 Anwesenden stimmte der Präsident nicht, ein Mitglied enthielt sich der Stimmabgabe. Von den 5 verbleibenden Stimmen sprachen sich 3 für den Antrag Jenny (50 %) aus, während Herr Stauffer und ich in Minderheit blieben. Was uns veranlasst hat, zum Antrag des Regierungsrates zu stimmen, waren in der Hauptsache die bereits von dem Herrn Baudirektor angeführten Gründe. Angesichts des wirklich bescheidenen Beitrages der Stadt Bern mussten wir uns sagen, dass in erster Linie noch einmal der Versuch gemacht werden sollte, von dieser Seite einen höhern Beitrag zu erhalten, da gerade die Stadt Bern und ihre Einwohnerschaft von dem Bau der Brücke und der Zufahrtsstrassen die grössten Vorteile haben. Mit Rücksicht auf unsere sowieso schon gespannte Finanzlage mussten wir die Baudirektion und den Regierungsrat bewundern, dass sie den Mut hatten, in diesem Moment ein solches Projekt vorzulegen und dem Staat neue Lasten aufzuerlegen, und wir waren erstaunt, dass man dieses Entgegenkommen nicht recht gewürdigt und den zutreffenden Erwägungen des Herrn Baudirektors nicht Rechnung getragen, sondern dem Staat noch weitergehende Leistungen zugemutet hat. Namens der Minderheit der Staatswirtschaftskommission möchte ich Sie mit alclem Nachdruck ersuchen, an den 40 % festzuhalten. Das Initiativkomitee mag dann die nötigen Schritte tun, um das noch fehlende Geld in der Stadt Bern aufzubringen. Es ist nicht ausgeschlossen, dass die Burgergemeinde, die sich bisher ablehnend verhalten hat, auch einen Beitrag leisten wird, nachdem sie gesehen hat, welche enormen Opfer von anderer Seite gebracht werden.

Lindt. Herr Regierungsrat Könitzer hat den Standpunkt eingenommen, es wäre eigentlich Pflicht der Stadt Bern, die fehlenden 43,000 Fr. ohne weiteres zu übernehmen und so die sofortige Ausführung des Werkes zu ermöglichen. Nun verhehlen wir uns in der Stadt Bern keineswegs, dass der Bau dieser Brücke uns Vorteile bringen wird, und deshalb sind wir auch auf das Gesuch, das Unternehmen mit 50,000 Fr. zu unterstützen, eingetreten, und haben den geforderten Beitrag bewilligt; ein mehreres ist, wie Herr Steiger bereits ausgeführt hat, von uns nie verlangt worden. Ich füge bei, dass es meines Wissens auch beim Staat nicht Brauch ist, mehr zu geben, als man verlangt. Allein wir müssen hier die Sache etwas näher ansehen. Kaum ist das vorliegende Brückenprojekt ruchbar geworden und von den interessierten Gemeinden bei der Stadt Bern ein Gesuch eingereicht worden, so langte von Bremgarten und Zollikofen das Begehren an die Stadt Bern ein, wir möchten diese Brücke nicht unterstützen, sie werde ihren Interessen nicht gerecht, das einzige richtige sei eine Hochbrücke bei der Felsenau und diese sollen wir unterstützen. Es ist nicht ganz richtig, dass die Hahlenbrücke das ganze Gebiet auf dem rechten Aareufer mit der Stadt verbindet. Wenn das der Fall wäre, wenn das ganze rechte Ufer, auch von der Felsenau aufwärts, durch die projektierte Brücke mit der Stadt Bern in richtiger Weise verbunden würde, so wäre vielleicht auch die

Gemeinde Bern für einen erhöhten Beitrag zu haben. Allein wir haben uns überzeugen müssen, dass in nächster Zeit — ein Projekt wird gegenwärtig ausgearbeitet — in unmittelbarer Nähe der Hahnenbrücke ein weiterer Aareübergang bei der Felsenau wird erstellt werden müssen, um das Gebiet von Zollikofen und Bremgarten direkt mit der Stadt zu verbinden. Wie hoch dieses Projekt zu stehen kommt, wissen wir noch nicht, da die Pläne noch nicht ausgearbeitet sind. Allein, wenn es kommt, wird die Gemeinde Bern auch dort eine erhebliche Summe leisten müssen. Es ist daher begreiflich, dass sie es im vorliegenden Fall bei den 50,000 Fr. hat bewenden lassen, und wenn man an sie das Begehrten stellt, die fehlenden 43,000 Franken auch noch zu übernehmen, wird sie nicht ohne weiteres ja dazu sagen. Ich weiss nicht, zu welchem Beschluss die Behörde kommen wird. Herr Regierungsrat Könitzer hat von der reichen Stadt Bern gesprochen, aber es ist bekannt, dass auch die Stadt Bern mit finanziellen Schwierigkeiten zu kämpfen hat und mit ihren Mitteln haushälterisch umgehen muss. Deshalb glaube ich nicht — ich kann nur meine persönliche Meinung aussprechen — dass eine solche Nachsubvention von der Gemeinde Bern gesprochen würde, und es wäre daher falsch, wenn der Grossen Rat auf die Aeusserungen des Herrn Baudirektors, die Stadt Bern werde die fehlenden 43,000 Fr. übernehmen, abstehen und gestützt darauf zum Antrag der Regierung stimmen würde. Es ist richtiger, wenn wir dem Vorschlag der Mehrheit der Staatswirtschaftskommission folgen und den üblichen Beitrag von 50% auch hier bewilligen; die betreffenden Gemeinden müssen dann sowieso noch die fehlenden 25,000 Fr. aufzubringen suchen.

Herr Grossrat Bühler hat seine Verwunderung darüber ausgesprochen, dass die Burgergemeinde Bern keinen Beitrag an die Brücke geleistet habe, indem die neue Strasse doch mitten durch den Bremgartenwald führe. Als Burger von Bern halte ich es für meine Pflicht, den Grossen Rat über die Stellungnahme der burgerlichen Behörden in diesem Punkte aufzuklären. Soviel mir bekannt, geht die Ansicht der vorberatenden burgerlichen Behörden dahin, dass die Burgergemeinde als solche von der neuen Brücke keinen Nutzen hat. Man muss nicht ausser acht lassen, dass der grosse Bremgartenwald hierseits der Aare liegt, dass die Burgergemeinde jenseits der Aare keine Waldungen besitzt, die besser mit der Stadt Bern verbunden würden, und dass sie im Bremgartenwald auf eigene Kosten die Wege erstellt hat, welche notwendig sind, um den Holzertrag des Waldes richtig verwerten zu können. Die Burgergemeinde wird nie dazu kommen, diesen Wald nach Erstellung der Brücke abzuholzen und als Bauland zu verwenden, das ist ausgeschlossen, sondern sie wird den Wald immer als eine der schönsten Anlagen der Stadt Bern erhalten und so auch den Interessen der Stadt dienen. Es ist deshalb begreiflich, wenn die burgerlichen Behörden zur Ansicht kamen, dass die projektierte Brücke ihnen keine Vorteile schaffe, und wenn sie sich deshalb zur Leistung eines Beitrages nicht bereit erklärt. Es ist möglich, dass die Burgergemeinde bei den Unterhandlungen bezüglich der Landabtretung für die Zufahrtsstrasse entgegenkommen und einen billigen Preis verlangen wird. Ich weiss das freilich nicht, aber nach den Erfahrungen, welche die Einwohnergemeinde gelegentlich mit der Burger-

gemeinde macht, kann man dort wohl auf Entgegenkommen rechnen. Ich glaube, Ihnen das mitteilen zu müssen, da Herr v. Fischer wegen einer andern Sitzung leider verhindert ist, unserer heutigen Sitzung beizuhören.

Glauser. Erlauben Sie einem Vertreter der interessierten Gegend einige Worte. Zunächst möchte ich der Regierung und der Staatswirtschaftskommission für das Wohlwollen danken, das sie dem grossen Projekt entgegengebracht haben. Bei den Verhandlungen des Initiativkomitees mit den Privaten wurde immer betont, der Staat werde an die Zufahrtsstrassen die üblichen 50% bewilligen. Darauf füssen alle Verhandlungen mit den Gemeinden und Privaten. Wenn der Grossen Rat heute nun von der bisherigen Uebung abweichen würde, so würde das in unserer Gegend unangenehm empfunden. Es wurde gesagt, die Stadt Bern gebe zu wenig, sie hätte füglich mehr sprechen können. Wir Beteiligte sind damit einverstanden, wir hätten gerne 100,000 Fr. angenommen statt 50,000 Franken, aber man soll uns das nicht entgelten lassen und uns deshalb eine kleinere Subvention bewilligen. Das erscheint uns umso weniger gerechtfertigt, als die Ziffer 6 des Beschlussentwurfes lautet: «Die Subventionsgemeinden haben die allfälligen Mehrkosten des Baues nebst den Landentschädigungen zu übernehmen». Diese Bestimmung weist deutlich darauf hin, dass man sehr wahrscheinlich mit andern Zahlen rechnen müssen, als im Devis enthalten sind. Wenn aber die Gemeinden sämtliche Mehrkosten übernehmen müssen, halten wir es erst recht nicht für angezeigt, dass wir uns mit 40% begnügen sollen.

Ueber die Notwendigkeit der projektierten Brücke brauche ich keine Worte zu verlieren; Sie kennen alle die ungenügenden Zufahrtsverhältnisse von den Gemeinden des rechten Aareufers nach der Stadt Bern. Bei der letzten Grundsteuerschatzungsrevision war davon freilich nicht viel zu spüren, sondern es wurden trotzdem nicht unbedeutende Erhöhungen vorgenommen. Wir haben uns gegen dieselben nicht aufgelehnt, aber im allgemeinen machte sich die Ansicht geltend, dass, wenn wir eine bessere Verbindung mit der Stadt hätten, die Erhöhungen besser gerechtfertigt wären. Welchen Einfluss unzulängliche Verkehrsverhältnisse auf die Bevölkerungszahl haben, ist Ihnen bereits auseinandergesetzt worden. Ich bemerke bloss, dass die Bevölkerung von Kirchlindach in den letzten 30 Jahren von 1174 auf 1005 zurückgegangen ist. Wir sind nicht weit von Zollikofen entfernt, aber mit der Stadt sind wir schlecht verbunden. Von einer Zunahme der Industrie kann keine Rede sein, sondern im Gegenteil, bestehende Industrien müssen liquidieren. So war in unserer Gegend einmal eine prosperierende Ziegelei, allein sie musste ihren Betrieb einstellen, weil sie in den Preisen mit den günstiger gelegenen Fabriken nicht konkurrieren konnte.

Gestützt auf diese Ausführungen möchte ich Ihnen die Annahme des Antrages der Mehrheit der Staatswirtschaftskommission empfehlen, den Beitrag des Staates an die Zufahrtsstrassen auf 50% statt auf 40% festzusetzen.

Urfer. Die in Frage stehende Gegend hat seit Jahrzehnten Anstrengungen gemacht, eine bessere Verbindung mit der Stadt Bern zu erhalten. Das ist bis jetzt nicht gelungen. Zuerst war die Erstellung einer

Felsenaubrücke geplant, allein das Projekt kam nicht zur Ausführung, weil die Kosten zu gross waren und ein Teil der Gemeinden ihm nicht beistimmen konnten. Daraufhin entstand das Projekt einer Brücke weiter Aare abwärts bei Hasli, allein auch dieses scheiterte an der Höhe der Kosten und an dem Umstand, dass die Aare aufwärts gelegenen Gemeinden nicht mitmachen wollten. Schliesslich einige man sich auf das vorliegende Projekt. Mit Rücksicht auf die vielen Anstrengungen und die rückläufige Bewegung der Bevölkerung dieser Gegend möchte ich Ihnen ebenfalls empfehlen, einen Beitrag von 50% zu bewilligen. Ich meine freilich nicht, dass damit die Sache fertig sei, sondern es werden neben dieser Brücke noch andere Uebergänge erstellt werden müssen, wenn der ganzen Gegend gedient werden soll. Die ganze Strecke von Reichenbach-Bremgarten bis Aarberg, die keinen richtigen Aareübergang hat, ist viele Stunden lang und selbstredend kann man nicht mit der Erstellung einer einzigen Brücke allen Teilen dienen. Oberhalb der jetzt in Aussicht stehenden Brückenstelle wird bei der Felsenau irgend etwas gehen müssen, um Bremgarten und die westlichen Teile von Zollikofen mit der Stadt Bern zu verbinden. Auch werden die Anstrengungen nicht zum Stillstand kommen, unterhalb der Hahlenbrücke ebenfalls zu einem bessern Aareübergang zu gelangen. Ich danke dem Herrn Baudirektor, dass er auf diese Bestrebungen Bezug genommen hat und wir wollen hoffen, dass auch sie schliesslich zu einem guten Ende führen werden. Das ermutigt mich, auch dem vorliegenden Projekt zuzustimmen und ich möchte Ihnen den Antrag empfehlen, dasselbe mit 50% statt nur mit 40% zu unterstützen.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Zunächst muss ich den Herren von Bern einige Worte entgegnen. Ich habe selbstverständlich nicht gesagt, die Stadt Bern hätte 80,000 Fr. bewilligen sollen, nachdem man von ihr nur 50,000 Fr. verlangt hatte. Das macht auch der Staat nicht, er gibt unter Umständen nicht einmal soviel, als man von ihm verlangt. Im vorliegenden Fall wären wir gerne bereit, 50% zu geben, 50% an die Brücke und ebensoviel an die Strassen. Aber wir geben an die Brücke 70% und an die gesamten Ausgaben ungefähr 60%, was schon eine erhebliche Leistung ist. Die Stadt Bern gibt an die Brücke gar nichts und wir verlangen von ihr hiefür auch nichts. Wir muten ihr nur zu, den Anteil an den Kosten für die auf ihrem Gebiet gelegene Zufahrtsstrasse und die Landentschädigungen zu übernehmen. Von der Burgergemeinde verlangen wir nichts, ich habe diese auch nicht erwähnt; die Einwohnergemeinde soll sich dann mit ihr abfinden und sie sollen die Sache untereinander ausmachen.

Herr Urfer hätte, wenn er konsequent sein wollte, sagen müssen, man dürfe hier nicht alles Pulver verschiessen. Wenn wir hier soviel geben müssen, bleibt uns nichts übrig, um nachher der Gemeinde Bremgarten zu einem Uebergang zu verhelfen. Herr Urfer hat erklärt, auch flussabwärts werde eine Brücke erstellt werden müssen. Wo diese hinkommen soll, weiss ich nicht; jedenfalls wird noch viel Wasser die Aare hinabfliessen, bis wir das nötige Geld zur Verfügung haben, um auch dort ein Projekt zu subventionieren. Die Ausgabe, die wir Ihnen heute beantragen, wird auf 10 Jahre hinaus einen wesentlichen Teil des Stras-

senbaubudgets absorbieren. Da die Vorschüsse für Strassenbauten bereits 1,300,000 Fr. betragen, können wir nicht noch einmal eine halbe Million auf Vorschusskonto nehmen, sondern wir müssen die 440,000 Fr. während 10 Jahren in Beträgen von je 44,000 Fr. von dem ordentlichen Strassenbaukredit von 220,000 Franken abschreiben, so dass uns für Strassenbauzwecke im ganzen Kanton herum während dieser Zeit jährlich nur noch 176,000 Fr. zur Verfügung stehen werden. Wenn wir den Staatsbeitrag nach Antrag der Staatswirtschaftskommission noch erhöhen, so können wir noch weniger für andere Strassen verwenden.

Herr Glauser hat auf die Bestimmung verwiesen, dass die Mehrkosten von den Gemeinden übernommen werden müssen. Nun habe ich bereits gesagt, dass man allgemein diese Forderung aufstellt, dass aber nachher die Gemeinden vor den Grossen Rat gelangen und dieser mit seinem guten Herzen beschliesst, dass der Staat an die Mehrkosten prozentual wieder gleich viel beitrage wie an den ursprünglichen Kostenvoranschlag. Wenn Sie jetzt 50% beschliessen, stünden nachher bis zur Kompetenzsumme des Grossen Rates nur noch 32,000 Fr. zur Verfügung, und wenn, was ich vermute, die Brückenbaukosten den Voranschlag wesentlich überschreiten und wir 70% der Mehrkosten übernehmen müssen, dann würde die Kompetenzsumme des Grossen Rates voraussichtlich überschritten. Davor soll sich der Große Rat hüten. Ich empfehle Ihnen daher nochmals, 70% an die Brücke und 40% an die Zufahrtsstrassen zu bewilligen. Die Gemeinden werden sich schon zurecht finden, die Stadt Bern wird sie niemals im Stiche lassen.

Heller, Es handelt sich um die Ausführung eines grossen Werkes, und wegen der streitigen 10% sollte die ganze Sache nicht leiden. Der Staat wird nicht über die Kompetenzsumme des Grossen Rates hinaus Beiträge leisten müssen, denn, wenn die Anforderungen noch grösser werden, als der Voranschlag vorsieht, wird sich auch die Stadt Bern herbeilassen, ein mehreres zu leisten. Die Landschaft jenseits der Aare ist eigentlich seit 70 Jahren vollständig von der Stadt abgeschlossen, überall muss man zuerst in das Aaretal hinabsteigen und auf der andern Seite wieder hinauf, und wenn wir der Gegend jetzt nicht helfen, wird sie auch in Zukunft in ihrer ganzen Entwicklung sehr gehemmt sein. Ihre Lage ist derart, dass sie wahrscheinlich auf lange Zeit hinaus zu keiner Eisenbahn gelangen wird. Die 10% machen 26,000 Fr. aus, und ich möchte Ihnen sehr empfehlen, dieses Opfer noch zu bringen. 50% ist der übliche Beitrag, der bis dato immer gesprochen wurde. Ich anerkenne dankbar das Vorgehen des Regierungsrates, das die Ausführung des grossen und schönen Werkes ermöglichen soll, aber tun wir den Schritt auch vollständig und stimmen wir dem Antrag der Mehrheit der Staatswirtschaftskommission zu. Das wird in der betreffenden Gegend einen sehr guten Eindruck machen und sie wird manches wieder vergessen, was sie seit Jahrzehnten zu leiden hatte. Ich empfehle Ihnen wärmstens die Annahme des Antrages der Staatswirtschaftskommission.

Abstimmung.
Für den Antrag des Regierungsrates . . . 78 Stimmen.
Für den Antrag der Mehrheit der Staatswirtschaftskommission 40 Stimmen.

Beschluss:

Die vom Initiativkomitee für einen Aareübergang in der Richtung Bern-Aarberg vorgelegten Projektvorlagen für eine Betonbrücke bei Brückenboden-Hahlen unterhalb der Neubrücke im Kostenvoranschlag von 490,000 Fr. nebst Zufahrten von der Länggasse auf dem linken Ufer und gegen Uettligen, Herrenschwanden und Stukkishaus auf dem rechten Ufer im Kostenvoranschlag von 265,000 Fr. ohne Landentschädigungen werden gutgeheissen und den interessierten Gemeinden auf Budgetkredit X F ein Staatsbeitrag von 442,000 Fr. bewilligt, nämlich:

70 % für die Brücke, im Maximum 336,000 Fr.,
40 % für die Zufahrten, im Maximum 106,000 Franken, unter folgenden Bedingungen:

1. Die Bauten sind nach den Vorschriften der Baudirektion solid und kunstgerecht auszuführen.

2. Die Baudirektion wird ermächtigt, die Projekte im Rahmen der genehmigten Kostenvoranschlagssummen definitiv festzustellen und bearbeiten zu lassen.

3. Es ist dem Regierungsrat freigestellt, die dem Initiativkomitee eingereichten Pauschalofferten für den Bau der Brücke zu berücksichtigen oder nicht und die Ausführung des Baues nach seinem Gutfinden zu gestalten.

4. Die Arbeiten dürfen erst begonnen werden, wenn die von Gemeinden und Privaten gezeichneten Beiträge auf der Kantonalbank Bern zu Händen der Subventionsgemeinden einbezahlt sind.

5. Die Auszahlungen des Staatsbeitrages erfolgen, nachdem die ad 4 hievor genannten Mittel erschöpft sind und je nach Fortschreiten der Arbeiten.

6. Die Subventionsgemeinden haben die allfälligen Mehrkosten des Baues nebst den Landentschädigungen zu übernehmen.

7. Die Zufahrtsstrasse nach Uettligen darf erst nach Erstellung der Brücke und deren Abrechnung erstellt werden und hat sich überdies nach den Kreditverhältnissen der Baudirektion zu richten.

8. Als Garantie für die gemeinsame Durchführung dieses Strassenstückes nach Uettligen werden von den einbezahlten Gemeindebeiträgen 60 % des Kostenbetrages in Reserve gestellt.

9. Den Unterhalt der Brücke übernimmt der Staat, denjenigen der Zufahrten haben die Gemeinden zu übernehmen. Der Regierungsrat bleibt aber ermächtigt, in der Folge diejenige Ordnung in der Klassifikation festzusetzen, welche dem Gesetz und der Billigkeit entspricht.

10. Die Gemeindebehörden haben bis Ende April die Annahme dieses Beschlusses anzuerkennen.

Lyssbach im Dorfe Lyss; Korrektion.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der das Dorf Lyss durchschneidende Dorf-

oder Lyssbach erhält aus seinem zirka 55 Quadratkilometer umfassenden Einzugsgebiet bedeutende und infolge früher ausgeführter Korrekturen seiner Zuflüsse in den obern Gemeinden Schüpfen und Seedorf rasch abfließende Hochwasser, welchen das unregelmässige und zu enge Bachbett durch das Dorf Lyss nicht gewachsen ist. Infolgedessen tritt der Bach öfters über die Ufer und richtet an Wiesen, Gärten, Gebäuden und Strassen Schaden an. Um bessere Zustände zu schaffen, liess die Gemeinde Lyss ein Korrektionsprojekt ausarbeiten, das sie uns einreichte und an dem unsererseits noch eine Verbesserung angebracht wurde. Nach demselben soll der Bach von der Pfarrhausbrücke bis gegen die Worbenstrasse hinunter auf eine Länge von 730 m korrigiert werden. Der Kostenvoranschlag beträgt 77,000 Fr. Das Projekt wurde dem Bundesrat vorgelegt und von diesem mit 40 % subventioniert. Wir beantragen Ihnen, unsererseits einen Beitrag von 30 % zu bewilligen. Auf Grund des Wasserrechtsgesetzes haben wir auch die Wasserwerksbesitzer zu Beiträgen beigezogen. Dieselben belaufen sich insgesamt auf 2000 Fr., die je zur Hälfte von den Leistungen des Staates und denjenigen der Gemeinde in Abzug gebracht werden sollen. Der Staat hat demnach zu zahlen 30 % von 77,000 Fr. = 23,100 weniger 1000 Fr. = 22,100 Fr. Wir empfehlen Ihnen die Annahme des Antrages gemäss vorliegendem Beschlussentwurf.

Steiger, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Die Kommission geht mit dem Antrag des Regierungsrates einig. Der Lyssbach muss notwendigerweise korrigiert werden, weil das Bachbett zu klein ist. Der Beitrag des Staates ist der übliche von 30 %, während vom Bund eine Subvention von 40 % ausgerichtet wird. Wir empfehlen Ihnen die Annahme des regierungsrätlichen Antrages.

Genehmigt.

Beschluss:

Das vom Bundesrat am 25. November 1910 genehmigte und mit 40 % = 30,800 Fr. subventionierte Projekt für die auf 77,000 Fr. veranschlagte Korrektion des Lyssbaches von der Pfarrhausbrücke bis 200 m unterhalb der Armaturenfabrik im Dorfe Lyss wird ebenfalls gutgeheissen und der Gemeinde Lyss ein Staatsbeitrag von 30 % der wirklichen Kosten, höchstens 23,100 Franken, abzüglich eines Beitrages der Wasserwerksbesitzer von 1000 Fr. gemäss Artikel 10, Alinea 4, des Wasserrechtsgesetzes vom 26. Mai 1906, also im Maximum 22,100 Fr., auf Rubrik X G bewilligt unter folgenden Bedingungen:

1. Die Arbeiten sind nach den Vorschriften der Bundes- und Kantonsbehörden in solider Weise auszuführen und nachher richtig zu unterhalten. Die Gemeinde Lyss haftet dem Staat gegenüber für die Erfüllung dieser Verpflichtung.

2. Der im Kostenvoranschlag für Geländer vorgesehene Posten von 3768 Fr. ist als solcher gemäss Schreiben des eidgenössischen Departements des Innern vom 25. November 1910 von der Subvention ausgeschlossen und für Änderungen beim Wasserwerk Wüthrich, sowie für eine 20 m lange Mauer unterhalb der Aarbergerbrücke,

(24. April 1911.)

die Wegschaffung des vorspringenden Einlaufs des Kanals der Armaturenfabrik und Untermauerung von Ufermauern etc., welche im Devis nicht enthalten oder zu gering berechnet sind, zu verwenden.

3. Die Auszahlung der Bundes- und Kantonsbeiträge erfolgt nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten und der verfügbaren Kredite in Jahresraten von höchstens 6000 Fr.

4. Die Gemeinde Lyss hat bis zum 15. Mai 1911 die Annahme dieses Beschlusses zu erklären.

Huttwil-Eriswil-Bahn; Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Es war beabsichtigt, von Huttwil nach Eriswil eine elektrische Schmalspurbahn mit Tramway durch die Stadt Huttwil zu erstellen. Als uns das Geschäft vorgelegt wurde, konnten wir uns der Ansicht nicht verschliessen, dass ein Tramway in Huttwil nicht notwendig ist und dass es sich nie rentieren würde. Dagegen ist es angezeigt, die Normalbahn Ramsei-Sumiswald-Huttwil bis nach Eriswil zu verlängern, was mit verhältnismässig geringen Kosten geschehen kann. Wagen und Maschinen brauchen nicht angeschafft zu werden, da wir solche auf der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn in genügender Zahl haben; höchstens wird ein Dampftriebwagen angeschafft werden müssen. Um die Kosten nach Möglichkeit zu reduzieren, soll die Bahn auf ihrer letzten Strecke, zirka $1\frac{1}{2}$ km vor dem Dorf Eriswil bis zu der am Anfang des Dorfes gelegenen Endstation die Staatsstrasse benützen. Wir beantragen Ihnen, die Bewilligung zur Strassenbenützung auszusprechen, damit das Konzessionsgesuch von den Bundesbehörden behandelt werden kann.

Steiger, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Die Staatswirtschaftskommission erklärt sich mit dem Antrag der Regierung einverstanden.

Genehmigt.

Beschluss:

Dem Gesuch des Gemeinderates von Eriswil vom 13. März 1911 wird entsprochen und demselben, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft gestützt auf Art. 3 des Gesetzes vom 10. Juni 1906 über die Strassenpolizei die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse beim Dorfe Eriswil für den Bau und Betrieb einer normalspurigen Nebenbahn mit Heissdampfmotorwagenbetrieb erteilt.

Der von der kantonalen Eisenbahndirektion aufgestellte Entwurf Bewilligungsakt wird genehmigt.

Präsident. Damit wären unsere Traktanden erledigt. Ich kann deshalb die Sitzung und Session schliessen, indem ich den Herren ihr Erscheinen verdanke und gute Heimkehr wünsche.

Schluss der Sitzung und der Session um $5\frac{1}{4}$ Uhr.

Der Redakteur:

Zimmermann.

