Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern

Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern

Band: - (1912)

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: 02.09.2025

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

Tagblatt

des

Grossen Rates des Kantons Bern.

Kreisschreiben

an die

Mitglieder des Grossen Rates.

Bern, den 3. April 1912.

Herr Grossrat!

Der Unterzeichnete hat im Einverständnis mit dem Regierungsrat den Zusammentritt des Grossen Rates zu einer ausserordentlichen Session auf **Montag den 22. April 1912** angeordnet. Sie werden daher eingeladen, sich am genannten Tag, nachmittags **2** Uhr, auf dem Rathaus in Bern einzufinden.

Die zur Behandlung kommenden Geschäfte sind folgende:

Gesetzesentwürfe

zur ersten Beratung:

1. Gesetz betreffend Jagd und Vogelschutz.
2. Gesetz betreffend Erhebung einer Automobilsteuer.
3. Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Dekretsentwürfe:

Dekret betreffend die Reorganisation der Direktion der öffentlichen Bauten und der Eisenbahnen.

Vorträge:

*Des **Regierungspräsidiums:***

1. Grossrats-Ersatzwahlen.
2. Resultat der Regierungsratwahl vom 14. April.
3. Zuteilung einer Direktion an das neugewählte Mitglied des Regierungsrates.

*Der Direktion der **Justiz:***

Expropriationen.

*Der Direktion der **Polizei** und der **Sanität:***

1. Naturalisationen.
2. Strafnachlassgesuche.
3. Eingabe des Emil Doyon.

*Der Direktion der **Finanzen** und der **Domänen:***

Käufe und Verkäufe von Domänen.

*Der Direktion der **Bauten** und der **Eisenbahnen:***

1. Strassen- und andere Bauten.
2. Eingabe betreffend die Wegmeisterbesoldungen.
3. Eisenbahnsubventionen.

*Der Direktion der **Forsten:***

1. Waldkäufe und Verkäufe.
2. Waldweg Sagimatt-Honegg.

*Der Direktion des **Militärs:***

Wahl von Offizieren.

Anzüge und Anfragen:

1. Motion Albrecht und Mithafte vom 21. September 1911 betreffend die Volksinitiative für die Bundesgesetzgebung.
2. Motion Zraggen und Mithafte vom 28. November 1911 betreffend die Entlassung verunfallter Arbeiter der Emmentalbahn.
3. Motion Grimm und Mithafte vom 19. Februar 1912 betreffend das Obligatorium der Kranken-Versicherung.
4. Motion Schneeberger und Mithafte vom 27. Februar 1912 betreffend die Verordnung über die Apotheken.

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

Mit Hochschätzung,

Der Grossratspräsident:

Hadorn.

Erste Sitzung.

Montag den 22. April 1912,

nachmittags 2 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Hadorn.*

Der Namensaufruf verzeigt 193 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 41 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Berger (Schwarzenegg), Beutler, Bratschi, Etienne, Frepp, Gobat, v. Gunten, Haas, Hamberger, Henzelin, Kühni, Michel (Interlaken), Michel (Bern), Müller (Bargen), Müller (Boltigen), Nyffenegger, Pulfer, Reber (Muri), Roth, Tännler, Trüssel, Witschi, Wyder, Zaugg; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Burger (Delsberg), Burrus, Charpilloz, Crettez, Cueni, Egli, Girod, Gosteli, Gugelmann, Hess (Dürrenroth), Jobin, Ingold (Lotzwil), Kindlimann, Lanz (Rohrbach), Möri, Rohrbach (Rüeggisberg), Widmer.

Präsident. Ich möchte die heutige ausserordentliche Tagung des Rates nicht eröffnen, ohne mit einigen Worten auf die Tatsache hinzuweisen, dass wir heute zum erstenmale die Ehre und das Vergnügen haben, in unserer Mitte die beiden im Februar abhin neugewählten Regierungsräte, die Herren Locher und v. Erlach, zu begrüssen und willkommen zu heissen. Wenn auch infolge der direkten Volkswahl die Beziehungen zwischen Regierungsrat und Grossrat wesentlich andere, vielleicht lockerere geworden sind als früher, so müssen sich doch die beiden Behörden gegenseitig in die Hände arbeiten, und ich glaube, der Hoffnung Ausdruck geben zu dürfen, dass die Beziehungen der neugewählten Mitglieder des Regierungsrates zum Grossen Rat immer recht freundliche und gute sein werden.

Seit unserer letzten Session ist Herr Regierungsrat Kunz infolge seiner Wahl zum Direktor der Thunerseebahn und der mitbetriebenen Linien, sowie der Bern-Neuenburg-Bahn aus der Regierung ausgetreten. Herr Kunz hinterlässt im Regierungsrat eine grosse Lücke, und ich halte es für meine Pflicht, ihm die grossen Dienste zu verdanken, die er sich um unser Staatswesen erworben hat. Der Finanzdirektor des Kantons Bern war in den letzten Jahren und ist auch im gegenwärtigen Zeitpunkt nichts weniger als auf Rosen gebettet. All den Ansprüchen, die auf den verschiedensten Gebieten und von den verschiedensten Seiten an die Staatsfinanzen gemacht werden, vermögen die Hülfsmittel des Staates nicht mehr zu genügen und es ist eine ausserordentlich schwierige Aufgabe des Finanzdirektors, den Fiskus gegenüber allen diesen Ansprüchen zu verteidigen. Dazu sind während der Amtszeit des Herrn Kunz noch grosse ausserordentliche Aufgaben an den Staat Bern herangetreten. Ich erinnere nur an die Entwicklung des bernischen Eisenbahnwesens in den letzten zehn bis zwölf Jahren im allgemeinen und an das grosse Lötschbergunternehmen im besondern. Herr Kunz hat während seiner Amtszeit eine grosse Summe von Arbeit bewältigt und es gebührt ihm hiefür der Dank des Bernervolkes.

Angesichts der grossen Lücke, die dieser Rücktritt verursacht, wird der Rat morgen offiziell mit Befriedigung davon Kenntnis nehmen, dass das Volk in der Wahl vom 14. April abhin Herrn Kunz in der Person des Herrn Dr. Tschumi, unseres bisherigen Kollegen, einen ebenso tüchtigen Nachfolger gegeben hat. Herr Tschumi hat schon seit Jahren seine grosse Arbeitskraft in den Dienst der Oeffentlichkeit gestellt, und wir sind überzeugt, dass er auch im Schosse des Regierungsrates eine grosse und allseitige Tätigkeit entwickeln wird.

Leider haben wir seit der letzten Tagung ein Mitglied unseres Rates durch den Tod verloren. In Wynau starb im Alter von 62 Jahren Herr Grossrat Fritz Kohler. Derselbe hat sich in seiner Gemeinde in verschiedenen Stellungen grosse Verdienste erworben. Er gehörte dem Grossen Rat seit 1908 als Mitglied an. Es war mir nicht möglich, näheres über den Lebenslauf des verstorbenen Kollegen in Erfahrung zu bringen, aber wir werden ihm alle gerne ein freundliches Andenken bewahren.

Meine Herren, ich ersuche Sie, zum Andenken des verstorbenen Kollegen sich von den Sitzen zu erheben. (Geschieht.)

Eine Eingabe bernischer Firmen zum Gesetzesentwurf betreffend Handel und Gewerbe wird an die vorberatenden Behörden gewiesen.

An Stelle des Herrn Péquignot wird Herr Grossrat Keller als provisorischer Stimmenzähler bezeichnet.

Tagesordnung:

Bereinigung des Traktandenverzeichnisses.

Gesetz betreffend Jagd und Vogelschutz.

Neuenschwander, Präsident der Kommission. Dem Wunsche einiger Mitglieder der Kommission entsprechend beantrage ich Verschiebung dieses Geschäftes auf die nächste Session. (Zustimmung.)

Gesetz betreffend Erhebung einer Automobilsteuer.

Roost, Präsident der Kommission. Das Gesetz kann nicht zur Behandlung kommen, sondern muss auf Wunsch des Herrn Baudirektors auf die nächste Session verschoben werden. (Zustimmung.)

Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Bereit.

Dekret betreffend die Reorganisation der Direktion der öffentlichen Bauten und der Eisenbahnen.

Bereit.

Vorträge des Regierungspräsidiums.

Für morgen bereit.

Expropriationen.

Keine Geschäfte.

Naturalisationen und Strafnachlassgesuche.

Auf Mittwoch angesetzt.

Eingabe des Emil Doyon.

Zurückgezogen.

Käufe und Verkäufe von Domänen.

Bereit.

Strassen- und andere Bauten.

Bereit.

Eingabe betreffend die Wegmeisterbesoldungen.

Bereit.

Eisenbahnsubventionen.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Es liegen hier verschiedene Geschäfte vor. Neu ist noch aufzunehmen die Subventionierung der Herzogenbuchsee-Wangen-Bahn. Die bezügliche Vorlage wird Ihnen morgen ausgeteilt werden; dies konnte nicht früher geschehen, weil die nötigen Unterlagen erst kürzlich eingegangen sind. Wir beantragen Ihnen, sämtliche Subventionsgeschäfte erst nach der Beratung des Eisenbahnsubventionsgesetzes zu behandeln. (Zustimmung.)

Waldkäufe und -Verkäufe.

Bereit.

Waldweg Sagimatt-Honegg.

Bereit.

Wahl von Offizieren.

Keine Geschäfte.

Motion Albrecht.

Albrecht. Wie man der Presse entnehmen konnte, ist in den letzten Tagen dem Bundesrat ein Gutachten des Herrn Prof. Burkhardt betreffend die Volksinitiative für die Bundesgesetzgebung zugegangen. Der Inhalt dieses Gutachtens ist noch nicht bekannt, und es wird deshalb besser sein, wenn dieses Traktandum auf die nächste Session verschoben wird. (Zustimmung.)

Die übrigen Motionen sind zur Behandlung bereit.

Waldwegprojekt Sagimatt-Buchschachen-Vordere Honegg.

Moser, Forstdirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Staat Bern besitzt in den Gemeinden Eriz und Schangnau an den sog. Honeggen grössere Waldungen mit einem Flächeninhalt von zirka 450 ha, wovon 200 ha am Südabhang gegen das Eriz und 250 ha am Nordabhang gegen Schangnau liegen. Der Südabhang ist durch einen Verbindungsweg mit der Landstrasse erschlossen, der Nordabhang dagegen nicht. Nun sind die Waldungen auf den in den 50 und 60er Jahren vom Staat zum Zwecke der Aufforstung angekauften Weiden in einem Alter angelangt, wo die Nutzung beginnt, und es müssen infolgedessen entsprechende Weganlagen gemacht werden. Die Forstverwaltung beabsichtigte zuerst, nur für sich eine Verbindung mit der Schallenbergstrasse herzustellen, allein die dortigen Gemeinden, speziell Buchholterberg, das in diesem Gebiet ebenfalls sehr grosse Waldungen besitzt, und Unterlangenegg, stellten das Gesuch, man möchte den Weg so anlegen, dass auch ihren Waldungen damit gedient sei. Es fanden dann eingehende Untersuchungen statt, mehrere Varianten wurden aufgestellt und schliesslich einigte man sich auf ein Projekt, das die Zustimmung des Bundes, der Forstverwaltung und der Gemeinden gefunden hat.

Die Kosten des Projektes sind auf 47,335 Fr. veranschlagt, wovon 2000 Fr. auf Landentschädigungen fallen, die an Private ausgerichtet werden müssen. Der Bund hat sich bereit erklärt, die Weganlage mit dem Maximum von 20 % = 9467 Fr. zu subventionieren, so dass für die eigentlichen Wegarbeiten noch 35,868 Fr. zu decken sind, die je zur Hälfte von der Staatsforstverwaltung und der Gemeinde Buchholterberg getragen werden. Ebenso sollen diese beiden für die spätern Unterhaltskosten aufkommen. Ein bezüglicher Dienstbarkeitsvertrag ist bereits vereinbart und kann der Regierung nächstens vorgelegt werden.

Der Weg ist notwendig, indem er, wie gesagt, dazu dient, über 700 Jucharten Wald zu erschliessen. Wir rechnen darauf, dass wir das Bauholz ungefähr 5 Fr. pro Festmeter teurer verkaufen können, als es bis dahin bei dem unwegsamen Transport der Fall war, so dass sich bei einem Absatz von 500 m³ ein Mehrerlös von 2500 Fr. ergeben und die Ausgabe des Staates von zirka 20,000 Fr. sich sehr gut rentieren würde. Ich weise noch darauf hin, dass die Aufforstungen sich sehr gut bewährt haben und die Hochwasserschäden in der dortigen Gegend, speziell der Zulg, wesentlich zurückgegangen sind.

Ich empfehle Ihnen den Antrag der vorberatenden Behörden, einen Kredit von 17,934 Fr. zu bewilligen.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die Anlage von Waldwegen und die Erstellung von Zufahrtsstrassen zu grössern Waldkomplexen liegt zweifellos im Interesse der Forstverwaltung und damit auch des Staates. Die Erstellung solcher Strassen ist durch die Bestimmungen des eidgenössischen Forstgesetzes erleichtert worden, wonach der Bund für diesen Zweck grössere Beiträge verabfolgt.

Im vorliegenden Fall handelt es sich um einen Waldkomplex von 430 ha, der im sogenannten Honeggebiet zwischen den Zuflüssen der Zulg, der Emme und des Rötenbachs liegt. 250 ha dieses Gebietes am nördlichen Abhang sind ohne jede Zufahrtsstrasse und es ist angezeigt, nachdem der Wald nach und nach zu einer Grösse herangewachsen ist, dass Ausforstungen vorgenommen werden müssen, nun auch für den Holztransport vorzusorgen und eine Zufahrtsstrasse zu erstellen. Wie Sie vom Herrn Forstdirektor vernommen haben, fanden diesbezüglich längere Verhandlungen statt, bis dann schliesslich die Lösung gefunden wurde, dass ein Projekt im Kostenvoranschlag von rund 47,000 Fr. zur Ausführung gelangen soll. An die Kosten trägt der Bund 20 % = rund 9460 Fr. und die Gemeinde Langenegg 2000 Fr. bei. Von der Gemeinde Buchholterberg und dem Staat sind demnach noch zirka 35,000 Fr. aufzubringen, die von den beiden je zur Hälfte getragen werden sollen. Die Gemeinde Buchholterberg tritt überdies noch das auf ihrem Gebiet von der Strasse beanspruchte Land unentgeltlich ab. Die Ausgabe ist für den Staat lukrativ, indem das Anlagekapital von rund 17,000 sich wenigstens mit 10—15 % verzinsen wird. Die Staatswirtschaftskommission empfiehlt Ihnen ebenfalls, die Erstellung der Zufahrtsstrasse zu genehmigen.

Genehmigt.

Beschluss:

Das vom Staat und der Waldgemeinde Buchholterberg gemeinsam auszuführende Waldwegprojekt Sagimatt-Buchschachen-Vordere Honegg mit einem Kostenvoranschlag von 47,335 Fr. wird genehmigt mit nachfolgender Kostenverteilung:

Bundesbeitrag (lt. B. R.-Beschluss vom 27. II. 1912) = 20 %	Fr. 9,467
Beitrag der Gemeinde Unterlangenegg	» 2,000
Kostenanteil der Waldgemeinde Buchholterberg	» 17,934
Kostenanteil der Staatsforstverwaltung ebenfalls	» 17,934
Total wie oben	Fr. 47,335

Der Beitrag des Staates von 17,934 Fr. wird aus der Rubrik XV C 2 Weganlagen, bewilligt.

Erlach-St. Johannsen-Strasse; Korrektion Erlach-Neuhaus.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Im Jahre 1905 wurde das Gesuch eingereicht, man möchte die namentlich von den Fuhrwerken der Staatsanstalten von St. Johannsen und Erlach stark befahrene Staatsstrasse korrigieren. Die Korrektion musste schon damals als durchaus notwendig bezeichnet werden, kam aber nicht zur Ausführung, weil die beteiligten Gemeinden sich weigerten, in üblicher Weise an die Kosten derselben beizutragen. Nach erneuten Unterhandlungen sicherte die Gemeinde Erlach schliesslich einen Beitrag von 2000 Fr. zu, während Gals jede Beteiligung ablehnte, weil die Strasse bloss ihre Peripherie bestreiche und eigentlich gar nicht auf ihrem Boden liege. Die Kosten der Korrektion sind auf 28,000 Fr. veranschlagt, wovon 2000 Fr. durch den Beitrag der Gemeinde Erlach gedeckt werden und 26,000 Fr. zulasten des Staates fallen. Da die Ausführung des Projektes im wohlverstandenen Interesse der Anstalten St. Johannsen und Erlach liegt, beantragen wir Ihnen, den verlangten Kredit von 26,000 Fr. zu bewilligen.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Es muss zugegeben werden, dass die Korrektion der Staatsstrasse Erlach-St. Johannsen in der Hauptsache im Interesse der beiden Staatsanstalten liegt. Sie befindet sich gegenwärtig in einem sehr schlechten Zustand, da sie seinerzeit ohne Steinbett erstellt worden ist. Namentlich das Stück Erlach-Neuhaus bedarf dringend des Umbaues. Die Korrektion ist schon seit langem projektiert, die Ausführung wurde aber verzögert, weil die Gemeinden Erlach und Gals keinen Beitrag bewilligen wollten. Erlach hat nunmehr beschlossen, einen Beitrag von 2000 Franken zu leisten, während Gals auf seiner Weigerung beharrt. Es muss zugegeben werden, dass diese Gemeinde an der Strasse kein grosses Interesse hat; darum ist man über ihre Weigerung hinweggegangen und hat mit Rücksicht auf die beiden Staatsanstalten die Ausführung der Korrektion trotzdem in Aussicht genommen. Die Kosten, die daraus dem Staat erwachsen, sind auf 26,000 Fr. veranschlagt, und wir beantragen Ihnen in Uebereinstimmung mit dem Regierungsrat, den verlangten Kredit zu bewilligen.

Genehmigt.

Beschluss:

Der Baudirektion werden für die 2015 m lange Neuanlage der Staatsstrasse Erlach-St. Johannsen von Erlach bis Neuhaus 26,000 Fr. auf Rechnung des Strassenbaukredites XF bewilligt mit der Ermächtigung, allfällige Aenderungen am Projekt bei der Ausführung anzuordnen. Die Gemeinde Erlach hat die Entschädigungen zu übernehmen und einen Barbeitrag von 2000 Fr. zu leisten.

Büchselbach zu Herzogenbuchsee; Verbauung und Kanalisation.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Büchselbach entfliesst östlich dem Dorf Herzogenbuchsee den sogenannten Holzweihern, dem Sammelbecken seines zirka 100 ha fassenden Einzugsgebietes, und nimmt seinen Lauf in grösstenteils offener Rinne mit unregelmässigem Gefäll und wechselnder Richtung durch die Ortschaft hinunter. Bei Wassergrössen vermag das Bachbett öfters den Zufluss nicht aufzunehmen, der Bach tritt dann über und richtet namentlich im untern Bahnhofgebiet an Strassen, Gärten und Häusern beträchtlichen Schaden an. Eine Korrektion ist notwendig, notwendiger freilich ist noch die Kanalisation im Dorfe. Das von der Gemeinde vorgelegte Projekt sah einen Kostenvoranschlag von 260,000 Fr. voraus. Infolge einer etwelchen Vergrösserung der Kanalprofile wurde derselbe auf 284,000 Fr. erhöht. Die Gemeinde ist damit einverstanden.

Wir unterbreiteten das Projekt dem Bund und derselbe erklärte sich nach vorgenommenem Augenschein bereit, einen Teil zu subventionieren. Für die eigentlichen Kanalisationsarbeiten können nach der bestehenden Gesetzgebung keine Bundesbeiträge verabfolgt werden und für die Bundessubvention fällt bloss die reduzierte Kostenvoranschlagssumme von 120,000 Fr. in Betracht. Hieran hat der Bundesrat einen Beitrag von $^1/_3$, im Maximum 40,000 Fr., zugesichert. Für die kantonale Subvention sind ebenfalls die vom Bund ausgerechneten 120,000 Fr. massgebend. Wir beantragen Ihnen, hieran auch unserseits einen Beitrag von $^1/_3$ = 40,000 Fr. auf Wasserbaukredit und überdies 12,000 Fr. auf Strassenbaukredit zu bewilligen. Wir gehen mit der erstern Subvention etwas über die sonst üblichen 30 %, weil der Bund bloss $^1/_3$ gesprochen hat, während er sonst in der Regel 40 % verabfolgt. Der Beitrag auf Strassenbaukredit rechtfertigt sich deshalb, weil einerseits die geplante Kanalisation bessere Ablaufverhältnisse auf den verschiedenen Staatsstrassen schafft, während wir jetzt mit den anstossenden Grundeigentümern vielfache Anstände haben und früher oder später für Abhilfe hätten sorgen müssen, und weil anderseits durch den Anschluss an die Kanalisation für die dortigen Staatsgebäude (Pfrund- und Landjägergebäude) bessere Abflussverhältnisse herbeigeführt werden, was sich schon längst als ein Bedürfnis herausgestellt hat. Wir empfehlen Ihnen die Annahme des Antrages auf Bewilligung eines Staatsbeitrages von zusammen 52,000 Fr.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Wie Sie von dem Vertreter der Regierung vernommen haben, soll in Herzogenbuchsee der sogenannte Büchselbach verbaut und gleichzeitig eine Kanalisation erstellt werden, um den Bach durch das Dorf zu führen. Von dem Hauptkanal zweigt beim Gasthof zur Sonne ein Nebenkanal ab, der gegen den Bahnhof und nach Niederönz in den Oenzbach führt, während die Hauptleitung bei Wanzwil in diesen Bach mündet. Das ganze Projekt ist auf 284,000 Franken veranschlagt. Es entstund die Frage, ob dasselbe gestützt auf die Bestimmungen der Bundes- und der kantonalen Gesetzgebung subventionswürdig

sei. Nachdem der Bund seinerseits grundsätzlich bereits einen Beitrag zugesprochen, hatte der Kanton keine Veranlassung, sich der Subventionierung zu widersetzen. Allerdings beschränkt sich die Subvention des Bundes und auch des Kantons auf denjenigen Teil des Projektes, der mit der Ueberschwemmungsgefahr in Verbindung gebracht werden kann. Hiebei wurde auf eine Summe von 120,000 Fr. abgestellt, an die der Bund einen Beitrag von $^1/_3$ = 40,000 Fr. gewährt. Die Regierung beantragt, ebenfalls 40,000 Franken zu bewilligen und dazu noch 12,000 Fr. auf Strassenbaukredit, weil die Staatsgebäude in Herzogenbuchsee ebenfalls an die Strassenkanalisation angeschlossen und noch eine Reihe anderer Inkonvenienzen durch die Ausführung des Projektes gehoben werden können, die bisher vorhanden waren und Abhülfe verlangten. Die Staatswirtschaftskommission pflichtet dem Antrag der Regierung bei und empfiehlt Ihnen denselben zur Annahme.

Genehmigt.

Beschluss:

Das auf 284,000 Fr. veranschlagte, vom Bundesrat am 16. Februar 1911 auf Grund der Berechnung einer gewöhnlichen Korrektion mit offenem Kanal zum Voranschlag von 120,000 Fr. mit $^1/_3$ = 40,000 Fr. subventionierte Projekt für die Verbauung und Kanalisation des Büchselbaches zu Herzogenbuchsee mit Ableitung in die Oenz bei Wanzwil und Niederönz wird gutgeheissen. Der Gemeinde Herzogenbuchsee werden auf Grund der nämlichen Berechnung für dessen Ausführung folgende Staatsbeiträge bewilligt:

a) auf Wasserbaukredit X G $^1/_3$ =	Fr. 40,000
b) auf Strassenbaukredit X E 3 ein Extrabeitrag von 10 % als Einkauf für den Anschluss der berührten Staatsstrassen und Staatsgebäude (Pfrund- und Landjägergebäude) an die Kanalisation . . . (ohne die Kosten der Anschlüsse selbst, welche der Staat übernimmt).	» 12,000
Total	Fr. 52,000

Der Gemeinde wird gestattet, statt der für die Bundes- und Kantonsbeiträge angenommenen offenen Kanäle nach Projekt geschlossene Rohrleitungen zu erstellen, welche aber zur unschädlichen Abführung der grössten berechneten Hochwasser die nötigen Durchmesser und Gefälle haben müssen.

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

Die Baudirektion ist ermächtigt, allfällig noch wünschbare Aenderungen am Projekt im Einvernehmen mit den Bundesbehörden und der Gemeinde anzuordnen.

Die Auszahlung der Bundes- und Kantonsbeiträge erfolgt vorbehältlich der zur Verfügung stehenden Kredite nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten.

Die Gemeinde Herzogenbuchsee hat längstens 2 Monate nach Eröffnung dieses Beschlusses die Annahme desselben zu erklären.

Sonvilier, Knabenerziehungsanstalt; neue Scheuer mit Remise.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Regierungsrat bewilligte seinerzeit für die Erstellung einer Scheune in der Knabenerziehungsanstalt Sonvilier einen Kredit von 10,000 Franken. Dieser Betrag reichte aber nicht aus, weil an der Stelle, wohin das Gebäude zu stehen kam, eine Quelle zum Vorschein kam, was vermehrte Fundations- und Kanalisationsarbeiten verursachte. Die Baurechnung stellt sich auf 12,751. 20 Fr., übersteigt also die Bewilligungssumme um 2751. 20 Fr. Nach dem seinerzeit vom Regierungsrat gefassten Beschluss wären allfällige Mehrkosten allerdings von der Anstalt zu tragen. Allein dieselbe hat keine verfügbaren Mittel, die Anstaltsrechnung schliesst Jahr für Jahr mit einem Defizit ab, und so bleibt nichts anderes übrig, als durch den Grossen Rat einen Kredit von 12,751. 20 Fr. bewilligen zu lassen.

M. **Stauffer,** rapporteur de la commission d'économie publique. — Depuis longtemps déjà, l'établissement de Sonvilier manquait d'un hangar suffisant pour y abriter les chars, les machines agricoles, les outils aratoires, les bois, etc. En 1910, à la demande faite au gouvernement par la commission de surveillance, il fut accordé à celle-ci un crédit de fr. 10,000 pour la construction d'une remise à l'est du bâtiment principal. Malheureusement, les conditions du terrain se sont montrées tellement défavorables, surtout à l'occasion des fouilles faites pour les fondations, que la somme de fr. 10,000 s'est trouvée insuffisante pour faire cette construction. Déjà à cette époque, le bureau de l'architecte cantonal représentait qu'il ne serait pas possible, avec cette somme, d'établir un hangar conformément aux plans établis; mais, comme vient de le dire le rapporteur du gouvernement, il était prévu que la dépense en plus serait couverte par les revenus du domaine. Or, quand on connaît la situation de celui-ci, par rapport au climat et à son altitude il était à prévoir qu'on ne pourrait pas le faire. Dans ces conditions nous ne pouvons que vous recommander les propositions du gouvernement, soit d'accorder le crédit de fr. 12,751.

Genehmigt.

Beschluss:

Die vom Regierungsrat am 3. Mai 1910 auf Baukredit X D bewilligte Bausumme von 10,000 Franken für die Erstellung einer neuen Anstaltscheuer mit Remise wird auf 12,751 Fr. 20 erhöht.

Erizstrasse IV. Klasse; Korrektion im Schwandgraben.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Erizstrasse ist eine Strasse IV. Klasse, sollte aber eigentlich eine Staatsstrasse sein, indem sie nicht nur in die Gemeinde Eriz, sondern in viele um- und hinterliegende Gemeinden führt. Freilich stehen zurzeit gesetzliche Bestimmungen entgegen, um sie als Staatsstrasse zu erklären, aber sie wird doch einmal vom Staat übernommen werden müssen. Die Strasse weist sehr starke Krümmungen und steile Rampen mit gefährlichen Partien auf und musste schon wiederholt korrigiert werden. Die Hochwasser von 1910 verursachten einen grössern Erdrutsch, der die Strasse sehr gefährdet. Zur Sicherung des Rutsches und Verbesserung der Verhältnisse müssten Arbeiten im Kostenvoranschlag von 10,000 Fr. ausgeführt werden. Das veranlasste die Gemeinde, statt einer einfachen Verbesserung der Verhältnisse einen rationelleren Uebergang mit Hochbrücke und eine teilweise Verlegung der Strasse in Aussicht zu nehmen. Seither hat es neue Abrisse gegeben und eine Korrektion ist unbedingt notwendig. Ein Projekt wurde ausgearbeitet; dasselbe sieht einen Kostenaufwand von 24,000 Fr. vor. Die Gemeinde Eriz ist stark belastet und hat deshalb und auch mit Rücksicht auf den Charakter der Strasse Anspruch auf einen erhöhten Beitrag. Ich beabsichtigte ursprünglich, eine Subvention von 50 % in Vorschlag zu bringen. Inzwischen an die Spitze der Finanzdirektion gestellt, musste ich mir ein anderes Herz anschaffen und den Antrag auf Ausrichtung des üblichen Beitrages von 40 % einbringen. Der Regierungsrat schlug dann denn Mittelweg ein und beschloss, auf 45 % zu gehen. Ich empfehle Ihnen namens der Regierung, an die Korrektion der Erizstrasse einen Beitrag von 45 % = 10,800 Fr. zu bewilligen.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die Korrektion der Erizstrasse im Schwandgraben ist dringend und die vom Regierungsrat vorgeschlagene Subvention von 45 % den Verhältnissen angemessen. Es darf nicht vergessen werden, dass die Gemeinde Eriz über eine sehr geringe Steuerkraft verfügt und auf die Hülfe des Staates angewiesen ist. Darum gehen wir etwas höher als die üblichen 40 % und empfehlen Ihnen, eine Subvention von 45 % zu sprechen.

Schüpbach. Ich bin in der Lage, eines der wenig beliebten Gesuche zu stellen, in der Subventionierung einer Strassenanlage höher zu gehen, als von der Regierung und der Staatswirtschaftskommission beantragt wird. Allein wenn einem so goldene Brücken gebaut werden, wie es seitens des Herrn Baudirektors mir gegenüber geschehen ist, so darf ich nicht anders als Ihnen beantragen, auf 50 % zu gehen.

Die Erizstrasse gehört wohl zu den für den Fuhrwerkverkehr allergefährlichsten Strassen des Kantons und bedarf dringend der Korrektion, wie auch vom Herrn Baudirektor ausgeführt worden ist. Leider kann der Staat zurzeit nicht mehr leisten, weil er die Strasse noch nicht übernehmen kann; der grosse Teil des Unterhalts lastet daher auf der Gemeinde. Der Herr Baudirektor hat aber selbst zugegeben, dass Eriz zu den schwerstbelasteten Gemeinden des Kantons gehört; die Gemeinde hat in der Tat eine geringe Steuerkraft, so dass es ihr sehr schwer wird, namhafte Beiträge an die Strassenkorrektion zu leisten. Dazu ist zu bemerken, dass der Staat selbst ein grosses Interesse an der Korrektion hat, indem er im innern Eriz an den Honeggen grosse Waldungen besitzt. Die Korrektion ist namentlich wegen der Langholzfuhren, die in den vorhandenen Kurven sehr schwer durchkommen, notwendig. Angesichts dieser Verhältnisse wird man es als einen Akt der Billigkeit ansehen, wenn der Gemeinde möglichst entgegengekommen wird. Für den Staat sind die 1200 Fr., welche die 5 % mehr ausmachen, sehr wenig, für die Gemeinde aber sehr viel.

Nun haben wir zwei Herzen schlagen hören, das Herz des Baudirektors und dasjenige des Finanzdirektors. Der Baudirektor hält 50 % für das Richtige. Nun ist Herr Könitzer inzwischen Finanzdirektor geworden, und als solcher hält er 40 % für genügend. Da es sich aber um ein Geschäft der Baudirektion handelt und nicht um ein solches der Finanzdirektion, möchte ich lieber dem Herzen des Baudirektors folgen, wie wir es bisher immer gehalten haben, und nicht demjenigen des Finanzdirektors. Ich ersuche Sie dringend, den ersten glücklichen Intentionen des Herrn Baudirektors zu folgen und in diesem Punkte nicht auf das Schlagen des Herzens des spätern Finanzdirektors zu hören.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Nachdem der Regierungsrat beschlossen hatte, eine Erhöhung der Subvention von 40 auf 45 % zu beantragen, glaubte die Staatswirtschaftskommission, es bei diesem Vorschlag bewenden lassen zu sollen. Immerhin muss zugegeben werden, dass auch der Staat an der Korrektion dieser Strasse ein grosses Interesse hat, indem er Besitzer grosser Waldungen ist, deren Holz auf dieser Strasse abgeführt wird. Allerdings haben die dortigen Gemeinden und Privaten an der Holzabfuhr ein noch grösseres Interesse, und von diesem Gesichtspunkt aus dürfte man an den 45 % festhalten. Anderseits muss aber zugegeben werden, dass die Gemeinde Eriz zu den schwerbelasteten Gemeinden des Kantons gehört und dass deshalb noch etwas mehr entgegengekommen werden darf. Ich möchte mich daher dem Antrag des Herrn Schüpbach, auf 50 % zu gehen, nicht widersetzen.

Abstimmung.

Für den Antrag der vorberatenden Behörden (gegenüber dem Antrag Schüpbach) . . . . . Minderheit.

Beschluss:

Das von der Gemeinde Eriz mit Gesuch vom 29. Februar 1912 eingesandte, auf 24,000 Fr. veranschlagte Projekt für die 130 m lange Korrektion der Erizstrasse mit Hochbrücke über den Schwandgraben wird genehmigt und der Gemeinde für dessen Ausführung ein Staatsbeitrag von 50 % der wirklichen Kosten, im Maximum 12,000 Fr., auf Rubrik X F 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, allfällige zweckdienliche Aenderungen am Projekt anzuordnen.

2. Die Auszahlung des Staatsbeitrages erfolgt unter Vorbehalt der Kreditverhältnisse der Baudirektion nach vorschriftsgemässer Vollendung der Arbeiten und Vorlage einer belegten Abrechnung, in welche nur die wirklichen Bau- und Projektkosten, sowie die Aufsichtskosten des Staates aufgenommen werden dürfen.

3. Die Gemeinde Eriz hat innerhalb 3 Monaten, vom Datum der Eröffnung dieses Beschlusses an gerechnet, die Annahme desselben zu erklären.

Guttannen, Wildbäche; Verbauung.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Wir haben es hier mit einem ähnlichen Geschäft zu tun, wie in dem soeben behandelten Fall. Zwar will ich mich hüten, noch einmal zu sagen, der Finanzdirektor habe ein anderes Herz (Heiterkeit). Guttannen gehört auch nicht zu den besser situierten Gemeinden. Die vier sonnseitigen Wildbäche, der Benzlauibach, der Heulauibach, der Hofstattbach und der Sagenbach bilden für einen grossen Teil des besten Kulturlandes von Guttannen eine stete Gefahr. Namentlich die Hochwasser von 1910 haben die Gemeinde davon überzeugt, dass Verbauungen stattfinden müssen, wenn nicht ihr bestes Land zerstört werden soll, und sie hat noch im selben Jahre die Aufnahme eines Korrektionsprojektes veranlasst. Dasselbe wurde im Mai 1911 dem Bund vorgelegt, mit dem Ersuchen um Verabfolgung einer möglichst hohen Subvention. Die Kosten sind auf 37,000 Fr. berechnet, wozu noch 5000 Fr. für vorläufige Sicherungsarbeiten kommen, so dass der Totalbetrag 42,000 Franken ausmacht. Der Bund hat das Projekt mit dem Maximum von 50 % = 21,000 Fr. subventioniert, und wir schlagen Ihnen die Ausrichtung eines Staatsbeitrages von $^1/_3$ = 14,000 Fr. vor; die Gemeinde hätte also an die ganze Korrektion noch 7000 Fr. zu leisten, die sie wohl aufzubringen imstande ist. Bei der üblichen Beitragsleistung des Bundes (40 %) und des Kantons (30 %) hätte sie fast 13,000 Fr. übernehmen müssen, was allerdings zu viel gewesen wäre. Wir empfehlen Ihnen die Annahme des gedruckt vorliegenden Beschlussesentwurfes.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die arme Gemeinde Guttannen ist beständig in Gefahr, von verschiedenen Wildbächen überschwemmt zu werden. Es soll nun zunächst mit der Verbauung des Sagenbachs ein Anfang gemacht werden, deren Kosten auf 37,000 Fr. veranschlagt sind. Für vorläufige Sicherungsarbeiten in den andern Wildbächen sind 5000 Fr. aufgenommen, so dass wir es mit einer Gesamtausgabe von 42,000 Franken zu tun haben. Der Bund hat bereits beschlossen, einen Beitrag von 50 % zu verabfolgen. Die Regierung schlägt vor, das Projekt vom Kanton aus mit $^1/_3$ zu unterstützen. Die Gemeinde hätte noch 7000 Franken aufzubringen, was für sie allerdings immer noch eine grosse Summe ist. Die Staatswirtschaftskommission empfiehlt Ihnen die Annahme des regierungsrätlichen Antrages.

Thöni. Der schöne Erfolg, den Herr Schüpbach mit seinem Antrag gehabt hat, ermutigt mich, auch in diesem Geschäft eine Erhöhung des Staatsbeitrages vorzuschlagen. Wie Sie gehört haben, hat der Bund das Maximum von 50 % bewilligt und auch der Kanton will mehr als die üblichen 30 % leisten. Trotz dieser ausserordentlichen Subvention hat die Gemeinde immer noch einen Betrag von 7000 Fr. aufzubringen, was die Ausführung des absolut dringenden Projektes fast unmöglich macht. Ich möchte daher beantragen, den Staatsbeitrag von 33,3 auf 40 % zu erhöhen. Das hätte für den Staat eine Mehrausgabe von 2800 Fr. zur Folge. Dieser Betrag fällt für den Kanton nicht wesentlich in Betracht, für die Berggemeinde Guttannen aber ist er ein ganz bedeutender.

Wie der Vertreter der Regierung ausgeführt hat, haben die Hochwasser von 1910 auch in Guttannen bedeutende Verheerungen angerichtet und das wenige Kulturland im Talboden überschwemmt. Dieses Land ist das einzige, das sich dort oben zum Anbau von Kartoffeln, des wichtigsten Nahrungsmittels der dortigen Bewohner, eignet, und darum sollte unbedingt dafür gesorgt werden, dass dasselbe erhalten bleibt und nicht durch Hochwasser weggeschwemmt wird. Die Guttanner wagten es freilich nicht, die Initiative für die Verbauung ihrer Wildbäche zu ergreifen, weil sie sich zum vornherein sagten, dass es ihnen nicht möglich sei, die Mittel dafür aufzubringen. Dagegen nahmen sich unser Regierungsstatthalter und Herr Bezirksingenieur Aebi in verdankenswerter Weise der Sache an. Sie gingen nach Guttannen, beriefen die Leute zusammen und setzten ihnen auseinander, wie die Korrektion ungefähr durchgeführt werden könnte. Dabei wurde ihnen zugesichert, dass sie seitens des Bundes und des Kantons auf eine ausserordentliche Hülfe rechnen können, und erst daraufhin entschloss sich die Gemeinde, ein Projekt ausarbeiten zu lassen. Nun hat der Bund allerdings bedeutend mehr geleistet, als sonst in ähnlichen Fällen üblich ist, aber der Kanton wagte keinen grossen Sprung, indem statt der üblichen 30 % bloss 33,3 % ausgerichtet werden sollen. Ich vermute, dass auch hier die beiden Herzen des Herrn Regierungsrat Könitzer eine grosse Rolle gespielt haben. Früher, als er noch Baudirektor war, sickerte es einmal durch, er glaube, es werde ein Beitrag von 40 % erhältlich sein. Nun stellt er aber sein Finanzdirektorenherz in den Vordergrund und will der Gemeinde Guttannen mit ihren einfachen und kleinen Verhältnissen nur mehr 33,3 % bewilligen. Die Bewohner von Guttannen haben die grösste Mühe, sich überhaupt durchs Leben zu bringen. Fast während zwei Dritteln des Jahres ist dort Winter und absolut keine Verdienstgelegenheit. Es gibt nicht einmal Waldungen, in denen die Leute Holzarbeiten verrichten und so etwas verdienen könnten. Sozusagen die einzige Verdienstgelegenheit bietet die Oeffnung der Grimselstrasse im Frühjahr, und dabei handelt es sich noch um eine saure Arbeit. Das Steuerkapital der

Einwohnergemeinde Guttannen macht im ganzen **1,290,000 Fr. aus**; dazu kommen noch einige Einkommensteuern, doch übersteigt die Schätzung sämtlicher Einkommenssteuerpflichtigen nicht den Betrag von 10—15,000 Fr. Wenn also in dieser Gemeinde in einem Jahr eine ausserordentliche Ausgabe von 1500 Fr. gemacht werden will, so muss der Steueransatz um 1 ‰ erhöht werden. An eine solche Steuererhöhung ist nicht zu denken und es ist unsere Pflicht, vom Staat aus der Gemeinde soviel als möglich entgegenzukommen. Ich ersuche Sie daher, meinem Antrag auf Erhöhung des Staatsbeitrages auf 40 % zuzustimmen.

Brügger. Ich möchte den Vorredner lebhaft unterstützen. Man sagt wohl, Guttannen sei «steinreich». Leider trifft dies nur im buchstäblichen Sinne zu: Die Gemeinde ist reich an Steinen, nicht aber an Kulturland oder andern Schätzen, und es ist durchaus gerechtfertigt, ihr von seiten des Staates mit einer Subvention von 40 % beizuspringen. Ich empfehle Ihnen den Antrag des Herrn Thöni zur Annahme.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte Ihnen empfehlen, am Antrag der vorberatenden Behörden festzuhalten. Der Gemeinde wird entschieden nicht zuviel zugemutet, wenn sie bei einer Gesamtausgabe von 42,000 Fr. einen Beitrag von 7000 Fr. zu leisten hat. Auf die Vorstellungen des Kantons hin hat der Bund das Maximum von 50 % bewilligt und wir wollen ebenfalls in Anbetracht der besondern Verhältnisse mehr als den sonst üblichen Beitrag von 30 % verabfolgen. Damit ist doch gewiss den besondern Verumständungen des Falles in richtiger Weise Rechnung getragen.

Abstimmung.

Für den Antrag der vorberatenden Behörden	77 Stimmen.
Für den Antrag Thöni	37 Stimmen.

Beschluss:

Das auf 42,000 Fr. veranschlagte, vom Bundesrat am 12. März 1912 genehmigte und mit 50 % der wirklichen Kosten, im Maximum 21,000 Fr., subventionierte Projekt für die Verbauung des Sagenbaches zu Guttannen und für vorläufige Sicherungsarbeiten im Heulaui-, Hofstatt- und Benzlauibach daselbst ebenfalls gutgeheissen und gestützt darauf der Gemeinde Guttannen ein Staatsbeitrag von $^1/_3$ der wirklichen Kosten, im Maximum 14,000 Fr., auf Rubrik XG bewilligt unter folgenden Bedingungen:

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

2. Die Baudirektion ist ermächtigt, allfällige wünschbare Aenderungen am Projekt im Einvernehmen mit den Bundes- und Gemeindebehörden anzuordnen.

3. Die Auszahlung der Bundes- und Kantonsbeiträge erfolgt nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten und der zur Verfügung stehenden Kredite.

4. Die Gemeinde Guttannen hat innerhalb Monatsfrist nach Eröffnung dieses Beschlusses die Annahme desselben zu erklären.

Kirrel oberhalb Oey; Korrektion.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Das vorliegende Geschäft war schon in der letzten Session spruchreif. Die Behandlung musste aber verschoben werden, weil die vorberatenden Behörden noch einen Augenschein vornehmen wollten, da Anstände vorhanden waren, die zuerst gehoben werden sollten.

Die Hochwasser vom Juni 1910 haben auch an der Kirrel im Diemtigtal grossen Schaden verursacht, am meisten bei der Strassenbrücke des Staates gegen Diemtigen, aber auch weiter flussauf- und abwärts. Die Strassen- und Uferversicherungen mussten sofort neu erstellt werden. Diese Arbeiten verursachten eine Ausgabe von 9000 Fr. und wurden vom Bund als Bestandteile einer später folgenden Subventionsvorlage für die projektierte Korrektion anerkannt. Im September 1911 reichte dann die Gemeinde ein Korrektionsprojekt im Kostenvoranschlag von 92,000 Fr. ein und ersuchte um die Zuerkennung eines möglichst hohen Staatsbeitrages. Der Kostenvoranschlag wurde vom Bund auf 95,000 Fr. erhöht und dem Projekt ein Bundesbeitrag von 40 % zugesichert. Wir beantragen, vom Kanton aus einen Beitrag von 30 % zu verabfolgen und überdies einen Spezialkredit von 10 % zur Sicherung der Katzenlochbrücke zu bewilligen, damit für die Zukunft jede Gefährdung derselben ausgeschlossen ist. Die richtige Durchführung der Korrektion erfordert auch die Verlegung eines Wasserwerkes und wir werden mit dem betreffenden Eigentümer darüber unterhandeln, ob er etwas an die Kosten zurückvergüten will. Nach dem bestehenden Wasserrechtsgesetz können die Wasserwerkbesitzer zu einem Beitrag angehalten werden; hier haben wir es freilich mit einer ältern Konzession zu tun, und es wird sich zeigen, ob da ein Beitrag erhältlich ist oder nicht.

Zum Schluss bemerke ich noch, dass sich Anstände wegen der Unterhaltungspflicht ergeben haben. Wir waren bisher der Ansicht, dass der Staat für die Schwellenpflicht zu hoch eingeschätzt gewesen sei. Bei dem vorgenommenen Augenschein mussten wir uns jedoch überzeugen, dass die Verhältnisse etwas anders liegen, als wir uns im Bureau vorgestellt hatten. Der zukünftige Perimeter wird jedenfalls nicht viel anders ausfallen als der gegenwärtige, doch wird man sich darüber leicht verständigen können.

Ich empfehle Ihnen namens des Regierungsrates die Annahme des vorliegenden Antrages.

M. **Stauffer,** rapporteur de la commission d'économie publique. — La commission d'économie pu-

blique, qui a fait une visite des lieux, a pu constater que les travaux dont il est question sont absolument nécessaires et qu'ils répondent à un réel besoin. La rivière Kirell, venant de la vallée de Diemtigen, qui, en temps ordinaire, est assez paisible, devient, par suite de la fonte des neiges on en temps d'orage un torrent impétueux qui ravage les rives et inonde tout le hameau de Oey. En 1910, non seulement celui-ci avait été inondé, mais encore une partie de la route cantonale de IIIe classe enlevée et le pont, d'une construction cependant assez massive, mis en danger, si bien qu'à cette époque-là déjà on avait dû faire des travaux provisoires pour le consolider.

Ces travaux d'endiguement de la rivère et de réfection du pont et de la route sont donc urgents et la commission d'économie publique recommande au Grand Conseil l'acceptation des propositions du gouvernement.

Genehmigt.

Beschluss:

Das auf 95,000 Fr. veranschlagte, vom Bundesrat am 8. Dezember 1911 genehmigte und mit 40 % der wirklichen Kosten, im Maximum 38,000 Fr., subventionierte Projekt für die Korrektion der Kirrel bei Oey im Diemtigtal, von der Simme aufwärts bis 420 m oberhalb der Katzenlochbrücke, wird ebenfalls gutgeheissen und gestützt darauf der Gemeinde Diemtigen ein Kantonsbeitrag von 30 % der wirklichen Kosten, im Maximum 28,500 Fr., auf Wasserbaukredit XG1 und als Spezialbeitrag 10 %, höchstens 9500 Fr., für die Katzenlochbrücke auf Strassenbaukredit XE3 bewilligt unter folgenden Bedingungen:

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

2. Die Baudirektion ist ermächtigt, ihr zweckdienlich erscheinende Abänderungen am Projekt im Einvernehmen mit der Gemeindebehörde anzuordnen.

3. Die Auszahlung der Bundes- und Kantonsbeiträge erfolgt nach Massgabe des Fortschreitens der Arbeiten und der verfügbaren Kredite in gleichmässigen Jahresraten.

4. Die Gemeinde Diemtigen hat innerhalb zwei Monaten nach Eröffnung dieses Beschlusses dem Regierungsrat ein revidiertes Schwellenreglement und Kataster für die Kirrel zur Sanktion vorzulegen, in welchem die gesamte Schwellenpflicht, inklusive Beitragspflicht an die Unterhaltungskosten des Staates an diesem Gewässer in billigem, vom Regierungsrat als annehmbar zu bezeichnendem Mass reduziert ist.

5. In den bewilligten Staatsbeiträgen von zusammen 40 % der wirklichen Kosten, im Maximum 38,000 Fr., sind auch die dem Staate nach Schwellenreglement und Kataster auffallenden Eigentümerbeiträge inbegriffen; der Staat ist also zu keinerlei weitern Leistungen an die Kosten der Korrektion verpflichtet.

6. Die Gemeinde Diemtigen hat innerhalb zwei Monaten nach Eröffnung dieses Beschlusses die Annahme desselben zu erklären.

Langenthal, Amthausdomäne; Verkauf.

Könitzer, Stellvertreter des Finanzdirektors, Berichterstatter des Regierungsrates. Seitdem die Bureaux der Bezirksverwaltung und die Gefangenschaften in dem neuen Gebäude der Kantonalbank in Langenthal untergebracht sind, hat der Staat für seine dortige Amthausdomäne keine Verwendung mehr. Dieselbe wurde daher zum Verkauf ausgeschrieben. Es langte einzig eine Offerte der Gemeinde Langenthal im Betrag von 40,000 Fr. ein. Die Grundsteuerschatzung beträgt 38,690 Fr. und wir glaubten, in einem Dorf wie Langenthal mit einem die Grundsteuerschatzung wesentlich übersteigenden Verkaufspreis rechnen zu können. Allein die Gemeinde wollte nicht höher gehen, da sie das Gebäude für die Gemeindeverwaltung verwenden will und der zu diesem Behuf nötig werdende Umbau noch grosse Ausgaben nach sich ziehen wird. Schliesslich einigte man sich auf einen Kaufpreis von 42,000 Fr., und wir beantragen Ihnen, den bezüglichen Kaufvertrag zu genehmigen.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die Staatswirtschaftskommission schliesst sich dem Antrag des Regierungsrates an.

Genehmigt.

Beschluss:

Der mit der Einwohnergemeinde Langenthal am 26. Februar 1912 abgeschlossene Kaufvertrag um die Amthausdomäne in Langenthal wird genehmigt. Die verkaufte Besitzung besteht aus dem für 33,900 Fr. brandversicherten Amthaus nebst bei- und umliegenden Erdreich im Halte von 5,57 Aren; die Grundsteuerschatzung beträgt 38,690 Fr. Der Kaufpreis, welcher auf 1. Januar 1913 ohne Kündigung abzubezahlen ist, wurde festgesetzt auf 42,000 Fr. Derselbe ist vom Tage der Vertragsgenehmigung durch den Grossen Rat hinweg zu $4^1/_2$ % verzinslich.

Eingabe betreffend die Wegmeisterbesoldungen.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Auf die in der letzten Session zur Verlesung gelangte Eingabe des Wegmeisterverbandes selbst will ich nicht näher eintreten, da ich nur solche Eingaben entgegennehme, die in einem anständigen Tone gehalten sind. Dagegen sehe ich mich veranlasst, dem Grossen Rat über die Wegmeisterbesoldungen Auskunft zu geben. Dabei gebe ich von vornherein zu, dass sie nicht brillant sind und erhöht werden müssen. Das hat man übrigens schon

seit Jahren eingesehen und Jahr für Jahr wurden Aufbesserungen vorgenommen, wie aus den folgenden Angaben hervorgeht. Im Jahre 1905 wurden für 544 Wegmeister rund 430,000 Fr. ausgegeben, 1906 für gleich viele 436,000 Fr., 1907 für die gleiche Zahl 464,000 Fr., 1908 für zwei weniger 493,000 Fr., 1909 für zwei mehr 509,000 Fr., 1910 für 544 512,000 und 1911 540,700 Fr., wobei ich den Budgetkredit eigenmächtig um 16,000 Fr. überschritt, was nachträglich vom Regierungsrat und Grossen Rat zu genehmigen ist. Im Budget pro 1912 wurden auf meinen Antrag 550,000 Fr. eingestellt, denen ich noch 20,000 Fr. hinzufügen liess, die mir bei einem andern Posten zur Verfügung gestellt worden waren. Für das laufende Jahr beträgt somit der Kredit für die Wegmeisterbesoldungen 570,000 Fr. oder 33 % mehr als im Jahre 1905. Auch bin ich damit einverstanden, dass die Wegmeisterbesoldungen in den nächsten Jahren weiter erhöht werden, nur müssen dann auch bei den Wegmeistern selbst etwas andere Verhältnisse platzgreifen.

40 % unserer gegenwärtigen Wegmeister taugen nichts, und wir haben sie lediglich beibehalten, damit sie nicht den Gemeinden zur Last fallen. So oft ich einen entlassen wollte, sprachen Gemeinde- und Grossräte bei mir vor und legten für den Betreffenden ein Wort ein, damit wir ihn weiter behielten. Unter solchen Verhältnissen leidet natürlich der Strassenunterhalt, und man wird mit der Zeit doch dazu kommen, die ungeeigneten Elemente zu entfernen und durch die Gemeinden versorgen zu lassen. Auch dürfte es sich empfehlen, jeden Wegmeister mit einer Kontrollnummer zu versehen, damit uns berichtet werden kann, wenn dieser oder jener Wegmeister des Staates seine Pflicht nicht erfüllt und vielleicht beständig im Wirtshaus sitzt. Viele Wegmeister gehen morgens erst um 9 statt um 7 Uhr an die Arbeit, da sie zuerst die Kühe melken und den Stall besorgen müssen, und am Abend verlassen sie die Strasse um 5 Uhr, um zu Hause wieder ihren persönlichen Geschäften obzuliegen. Bei Regenwetter kümmern sie sich natürlich gar nicht um ihre Strassen. Wir erhalten soviele Reklamationen über unsere Wegmeister, dass ich mich schon oft gefragt habe, ob es auch recht sei, dass ich mich immer für sie wehre und dafür sorge, dass sie einen grössern Lohn bekommen.

Es sollte noch ein weiterer Uebelstand gehoben werden. Viele Wegmeister haben in der Woche nur drei oder zwei Tage zu arbeiten, was freilich jeweilen nicht in Betracht gezogen wird, wenn man von Wegmeisterbesoldungen von jährlich bloss 600 Fr. spricht. Von sämtlichen Wegmeistern arbeiten nur 274 an 6 Tagen per Woche. Das wäre das einzig Richtige und wird von den Bezirksingenieuren im Jura überall durchgeführt. Weiter haben wir 134 Wegmeister zu 5 Tagen, 50 zu 4, 55 zu 3 und 30 zu 2 Tagen. Die zwei- und dreitägigen Wegmeister kümmern sich, wenn sie nicht gewissenhafte Leute sind, sehr wenig um die Strassen und arbeiten nur so gelegentlich auf denselben.

Wir hatten ursprünglich für die Wegmeister folgende Besoldungsskala aufgestellt: 1.—3. Dienstjahr 850 Fr., 4.—6. 900 Fr., 7.—9. 950 Franken und vom 10. Dienstjahr an 1000 **Fr.** Letztes Jahr sind wir von dieser Steigerung nach je drei Jahren abgekommen, indem wir uns sagten, dass es sich recht-fertige, einem Wegmeister, der sich als tüchtiger Arbeiter ausweist, von Anfang an das Maximum zu zahlen, statt ihm dasselbe erst in den Jahren zukommen zu lassen, wo seine Leistungsfähigkeit abzunehmen beginnt. Wir gehen auch in denjenigen Ortschaften, die teurere Lebensverhältnisse aufweisen, mit der Besoldung etwas höher als an denjenigen Orten, wo das Leben billiger ist. Von diesen Gesichtspunkten aus setzten wir die Besoldung — die später noch etwas gesteigert werden soll — auf 150 bis 200 Fr. per wöchentlichen Arbeitstag fest, so dass das Maximum bei 6 Arbeitstagen 1200 Fr., bei 3 600 und bei 2 400 Fr. beträgt. Ausserdem erhält jeder Wegmeister per wöchentlichen Arbeitstag eine Werkzeugentschädigung von 10 Fr., die höher ist als die tatsächlichen Auslagen für Beschaffung und Unterhalt des Werkzeuges.

Es wurde gesagt, die Wegmeister müssen für das ihnen vom Staat überlassene Land einen grossen Pachtzins zahlen. Das ist nicht richtig. Wir verpachten lediglich die ganz grossen Strassenabschnitte, wofür wir jährlich im ganzen Kanton 2500 Fr. einnehmen. Alles andere Land wird den Leuten gratis überlassen. Ein Wegmeister, der Strassen mit vielen Bördern zu besorgen hat, kann so unter Umständen eine oder zwei Kühe halten, ohne dass ihm etwas verlangt wird.

Ausserdem erhält jeder Wegmeister 10 % von dem Erlös für den aus den Gruben des Staates verkauften Kies, was zum Beispiel hier in Bern jährlich einen Betrag von 80—100 Fr. ausmacht. Dieser Anteil wurde den Wegmeistern zugesichert, um sie daran zu interessieren, dass eine richtige Kontrolle geführt und der Kies nur an zahlungsfähige Leute abgegeben wird.

Sie sehen, dass die Baudirektion bestrebt war, das Los der Wegmeister nach Kräften zu verbessern. Das wird auch in Zukunft ihr Bestreben sein. Die Leute sollen so gestellt sein wie die Arbeiter in ähnlichen Verhältnissen. Auf der andern Seite wird man darnach trachten müssen, nach und nach ein etwas zuverlässigeres Personal zu bekommen. Seitdem die Besoldungen etwas gestiegen sind, sind auch die Anmeldungen viel zahlreicher geworden als früher, so dass man eine Auswahl treffen kann. Eine ganze Anzahl jetzige Wegmeister, vielleicht sogar solche, die an der Eingabe mitgewirkt haben, werden durch leistungsfähigere Leute ersetzt werden müssen, und zugleich muss auch eine bessere Aufsicht stattfinden. Man konnte den Bezirksingenieuren nicht zumuten, dass sie den Wegmeistern nachreisten, um nachzusehen, ob sie ihre Arbeit verrichteten. Sie mussten das den Oberwegmeistern überlassen und diese übten oft keine strenge Aufsicht aus. Mit der neuen Organisation der Baudirektion wird es auch in dieser Beziehung besser werden. Wenn wir aber einmal gute Wegmeister haben und diese auch besser besolden müssen, so wird der Strassenunterhalt doch nicht teurer zu stehen kommen und weniger zu Klagen Anlass geben. Wir sind also bereit, den Wegmeistern entgegenzukommen, nur muss uns dazu die nötige Zeit gelassen werden und anderseits müssen sie auch die Arbeit leisten, die man mit Recht von ihnen verlangen kann.

Schneeberger. Herr Regierungsrat Könitzer stellt uns eine Erhöhung der Wegmeisterbesoldungen in

Aussicht, nur verbindet er damit ein anderes, zweifelhaftes Geschenk an die Wegmeister. Ein Teil von ihnen soll entlassen werden, und das sieht einer Strafe dafür gleich, dass sie sich überhaupt erlaubt haben, an die Regierung ein Gesuch um Aufbesserung ihrer gewiss kleinen Besoldungen zu richten. Wird damit wirklich das erreicht, was Herr Könitzer zu erreichen glaubt? Es wird sich da jedenfalls um die alten Leute handeln, die nicht mehr voll arbeitsfähig sind, die aber ein ganzes oder ein halbes Menschenalter im Dienste des Staates zugebraucht haben und denen gegenüber der Staat moralisch verpflichtet ist, für sie zu sorgen, ohne dass sie den Armenbehörden überwiesen werden. Wenn diese Leute, die anderswo keine Anstellung mehr finden, entlassen werden, so bleibt ihnen nichts anders übrig als sich an die Armenbehörde zu wenden, und da muss schliesslich auch wieder der Staat an die Kosten beitragen und unter Umständen mehr ausgeben, als wenn er diese Leute ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend weiter beschäftigen würde. Die Regierung sollte sich besinnen, bevor sie das nicht schöne Beispiel der Entlassung von Leuten gibt, die im Dienste des Staates grau geworden sind und ihre Arbeitskraft eingebüsst haben.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Man wird natürlich immer Mittel und Wege finden, um die Wegmeister, die ersetzt werden müssen, weil sie ihren Dienst nicht mehr verrichten können, anderweitig zu beschäftigen, sofern sie damit einverstanden sind. Wir benötigen immer Arbeiter in den Kiesgruben und wir werden diese Leute nicht einfach auf die Strasse stellen, wenn sie die Arbeit, die wir ihnen zuhalten können, verrichten und sich mit einem derselben angemessenen Lohn zufrieden geben wollen. Der Staat könnte freilich die Sorge für sie einfach den Gemeinden überlassen, denn niemand würde sie mehr als Arbeiter anstellen; und zwar sind sie vielfach selbst schuld daran, indem sie allzuviel dem Alkohol gefrönt haben. Doch der Staat wird für sie sorgen, wenn sie guten Willens sind, und ein ebenso guter Arbeitgeber sein wie irgend ein anderer.

Dekret

betreffend

die Reorganisation der Direktion der öffentlichen Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern.

(Siehe Nr. 7a der Beilagen.)

Eintretensfrage.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Als ich seinerzeit die Direktion der Bauten und Eisenbahnen übernahm, lag vor dem Regierungsrat der Entwurf eines Dekretes betreffend die Reorganisation dieser Direktion. Derselbe wurde von der Regierung zurückgewiesen, um dem neuen Baudirektor Gelegenheit zu geben, eine allfällig andere Auffassung zur Geltung bringen zu können.

Der damalige Entwurf sah die Verlegung der sämtlichen Bezirksingenieure nach Bern vor, wo sie den verschiedenen Abteilungen des Tiefbauamtes (Strassenbau, Wasserbau, Elektrizität und so weiter) hätten vorstehen sollen. Ich konnte mich mit dieser Zentralisation nicht befreunden, da ich von derselben eine Ueberhandnahme der Bureaukratie befürchtete und es meines Erachtens vorzuziehen ist, wenn ein Ingenieur sich nicht einseitig bloss mit einem, sondern wenn er sich mit verschiedenen Gebieten zu befassen hat. Nach dem damals vorgeschlagenen System hätte es leicht vorkommen können, dass der Ingenieur, der an Ort und Stelle geschickt worden wäre, mit dem Bescheid zurückgekommen wäre, die Sache gehe ihn nichts an, es handle sich um eine Frage des Wasserbaues, er aber habe den Strassenbau unter sich. So etwas darf man nicht einreissen lassen, und darum ist es besser, wenn wir die Bezirksingenieure beibehalten, die sich der verschiedenen das Ressort der Baudirektion betreffenden Gebiete anzunehmen haben.

Es drängte sich mir auch die Ueberzeugung auf, dass das Oberingenieurbureau anders organisiert werden sollte. Ich bemerkte dem damaligen Oberingenieur, Herrn v. Graffenried, gleich nach meinem Amtsantritt, er sei eigentlich nur der Schreiber des Baudirektors und ich wolle ihm einen Adjunkten oder Sekretär zur Verfügung stellen, damit er nicht jede Kleinigkeit selbst schreiben müsse. Herr v. Graffenried lehnte jedoch das Anerbieten dankend ab; er könne sich in seinem Alter nicht mehr gut einem andern System anbequemen, sondern ziehe es vor, wie bisher weiter zu arbeiten, wenn ich damit einverstanden sei. Er habe schon bei meinem Amtsantritt sich mit Rücktrittsgedanken getragen, möchte nun aber doch noch gerne drei bis vier Jahre weiter seines Amtes walten. Ich wollte natürlich dem verdienten Beamten, der während langen Jahren vielleicht soviel gearbeitet hatte wie zwei andere, nicht nahetreten und ihn dem Kanton Bern so lange als möglich erhalten. Deshalb sah ich damals davon ab, den Reorganisationsplan, den ich mir entworfen hatte, durchzuführen.

Während der sieben Jahre, die ich als Leiter der Baudirektion zubrachte, konnte ich mir ein Bild machen, wie die Sache betrieben werden sollte. Die Baudirektion ist eigentlich nicht viel anderes als ein grösseres Baugeschäft. Gegenwärtig ist der Betrieb zu weitläufig angelegt. Sechs Bezirksingenieure sind unbedingt zu viel. Es muss eine grössere Einheitlichkeit an die Stelle der jetzigen Ungleichheit in der Behandlung der einzelnen Geschäfte treten. Hauptsächlich das Strassenwesen wird vernachlässigt, weil der Bezirksingenieur unmöglich die sämtlichen Strassen seines Bezirks beaufsichtigen kann, sondern als Ingenieur in erster Linie andere Aufgaben zu erfüllen hat. Es ist auch nicht nötig, einen diplomierten Ingenieur zur Beaufsichtigung der Strassenbekiesung anzustellen. Darum sieht der Entwurf vor, dass die Strassenaufsicht dem Bezirksingenieur abgenommen und ein besonderer Adjunkt des Bezirksingenieurs mit diesem Dienst betraut werden soll. Derselbe hätte die Oberwegmeister unter sich und die Bekiesung, sowie den ganzen Strassenwalzendienst zu beaufsichtigen. Wir besitzen gegenwärtig

bereits einen ansehnlichen Maschinenpark, 8 Strassenwalzen, 1 Lokomobil für die Steinbrecherei und 4 oder 5 Steinbrecher, und der Strassenwalzendienst muss für jeden Bezirk richtig organisiert werden, wofür es bisher an einer geeigneten Person fehlte, da den Wegmeistern die nötige Autorität abging.

Die Zahl der Bezirksingenieure soll auf 3 reduziert werden. Ursprünglich nahmen wir vier Bezirksingenieure in Aussicht, aber die Gebietseinteilung gab zu Schwierigkeiten Anlass, während sie sich bei drei Bezirksingenieuren gut durchführen lässt. Ich habe Herrn v. Graffenried in dieser Sache konsultiert und er erklärte sich mit der geplanten Reorganisation durchaus einverstanden. Jeder Bezirksingenieur erhält einen Adjunkten, der, wie bereits erwähnt, den ganzen Strassenbau zu beaufsichtigen hat. Der Uebergang zu der neuen Ordnung wird sich ohne Friktionen vollziehen, da gegenwärtig von den 6 Bezirksingenieurstellen 2 infolge der Wahl des einen Bezirksingenieurs zum Oberingenieur und des Todes eines andern unbesetzt sind. Von den vier verbleibenden Bezirksingenieuren finden drei in der gleichen Eigenschaft weitere Verwendung und der vierte würde dem Oberingenieur zugeteilt.

Die Baudirektion würde in Zukunft in folgende Abteilungen zerfallen: die Zentralverwaltung mit dem Direktionssekretär als Abteilungschef; das Hochbauamt mit dem Kantonsbaumeister; das Tiefbauamt mit dem Kantonsoberingenieur und einem zugeteilten Ingenieur, sowie drei Kreisoberingenieuren für Oberland, Mittelland und Jura; das Wasserrechtsbureau mit dessen Vorsteher, und das Vermessungsbureau mit dem Kantonsgeometer.

Die Bezirksingenieure werden im Entwurf Kreisoberingenieure genannt, um ihnen den nämlichen Titel zu geben, den die Inhaber gleichwertiger Stellen in andern Staaten und Kantonen besitzen. Noch kürzlich beschwerte sich einer unserer Bezirksingenieure des Jura, der zur Besprechung einer Frage mit einem Vertreter des benachbarten französischen Département du Doubs abgeordnet war, darüber, dass seitens der französischen Verwaltung ein ganz untergeordneter Beamter erschienen sei, während, wenn er selbst statt als blosser Ingénieur d'arrondissement, als Ingénieur en chef d'arrondissement angemeldet worden wäre, Frankreich einen gleichwertigen Beamten geschickt hätte. Um dem für die Zukunft vorzubeugen, wurde die neue Bezeichnung gewählt; immerhin glaube ich, dass die Kreisoberingenieure im gewöhnlichen Sprachgebrauch noch lange als Bezirksingenieure fortleben werden.

Die Umgrenzung der einzelnen Ingenieurkreise kann noch nicht genau präzisiert werden. An vielen Orten regte man sich darüber auf, dass ihnen das Bureau des Bezirksingenieurs weggenommen werden soll. Allein dafür wird sich bald Ersatz finden. Das demnächst zu erlassende Dekret über das Vermessungswesen sieht die Schaffung einer Reihe von Kreisgeometerbureaux vor und die Ortschaften, die bisher ein Bezirksingenieurbureau hatten, werden ein Kreisgeometerbureau mit einem wesentlich vermehrten Stab von Angestellten bekommen. Vorläufig ist beabsichtigt, dem Ingenieur des Kreises Oberland Thun als Sitz anzuweisen, weil die dortigen Schleusen eine ständige fachmännische Beobachtung verlangen. Der Ingenieur des zweiten Kreises wird in Bern stationiert sein, und derjenige des Jura in Delsberg, sofern die Nidauschleusen unter eine spezielle Kontrolle gestellt werden; andernfalls wird er sich in Biel niederlassen müssen.

Die Eisenbahndirektion mit dem administrativ-technischen Abteilungschef hat keine Aenderung in der Organisation erfahren.

Die Besoldungen der Beamten werden wie folgt festgesetzt. Direktionssekretär 4000—5500 Fr., Kantonsbaumeister 4500—6000, Kantonsoberingenieur 5000—7000, Ingenieur des Kantonsoberingenieurs 5000—6000. Kreisoberingenieure 5000—6500. Die Besoldung der letztern wird wird etsa höher angesetzt als diejenige des Ingenieurs des Kantonsoberingenieurs, weil dieser als Bureaubeamter weniger für Kleider auszugeben hat als erstere, die bei Wind und Wetter draussen sein müssen. Der Vorsteher des Wasserrechtsbureaus bezieht eine Besoldung von 4000—5500 Fr., der Kantonsgeometer 4500—6000 und der Abteilungschef der Eisenbahndirektion 4500 bis 6000. Die Besoldungen der übrigen Beamten und Angestellten bewegen sich im Rahmen des allgemeinen Besoldungsdekretes. Ich wäre allerdings für die technischen Beamten gerne höher gegangen, da wir sonst riskieren, dass die tüchtigen Kräfte zum Bund oder in andere Stellungen übergehen; allein das Dekret besteht nun einmal zurecht und ich wollte dasselbe nicht durchlöchern. Man wird für Spezialisten da und dort in anderer Weise sich zu helfen suchen müssen. Die Besoldungen der Oberwegmeister bleiben unverändert, da sie als genügend bezeichnet werden können. Bezüglich der Wegmeisterbesoldungen habe ich bereits bei der Behandlung der Eingabe zugestanden, dass sie eine etwelche Erhöhung erfahren sollen.

Das sind in kurzen Zügen die Neuerungen des vorliegenden Dekretsentwurfs, die etwas zur Vereinfachung des Staatshaushaltes beitragen und möglichste Gleichmässigkeit in der Geschäftsleitung herbeiführen sollen. Ich empfehle Ihnen, auf den Entwurf einzutreten.

Steiger, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Die gegenwärtig geltenden Bestimmungen betreffend die Organisation der Direktion der Bauten und Eisenbahnen finden sich in einer grossen Zahl von Erlassen zerstreut. Sie basieren hauptsächlich auf dem Dekret von 1898 betreffend die Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates, ferner auf dem Dekret vom 25. Juni 1847 betreffend die Einteilung in Baubezirke, das die gegenwärtige Einteilung in sechs Ingenieurbezirke und die einzelnen Unterabteilungen vorsieht. Weitere Bestimmungen finden sich im Dekret vom 14. Juli 1848 über den Unterhalt der Staatsgebäude, im Dekret vom 28. Mai 1852 betreffend Aufhebung des technischen Bureaus der Baudirektion und im Gesetz über das Vermessungswesen vom 18. März 1867. Sie sehen daraus, dass es ungemein schwierig ist, sich über die jetzige Organisation der Baudirektion zu orientieren, da man in den verschiedensten Erlassen nachschlagen muss. Schon das ist ein Grund, ein neues Organisationsdekret zu erlassen.

Der Hauptgrund liegt aber darin, dass die wichtigsten Bestimmungen mit den Anforderungen der Neuzeit nicht mehr übereinstimmen. Das gilt speziell

in bezug auf die 1847 vorgenommene Einteilung in sechs Ingenieurbezirke. Die damalige Zeit kannte die modernen Verkehrsmittel, Eisenbahn, Fahrrad, Automobil, noch nicht und es ist daher begreiflich, dass die Bezirke nicht zu gross gemacht wurden. Heute darf aber füglich die vorgeschlagene Aenderung vorgenommen werden.

Die Baudirektion hatte schon im Jahre 1905 den Entwurf eines neuen Organisationsdekretes ausgearbeitet, der bereits die Abteilungen: Zentralverwaltung, Hochbauamt, Tiefbauamt und Vermessungsbureau versah; heute kommt lediglich noch das inzwischen geschaffene Wasserrechtsbureau hinzu. Der damalige Entwurf sah eine Reduktion der sechs Ingenieurbezirke auf vier vor, das heisst es sollten keine eigentlichen Ingenieurbezirke abgegrenzt werden, sondern die vier Ingenieure hätten nach Bern kommen und hier vier getrennten Unterabteilungen, Strassenbau, Wasserbau und so weiter, vorstehen sollen. Die Baudirektion ist nunmehr von diesem Vorschlag abgekommen, und die Staatswirtschaftskommission hält dafür, dass sie gut daran getan. Die Ingenieure wären von einzelnen Landesteilen, speziell dem Oberland und Jura, zu weit entfernt gewesen und es hätten jeweilen zu grosse Reisen ausgeführt werden müssen. Auch lässt sich eine eigentliche Spezifizierung nicht überall durchführen. Nehmen wir an, es hätte an einem Ort eine Strassenrutschung infolge der Uebertretung eines Wildbaches stattgefunden. Der Strassenbauingenieur hätte sich an Ort und Stelle begeben, und wenn er ein richtiger Theoretiker gewesen wäre, so wäre er unverrichteter Dinge nach Bern zurückgekehrt und hätte erklärt, die Sache gehe nicht den Strassenbauingenieur an, sondern den Wasserbauingenieur, da der Schaden durch das Wasser verursacht worden sei. So hätten Schwierigkeiten entstehen können, und die Baudirektion hat mit Recht von einer solchen Spezifizierung abgesehen.

Der jetzige Entwurf sieht drei Ingenieurkreise vor. Der eine oder andere findet vielleicht, man stelle sich in Zukunft schlechter als bisher. Bis jetzt habe man sechs verschiedene Bezirke mit je einem Bezirksingenieur gehabt, in Zukunft gebe es nur noch drei Kreise mit je einem Ingenieurbureau in Thun, Bern und Biel oder Delsberg. Demgegenüber ist folgendes zu bemerken. Die Kreisoberingenieure werden hauptsächlich Projekte auszuarbeiten haben; für die Besorgung der eigentlichen Bureauarbeiten steht ihnen ein Sekretär zur Verfügung und sie selbst werden die nötige Zeit haben, um Augenscheine vorzunehmen und die Ausführung von Projekten zu beaufsichtigen. Namentlich in bezug auf den Strassenunterhalt wird eine begrüssenswerte Neuerung eintreten. Von allen Seiten wurde bisher darüber geklagt, dass die Strassen nicht genügend unterhalten und die Strassenbauten nicht genügend beaufsichtigt werden. Nun soll jedem Kreisoberingenieur ein sogenannter Hülfstechniker, ein Tiefbautechniker mit Technikumsbildung, beigegeben werden, der die spezielle Aufgabe hat, den Strassenbau und Unterhalt zu beaufsichtigen. Derselbe soll unter Benützung von Eisenbahn, Fahrrad oder Automobil beständig unterwegs sein und die Strassen beaufsichtigen, und wir sind überzeugt, dass unter dem neuen System der Strassenunterhalt bedeutend besser sein wird als bisher. Das ist auch der Hauptgrund, der uns veranlasst, Ihnen in Uebereinstimmung mit dem Regierungsrat Eintreten auf die Vorlage zu empfehlen.

Das Eintreten wird stillschweigend beschlossen.

Art. 1.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Hier wird neu einzig die Schiffahrt und die Schiffahrtspolizei als in den Verwaltungsbereich der Eisenbahndirektion fallend angeführt, weil der Bund diese Domäne den Kantonen überweist.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 1. A) In den Verwaltungsbereich der Direktion der öffentlichen Bauten fällt:

a) der Hochbau (Neubau und Unterhalt der Amts-, Pfrund- und Domänengebäude des Staates, die Begutachtung von Anstalts-, Schulhaus- und Kirchenbauten, die Baupolizei);
b) der Strassenbau (Neubau und Unterhalt der Strassen und Brücken, sowie die Strassen- und Brückenpolizei);
c) der Wasserbau und die Wasserbaupolizei;
d) das Wasserrechtswesen;
e) das Vermessungswesen.

B) In den Verwaltungsbereich der Eisenbahndirektion fällt:

a) das Eisenbahnwesen;
b) die Schiffahrt und die Schiffahrtspolizei.

Art. 2.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 2. Die Baudirektion umfasst folgende Unterabteilungen:

a) die Zentralverwaltung;
b) das Hochbauamt;
c) das Tiefbauamt;
d) das Wasserrechtsbureau;
e) das Vermessungsbureau.

Die Eisenbahndirektion bildet einen einzigen Verwaltungszweig.

Art. 3.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 3 bestimmt, wer den verschiedenen Unterabteilungen der Direktion vorzustehen hat.

Das letzte Alinea schreibt vor, dass die Umgrenzung der Ingenieurkreise durch Verordnung des Regierungsrates zu erfolgen hat. Es wird nicht zu umgehen sein, dass da und dort der eine Teil eines Bezirks diesem und der andere jenem Kreis zugeteilt werden muss.

Grieb. Bis jetzt hatten wir einen Oberingenieur und Bezirksingenieure. Jedermann wusste, dass der erstere der Ingenieur des Kantons und letztere die Ingenieure der einzelnen Bezirke waren. Nun spricht man von Kantonsoberingenieur und Kreisoberingenieuren. Wenn man Gewicht darauf legt, dass im Titel zum Ausdruck gelange, dass der eine Ingenieur für den ganzen Kanton und der andere nur für einen einzelnen Bezirk sei, so kann man einfach sagen: Kantonsingenieur und Kreisingenieur. Warum muss denn noch das «Ober» hinein. Ich bin überzeugt, es wird im persönlichen Verkehr kein einziger sagen: Guten Tag, Herr Kreisoberingenieur; dazu braucht es schon eine gewisse Zungenfertigkeit. Ich möchte daher beantragen, diese einfachere Bezeichnung aufzunehmen, wenn nicht bestimmte, mir nicht bekannte Gründe für den im Entwurf gebrauchten Ausdruck vorhanden sind.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich hatte ursprünglich die Bezeichnung Kantonsingenieur und Kreisingenieur aufgenommen, und es ist mir persönlich gleich, wenn Sie das «Ober» streichen. Immerhin ist zu sagen, dass die einzelnen Kreise bei uns so gross sein werden, wie die umliegenden Kantone, die auch den Titel Oberingenieur verwenden, und dass unsern Oberingenieuren noch andere Ingenieure unterstellt sein werden. Der Volksmund mag dann diejenige Titulatur brauchen, die ihm am besten passt; aber es dürfte sich doch empfehlen, an der Bezeichnung des Entwurfs festzuhalten, weil so gegenüber den unterstellten Ingenieuren unterschieden wird und unsere Ingenieure es als Zurücksetzung empfinden würden, wenn ihnen die andernorts übliche Bezeichnung vorenthalten würde.

Steiger, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Ich glaube doch, dass es sich rechtfertigt, zwischen Oberingenieur und Ingenieur zu unterscheiden, wie dies auch bezüglich der Oberförster und Förster der Fall ist. Ich halte es nicht für richtig, wenn wir unsere Ingenieure im Titel gegenüber denjenigen an andern Orten zurücksetzen würden.

Grieb. Wenn die Herren Ingenieure daran hangen, dass man sie so bezeichne, so ziehe ich meinen Antrag zurück (Heiterkeit).

Angenommen.

Beschluss:

Art. 3. Die in Art. 2 genannten Verwaltungsabteilungen haben folgende Beamte als Abteilungschefs:

A) Baudirektion:

a) die Zentralverwaltung: den Direktionssekretär;

b) das Hochbauamt: den Kantonsbaumeister;

c) das Tiefbauamt: den Kantonsoberingenieur mit einem zugeteilten Ingenieur und drei Kreisoberingenieuren für Oberland, Mittelland und Jura;

d) das Wasserrechtsbureau: dessen Vorsteher;

e) das Vermessungsbureau: den Kantonsgeometer.

B) Eisenbahndirektion: den administrativ-technischen Abteilungschef.

Die Umgrenzung der Ingenieurkreise erfolgt durch Verordnung des Regierungsrates.

Art. 4.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Beamten je nach Bedürfnis das erforderliche Hülfspersonal beizugeben. Vielleicht wird es nötig sein, den Kreisoberingenieuren mehr als einen Tiefbautechniker zur Beaufsichtigung der Strassen beizugeben. Vorläufig haben wir nur einen in Aussicht genommen, aber wenn sich das Bedürfnis herausstellt, ist der Regierungsrat berechtigt, noch einen weitern beizugeben.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 4. Der Regierungsrat ist ermächtigt, diesen Beamten je nach Bedürfnis das erforderliche Hülfspersonal inklusive Wasserbauingenieur beizugeben und für die verschiedenen Dienstzweige nähere Organisations- und Dienstvorschriften aufzustellen.

Art. 5 und 6.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 5. Die Wahl der Beamten und Angestellten steht dem Regierungsrat zu. Diejenige der Beamten erfolgt je für 4 Jahre, für die Angestellten auf unbestimmte Zeitdauer mit dreimonatlicher Kündigungsfrist.

Die Beamten und Angestellten unterstehen hinsichtlich ihrer Rechte und Pflichten dem Dekret vom 5. April 1906 betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Staatsverwaltung und anderen einschlägigen gesetzlichen Vorschriften betreffend Verantwortlichkeit, Reiseentschädigungen etc.

Art. 6. Die Besoldungen der Beamten der Bau- und Eisenbahndirektion werden festgesetzt wie folgt:

Direktionssekretär	Fr. 4000—5500
Kantonsbaumeister	» 4500—6000

Kantonsoberingenieur . . .	Fr. 5000—7000
Ingenieur des Kantonsoberingenieurs	» 5000—6000
Kreisoberingenieure	» 5000—6500
Vorsteher des Wasserrechtsbureaus	» 4000—5500
Kantonsgeometer	» 4500—6000
Abteilungschef der Eisenbahndirektion	» 4500—6000

Für die Architekten des Kantonsbauamtes, die Hülfstechniker der Kreisoberingenieure und die Geometer des Vermessungsbureaus werden, sofern sie wissenschaftliche Studien gemacht und bezügliche Diplom- oder Patentausweise besitzen, die Besoldungen vom Regierungsrat je nach den besondern Verhältnissen bestimmt auf 3500 Fr. bis 4500 Fr.

Die Besoldungen der übrigen Angestellten richten sich nach § 33 des Besoldungsdekretes vom 5. April 1906.

Die Besoldungen der Oberwegmeister, Wegmeister und Schwellenmeister werden vom Regierungsrat besonders festgesetzt.

Art. 7.

Steiger, Präsident der Staatswirtschaftskommission. Ich möchte hier einen persönlichen Antrag stellen. Es heisst da: Durch dieses Dekret werden alle frühern Erlasse aufgehoben, und unter diesen wird unter anderm auch das Gesetz vom 1. Juni 1847 über die Organisation der Baudirektion angeführt. Nun habe ich nachgeschlagen und gesehen, dass dieses Gesetz bereits durch das Dekret vom 30. August 1898 aufgehoben ist. Man könnte sich fragen, ob ein eigentliches Gesetz durch ein Dekret aufgehoben werden könne, allein durch Art. 44 der Staatsverfassung wurde dem Grossen Rate der bestimmte Auftrag erteilt, dass die Organisation der verschiedenen Direktionen auf dem Dekretsweg erfolgen soll. Gestützt auf diese Verfassungsbestimmung wurde das Dekret von 1898 erlassen und durch dasselbe das Gesetz von 1847 aufgehoben. Im übrigen ist auch darauf hinzuweisen, dass vor dem Referendum ein Gesetz nicht den gleichen Charakter hatte wie nach der Einführung desselben. Das in Frage stehende Gesetz hat in der Tat nur Verordnungs- oder Dekretscharakter und konnte daher ohne weiteres durch ein Dekret aufgehoben werden. Nachdem dies bereits geschehen, braucht es nun nicht noch einmal aufgehoben zu werden und ich beantrage daher die Streichung des betreffenden Passus in der Klammer.

Angenommen mit der Streichung Steiger.

Beschluss:

Art. 7. Durch dieses Dekret werden alle frühern Erlasse (Dekret vom 25. Juni 1847 betreffend die Einteilung in Baubezirke, Dekret vom 14. Juli 1848 über den Unterhalt der Staatsgebäude und ihrer Dependenzen, soweit es die Mitwirkung der Bezirksingenieure betrifft; Dekret vom 28. Mai 1852 betreffend Aufhebung des technischen Bureau der Baudirektion; Gesetz über das Vermessungswesen vom 18. März 1867, soweit es die Stellung des Kantonsgeometers betrifft) aufgehoben.

Art. 8.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte Ihnen beantragen, das Dekret auf 1. Mai 1912 in Kraft treten zu lassen. Die ganze Organisation ist bereits in dieser Weise getroffen. Es müssen nur noch die Stellen der untern Angestellten ausgeschrieben werden. Die vakant gewordenen Ingenieurstellen wurden nicht wieder besetzt, sondern die Verwaltung der betreffenden Bezirke wurde den andern Bezirksingenieuren zugeteilt. Das Provisorium muss nur in ein Definitivum umgewandelt werden.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 8. Dieses Dekret tritt auf 1. Mai 1912 in Kraft.

Titel und Ingress.

Angenommen.

Beschluss:

Dekret
betreffend
die Reorganisation der Direktion der öffentlichen Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

in Ausführung des Art. 44 der Staatsverfassung des Kantons Bern vom 4. Juni 1893 und des Dekretes betreffend die Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates vom 30. August 1898

beschliesst:

Schlussabstimmung.

Für Annahme des Dekretes . . . . . Mehrheit.

Schluss der Sitzung um $4\,^3/_4$ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Zweite Sitzung.

Dienstag, den 23. April 1912,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Hadorn.*

Der Namensaufruf verzeigt 200 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 34 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Beutler, Bratschi, David, Gobat, v. Gunten, Hamberger, Kühni, Meusy, Michel (Interlaken), Müller (Boltigen), Neuenschwander, Nyffenegger, Reber (Muri), Rohrbach (Riggisberg), Roth, Tännler, Trüssel, Witschi, Wyder, Zaugg; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Burger (Delsberg), Charpilloz, Crettez, Egli, Girod, Grosjean, Gugelmann, Kindlimann, Luterbacher, Lüthi (Worb), Minder (Friedrich), Rothenbühler, Schneider (Pieterlen), Wälchli.

Tagesordnung:

Ersatzwahlen in den Grossen Rat.

Zur Verlesung gelangt ein Protokollauszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates, wonach beurkundet wird, dass am 14. April 1912 im Wahlkreis Ober-Simmental Landwirt David Müller in Boltigen, im Wahlkreis Gurzelen Lehrer Alfred Zumbach in Gurzelen, im Wahlkreis Aarwangen Landwirt Gottfried Jenzer in Bützberg und im Wahlkreis Freibergen Uhrmacher Emil Huot in Les Bois zu Mitgliedern des Grossen Rates gewählt worden sind.

Gegen diese Wahlen ist keine Einsprache eingelangt.

Dem Grossen Rat wird beantragt, es seien die Wahlen zu validieren.

Die Wahlen werden stillschweigend validiert und die anwesenden Herren Grossräte Huot und Jenzer leisten den verfassungsmässigen Eid.

Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrates.

Zur Verlesung gelangt folgender Protokollauszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates:

Der Regierungsrat, gestützt auf die von der Staatskanzlei vorgenommene Zusammenstellung der Protokolle über die Wahl eines Mitgliedes des Regierungsrates gemäss Art. 33 und 34 der Staatsverfassung, beschliesst:

1. Es wird beurkundet, dass am 14. April 1912 bei einer Anzahl von 143,699 Stimmberechtigten und bei einer Wahlbeteiligung von 32,152 Bürgern, von welchen 23,925 in Berechnung fallende Wahlzettel abgegeben wurden, somit bei einem absoluten Mehr von 11,963, für den Rest der Amtsperiode vom 1. Juni 1910 bis zum 31. Mai 1914 zu einem Mitglied des Regierungsrates gewählt worden ist Dr. Hans Tschumi, Redaktor in Bern, mit 21,268 Stimmen.

2. Es wird beurkundet, dass gegen diese Wahl keine Einsprache eingelangt ist.

3. Diese Wahl wird vom Regierungsrat in Ausführung von § 33 des Dekretes vom 22. November 1904 über das Verfahren bei Volksabstimmungen und Volkswahlen als gültig erklärt.

4. Vom Wahlresultat ist dem Grossen Rate Kenntnis zu geben.

Zuteilung von Direktionen des Regierungsrates.

Zur Verlesung gelangt folgender Protokollauszug aus den Verhandlungen des Regierungsrates:

Der Regierungsrat gestützt auf Art. 2 des Dekretes vom 30. August 1908 betreffend die Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates, stellt bei dem Grossen Rat den Antrag, es seien in teilweiser Abänderung des Grossratsbeschlusses vom 13. Februar 1912 zu übertragen:

1. die Direktion der Finanzen und der Domänen an Regierungsrat Könitzer,
2. die Direktion der Bauten und der Eisenbahnen an Regierungsrat von Erlach,
3. die Direktion der Polizei an Regierungsrat Tschumi.

Der Antrag wird stillschweigend zum Beschluss erhoben.

Gesetz

betreffend

Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Erste Beratung.

(Siehe Nr. 6 der Beilagen.)

Eintretensfrage.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des gierungsrates. Ich habe Ihnen bereits in der letzten

Session mitgeteilt, dass ein neues Eisenbahnsubventionsgesetz im Wurfe sei. Viele unter Ihnen haben wohl gedacht, die neue Vorlage hätte nicht so geeilt, solange die alte noch in Kraft sei, und ich muss gestehen, dass ich ursprünglich diese Auffassung teilte. Die Macht der Verhältnisse brachte mir dann aber eine andere Ueberzeugung bei. Als der Endtermin des 4. Mai 1912 immer näher rückte, trafen von allen Seiten Projekte ein, die noch vor Torschluss finanziert werden sollten. Es war uns aber nicht möglich, sie alle rechtzeitig zu prüfen, und überdies fehlten die Mittel, um neue Eisenbahnsubventionen zu bewilligen; ohne die Beschaffung neuer Mittel ist der weitere Ausbau unseres Eisenbahnnetzes ausgeschlossen. Auf der andern Seite konnten wir uns der Einsicht nicht verschliessen, dass diejenigen Gegenden, die noch keine Bahnverbindung haben, auch ein Anrecht auf dieses neue Verkehrsmittel besitzen, denn die Erfahrung lehrt, dass die vom Verkehr abgelegenen Ortschaften langsam veröden, während die andern sich einer zunehmenden Entwicklung erfreuen. Wer vor 10 Jahren das Gürbetal, das Simmental, das Saanenland bereiste und heute wieder dorthin kommt, wird diese Gegenden kaum wieder erkennen. Auch die Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn und die Bern-Schwarzenburg-Bahn, von denen man sich nicht viel versprach, hatten ein Aufblühen der von ihnen dem Verkehr erschlossenen Ortschaften zur Folge. Zu solchem Aufblühen müssen wir auch denjenigen Gegenden verhelfen, die jetzt noch keine Bahnverbindung haben.

Als das jetzige Eisenbahnsubventionsgesetz erlassen wurde, spielte der elektrische Bahnbetrieb noch eine untergeordnete Rolle, man sah ihn noch etwas skeptisch an; aber die Neuzeit hat gelehrt, dass hierin die Zukunft der Eisenbahnen liegt. Diesem Gedanken haben wir im Entwurf Rechnung getragen, indem wir den Bahnen mit elektrischem Betrieb mit Rücksicht auf die grössern Anlagekosten auch einen höhern Staatsbeitrag zusichern als denjenigen mit Dampfbetrieb.

Im Gesetz von 1902 waren 26 Eisenbahnprojekte aufgenommen. Davon sind 10 zur Ausführung gelangt, so dass noch 16 übrig bleiben, die in das neue Gesetz herübergenommen wurden. Von diesen 16 Projekten haben 5 bereits den Finanzausweis vorgelegt und sollen noch in dieser Session erledigt werden, so dass man sagen kann, dass von den 26 Unternehmungen des Gesetzes von 1902 15 ausgeführt oder ihrer Ausführung nahe sind.

Auf Grund des jetzigen Gesetzes hat der Grosse Rat an Subventionen 29,686,700 Fr. gesprochen und Vorschüsse von zusammen 1,638,284 Fr. bewilligt, so dass die vom Staat übernommenen Verpflichtungen sich im ganzen auf 31,324,984 Fr. belaufen. Davon sind 26,427,884 Fr. bereits ausbezahlt und es bleiben noch 5,897,100 Fr. zu leisten. Das Gesetz von 1902 ermächtigte den Grossen Rat zur Aufnahme eines Anleihens von 20 Millionen. Wir haben also heute über dieses Anleihen hinaus bereits 6,427,884 Fr. ausgegeben, die aus den übrigen der Staatskasse zur Verfügung stehenden Mitteln gedeckt werden mussten. Für die noch bestehenden Verpflichtungen im Betrage von rund 6 Millionen müssen neue Mittel beschafft werden. Die von dem letztjährigen 30 Millionen Anleihen der Staatskasse zugefallenen 10 Millionen dürfen hiefür nicht verwendet werden, denn sie sind für die laufende Verwaltung bestimmt, die noch andere grosse Aufgaben zu erfüllen hat. Es müssen neue Strafanstalten erstellt werden, was einen Kostenaufwand von über einer Million zur Folge haben wird. Die gegenwärtig in Ausführung begriffene Erweiterung der Irrenpflege, durch welche für ungefähr 300 Personen mehr Platz geschaffen wird, erfordert 1 $^1/_2$ Millionen. Ferner wird Ihnen in der nächsten Session eine Vorlage betreffend die Errichtung einer landwirtschaftlichen Winterschule auf dem vom Staat erworbenen Schwandgut bei Münsingen unterbreitet werden, wofür auch ein Kredit von ungefähr $^1/_2$ Million bewilligt werden muss. Dann harrt auch die Seminarfrage ihrer Lösung. Schon lange wird geklagt, das Lehrerinnenseminar Hindelbank sei ungenügend, und es wird verlangt, dass Remedur geschaffen werde. Ein bezügliches Projekt ist schon seit längerer Zeit vorbereitet, aber wir haben damit immer noch zurückgehalten, weil die Staatsfinanzen ein zu rasches Vorgehen nicht gestatten. Auch das Lehrerinnenseminar in Delsberg sollte schon lange erweitert werden. Das gleiche ist der Fall bezüglich der technischen und Gewerbeschulen. Für Neubauten am Technikum Burgdorf haben wir bereits eine Subvention bewilligt; ein gleiches Verlangen liegt von Biel vor. Endlich harren eine Anzahl grössere Strassenprojekte der Ausführung, wofür die Mittel der Staatskasse ebenfalls in Anspruch genommen werden müssen.

Wir sind also genötigt, die für Eisenbahnzwecke erforderlichen Mittel auf dem Anleihenswege zu beschaffen, und der Grosse Rat soll durch das neue Gesetz ermächtigt werden, zu diesem Behuf ein Anleihen bis auf 15 Millionen aufzunehmen. Wir werden zwar schwerlich dazu kommen, diese 15 Millionen auf einmal aufzunehmen, da nicht anzunehmen ist, dass die verschiedenen Projekte alle sofort zur Ausführung gelangen werden. Die Geldbeschaffung bietet gegenwärtig so grosse Schwierigkeiten, dass mit der Erstellung mancher Bahn noch wird zugewartet werden müssen.

Man kann sich fragen, ob es angezeigt sei, neue Schulden zu machen in dem Momente, wo das Gleichgewicht unserer Staatsfinanzen gefährdet sei. Es wird geltend gemacht, im Jahre 1902 habe man freilich den Grossen Rat auch zur Aufnahme eines Anleihens ermächtigt, aber damals habe man sich eben in einer günstigeren finanziellen Lage befunden als heute. Angesichts dieser Behauptung verlohnt es sich, kurz einen Vergleich zu ziehen zwischen damals und heute. Im Jahre 1902 hatten wir 7,811,000 Fr. verzinsliche Wertschriften, 1910 10,340,000 Fr. Die verfügbaren Mittel betrugen 1902 13,715,000 Fr., nach Abschluss der letztjährigen Staatsrechnung erreichen sie den Betrag von 15,771,000 Fr. An Steuern wurden 1902 rund 6 $^1/_2$ Millionen eingenommen, 1911 10,050,000 Fr. Der Steuerertrag ist also ganz gewaltig gestiegen, im Jahr durchschnittlich um 350,000 Franken. Für die Rückzahlung von Anleihen wurden 1902 verwendet 444,500 Fr., 1911 733,000 Fr. Die Verzinsung der Anleihen erforderte 1902 2,147,965 Franken, 1911 3,020,000 Fr.; dazu werden 1912 noch rund 200,000 Fr. zweiter Semesterzins auf dem Anleihen von 10 Millionen kommen. Ueberdies sind in den letzten Jahren alle Kursverluste und so weiter abgeschrieben worden. Der Rechnungsabschluss von 1901 wies einen kleinen Ueberschuss auf, die Rech-

nung von 1911 schliesst mit einem kleinen Defizit ab. Man stand also im Jahre 1902 beim Erlass des heutigen Gesetzes ungefähr gleich da wie heute, wo wir Ihnen den neuen Entwurf vorlegen. Das hat das Bernervolk nicht abgehalten, den Grossen Rat zur Aufnahme eines Anleihens zu ermächtigen, indem es mit Vertrauen der Zukunft entgegensah. Dieses Vertrauen dürfen wir auch heute der Zukunft entgegenbringen. Die Einnahmen aus den Steuern werden auch in den nächsten zehn Jahren durchschnittlich im Jahr um 300,000 Fr. zunehmen und zur Deckung der Mehrbelastung des Budgets infolge des neuen Anleihens ausreichen. Auf der andern Seite werden einige Bahnen nach und nach Betriebsüberschüsse realisieren und Dividenden ausrichten können. Merkwürdigerweise werden zuerst gerade solche Linien in dieser Lage sein, denen man von vornherein jede Rentabilität absprach. Auch ist zu sagen, dass die gewaltige Zunahme der Steuererträgnisse auf den wirtschaftlichen Aufschwung zurückzuführen ist, den die Eisenbahnen gebracht haben. Ohne diese Eisenbahnen wären wir zurückgeblieben und von unsern lieben Miteidgenossen abgefahren worden. Wir hätten dann eher einen wirtschaftlichen Rückschritt statt des Fortschrittes zu verzeichnen, indem uns die Erfahrung lehrt, dass in den Gegenden ohne Verkehrsmittel die Bevölkerung zurückgeht und der Steuerertrag abnimmt.

Ich will nun zu den einzelnen Projekten übergehen, die im Entwurf Aufnahme gefunden haben. Ich beginne mit der Lötschbergbahn, weil sie das grösste Unternehmen ist und weil behauptet wird, dass das neue Eisenbahngesetz hauptsächlich wegen ihr erlassen werden soll. Ich gebe zu, dass das einer der Hauptgründe ist. Man wendet allerdings ein, die Lötschbergbahn gehöre nicht in dieses Gesetz, sie sei fertig und müsse daher besonders behandelt werden. Demgegenüber bemerke ich, dass sie erstens nicht fertig ist und zweitens genau mit dem gleichen Recht wie die übrigen Bahnen aus dem Gesetz von 1902 in den neuen Entwurf herübergenommen wird. Nach Art. 18 des Subventionsgesetzes ist der Grosse Rat berechtigt, im Rahmen seiner Kompetenz 10 % der Anlagekosten an die Rekonstruierung einer Bahn zu bewilligen. Wäre die Beschränkung «innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz» nicht aufgenommen, so hätte der Grosse Rat zur Rekonstruktion der Lötschbergbahn ohne weiteres verzinsbare Vorschüsse im Betrag von 10 Millionen machen können, so aber muss die Sache vor das Volk gebracht werden, wenn wir den Art. 18 wie bei den andern Bahnen zur Anwendung bringen wollen. Dabei wählen wir eine etwas andere Form; an Stelle der verzinsbaren Vorschüsse soll die Zinsengarantie des Staates für ein gewisses Kapital ausgesprochen werden.

Im Gesetz von 1902 war der Lötschberg mit einer Staatssubvention von 17 1/2 Millionen bedacht. Im Jahre 1906 hat der Grosse Rat von seiner Kompetenz Gebrauch gemacht und den Lötschberg subventioniert. In dem damals genehmigten Vertrag mit dem französischen Konsortium waren die Kosten für die einspurige Anlage des Tunnels auf 37 Millionen festgesetzt, ebenso die Kosten der einspurigen Rampenanlage mit einem Minimalradius von 250 m und einer Maximalsteigung von 30 ‰ auf 37 Millionen. Nachträglich einigte man sich mit der Unternehmung dahin, der Minimalradius sei auf 300 m zu bringen und die Maximalsteigung auf 27 ‰ zu vermindern; zugleich sollte von vornherein das für die spätere Erweiterung der Bahn auf Doppelspur benötigte Terrain erworben werden. Alles das hätte ohne Schwierigkeit in dem Anlagekapital untergebracht werden können, das insgesamt auf 89 Millionen (21 Millionen Subventionsaktien, 24 Millionen Prioritätsaktien, 29 Millionen I. Hypothek und 15 Millionen II. Hypothek) berechnet war.

Dann geschah folgendes. Bereits hier im Grossen Rat war betont worden, man sollte den grossen Tunnel von Anfang an doppelspurig erstellen, und wir wurden darauf beim Bund vorstellig, er möchte uns eine Subvention an die doppelspurige Anlage des Tunnels bewilligen. Der Bund trat auf das Gesuch ein und erklärte sich zur Ausrichtung einer Subvention von 5 Millionen bereit, aber unter der Bedingung, dass auch die Rampen auf Doppelspur vorbereitet werden. Es gelang uns dann, vom Bund für die Vorbereitung der Rampen auf Doppelspur eine Erhöhung der Subvention um eine Million zu erwirken. Unsere Ingenieure hatten die bezüglichen Mehrkosten auf 2,7—3,7 Millionen berechnet, aber ich erklärte schon damals, dass dieser Betrag nicht ausreichen werde, sondern dass wir mit einer Mehrausgabe von 7—10 Millionen zu rechnen haben werden, indem nach den bisherigen Erfahrungen das Departement trotz seiner gegenteiligen Erklärung sich nicht darauf beschränken werde, nur das absolut Notwendige zu verlangen. Das sollte sich in der Folge auch bewahrheiten; das Departement verlangte für die Vorbereitung der Doppelspur beider Rampen alles, was man überhaupt verlangen kann.

Nachdem der Bund die 6 Millionen bewilligt hatte, wurde dem Grossen Rat ein neuer Finanzausweis vorgelegt, in welchem die Mehrkosten für den doppelspurigen Tunnel auf 13 Millionen und für die Vorbereitung der Rampen auf Doppelspur auf 3,7 Millionen, total 16,7 Millionen berechnet waren. Die nötigen Mittel (17 Millionen) sollten wie folgt aufgebracht werden: Subvention des Bundes 6 Millionen, Erhöhung der Prioritätsaktien um 3 Millionen und Erhöhung der Hypothek II. Ranges um 8 Millionen. Das gesamte Anlagekapital betrug nunmehr 106 Millionen, und man glaubte, dass man damit auskommen würde. Es muss aber gesagt werden, dass bei der zweiten Finanzierung etwas knapp gerechnet worden ist.

Ich habe damals erklärt, dass ich die Bundessubvention für ein gefährliches Geschenk ansehe, indem sie uns ganz gewaltige Verpflichtungen auferlege, die sich später rächen werden. Das ist denn auch in vollem Masse eingetroffen.

Der Bau der einspurigen Rampen war von der Unternehmung à forfait für 37 Millionen übernommen worden und der Vertrag bestimmte, dass von allfälligen Minderausgaben 70 % uns und 30 % der Unternehmung zufallen sollen, während eventuelle Mehrausgaben ganz von der Unternehmung zu tragen seien. Das führte vom ersten Tage des Baues an zu Meinungsverschiedenheiten und Streitigkeiten. Sobald wir etwas verlangten, erklärte die Unternehmung, diese Arbeit sei im Projekt nicht vorgesehen, und fast bei jedem Spatenstreich erhielten wir von ihr irgend eine Ankündigung, dass sie unsere Auffassung nicht teile und es auf einen schiedsgerichtlichen Entscheid ankommen lasse, da diese Arbeiten

extra bezahlt werden müssen, als Vorbereitungen zur Doppelspur. Wir hätten sozusagen auf jeden Kilometer einen Fürsprecher mit einer Kommission hinstellen sollen, um zu entscheiden, was zu den vertraglichen Arbeiten und was zur Vorbereitung auf Doppelspur gehöre. Dieser Zustand konnte nicht andauern. Die Unternehmung warf sich mit aller Wucht auf den Bau des grossen Tunnels, über den man einig war; auf den Rampen aber wurde sozusagen nicht gearbeitet und es ging hier ein ganzes Jahr verloren. So durfte es nicht weiter gehen, es musste eine Aenderung getroffen werden, wenn die Bahn überhaupt fertiggestellt werden sollte. Die Unternehmung offerierte uns, sie wolle die Rampen mit Vorbereitung auf Doppelspur gegen eine Entschädigung von 45 Millionen ausführen, stellte aber die Bedingung, dass wenn die von ihr vorgesehenen Tunnelprofile nicht zur Anwendung kommen, sondern durch andere ersetzt werden müssen, die entstehenden Mehrkosten von uns zu tragen seien. Wir lehnten diese Offerte ab und es wurde ein anderer Vertrag abgeschlossen mit neuen Einheitspreisen und Profiltypen, wie sie für eine richtige Bahn nötig sind. Der sogenannte Forfaitantrag wurde aufgelöst.

Wir hatten auch Anstände wegen der Lawinenschutzarbeiten. Die Unternehmung stellte sich auf den Boden, dass sie nur die Arbeiten im unmittelbaren Bereich der Bahn zu erstellen hätte und die Aufforstungen und Verbauungen oben in den Bergen sie nichts angingen. Selbstverständlich genügen die Arbeiten in unmittelbarer Nähe der Bahn nicht, um sie dauernd gegen Lawinenabstürze zu sichern, und wir waren genötigt, droben auf den Bergen grosse Lawinenverbauungen ausführen zu lassen. Dieselben gingen unter der Leitung des eben verstorbenen Herrn Forstmeister Müller, der uns hier sehr grosse Dienste geleistet hat, vor sich und haben sich in den beiden letzten Jahren durchaus bewährt. Dagegen haben die Lawinengalerien grosse Schwierigkeiten bereitet. So zum Beispiel zeigten sich bei einer solchen Galerie, die mit einem Kostenaufwand von zirka $^1/_2$ Million erstellt worden war, plötzlich 3—4 cm breite Risse, da der ganze Bergkegel in Bewegung geriet. Die Galerie muss abgetragen werden; an ihrer Stelle wird eine leichtere Galerie gebaut und weiter oben müssen Verbauungen gemacht werden.

Nachdem der neue Vertrag abgeschlossen war, wurde der Bau der Rampen auf beiden Seiten energisch an die Hand genommen und wir hatten mit den Unternehmern keine Differenzen mehr in bezug auf die Führung der Linie.

Unsere Ingenieure erklärten mir noch vor sieben Monaten, dass gestützt auf ihre Berechnungen die 37 Millionen vollauf genügen, um die beidseitigen Rampen zu erstellen, ja dass noch 2 Millionen übrig bleiben werden. Ich konnte diesen Prophezeiungen keinen Glauben schenken und die nachfolgende Zeit hat mir recht gegeben. Es stellte sich nämlich heraus, dass in den Rampentunnels ganz andere Profiltypen zur Verwendung gelangen mussten, als vorausgesehen war. Nachdem der Sohlenstollen in den Tunneln durchbrochen war, gab es überall beim Vollausbruch Abbrüche, der Gebirgsdruck machte sich erst jetzt geltend und das Gestein war lange nicht so gut, wie man ursprünglich angenommen hatte. Infolgedessen mussten ganz bedeutende Mehrausmauerungen vorgenommen werden. Während es früher hiess, 60 % brauchen gar nicht ausgemauert zu werden, 30 % müssen nur im obern Teil und nur 10 % müssen vollständig ausgemauert werden, ist nun ungefähr das Gegenteil eingetroffen: 20 % brauchen nicht ausgemauert zu werden. Mit Rücksicht auf den elektrischen Betrieb ordnen die Ingenieure die Ausmauerung überall an, wo dieselbe nur einigermassen geboten erscheint, denn die elektrischen Installationen müssen mit aller Sorgfalt ausgeführt werden, die Hochspannungsleitungen müssen gut befestigt werden können und es dürfen auch keine Abbrüche stattfinden, weil sonst der Betrieb leicht unterbrochen werden und grosse Gefahren entstehen könnten. So wurde durch das schlechte Gestein und das in den sogenannten Pisten beständig den Berg herablaufende Wasser die frühere Berechnung auf den Kopf gestellt. Namentlich verursachten auch diese Pisten unerwartete Mehrauslagen, indem vielfach das betreffende Land von der Bahn erworben werden musste, damit das Wasser gefasst und abgeleitet und so der Absturz von Felspartien verhütet werden konnte.

Infolge dieser Verhältnisse und der rigorösen, oft etwas bureaukratischen Forderungen des Eisenbahndepartements werden die Mehrausgaben für die doppelspurige Anlage des grossen Tunnels und der Vorbereitung der Rampen auf Doppelspur statt der vorgesehenen 16,7 Millionen ungefähr 26 Millionen ausmachen. Das ist also das Geschenk, das wir vom Bund erhalten haben. Wir hätten seinerzeit vielleicht besser auf die Bundessubvention verzichtet, den Tunnel von uns aus doppelspurig erstellt und mit der Vorbereitung der Rampen auf Doppelspur zugewartet. Allein das wäre unvorsichtig gewesen. Nachdem wir nun sehen, welche Anlage für den elektrischen Betrieb erforderlich ist, müssen wir uns heute sagen, dass nachträglich die Doppelspur unmöglich hätte erstellt werden können, wenn man während dieser Zeit nicht zum Dampfbetrieb übergegangen wäre. Auch wären bei der einspurigen Anlage die Ausmauerungsverhältnisse in den Tunnels nicht günstiger gewesen und die Unternehmung hätte uns erhebliche Nachforderungen gestellt, da sie gar keine Ausmauerung der Rampentunnels vorgesehen hatte. Sie hat sogar behauptet, auch der grosse Tunnel hätte nicht ausgemauert zu werden brauchen, wo der Felsen gut sei, während diese Auffassung selbstverständlich von niemand anders geteilt wurde. Der grosse Tunnel musste natürlich ausgemauert werden und, wie Sie gehört haben, wurde er gestern denn auch fix und fertig ausgemauert.

Von vornherein war eine Erweiterung der Stationsanlage in Frutigen in Aussicht genommen. Aber infolge der Vorbereitung auf Doppelspur konnte von der ursprünglich geplanten bescheidenen Erweiterung keine Rede mehr sein, sondern die ganze Bahnhofanlage musste auf das andere Ufer der Engstligen verlegt werden, was Mehrkosten von über einer Million zur Folge hat. Auch die Verlegung der Schwachstromleitungen erfordert Mehraufwendungen. Bei der Umwandlung der Spiez-Frutigen-Bahn in elektrischen Betrieb zeigte sich, dass der Einphasenstrom mit sehr hoher Spannung auf die Schwachstromleitungen einen starken Einfluss ausübt und deshalb grosse Sicherungen nötig sind. Viele Schwachstromanlagen müssen in Kabel gelegt, andere weit weg verlegt werden, was alles auf Kosten der Bahn zu geschehen hat.

Auch für die Lokomotiven müssen wir mehr auslegen, als wir gerechnet hatten, indem die ursprünglich vorgesehenen Maschinen nicht genügt hätten. Wir haben ein etwas gefährliches Wagnis unternommen, als wir den elektrischen Betrieb der Bahn beschlossen, die Sache hätte ganz schief herauskommen können. Wir hatten Mühe, eine richtige Maschine zu bekommen. Es wurden uns zwei Probemaschinen geliefert, von denen diejenige aus der Schweiz ein sehr gutes Resultat ergab, während diejenige deutschen Ursprungs zu den Steigungen nicht passte, weil sie zuviel Anfahrkraft brauchte. Eine elektrische Maschine kostet 210,000 Franken, während eine grosse Gotthardlokomotive auf bloss 130,000 Fr. zustehen kommt. Allerdings haben unsere Maschinen 2500 PS und es wird uns garantiert, dass mit einer solchen ein Zug von 300 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 50 km oder ein solcher von 200—250 Tonnen mit einer Geschwindigkeit von 60 km den Berg hinauf geführt werden kann. Wir werden also einer Dampfbahn bedeutend überlegen sein. Die Herren von den Dampfbahnen waren überhaupt über die Leistungsfähigkeit der Maschine sehr erstaunt, als konstatiert wurde, dass es möglich sei, bei einer Belastung von 500 Tonnen auf 15 ‰ Steigung in Doppelkurven in zwei Minuten Anfahrtszeit eine Geschwindigkeit von 42 km zu erreichen.

Es ist gewiss zu bedauern, dass der Lötschberg mit den vorgesehenen 106 Millionen nicht fertig gebaut werden kann. Ich habe seinerzeit, das heisst auf eine Anfrage des Herrn Grossrat Müller, vor zirka 1 Jahr Ihnen mitgeteilt, dass die 27 Millionen für die Rampenstrecken ausreichen werden. Heute muss ich gestehen — um den Ausdruck, den ich gegenüber unsern Ingenieuren gebraucht habe, zu verwenden — dass ich Sie angeschwindelt habe (Heiterkeit). Es tut mir dies leid, aber weil ich auch angeschwindelt worden bin, werden Sie mir dieses Bekenntnis nicht so hoch anrechnen. Aber wir dürfen nun den Kopf nicht hängen lassen, sowenig als seinerzeit beim Einbruch im grossen Tunnel, sondern müssen sehen, wie wir uns aus der Schlappe ziehen. Das ist nur möglich, wenn wir vor das Volk treten und ihm sagen: Wir haben zu wenig Geld, um die Bahn fertig zu bauen, du musst uns helfen. Wieviel wir zu wenig haben, kann ich heute nicht bestimmt sagen. Es wurde schon in der Kommission die Ansicht vertreten, man sollte mit festen Zahlen aufwarten; aber ich will Sie lieber nicht noch einmal falsch unterrichten; darum sage ich nichts Bestimmtes, hoffentlich kann ich dann in der zweiten Lesung mit festen Zahlen aufwarten. Die vorgesehenen 23 Millionen II. Hypothek sind bis jetzt noch nicht begeben worden und der heutige Zeitpunkt ist dafür nicht günstig, indem wir nicht noch einmal einen Kursverlust von 4 oder 5 Millionen mit in den Kauf nehmen können. Wir haben schon genug Kursverluste gehabt. Es wäre vielleicht besser gewesen, wir hätten seinerzeit die Staatsgarantie überhaupt für die ganze Finanzierung ausgesprochen; wir hätten so vielleicht 20 Millionen ersparen können. Allein es darf auch nicht ausser acht gelassen werden, dass wir damals die Staatsgarantie nicht bekommen hätten und wahrscheinlich zu gar keiner Bahn gekommen wären. Doch das mag für heute dahingestellt sein.

Sobald die Zinsengarantie des Staates ausgesprochen ist, erhalten wir das Geld sicher zu einem günstigen Kurs. Freilich werden wir nicht unmittelbar nach dem Volksbeschluss das Geld aufnehmen müssen, wir haben vorläufig noch genügend Mittel zum Weiterbauen. Aber wir können sie nicht aufwenden, bevor wir sicher sind, dass uns die nachgesuchte Staatshülfe zuteil wird. Die Aktionäre würden es natürlich lieber sehen, wenn für die weiter benötigten Mittel Prioritätsaktien ausgegeben würden; das wäre für sie günstiger. Ich möchte es den Aktionären, welche die 27 Millionen gezeichnet haben, auch von Herzen gönnen, dass ihre Aktien vom ersten Tag des Betriebs an, wie während der Bauzeit, mit 4 % verzinst würden. Eine solche Garantie kann aber nicht gegeben werden. Vielleicht wäre es möglich gewesen, von Anfang an eine Dividende auszuschütten, wenn die Bahn nicht mehr gekostet hätte, als ursprünglich berechnet worden ist. Aber wenn man Aktien übernimmt, muss man immer damit rechnen, dass sie in der Regel in den ersten Jahren nicht viel abtragen. Die Herren Aktionäre müssen sich also mit ihrem Schicksal abfinden.

Ich will nun heute nicht sagen, dass wir nicht in den Fall kommen werden, Betriebsdefizite decken zu müssen. Im Gegenteil, ich rechne mit dieser Eventualität. Allein wir können diese Betriebsdifizite gewaltig vermindern, wenn wir darnach trachten, die Thunerseebahn und die Dampfschiffgesellschaft mit der Lötschbergbahn zu fusionieren. Die Fusion dieser drei Gesellschaften bringt Leben in die ganze Geschichte; es ist dann schon etwas da, das arbeitet und mitwirkt. Auch ist in diesem Falle die Berner Alpenbahn eine grosse Gesellschaft, die auch nach aussen etwas zu bedeuten hat, so zum Beispiel bei den internationalen Fahrplankonferenzen etc. Durch die Fusion wird der Alpenbahngesellschaft nicht nur neues Leben, sondern auch Blut zugeführt. Man wird der Lötschbergbahn in den ersten Jahren bis 1915 jährlich 420,000—200,000 Fr. Betriebsüberschüsse zuführen können. Die Betriebsüberschüsse der Thunerseebahn werden im Jahre 1915 nicht mehr so gross sein wie heute, da ihre Mittel durch den Bahnhofbau in Interlaken und Spiez, den Kanal und die Beiträge an den Bahnhof in Thun stark in Anspruch genommen werden. Von 1916 an wird sich wieder eine steigende Tendenz geltend machen und für 1920 darf mit einem Betriebsüberschuss von 580,000 Fr. gerechnet werden. Im Falle der Fusion reichen die Ueberschüsse der Thunerseebahn hin, um für die Berner Alpenbahn schon im ersten Jahre eine kleine Rendite herauszubringen, wenn für die Fertigstellung des Lötschberg kein allzu grosses Kapital aufgenommen werden muss. Allerdings geht es dabei nicht ohne Leistungen seitens des Kantons Bern ab. Durch die Fusion erhalten die Aktien der Lötschbergbahn einen wesentlichen innern Mehrwert und der Staat büsst in den ersten Jahren den bisherigen Ertrag seiner Aktien der Thunerseebahn und der Dampfschiffgesellschaft ein. Die Aktionäre haben also unrecht, wenn sie behaupten, der Kanton Bern drücke sich in die Ecke, er garantiere etwas und nachher leiste er nichts.

Was die Höhe des Kapitals anbetrifft, für das die Zinsengarantie des Staates ausgesprochen werden soll, so wiederhole ich, dass es mir zurzeit nicht möglich ist, einen bestimmten Betrag zu nennen. Ich habe den Mitgliedern der Kommission ein Exposé vorgelegt, in welchem ich für die ersten drei Jahre im allerschlimmsten Fall auf ein Defizit von 1,500,000

Franken gekommen bin. Bei der Fusion gingen rund 1,300,000 Fr. ab, so dass ungefähr ein Defizit von 180,000 Fr. zu decken bliebe. Dabei ist eine jährliche Einlage in den Erneuerungsfonds im Betrag von 340,000 Fr. in Anschlag gebracht. Würde man von einer Speisung des Erneuerungsfonds absehen, wie es bei andern Bahnen geschieht, bei denen dieser Fonds bloss auf dem Papier steht und dann durch Abschreibung auf den Aktien geschaffen wird, so wäre gar kein Defizit vorhanden. Doch wir wollen lieber für eine richtige Speisung des Erneuerungsfonds besorgt sein, denn die Bahn muss doch unterhalten werden und dieser Unterhalt kostet Geld.

Ich komme nun noch kurz auf die übrigen Bahnen zu sprechen, die im Entwurf Aufnahme gefunden haben. Verschiedene Linien wurden, wie bereits bemerkt, aus dem alten Gesetz herübergenommen. Daneben sind auch einige neue Linien berücksichtigt worden, die schon längere Zeit hängig sind. Zu diesen letztern gehört in erster Linie Thun-Scherzligen. Wenn wir hier auch keine Bahn bauen, so muss doch ein grosser Kanal im Kostenvoranschlag von ungefähr einer Million erstellt werden, damit die Schiffe bis zum neuen Bahnhof in Thun fahren können, und es ist durchaus gerechtfertigt, dass der Staat hieran einen Beitrag leiste.

Die Linie Steffisburg-Thun-Gunten, eventuell Beatenbucht, wurde aufgenommen, weil wir derselben seinerzeit einen Staatsbeitrag zusicherten, wenn sie nur bis Gunten geführt werde. Es hiess vor einiger Zeit, die Bahn sei finanziert, aber offiziell ist mir davon noch nichts bekannt.

Neu ist ferner die Anschlussbahn von Worb an die Burgdorf-Thun-Bahn und Ramsey-Huttwyl-Bahn über Ober-Goldbach. Sie führt über den Berg mit dem ominösen Namen «Cheib». Die Bahn wird jedenfalls noch zu reden geben und ich glaube nicht, dass sie je zur Ausführung kommen wird. Darum lehnte ich mich gegen ihre Aufnahme in das Gesetz nicht auf.

Auch Thun-Burgistein-Schwarzenburg-Freiburg ist neu, ebenso Herzogenbuchsee-Bleienbach-Langenthal, durch welche Linie der Ring der oberaargauischen Schmalspurbahnen geschlossen werden soll.

Endlich wurde neu aufgenommen die Bahn Alle-Miécourt-Charmoille Frégiécourt-Cornol-Courgenay, für welche das Projekt bereits vorliegt und mit deren Finanzierung sich die Interessenten schon längere Zeit befassen.

Was die Höhe des Staatsbeitrages anbelangt, so betrug derselbe bisher bei den normalspurigen Bahnen 40 % des Anlagekapitals, im Maximum 80,000 Fr. per Kilometer, und bei den schmalspurigen Bahnen ebenfalls 40 %, im Maximum 40,000 Fr. per Kilometer. Im Entwurf wird der Staatsbeitrag bei normalspurigen Bahnen mit elektrischem Betrieb auf 40 % des Anlagekapitals, im Maximum 80,000 Fr. per Kilometer, festgesetzt, bei normalspurigen Bahnen mit Dampfbetrieb auf 30 % oder höchstens 60,000 Franken per Kilometer. Schmalspurige Bahnen mit elektrischem Betrieb erhalten 40 %, im Maximum 50,000 Fr. per Kilometer, und solche mit Dampfbetrieb 30 % oder höchstens 37,500 Fr. per Kilometer. Neu ist die Bestimmung, dass der Staat sich an der Elektrifikation bestehender Dampfbahnen beteiligen kann, und zwar bei Normalspurbahnen mit 40 % der Umwandlungskosten, im Maximum 16,000 Franken per Kilometer, bei Schmalspurbahnen mit ebenfalls 40 %, im Maximum 10,000 Fr. per Kilometer. Man will damit all den verschiedenen Bahnen entgegenkommen, die schon längere Zeit daran herum laborieren, ihren Betrieb zu elektrifizieren. Zu diesen gehört vor allen die Spiez-Zweisimmen-Bahn, die als Fortsetzung der Montreux-Oberland-Bahn unbedingt zum elektrischen Betrieb übergehen sollte, der nach verschiedenen Richtungen für sie von Vorteil wäre. Auch die Emmentalbahn dürfte zum elektrischen Betrieb übergehen, nachdem die Burgdorf-Thun-Bahn elektrisch betrieben wird. Auch bei der Tavannes-Tramelan-Bahn drängt sich die Elektrifikation auf, damit man von Tavannes direkt bis Noirmont und eventuell später bis Chaux-de-fonds elektrisch fahren kann. Einzig auf diese Weise wird die Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn auf einen guten Boden gebracht werden können. Die Kosten der Umwandlung in elektrischen Betrieb wurden von Herrn Thormann für eine Normalbahn per Kilometer auf 38,000—40,000 Fr. berechnet; darum haben wir das Maximum mit 16,000 Fr. angegeben.

Ich empfehle Ihnen, auf den vorliegenden Gesetzesentwurf einzutreten und damit zu ermöglichen, denjenigen Gegenden, die jetzt noch keine Bahnverbindung besitzen, zu einer solchen zu verhelfen und in zweiter Linie den Lötschberg fertig auszubauen. Ich hoffe, das Bernervolk werde uns nicht im Stiche lassen, sondern uns helfen, das grosse Werk, das es schon vor 20, 30 und mehr Jahren auf seine Fahne geschrieben hat, glücklich zu Ende zu führen.

Steiger, Präsident der Kommission. Die in der letzten Session von Ihnen bestellte Kommission von 19 Mitgliedern hat den vorliegenden Gesetzesentwurf in zwei Lesungen durchberaten. In der ersten Lesung wurden verschiedene Ergänzungen finanzieller Natur verlangt, auf die ich noch zu sprechen kommen werde. In der zweiten Lesung wurde einstimmig beschlossen, dem Grossen Rat Eintreten auf die Vorlage zu empfehlen. Wir haben an dem ursprünglichen Entwurf des Regierungsrates einige Aenderungen vorgenommen, denen die Regierung vorbehaltlos zustimmte, so dass Ihnen ein gemeinsamer Entwurf der beiden vorberatenden Behörden vorliegt.

Wenn man sich die Frage vorlegt, ob das Subventionsgesetz, das bis dahin bestanden hat und dessen Wirksamkeit mit dem 4. Mai dieses Jahres zu Ende geht, erneuert werden soll oder nicht, so muss man sich in erster Linie darüber Rechenschaft geben, ob das Gesetz von 1902 für das Bernervolk gute Folgen hatte oder nicht. Diese letzte Frage muss ohne weiteres des bestimmtesten bejaht werden. Wenn man heute die Gegenden durchfährt, die vor 10 Jahren noch keine Eisenbahn hatten und sich in Erinnerung ruft, wie sie damals ausgesehen haben, so kennt man sie zum Teil gar nicht wieder. Ich verweise auf die von der Schwarzenburgbahn durchfahrene Gegend, auf das Gürbetal, das Simmental, das Saanenland, Gstaad und so weiter, die dank dem Subventionsgesetz in den letzten Jahren Bahnen erhalten haben. Sie werden mit mir einverstanden sein, wenn ich sage, dass diese Gegenden einen ganz gewaltigen Aufschwung genommen haben, trotzdem die Bahnen erst vor wenigen Jahren gebaut wurden. Wie gross wird erst der Aufschwung sein, wenn man sie in 10, 15 oder 20 Jahren bereisen wird! Sobald eine

Gegend eine Bahn erhält, halten Handel und Verkehr dort ihren Einzug, der Wohlstand hebt sich, Vorteile kultureller und materieller Natur stellen sich ein, kurz es macht sich nach allen Richtungen ein grosser Aufschwung geltend.

Es sind hauptsächlich zwei Gründe, die dafür sprechen, dass das Subventionsgesetz erneuert werden soll. In erster Linie entbehren noch verschiedene Gegenden unseres Kantons der Eisenbahnen und haben ebenfalls Anspruch darauf, an den Verkehr angeschlossen zu werden. Es wäre ein verfehlter, trauriger Standpunkt, wenn diejenigen Gegenden, die von einer Bahn durchzogen sind, sagen würden: wir haben nun unsere Sache, die andern brauchen nichts oder mögen selbst zusehen, wie sie zu ihrer Bahnverbindung kommen. Eine solche engherzige Gesinnung würde das Bernervolk im allgemeinen nicht verstehen und billigen, denn bisher war im Bernerland das Gefühl der Zusammengehörigkeit und Solidarität so stark, dass wo ein Teil des Landes litt, die andern sich zusammentaten, um ihm Hülfe zu bringen. Diejenigen Gegenden, die keine Bahnverbindung haben, leiden entschieden gegenüber denjenigen, die bereits im Besitz einer solchen sind, und darum muss das Bernerland zusammenstehen, um auch ihnen zu dem zu verhelfen, was ihnen noch fehlt.

Der zweite Grund, der für die Erneuerung des Subventiongesetzes spricht, liegt darin, dass der Lötschberg Hülfe nötig hat. Der Herr Baudirektor hat Ihnen eingehend auseinandergesetzt, warum diese Hülfe nötig geworden ist. Hauptsächlich deshalb, weil der Bund an seine Subvention von 6 Millionen die Bedingung knüpfte, dass der grosse Tunnel sofort doppelspurig auszubauen sei und die beiden Rampen auf Doppelspur vorbereitet werden sollen. Diese Arbeiten haben grosse Mehrkosten im Gefolge. Wie hoch sie sich belaufen, kann zurzeit noch nicht ausgerechnet werden, aber sie werden auf mehrere Millionen, vielleicht auf 15 oder mehr Millionen ansteigen. Wie soll nun da geholfen werden? Denn damit wird das ganze Bernervolk einiggehen, dass wir den Lötschberg nicht fallen lassen dürfen, sondern dafür sorgen müssen, dass er vollständig ausgebaut wird. Die Durchführung dieses Unternehmens hat seit langen Jahren als das Endziel der ganzen bernischen Eisenbahnpolitik gegolten, der Lötschberg war für den Kanton Bern das Ideal. Ich kann darauf hinweisen, dass Herr Dr. Brüstlein in der Kommission erklärt hat, der Lötschberg sei ein nationales Unternehmen, das man unter keinen Umständen fahren lassen dürfe. Ich glaube annehmen zu dürfen, dass alle Parteien das gleiche Interesse haben, mitzuhelfen und mitzuwirken, dass der Lötschberg, dieses grösste Werk, das der Kanton Bern je an die Hand genommen hat, vollständig ausgebaut und glücklich zu Ende geführt werde.

In welcher Weise soll dem Lötschberg die Hülfe zuteil werden? Es kann sich gegenwärtig nicht mehr darum handeln, dass der Staat neue Subventionsaktien übernehme. Denn im Subventionsgesetz von 1902 ist ausdrücklich gesagt, dass er sich mit $17\frac{1}{2}$ Millionen Subventionsaktien beteilige. Mehr ist nicht vorgesehen und darum kann auch keine Vermehrung dieser Subventionsaktien stattfinden. Vorzugsaktien irgendwelcher Art für den Staat Bern einzuführen, geht nicht an. Es bleibt daher der einzige Weg übrig, dass der Staat die Zinsengarantie für das Anleihen zweiten Ranges, das zur Deckung der Mehrkosten aufgenommen werden muss, ausspricht. Die Kommission ist einstimmig der Ansicht, dass dies die beste Hülfe für den Lötschberg sei. Wenn der Staat diese Zinsengarantie nicht übernimmt, müssen die Obligationen zu einem erhöhten Zinsfuss ausgegeben werden. Es wird nicht möglich sein, Lötschbergobligationen unter $4\frac{1}{2}\,\%$ an den Mann zu bringen, während, wenn der Staat die Zinsen garantiert, das Anleihen zu $4\frac{1}{4}\,\%$ wird untergebracht werden können. Ferner würde die Lötschberggesellschaft bei den gegenwärtigen schwierigen Geldverhältnissen ohne Garantie der Zinsen durch den Staat gewaltige Kursverluste zu tragen haben. 4—6 oder noch mehr Millionen würden da verloren gehen, so dass ein wesentlich grösserer Betrag auf dem Anleihenswege beschafft werden müsste, als die eigentlichen Mehrkosten ausmachen. Davon würde lediglich die französische Finanz profitieren. Denn wenn der Staat die Zinsengarantie nicht übernimmt, so werden wir das Geld nicht in der Schweiz finden, sondern nur in Frankreich. Den Franzosen kämen die Kursverluste des Lötschberg zugute, und dazu wird man nicht Hand bieten wollen.

Ich komme nun auf einige Einwände zu sprechen, die in der Kommission erhoben worden sind. In der ersten Sitzung wurde hauptsächlich betont, dass man in finanzieller Hinsicht besser orientiert sein sollte, als dies anhand der Botschaft der Regierung an den Grossen Rat der Fall sei. Es wurde darauf hingewiesen, dass das Gesetz die Aufnahme eines Anleihens von 15 Millionen vorsehe, was einen jährlichen Zinsaufwand von ungefähr 600,000 Fr. erfordern werde, und es wurde gefragt, ob der Staat bei den gegenwärtigen finanziellen Verhältnissen in der Lage sei, diese Zinsenlast zu übernehmen, ohne dass neue Einnahmequellen erschlossen werden. Herr Regierungsrat Könitzer liess dann der Kommission für die zweite Sitzung ein Communiqué zukommen, das einige sehr interessante Zahlen enthält. In demselben wird darauf hingewiesen, dass bis zum Jahre 1922 nicht alle im Entwurf vorgesehenen Bahnen zur Ausführung gelangen werden, sowenig als dies unter dem Gesetz von 1902 der Fall war, sondern vielleicht nur 50, 60 oder 70 %. Diese Bahnen werden natürlich auch nicht alle schon in nächsten Jahren gebaut werden, so dass die Belastung für den Staat erst nach und nach eintreten und überhaupt nie 600,000 Fr., sondern für die 10 Jahre der Wirksamkeit des Gesetzes jährlich etwa 300,000 Fr. betragen wird. Hat der Kanton Bern dieses Geld zur Verfügung?

Die letzte Jahresrechnung hat erfreulicherweise ungemein günstig abgeschlossen. Sie weist an Steuern Mehreinnahmen von über 600,000 Fr. gegenüber dem Vorjahr auf. Die jährlichen Mehreinnahmen aus den Steuern betragen in den Jahren 1902—1911 durchschnittlich 350,000 Fr.; in den ersten Jahren war es etwas weniger, in den letzten dagegen bedeutend mehr. Das weist darauf hin, dass das Subventionsgesetz von 1902 seine guten Wirkungen bereits ausgeübt hat, und zwar nicht nur für die betreffenden Landesgegenden, sondern auch für den Staat, indem es ihm zu vermehrten Steuereinnahmen verhalf. Die gegenwärtig im Betrieb stehenden, vom Staat subventionierten Bahnen haben dem Kanton eine Schul-

denlast von zirka 46 Millionen auferlegt, die nur zum kleinsten Teil eine Verzinsung abwerfen. Im ganzen bezieht der Staat von daher jährlich etwa 500,000 Fr. an Zinsen. Aber es ist ganz sicher, dass in den nächsten Jahren einige weitere Bahnunternehmungen zur Ausrichtung von Dividenden gelangen werden; der Anfang ist an vielen Orten bereits vorhanden. Es wird schon in den nächsten Jahren nicht bei den 500,000 Fr. bleiben, sondern die 46 Millionen werden sich nach und nach besser verzinsen und dem Staat werden so neue Mittel zugeführt.

Wenn also durchschnittlich im Jahr aus den Steuern Mehreinnahmen im Betrag von 350,000 Fr. fliessen, während die Belastung durch das Obligationenanleihen nur 300,000 Fr. ausmacht, darf der Staat die Zinsengarantie ohne weiteres übernehmen. Ueberhaupt ist die erfreuliche Tatsache zu konstatieren, dass die Finanzmisere, von der in den letzten Jahren hier viel gesprochen wurde, ihr Ende gefunden hat. Wir dürfen kühn behaupten, der Kanton Bern befinde sich wieder in einer guten finanziellen Situation. Seit Jahren wurde von der Regierung und Staatswirtschaftskommission erklärt, der Kanton Bern stehe finanziell schlecht; heute kann man das nicht mehr behaupten, nachdem die grossen Budgetdefizite der letzten Jahre jeweilen in der Rechnung zum Verschwinden gebracht werden konnten und die Rechnungen nur mit einem kleinen Defizit abschlossen, das überdies mehr oder weniger künstlicher Natur war. Der Kanton Bern ist heute finanziell nicht mehr schlecht gestellt, die Finanzmisere ist gehoben. Gewiss ist die Situation noch keine sehr günstige, aber die schlechten Zeiten sind für den Kanton Bern vorbei, und davon dürfen wir im Grossen Rat Notiz nehmen.

Im weitern wurde in der Kommission gewünscht, es möchte eine genaue Zusammenstellung der Mehrkosten des Lötschberg vorgelegt werden. Der Herr Baudirektor hat Ihnen auseinandergesetzt, dass dies im gegenwärtigen Zeitpunkt unmöglich ist. Man weiss nur, dass die Mehrkosten verschiedene, vielleicht 15 oder mehr Millionen betragen werden, aber eine genaue Zusammenstellung kann jetzt nicht gemacht werden. Das ist auch sehr begreiflich. Wenn man bedenkt, dass bei der Weissensteinbahn, die schon etliche Jahre im Betrieb ist, jetzt noch keine Abrechnung vorliegt, wird man zugeben müssen, dass zurzeit über die Mehrkosten des Lötschberg keine bestimmten Angaben gemacht werden können. Wir müssen uns einfach mit der Tatsache abfinden, dass dem Lötschberg noch verschiedene Millionen zugeführt werden müssen.

In der Kommission wurde auch die Vorlage einer Rentabilitätsberechnung verlangt. Eine solche kann viel leichter aufgestellt werden, weil man nach dem Abschluss des Verkehrsteilungsvertrages mit den Bundesbahnen die Höhe der Einnahmen ungefähr kennt, ebenso auf der andern Seite den Hauptposten der Ausgaben, die Kosten der elektrischen Kraft, da auch hier bereits ein abgeschlossener Vertrag vorliegt. Die Baudirektion hat nach dieser Richtung sorgfältige Berechnungen angestellt und ist zum Schluss gekommen, dass wir im ungünstigsten Fall, das heisst wenn der Lötschberg ungefähr 81 Millionen verzinsbare Schulden habe, in den ersten zwei, drei Jahren ein Defizit haben werden. Ich will die Zahlen nicht anführen, da sie nicht definitiv sind; es handelt sich auch hier um eine Berechnung, die, wie alle derartigen Berechnungen, vielleicht richtig ist, während sich die Sache in Wirklichkeit vielleicht auch anders gestalten kann. Aber darauf dürfen wir abstellen, dass das Defizit nicht viele Jahre andauern, sondern sich schon nach zwei, drei oder vier Jahren in ein Benefiz verwandeln wird. Ueberdies ist darauf hinzuweisen, dass wenn die Fusion zwischen der Lötschbergbahn und der Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft vollzogen wird, die Verwaltungskosten und die Kosten der Gemeinschaftsbahnhöfe sich wesentlich verringern werden. Es wird sich da in den ersten Jahren ein Minus von über 400,000 Franken ergeben, das sich nach und nach etwas reduzieren wird. Wenn wir diese Minderkosten dem Defizit gegenüberstellen, das beim Lötschberg entstehen kann, so ergibt sich, dass beide Posten sich gegenseitig ungefähr aufheben, das Defizit also verschwindet, besonders wenn man in den ersten Jahren die Rücklagen in den Erneuerungsfonds unterlassen würde, wie es bei verschiedenen andern Bahnen zu geschehen pflegt. Auch wenn man ungünstig rechnet, muss man zum Schluss kommen, dass der Kanton Bern nie für ein Defizit des Lötschberg aufzukommen haben wird oder unter allen Umständen nur in den ersten Jahren. Der Herr Baudirektor sagte heute, ein Defizit werde entstehen und vom Staat bezahlt werden müssen. Allein er tat dies nur deshalb, damit man ihn später nicht Lügen strafen kann. Man kann mit dem gleichen Recht sagen, der Staat werde kein Defizit zahlen müssen. Nun ich will auch nicht soweit gehen, sondern zugeben, dass ein Defizit entstehen kann; dasselbe wird aber nicht gross sein und vom Staat unter allen Umständen getragen werden können.

In der zweiten Sitzung der Kommission wurde geltend gemacht, der vorliegende Entwurf sollte in zwei Teile zerlegt werden. Es sollte ein besonderes Gesetz für die Subventionierung der einzelnen Bahnen und ein besonderes Gesetz für die Zinsengarantie des Staates für das Obligationenkapital des Lötschberg gemacht werden. Die Kommission hat diesen Antrag mit grossem Mehr abgelehnt, wobei sie sich in der Hauptsache von folgenden Erwägungen leiten liess. Es scheint uns kein Grund vorzuliegen, den Lötschberg anders zu behandeln als die übrigen Eisenbahnen. Im Jahre 1902 wurde der Lötschberg zusammen mit den andern Bahnen in das gleiche Gesetz aufgenommen und es fiel damals keinem Menschen ein zu behaupten, der Lötschberg sei für sich allein, getrennt von den übrigen Bahnen zu behandeln. Als das Gesetz zur Abstimmung kam, wurde auch im Volk diese Trennung von keiner Seite verlangt. Heute will man sie nun vornehmen. Warum? Darauf will ich jetzt nicht zu sprechen kommen; wenn der Antrag auf Trennung im Rate aufgenommen werden sollte, ist es immer noch Zeit, darauf zurückzukommen. Wir stellen uns auf den Standpunkt: Die heutige Vorlage ist die Fortsetzung des Gesetzes von 1902, darum muss sie auf der gleichen Grundlage aufgebaut werden wie jenes, das heisst der Lötschberg und die übrigen Bahnen sind in dem neuen Gesetz ebenfalls zusammen zu behandeln.

Ich möchte noch auf folgendes aufmerksam machen. Was wäre die Folge, wenn der Antrag auf Trennung in zwei Gesetze angenommen würde?

Wahrscheinlich würde die Vorlage betreffend die Zinsengarantie für den Lötschberg vom Volk angenommen, das Gesetz betreffend die Subventionierung der verschiedenen Eisenbahnen dagegen verworfen. Ich glaube nicht, dass das Solidaritätsgefühl stark genug wäre, um im Falle der Trennung das Subventionsgesetz zur Annahme zu bringen, sondern da würde in einzelnen Gegenden eben der Standpunkt zum Ausdruck kommen: Wir haben unsere Bahnen und die andern brauchen keine. So würden die Gegenden, denen man mit dem neuen Subventionsgesetz ebenfalls zu einer Bahnverbindung verhelfen möchte, benachteiligt und geschädigt. Die Zinsengarantie für den Lötschberg würde auch in einer getrennten Vorlage angenommen werden. Das Volk würde wie im Jahre 1902 sich auf den Boden stellen: Das Ideal des Lötschberg lassen wir nicht fahren, dieses grosse nationale Werk muss ausgebaut werden, auch wenn noch mehr Geld dafür erforderlich ist; wir verlangen den Ausbau dieses Werkes, damit es seine Segnungen über den ganzen Kanton ausbreite und die bereits bestehenden und in Zukunft noch entstehenden Bahnen alimentiere. Selbstverständlich stehen der Lötschberg und die übrigen Bahnen in engem Kontakt; wenn der Lötschberg gut geht, gehen auch die andern Bahnen gut, und wenn diese gut gehen, wird auch der Lötschberg gut gehen. Das ist auch ein Grund, der gegen die Trennung der Vorlage in zwei Gesetze spricht.

Auf Einzelheiten will ich mich in der Eintretensfrage nicht einlassen. Ich empfehle Ihnen namens der Kommission Eintreten auf den Entwurf.

Brüstlein. Ich will mich über die Hauptsache nicht aussprechen. Ich bin persönlich der ganzen Vorlage sympathisch gesinnt. Ich möchte nur feststellen, dass man nun doch zu dem kommt, womit man vor Jahren hätte anfangen sollen, nämlich zur Zinsengarantie des Staates. Als der Lötschberg hier zum erstenmal in Diskussion stand, erklärten wir, es sollten von seiten des Staates Bern und nicht der Firma Loste & Cie genauere Studien gemacht werden, und wenn ein genau studiertes Projekt vorliege, könnte man auch die Zinsengarantie übernehmen, was die Sache wesentlich erleichtern würde. Damals haben sich verschiedene Herren mit Vehemenz gegen diese Zinsengarantie ausgesprochen und gesagt, das Volk würde sich damit niemals einverstanden erklären. Nun kommen wir doch dazu und anerkennen die Zinsengarantie als eine Notwendigkeit. Doch ich will darüber nicht weiter sprechen.

Ich will nur noch über die vom Präsidenten der Kommission angeschnittene Frage der getrennten Abstimmung ein Wort verlieren. Ich bedaure, dass Herr Stadtpräsident v. Steiger diese Frage jetzt schon aufs Tapet gebracht hat. Herr Regierungsrat Könitzer hat davon kein Wort gesagt, und es wäre in der Eintretensdebatte meines Erachtens auch nicht nötig gewesen. Man hätte gewärtigen können, ob Herr Dürrenmatt, der Urheber dieses Antrages in der Kommission, ihn hier im Plenum wieder aufnehmen würde. Nun haben die Ausführungen des Kommissionspräsidenten Herrn Dürrenmatt geradezu genötigt, den Antrag zu bringen. Ich werde allerdings auch hier dagegen stimmen, aber ich möchte denn doch etwas offener Farbe bekennen, als Herr v. Steiger es getan hat. Ich glaube nicht, dass die beiden Fragen deshalb zusammengespannt werden, um in der Volksabstimmung ja die kleinen Bähnlein zu retten. Das glaubt auch der stärkste Mann nicht. Nach meinem Dafürhalten wäre die Annahme der Subventionsvorlage sowieso sicher, weil die verschiedenen kleinen Bahnen immerhin noch über einen sehr grossen Teil des Kantons zerstreut sind und die Summe von regionalen Interessen gewiss eine Mehrheit im Volke ausmacht, und weil überdies die Gegenden, die jetzt nicht mehr beteiligt sind, aber beim letzten Subventionsgesetz beteiligt waren, doch noch eine so frische und rezente Dankbarkeit haben werden, dass sie aus Dankbarkeit und Billigkeit auch diesmal mitmachen. Man wird zugeben müssen, dass, wenn die beiden Fragen zusammen genommen wurden, es im Interesse der ganzen Vorlage geschah und namentlich des wesentlichsten Teils derselben, ich möchte sagen des Kleinods, zu dem das andere nichts als Fassung und Emballage ist. Das wollen wir offen bekennen und dürfen es auch bekennen. Jeder gesetzgebende Körper hat das Recht, seine Erlasse so zu gestalten, dass sie vor der Volksabstimmung möglichst viele Chancen haben. Sogut ein Vater, der ein Kind in die Welt setzt, ihm diejenige Erziehung und Kleidung gibt, die es instand setzt, im Leben möglichst gut fortzukommen, so dürfen auch wir als Vater dieser Vorlage es so halten. Das ist immer so gemacht worden und wird immer so gemacht werden.

Dürrenmatt. Sie haben bereits gehört, dass ich in der Kommission den Antrag gestellt habe, die Frage der Zinsengarantie für den Lötschberg sei aus der Vorlage herauszunehmen und dem Volk in einem besondern Gesetz vorzulegen. Wir haben den Voten der Vertreter der vorberatenden Behörden entnehmen können, dass allerdings die Zinsengarantie für den Lötschberg der Angelpunkt des ganzen Gesetzes und alles andere, was drum und dran hängt, eigentlich mehr nur Dekoration ist. Es hätte deshalb keinen Zweck, wenn ich meinen Antrag erst bei der artikelweisen Beratung wiederholen würde, sondern ich glaube, entgegen der Ansicht des Herrn Brüstlein, dass man jetzt bei der Eintretensfrage darauf zu sprechen kommen und sich hier schon schlüssig machen muss, ob man auf die Vorlage, so wie sie jetzt lautet, eintreten will oder nicht. Dabei wird allerdings die Lötschbergfrage das ausschlaggebende Moment sein, während alles andere sehr in den Hintergrund tritt.

Ich will gerade hier bemerken, dass die Subventionierung aller dieser Nebenbahnen nach meinem Dafürhalten im ganzen Kanton gut aufgenommen wird. Speziell wir im Oberaargau sollen von dem erhöhten Staatsbeitrag einige Vorteile ziehen, nachdem wir so lange gewartet haben und nun zuletzt an die Reihe kommen, wiederum in einem Moment, wo trotz der schönen Versicherungen des Herrn Kommissionspräsidenten kein Geld mehr in der Kasse ist. Denn aus den Anträgen zu den Subventionsvorlagen, die noch in dieser Session erledigt werden sollen, sehen wir, dass die Ausrichtung des Staatsbeitrages überall an die Bedingung geknüpft wird, dass die nötigen Mittel vorerst auf dem Anleihenswege beschafft werden müssen. Das ist für uns mehr eine Taube auf dem Dach und wir hätten lieber den Spatz in der Hand, der uns im Gesetz von 1902

garantiert war, als dieses etwas unsichere Versprechen, dass wir unser Geld bekommen sollen, wenn der vorliegende Entwurf vom Volk angenommen und das Anleihen genehmigt sein wird.

Doch, wie gesagt, die Subventionierung der Nebenbahnen ist nicht der springende Punkt, der die ganze Vorlage veranlasst hat, sondern die Hauptsache ist die Zinsengarantie für den Lötschberg. Da halte ich nun allerdings dafür, dass es zweckmässig wäre, diese Frage dem Volk gesondert vorzulegen und ihm nicht diesen Salat vorzusetzen, wobei es gezwungen ist, entweder das Ganze zu akzeptieren oder nichts. Es würde sich schon aus rein prinzipiellen Gründen rechtfertigen, eine Frage von dieser enormen Tragweite dem Volk losgelöst von allen andern Erwägungen zur Annahme oder Verwerfung zu unterbreiten.

Es sind, wie gesagt, zunächst prinzipielle Gründe, die mich dazu bewegen, diesem Vorgehen den Vorzug zu geben. Es geht in einem demokratischen Staat, auch wenn man es hin und wieder probiert und mit schönem Erfolg praktiziert, nicht an, das Volk in eine solche Zwangslage zu versetzen, dass es entweder beides miteinander annehmen muss oder nichts. Wenn man ihm Gelegenheit geben will, sich über die ganze Tragweite der Sache auszusprechen, sollte man nicht zu solchen Mitteln greifen. Der Herr Kommissionspräsident hat meinem Antrag auf Trennung der beiden Fragen entgegengehalten, dass dann das Volk die Zinsengarantie akzeptieren, die Subventionierung der Nebenbahnen dagegen verwerfen würde, und dieses Resultat müsse man im Interesse der Solidarität des Kantons zu vermeiden suchen. In der Kommission selbst wurde eine andere Note angetönt. Ein Kommissionsmitglied erklärte: Nein, wir dürfen die Trennung nicht vornehmen, sonst wird die Zinsengarantie verworfen und die Subventionierung der Nebenbahnen angenommen. Ich gestehe offen, dass das praktische Resultat, ob es nun so oder anders ausfalle, für mich nicht ausschlaggebend ist, und ich werde bezüglich der Zinsengarantie noch darauf zurückkommen. Sei dem, wie ihm wolle, diese widersprechende Stimmung, die sich in der Kommission geltend gemacht hat, weist doch darauf hin, dass man da etwas forcieren, das Volk zu einem Entschluss zwingen will, dem man so oder anders sonst nicht recht traut. Man sagt sich, wir müssen da irgend ein «Vörteli» anwenden, wenn wir die Sache durchbringen wollen, sei es auf der einen Seite die Zinsengarantie, sei es auf der andern Seite die Subventionierung der Eisenbahnen. Dieses Vorgehen ist eines demokratischen Staates nicht würdig.

Nun ist aber in bezug auf die Zinsengarantie für den Lötschberg, insbesondere in bezug auf die Form, in der sie vorgeschlagen wird, doch etwas zu sagen. Wir stehen heute nicht mehr vor der gleichen Situation, wie sie vor sechs Jahren hier im Rate gewaltet zu haben scheint. Als damals der Ausdruck «Lötschbergschwindel» gebraucht worden ist, wurde man vor den Richter zitiert und gerade der gegenwärtige Eisenbahn- und zukünftige Finanzdirektor, der frühere Finanzdirektor und andere Herren haben sich diesen Ausdruck mit 100 Franken zahlen lassen. Heute hat der Herr Eisenbahndirektor selbst gesagt, er habe den Grossen Rat damals angeschwindelt. Er sagte das unter Heiterkeit des Rates, er tat es offenbar in einer etwas neuen Stimmung und suchte die Sache ins Humoristische zu ziehen. Ich weiss nicht, ob man im Volk mit dieser humoristischen Behandlung der Angelegenheit aufkommen wird nach allem, was man vor sechs Jahren gesagt hat, als die Lötschbergvorlage im Grossen Rat mit dieser grossen Pression angenommen wurde. Auf das alles kann man hier natürlich nicht zurückkommen. Der Lötschberg ist nun einmal im Bau und das Bernervolk wird sich mit dem Gedanken abfinden müssen, dass etwas geschehen muss, nachdem sich die ihm vor sechs Jahren gemachten Prophezeiungen nicht erfüllt haben.

Es ist heute vielleicht auch nicht der Zeitpunkt zu untersuchen, wer schuld daran ist, dass jene Prophezeiungen nicht in Erfüllung gegangen sind. Der Herr Eisenbahndirektor hat dies zu erklären versucht und gesagt, in erster Linie sei der Grosse Rat schuld daran, indem er an dem ursprünglichen Bauprojekt verschiedene Aenderungen vorgenommen, die Maximalsteigung von 30 auf 27 ‰ herabgesetzt habe und so weiter. Zum grossen Teil sei der Bund schuld, der allerdings eine Subvention von 6 Millionen bewilligt, aber gleichzeitig Forderungen gestellt habe, die weit grössere Mehrausgaben zur Folge gehabt haben. Dass man dem Grossen Rat eine Schuld zuschieben könne, glaube ich nicht, namentlich wenn man die Verhandlungen von 1906 nachliest. Ob der Bund soweit schuld sei, entzieht sich meiner Kenntnis. Ich will die Sache nicht untersuchen und die Frage ganz offen lassen, ob nicht diejenigen, die damals im Grossen Rat diese Anträge einbrachten, sagen dürften, sie haben auch einen Teil der Schuld, dass es nun so gekommen ist.

Tatsache ist, dass man sich im Jahre 1906 auf einem ganz andern Terrain bewegt hat, als es heute der Fall ist. Das wurde bereits von anderer Seite auch schon angetönt. Man hat seit 1906 zu den verschiedensten Malen immer wieder erklärt, es bleibe bei den Leistungen, die der Grosse Rat im Jahre 1906 beschlossen hat, bei den 17 1/2 Millionen und der Staat Bern werde keinen Rappen mehr an den Lötschberg zu zahlen haben. Der Herr Finanzdirektor äusserte sich 1906 wörtlich: «Wenn wir für die Beschaffung des nötigen Kapitals die Staatsgarantie hätten aussprechen und den bernischen Staatskredit in unbeschränkter Weise engagieren wollen, hätten wir das Geld allerdings billiger beschaffen und es bei einer Kategorie des Obligationenkapitals bewenden lassen können. Allein wir sind vor diesem Engagement zurückgeschreckt, nicht deshalb, weil wir geglaubt hätten, dass die nötige Begeisterung zum Beschluss der Staatsgarantie fehlen würde, auch nicht deshalb, weil wir das Geschäft als ein unrentables angesehen hätten, sondern weil wir es für unvorsichtig hielten, den Staatskredit in dieser Weise zu engagieren... Allein ich wiederhole, wir halten es für unmöglich, dass der Staat Bern sich für eine Summe von 89 Millionen hätte engagieren können. Mit den 17 1/2 Millionen des Subventionsgesetzes ist unser Engagement auf eine bestimmte Summe beschränkt». Allerdings habe das zur Folge, dass die zweite Hypothek zu 4 1/2 % verzinst werden müsse, aber man nehme diesen Nachteil in Kauf, damit man nicht zur Staatsgarantie greifen müsse.

Im Jahre 1910 hat sich Herr Finanzdirektor Kunz anlässlich der Behandlung der Motion Freiburghaus betreffend die Aufnahme eines Staatsanleihens wie-

der im gleichen Sinne ausgedrückt: «Es kann keine Rede davon sein, dass der Staat da einen Franken mehr leistet als die 17 1/2 Millionen, die das Volk im Jahre 1902 beschlossen hat. Dass das kein leeres Wort ist, sondern dass der Finanzdirektor daran festhält, wird Ihnen die Staatsrechnung bezeugen. Man hat uns nahegelegt, der Staat möchte sich bei Münster-Grenchen beteiligen, aber ich habe es rundweg abgelehnt und die Finanzdirektion und die Regierung werden nie Hand dazu bieten, dass irgendwelche Subventionen über die Bestimmungen des Subventionsgesetzes hinaus verabfolgt werden».

Also noch vor zwei Jahren wurde erklärt, die Regierung des Kantons Bern werde nie Hand dazu bieten, dass dem Kanton über die Bestimmungen des gegenwärtig geltenden Subventionsgesetzes hinaus irgendwelche Opfer für den Lötschberg zugemutet werden. Dieser Optimismus dauerte bis in die letzten Monate weiter. Bekanntlich wurde zwischen der Lötschbergbahn mit Münster-Grenchen und den Bundesbahnen ein Verkehrsteilungsvertrag abgeschlossen, der offiziell und nicht offiziell als sehr vorteilhaft gefeiert wurde. Die Lötschbergbahngesellschaft hat am 23. Dezember 1911, also vor vier Monaten, einen Prospekt über ein Anleihen I. Hypothek von 23 Millionen zu 4 % ausgegeben. Dieses Anleihen ist für Münster-Grenchen, nicht für die eigentliche grosse Linie Spiez-Frutigen bestimmt, aber da das ganze Unternehmen nunmehr ein einheitliches ist, wurde in dem Prospekt auf die finanzielle Situation des ganzen Lötschbergunternehmens Bezug genommen. In diesem Prospekt, unterzeichnet Berner Alpenbahngesellschaft, der Präsident: Hirter, der Vizepräsident: Könitzer, wird ausgeführt, gestützt auf den mit den Bundesbahnen abgeschlossenen Verkehrsteilungsvertrag werden die Einnahmen nicht nur zur Bestreitung der Betriebskosten mit Inbegriff der Einlagen in den Erneuerungsfonds, und der Verzinsung der Obligationen und Anleihen hinreichen, sondern es werde auch auf den Prioritätsaktien eine Dividende ausgerichtet werden können. Nun kommt nicht einmal vier Monate später der Bericht der Eisenbahndirektion — derselbe ist seit wenigstens einem Monat fertig gestellt — und sagt: Wir müssen die Zinsengarantie des Staates für die Lötschbergbahn haben, wenn wir sie zu einem guten Ende führen wollen!

Nach diesen Vorgängen und Angaben der Regierung und der zuständigen Organe der Lötschbergbahn wird man es begreifen, wenn man etwas stutzig wird und sich fragt: Wie ist denn eigentlich die finanzielle Situation der Lötschbergbahn? Ist es angezeigt, dass das Bernervolk blindlings, ohne die Sache näher zu untersuchen, dem Grossen Rat Pleinpouvoir zur Aufnahme eines Anleihens von unbegrenzter Höhe erteile und die Zinsengarantie dafür ausspreche? Ich glaube, diese Zumutung an das Bernervolk ist etwas stark, und es empfiehlt sich, der Frage der Zinsengarantie etwas näher zu treten. Das kann aber nur in der Weise geschehen, dass man diese Frage zum Gegenstand einer besondern Vorlage macht, wo man dann im Falle ist zu untersuchen, was der Lötschberg nötig hat. Gewiss muss dieses Werk zu Ende geführt werden — damit werden auch die Gegner einverstanden sein, die seinerzeit das Lötschbergunternehmen etwas kritisch angesehen haben. Nachdem das Werk begonnen ist, kann man es nicht einfach im Dreck stecken lassen, das sieht jedermann ein. Aber angesichts der Zusicherungen, die bis in die letzten Monate gegeben wurden, muss man doch zuerst abwarten, wie die Situation sich eigentlich gestaltet. Dieses Vorgehen liegt auch im Interesse des Lötschberg selbst. Es wird uns in Aussicht gestellt, dass vielleicht bis zur zweiten Lesung über den Umfang der einzugehenden Verbindlichkeiten näherer Aufschluss gegeben werden kann. Das wird unter Umständen möglich sein, aber auch in diesem Fall wird es sich empfehlen, den gleichen Weg einzuschlagen, den man früher betreten hat, wenn direkte Staatsanleihen beschlossen wurden. Früher wurden die Staatsanleihensverträge vorbehältlich der Ratifikation durch das Volk abgeschlossen. Der frühere Finanzdirektor und auch Herr Finanzdirektor Kunz bei dem ersten von ihm kontrahierten Anleihen haben jeweilen die Anleihen mit den Banken fix und fertig abgeschlossen und dabei die Ratifikation durch den Grossen Rat und das Volk vorbehalten. Dann wusste man bei der Abstimmung nicht nur, wie gross das Anleihen sein sollte, sondern auch, welcher Zinsfuss und welche Kursbedingungen eingegangen worden waren.

Beim Anleihen von 1909 wurde zum erstenmal versucht, einen andern Weg einzuschlagen. Man wollte damals vom Volk einfach die Ermächtigung einholen, dass der Grosse Rat zu gegebener Zeit ein Staatsanleihen von 30 Millionen aufnehmen könne. Damals war wenigstens noch die Höhe des Anleihens bestimmt. Dieser Versuch ist übel geraten und der Kanton Bern befand sich nicht gut dabei. Das Volk hat in der ersten Abstimmung diese Ermächtigung verweigert. Ein Jahr später wurde die Vorlage allerdings in unveränderter Fassung angenommen, aber als dann das Volk einverstanden war, war die Finanz nicht mehr willig; das Anleihen konnte in der vom Volk beschlossenen Form nicht aufgenommen werden oder man hätte eine allzu grosse Kursdifferenz mit in den Kauf nehmen müssen. In der Vorlage war nur die Höhe des Anleihens und der Zinsfuss festgesetzt, der Kurs dagegen nicht. Erst beim dritten Anlauf gelang es, ein Anleihen perfekt zu machen, das dann auch in Rechtskraft getreten ist.

Trotz dieser übeln Erfahrungen will man hier diesen Weg noch weiter gehen und dem Grossen Rat nicht nur Pleinpouvoir geben, den Kurs oder den Zinsfuss zu bestimmen, sondern auch die Höhe des Anleihens selbst im Ungewissen lassen. Allerdings handelt es sich nicht um ein direktes Staatsanleihen, sondern um ein Anleihen, das von der Alpenbahngesellschaft selbst unter Staatsgarantie aufgenommen werden soll. Es wäre entschieden zweckmässiger, zunächst die betreffenden Verhandlungen vor sich gehen zu lassen. Die Alpenbahngesellschaft soll über den Abschluss eines Anleihens unter Staatsgarantie verhandeln und dann das ganze Projekt den kantonalen Behörden zur Genehmigung vorlegen. Dann haben wir eine klare und fertige Situation. Die Lötschbergbahngesellschaft wird auch in der Lage sein, uns einen genauen Aufschluss über ihre finanzielle Lage zu geben. So wird das Bernervolk wissen, wie viel Geld nötig ist, unter welchen Bedingungen dasselbe aufgenommen und wie die Zinsengarantie formuliert werden soll. Ich gebe zu, dass man unter den gegenwärtigen Umständen die Zinsengarantie nicht ohne weiteres ablehnen kann; wenn es nötig sein wird, wird man in den Apfel beissen müssen, ob man gern

wolle oder nicht. Aber so wie die Sache jetzt präsentiert wird, kann man dem Volk die Annahme nicht zumuten. Man muss ihm doch sagen können, in welchen Grenzen sich das Anleihen bewegen wird. Das geschieht am besten, wenn wir die Frage von dem vorliegenden Subventionsentwurf lostrennen und zum Gegenstand einer besondern Vorlage machen. Diese Vorlage könnte eingebracht werden, sobald die Lötschbergbahngesellschaft in der Lage ist mitzuteilen, wie viel Geld sie nötig hat und was für ein Anleihen sie kontrahieren will.

In diesem Sinne möchte ich beantragen, auf die Vorlage nicht einzutreten, sondern sie an die vorberatenden Behörden zurückzuweisen.

Müller (Gustav). Ich möchte in der Eintretensfrage zur Hauptsache sprechen: zur Zinsengarantie für das hypothekarische Anleihen der Lötschbergbahn, denn alles andere, was im Eisenbahnsubventionsgesetz steht, die Subventionierung der verschiedenen kleinern Bahnen ist nur eine zügige Verpakkung, um die Hauptsache dem Volk gefällig zu präsentieren. Wohl nicht viele in diesem Saale werden die Voraussage des Herrn Kommissionspräsidenten für bare Münze nehmen, dass bei einer Trennung beider Fragen die Subventionierung der verschiedenen Linien verworfen, die Zinsengarantie für den Lötschberg dagegen angenommen werden könnte. Als der Vorschlag des Herrn Dürrenmatt auf Trennung in der Kommission zum erstenmal gefallen ist, da wurde von einem andern Kommissionsmitglied ohne weiteres erklärt, so dürfe man nicht vorgehen, weil man sonst Gefahr laufe, dass die Zinsengarantie für den Lötschberg abgelehnt werden könnte. Herr Regierungsrat Könitzer kehrte freilich den Spiess sofort um und erklärte, die Sache verhalte sich nicht so, sondern das populäre Werk der Zinsengarantie sei geeignet, die Subventionierung all der kleinen Bahnen mitzureissen, was heute mit andern Worten auch Herr Steiger gesagt hat. Ich glaube das nicht. Aber ich glaube auch nicht, dass es nötig sei, beide Sachen auseinanderzuhalten. Ich halte es in der Tat für zweckmässig, dass, wenn wir das Werk einmal zu Ende führen wollen, wir es dem Volk in der populärsten Form präsentieren; darum ist es sehr wohl begreiflich, dass wir die Zinsengarantie für den Lötschberg mit den andern Subventionsgesuchen verbinden und dem Volk in einer Vorlage unterbreiten.

Wenn ich das sage, so sage ich es als Anhänger des Alpendurchstichs und auch als Anhänger des Lötschberg, nachdem er nun einmal in Angriff genommen ist. Zugleich muss ich aber auch verlangen, dass man den Mitgliedern des Rates die Möglichkeit biete, die Sache wirklich zu prüfen. In dem Vortrag der Baudirektion wird einfach gesagt, dass die Zinsengarantie nur eine moralische Unterstützung der Lötschbergbahngesellschaft sei und dass jedes Risiko ausgeschlossen sei. Wenn man eine derartige Behauptung aufstellt, so muss dafür selbstverständlich ein sicherer Beweis gegeben werden können. Bis dahin ist aber jeder Versuch unterblieben, die Behauptung auch nur zu motivieren, und man mutet uns zu, die Sache unbesehen zu schlucken. Dazu können wir nicht Hand bieten. Wir können das um so weniger tun, als das System der halben Wahrheiten, der Vertuschung und Verheimlichung, der Vorenthaltung von absolut unerlässlichen Dokumenten für die selbständige Prüfung einfach nicht akzeptiert werden kann.

Es muss hier weiter darauf hingewiesen werden, dass alles, was heute praktiziert wird, seine Wurzel hat in den Vorgängen des Jahres 1906, die jede objektive und eigene Prüfung ausschlossen. Wir müssen daher wohl oder übel auf jene Vorgänge wieder zu sprechen kommen.

Dabei erkläre ich, dass ich das nicht mache als Nörgler und kleinlicher Kritiker, der nun, nachdem das Werk zur vollendeten Tatsache geworden ist, nebenherläuft, auf alle Misserfolge und Abweichungen vom ursprünglichen Programm hinweist und das alles den leitenden Persönlichkeiten in die Schuhe schieben will. Ich bin wie alle, die seinerzeit gegen den Lötschberg gestimmt haben, auch der Meinung, dass, nachdem der Durchbruch des grossen Tunnels zur Tatsache geworden ist, selbstverständlich das Werk zu Ende geführt werden muss. Aber das einzige, das wir wenigstens verlangen können, ist, dass man uns klaren Wein einschenke und die Prüfung der ganzen Angelegenheit ermögliche. Weil das jetzt wieder nicht geschieht, komme ich auf einzelne Vorgänge von 1906 zurück. Wenn ich dabei die Trassefrage noch einmal berühre, geschieht es nur, um zu zeigen, wie die damaligen Vorgänge die Ursache der heutigen Misere sind, und wie man sich heute wiederum scheut, dem Volk die Sache offen darzulegen.

Damals haben die bedeutendsten Fachmänner des In- und Auslandes übereinstimmend erklärt, dass von allen Gesichtspunkten aus die Wildstrubellinie dem Lötschberg vorzuziehen sei, und man hat schon damals darauf aufmerksam gemacht, dass alle Unterlagen technischer und finanzieller Natur fehlen, um überhaupt beurteilen zu können, ob der Lötschberg so durchgeführt werden könne, wie er vorgeschlagen wurde. Man hat uns damals bei der Aufstellung des Finanzprogramms alle wichtigen Aktenstücke vorenthalten; wir waren nicht einmal im Besitz des Gutachtens des technischen Leiters der künftigen Lötschbergbahn, des Herrn Zollinger, sondern es wurden uns nur seine Schlussfolgerungen mitgeteilt; ebenso wurden uns die Gutachten Hennings und Arbenz vorenthalten und uns bloss mündlich erklärt, dass sie im wesentlichen mit demjenigen des Herrn Zollinger übereinstimmen. Gestützt auf diese unzulänglichen Dokumente und mündlichen Erklärungen wurde dem Grossen Rat das ganze Finanzprogramm, das für den Lötschberg wegleitend und grundlegend war, zur Annahme vorgelegt.

Damals wurde der grosse Fehler gemacht, der sich jetzt rächt, dass man im Gedanken, man habe nun dank der Hilfe der Firma Loste & Cie. eine leichte und angenehme Finanzierung, einen Vorschlag ablehnte, durch dessen Annahme wir die gewaltige Kreditüberschreitung, die wir nun schlucken müssen, vermieden hätten. Der Vorschlag ging dahin, dass aus eigener Kraft direkt vom Kanton aus Aufnahmen für beide Linien gemacht und gestützt darauf die ganzen Baukosten ermittelt werden sollen und dass dann erst eine ernsthafte Finanzierung folgen könne. Man hat das unterlassen, allerdings weil Loste & Cie. erklärten, dass sie diese Kosten aus eigenen Mitteln bestreiten wollen. Aber in dem Momente, wo diese Offerte angenommen wurde, gab man das Heft aus der Hand. Seither sind wir übermächtigen Gewalten

ausgeliefert, und unsere sogenannten leitenden Persönlichkeiten sind nichts anderes als die Geschobenen der mächtigen französischen Gruppe. Deshalb, weil man sich selbst kein Urteil bilden konnte, ist man in die Situation des Gefangenen geraten, in der nun der ganze Kanton Bern steckt.

Wir haben damals gestützt auf erste technische Autoritäten, wie Ingenieur Moser, dessen Gutachten allerdings der Stadt Bern, nicht der Lötschbergbahn erstattet war, Arbenz und Prof. Hennings, einer der ersten Ingenieure der Schweiz, nachgewiesen, dass die Wildstrubellinie um mindestens 11 Millionen billiger erstellt werden könnte als die Lötschberglinie. Zugleich wurde nachgewiesen, dass die Ansätze der französischen Unternehmung weit übersetzt seien, dass ein ungeheurer Unternehmergewinn daraus hervorgehe und dass man mit rund 20 Millionen weniger Baukosten hätte rechnen können. Das alles ging aber hier wirkungslos vorbei, weil die ganze Gesellschaft, das Initiativkomitee, dieses farb- und blutlose Schattenspiel, und der leitende Ausschuss, in dem auch nur ein paar wenige die Fäden gezogen haben, über alle diese wichtigen Tatsachen nicht orientiert worden sind und weil auch der Grosse Rat darüber nicht orientiert wurde. Die Sache musste in der Kommission in wenigen Tagen und im Rat in wenigen Stunden erledigt werden, so dass man von keiner Verantwortlichkeit des Grossen Rates, sondern nur von einer Verantwortlichkeit der leitenden Persönlichkeiten sprechen kann.

Damals wurde hier im Grossen Rat gesagt, man sollte Vertrauen haben zum Volk und ihm klaren Wein einschenken; es habe sich wiederholt gezeigt, dass der Gedanke des Alpendurchstichs lebendig sei und man das Bernervolk geschlossen hinter sich habe. Man hätte damals ruhig mit einer andern Finanzierung vor den Grossen Rat treten und die Sache aus eigenen Mitteln und eigener Kraft verwirklichen können, wenn man den Mut gehabt hätte, dem Volk diese Finanzierung zu empfehlen. Gestützt auf die genauen technischen Gutachten der Herren Hittmann und Greulich wurden die Kosten der Wildstrubellinie auf 70 Millionen veranschlagt, und ich habe damals ausgeführt, dass diese 70 Millionen aufgebracht werden könnten durch 14 Millionen Prioritätsaktien, 21 Millionen Stammaktien und 35 Millionen Obligationen mit der Zinsengarantie des Staates. Als ich diesen Vorschlag machte, haben sich die Herren Scheidegger und Kindlimann, die schon damals der Kommission angehörten, folgendermassen geäussert.

Herr Scheidegger erklärte: «Mit der Staatsgarantie würden wir das Geld viel billiger bekommen, allein auf der andern Seite würde der Staat ein grosses Risiko übernehmen, was wir ihm nicht zumuten wollen. Wenn wir die Verzinsung des Gesamtanlagekapitals garantieren, so ist das im Grunde so viel, als wenn wir das ganze Kapital übernehmen würden».

Herr Kindlimann sagte: «Wir können uns mit dem Gedanken nicht befreunden, für ein Kapital von 35 Millionen den Staatskredit zu engagieren». Damals warnte man vor der Uebernahme eines solchen Engagements; heute treten die nämlichen Herren warm dafür ein und behaupten, der Staatskredit werde damit nicht engagiert, der Zinsengarantie komme nur eine formale und keine materielle Bedeutung für den Staat zu! Sie sehen, meine Herren, die Meinungen wechseln; aber zum Unglück für den Kanton Bern haben sie erst jetzt gewechselt, nachdem wir nun eine Linie mit 27 Promille Steigung haben, während wir mit einem viel geringern Aufwand von Mitteln ein vorteilhafteres Trasse hätten erhalten können.

Ich habe diese Bemerkungen vorausschicken müssen, um zu zeigen, wie diejenigen, die jetzt die Sache vor dem Grossen Rat und dem Volk vertreten müssen, eine Verantwortlichkeit zu übernehmen haben, die sie im Grunde gar nicht übernehmen können, weil sie geschoben von mächtigen Einflüssen und unter dem Druck der Verhältnisse haben handeln müssen. Deshalb haben wir aber gleichwohl das Recht zu verlangen, dass man uns zunächst belege, ob es sich wirklich nur um ein moralisches Engagement handelt und jedes finanzielle Risiko ausgeschlossen sei. Wir werden selbst vor einem solchen nicht zurückschrecken, wenn sich auch herausstellt, dass es sich nicht nur um eine rein moralische Unterstützung, sondern unter Umständen um ein direktes materielles Engagement des Kantons handelt. Wenn man Klarheit schafft, wird das noch kein Grund sein für das Volk, die Vorlage zu verwerfen. Das aber müssen wir verlangen, dass man uns diese Klarheit schaffe.

Wir haben deshalb in der Kommission verlangt, dass man uns über die finanziellen Folgen des Gesetzes Aufschluss gebe und dass man anderseits eine Rentabilitätsrechnung über das Lötschbergunternehmen aufstelle, damit anhand derselben bemessen werden kann, wie weit die finanzielle Tragweite geht und welches Engagement in Wirklichkeit vom Staat übernommen wird. Diesem Verlangen wurde insofern entsprochen, als man beschloss, in der Kommission das Gesetz mit Ausnahme des von der Zinsengarantie handelnden Art. 4 durchzuberaten und dann den ergänzenden Bericht über die Tragweite des Art. 4 abzuwarten. Der ergänzende Bericht langte kurz vor der zweiten Kommissionssitzung ein, an der ich allerdings nicht teilnehmen konnte. Diese Ergänzung entspricht nun in keiner Weise dem, was wir verlangt und erwartet haben, denn die im Bericht enthaltenen Zahlen können in keiner Weise nachgeprüft werden. Es wird hier folgendes ausgeführt: «Für die Lötschbergbahn allein glauben wir nun nicht eine zu günstige Rechnung aufzustellen. Rechnen wir das Obligationenkapital für die Jahre 1914 und 1915 auf 81,300,000 Fr. und rechnen wir pro 1916 15 Millionen für die Münster-Lengnau-Linie hinzu, so würden diese Kapitalien folgende Zinse erfordern» und so weiter. Ich kann die 81,3 Millionen bei keiner möglichen Kombination herausbringen. Das Anlagekapital der Lötschbergbahn bestand nach der Finanzierungsvorlage von 1906 aus 21 Millionen Stammaktien, 24 Millionen Prioritätsaktien, 29 Millionen Obligationen I. Hypothek und 15 Millionen II. Hypothek, zusammen 89 Millionen. Dazu kam inzwischen der Ankauf der Spiez-Frutigen-Bahn, der ausgewiesen worden ist in Stammaktien mit 280,000 Fr., in Prioritätsaktien mit 2,320,000 Fr. und in Obligationen I. Hypothek mit 800,000 Fr. Ferner kamen dazu die Verhandlungen betreffend die doppelspurige Anlage des Tunnels und die Vorbereitung der Zufahrtsrampen auf Doppelspur, wofür vom Bund ein Beitrag à fonds perdu von 6 Millionen geleistet wurde. Die Kosten der vom Bund geforderten Mehrarbeiten sind, abgesehen von den 6 Millionen des Bundes, auf 11 Millionen beziffert worden, und zwar wurde seinerzeit im Vortrag an den Grossen Rat gesagt, die Sache

sei insoweit erledigt, als von Loste & Cie. die Zusicherung vorliege, dass sie 3 Millionen in Prioritätsaktien übernehmen und die übrigen 8 Millionen als Obligationen II. Hypothek absetzen werden. Wir haben also bis jetzt mit einem Totalanlagekapital von 103,400,000 Fr. zu rechnen, wovon 52,800,000 Fr. Obligationenkapital. Nun besteht zwischen diesem Obligationenkapital und demjenigen von 81,300,000 Franken, wie es im ergänzenden Bericht der Baudirektion angeführt ist, eine Differenz von 28,500,000 Franken, für die nur zum Teil eine Erklärung vorhanden ist. Diese besteht darin, dass die 23 Millionen II. Hypothek in keiner Weise hinreichen, um das Werk zu vollenden, sondern dass man wahrscheinlich mit einer Summe von 35, vielleicht sogar von 37 Millionen rechnen müsse; man wollte sich da nicht binden — und das begreife ich ohne weiteres — weil die Sache noch nicht abgeschlossen sei und neue Ueberraschungen eintreten können. Allein auch in diesem Falle besteht immer noch eine Differenz von 14 bis 16 Millionen, für die jede Erklärung fehlt. Deshalb ist es wünschenswert, dass die Angaben im Bericht der Baudirektion noch ergänzt werden.

In dem Bericht der Baudirektion wird ausgerechnet, dass in den ersten drei Jahren die Betriebsüberschüsse nicht ausreichen, um die 81,3 Millionen Obligationen, die allerdings vorläufig ungünstig gerechnet seien, zu verzinsen, sondern dass sich ein Fehlbetrag von rund 1,500,000 Franken ergebe. Dabei werden die Betriebsüberschüsse für das Jahr 1914 mit 2,577,000 Fr., für 1915 mit 2,829,000 Fr. und für 1916 mit 4,088,000 Fr. angegeben. Wie sich diese Betriebsüberschüsse zusammensetzen, dafür fehlt jede Erklärung. Ich denke, wir dürfen zum mindesten verlangen, dass, nachdem die ursprünglichen Rentabilitätsberechnungen infolge des Verkehrsteilungsvertrages mit den Bundesbahnen andere geworden sind und sich vollständig verändert haben, ich will zugeben in günstigem Sinne, dem Grossen Rat die Rechnungselemente mitgeteilt werden, auf denen diese Betriebsüberschüsse basieren, damit er nachprüfen kann, ob die Rechnung richtig ist oder ob das nur beliebige Zahlen sind, die nicht auf dem Gutachten der Bundesbahnen und eingehenden Berechnungen fussen.

Der «ergänzende Bericht» bietet uns also nicht, was wir verlangt haben, sondern enthält Zahlen, die wir nicht nachprüfen können, Zahlen, die, wenn sie sich als richtig herausstellen, kein so erschreckendes Bild ergeben, dass sich nicht voraussehen liesse, dass die Fehlbeträge — wohlverstanden nur auf der Verzinsung der Obligationen — nach einer Reihe von Jahren verschwinden würden.

Ich füge hier noch bei, dass vom kantonalen Standpunkt aus eigentlich keine Verbesserung der finanziellen Situation darin erblickt werden kann, wenn man die Ueberschüsse der Thunerseebahn miteinbezieht und damit den Fehlbetrag der Lötschbergbahn entsprechend verringert, so dass er damit auf eine geringe Summe reduziert wird. Es ist deshalb falsch, hier von einem Gewinn für den Kanton zu sprechen, weil, wenn diese Ueberschüsse der Lötschbergbahn eingehen, anderseits für den Kanton die bisherigen Einnahmen aus der Thunerseebahn wegfallen, was nicht ohne Bedeutung ist, da der Staat bekanntlich Grossaktionär dieses Unternehmens ist und für 2,300,000 Fr. Aktien der Thunerseebahn besitzt, wozu noch die Aktien der Dampfschiffahrtsgesellschaft kommen. Es muss da also mit einer Summe von rund 2 1/2 Millionen gerechnet werden, deren Erträgnisse zugunsten der Lötschbergbahn für den Kanton verloren gehen.

Das sind die Bemerkungen, die ich namens der sozialdemokratischen Fraktion zu machen habe. Gestützt darauf, dass uns alle Unterlagen, die wir zur Beurteilung des ganzen Geschäftes nötig haben, fehlen und auch dem ergänzenden Bericht nicht entnommen werden können, hatten wir beschlossen, Nichteintreten zu beantragen, in der Meinung, dass der ergänzende Bericht, der schon in der Kommission verlangt, aber nicht gegeben wurde, dem Rat rechtzeitig vorgelegt werde, damit das Geschäft dann definitiv in der Maisession behandelt werden könne. Nun hat aber Herr Regierungsrat Könitzer heute erklärt, er hoffe, diesen ergänzenden Bericht vor der zweiten Lesung geben zu können, und ich könnte mich daher persönlich einverstanden erklären, dass wir in der ersten Beratung von der Stellung des Antrages auf Nichteintreten noch absehen und den ergänzenden Bericht, den wir für die Beurteilung der Sache nötig halten, abwarten, um dann in der zweiten Lesung definitiv Stellung zu nehmen. In diesem Sinne möchte ich mich äussern und sage, dass wir heute nicht gegen das Eintreten stimmen werden, dass wir aber unsere endgültige Stellungnahme uns vorbehalten und sie davon abhängig mamachen, ob diejenigen Aufklärungen, die wir verlangen müssen, vor der zweiten Lesung gegeben werden.

Scheidegger. Als Herr Kollega Dürrenmatt in der Kommission den Antrag auf Trennung des Entwurfs in zwei Vorlagen stellte, bekam ich den Eindruck, er gehe von der Ansicht aus, es würde dann die Vorlage betreffend die Dekretsbahnen angenommen, die andere dagegen voraussichtlich nicht, wenigstens nicht in der jetzigen Fassung. Es war nicht schwer zu erraten, was dahinter steckte. Heute nimmt er eine etwas andere Haltung ein. Er sagt, die Vorlage solle nur verschoben werden, damit man vermehrten Aufschluss bekomme.

Auf ungefähr gleichem Boden bewegt sich heute Herr Kollega Müller. Ich begreife, offen gestanden, seine Argumente betreffend Wildstrubel und Lötschberg nicht recht. Er sagt, die heute bestehenden Differenzen seien nur entstanden, weil man das Lötschbergtracé gewählt habe; wenn das Wildstrubeltracé gewählt worden wäre, beständen diese Differenzen nicht. Wie will Herr Müller eine derartige Argumentation begründen? Er verlangt auf der einen Seite Klarheit und bewegt sich auf der andern Seite selbst in Unklarheiten. Alles was beim Lötschberg vorgekommen ist, hätte auch beim Wildstrubeltracé vorkommen können. Wenn es den Herren nur darum zu tun ist, weitere Aufklärungen zu bekommen, so können ihnen diejenigen, die möglich sind, jedenfalls gegeben werden; Herr Müller hätte schon in der Kommission detailliertere Angaben verlangen können, und es wäre ihm entsprochen worden, wenn das, was er verlangt, überhaupt zu geben möglich ist. Mir ist die Sache als Kommissionsmitglied ziemlich klar. Ich weiss, wie die Situation ist, und will Ihnen kurz sagen, wie ich sie beurteile.

Es kann heute nicht unsere Aufgabe sein, die Frage des Lötschberg zu studieren; darüber ist ab-

gestimmt, der Lötschberg ist nun da. Das Volk hat sich mit grossem Mehr für denselben ausgesprochen und wir müssen damit rechnen. Wir haben heute nur das Unvorhergesehene ins Auge zu fassen und uns damit abzufinden. Dieses Unvorhergesehene sind die Mehrkosten.

Da wollen wir uns zunächst fragen: Trifft jemand ein Verschulden an diesen Mehrkosten? Wie sind sie, ob sie nun 10, 12 oder 15 Millionen betragen, entstanden? Die vorberatenden Behörden haben von in- und ausländischen Autoritäten mehrfache Gutachten eingeholt. Mehr kann man von ihnen nicht verlangen. Gestützt auf diese Gutachten wurden die Berechnungen gemacht. Nachträglich hat sich erwiesen, dass Gutachten immer nur Ansichten, Voraussetzungen sind und dass die Wirklichkeit sich nachher oft viel anders gestaltet und in der Regel eben vermehrte Kosten mit sich bringt. Die Regierung wollte sich dagegen schützen und schloss mit der andern Vertragspartei einen Forfaitvertrag ab, so dass eigentlich diese für alles Unvorhergesehene hätte aufkommen sollen. Aber sie tat es nicht ohne weiteres, sondern so oft eine unvorhergesehene Erscheinung zutage trat, machte sie geltend, das stehe nicht in Uebereinstimmung mit dem Gutachten und Voraussetzungen, und betrat den Prozessweg. Sie haben heute von Herrn Regierungsrat Könitzer gehört, man hätte fast für jeden Kilometer einen neuen Anwalt nehmen und neue Prozesse führen müssen. Es gab auch Fälle, in denen der Richter entschied, und dabei ging es nicht immer nach dem Grundsatz: «Verschone unsere Häuser, zünd' lieber andre an!» Man gelangte zur Ueberzeugung, dass man mit dem abgeschlossenen Vertrag nicht unbedingt besser fortkomme, als wenn gar keiner bestanden hätte. Viele Prozesse sind noch hängig und man kennt ihren Ausgang nicht. Darum ist es auch nicht möglich, mit definitiven Zahlen aufzurücken.

Wir haben hier die gleichen Erfahrungen gemacht, die schon wiederholt gemacht wurden, so auch beim Simplontunnel und in viel höherem Masse beim Rickentunnel. Wer will die Bundesbahnen hiefür verantwortlich machen? Es ist eben anders gegangen, als man vorausgesetzt hatte. Das kommt übrigens nicht nur beim Eisenbahnbau vor. Wir wissen aus dem Subventionswesen, dass wenn verschiedene erfahrene Berufsleute für die nämliche Sache Berechnungen aufstellen, das Endresultat oft Differenzen von 30, 40, 50 und mehr Prozent aufweist. Wenn ein Werk fertig ist, weiss man, was es gekostet hat; aber es ist ausserordentlich schwer, die Kosten vorauszuberechnen. Herr Dürrenmatt soll sich heute nur ein Haus bauen lassen; er lässt sich einen Devis machen, derselbe beträgt 100,000 Fr. und es wird ihm versichert, das Haus werde nicht mehr kosten; aber deshalb ist doch nicht ausgeschlossen, dass es ihn am Ende auf 110,000 oder 115,000 Fr. zu stehen kommt. Eine solche Differenz, zirka 15 %, werden wir auch beim Lötschberg haben.

Derartige Erscheinungen sind nichts Aussergewöhnliches und Auffälliges, und man kann niemand dafür verantwortlich machen, das liegt in der Natur der Verhältnisse begründet. Jedenfalls darf man deshalb nicht etwa von einem «Lötschbergschwindel» sprechen, wie es heute geschehen ist. Die Vorausberechnungen wurden in guten Treuen gemacht und stehen nicht mit irgend einem Schwindel im Zusammenhang, sondern mit unabwendbaren Faktoren.

Heute stehen wir vor der Tatsache, dass mehr ausgegeben werden muss, als vorausgesehen werden konnte, und wir müssen entweder diese Mehrausgaben decken oder die Arbeiten einstellen. Für letzteres wird niemand die Verantwortung übernehmen wollen, selbst Herr Dürrenmatt lehnt es ab. Ergo müssen wir den andern Weg einschlagen und uns fragen, wie wir das nötige Geld am besten beschaffen. Dabei fällt folgendes in Betracht. Die Kantonalbank von Bern ist nach dem früher gefassten Beschluss verpflichtet, 23 Millionen aufzubringen. Diese sind heute noch nicht da, sondern müssen erst aufgebracht werden. Wenn die Kantonalbank das jetzt auf dem üblichen Weg tun will, so stehen ganz wesentliche Kursverluste in Aussicht. Dazu kommen die weitern Millionen der Mehrkosten, die man zurzeit noch nicht genau kennt, sondern nur approximativ berechnen kann. Wenn sie 10, 12 Millionen ausmachen, so haben wir es im ganzen mit 35 Millionen zu tun, die auf dem Anleihenswege beschafft werden müssen. Wenn wir diese Summe bei den heutigen Geldverhältnissen auf dem gewöhnlichen Wege aufnehmen wollen, so müssen wir mit einem ganz wesentlichen Kursverlust rechnen. Der Vertreter der Regierung hat von 4 oder 5 Millionen gesprochen. Das ist vielleicht etwas hoch gegriffen. Ich würde auf die Hälfte abstellen, aber dann sind es immer noch gegen 3 Millionen. Wenn der Kanton Bern die Zinsengarantie übernimmt, so wird der Kurs ganz bedeutend höher sein und wir werden das Geld für etwa 2 Millionen billiger bekommen als im andern Fall. Aus diesem Grunde ist es begreiflich, dass der Antrag auf Uebernahme der Zinsengarantie durch den Staat gestellt wird.

Man könnte einen andern Weg einschlagen und das Geld durch die Ausgabe von Subventionsaktien zu beschaffen suchen. Aber würden die Gemeinden dafür zu haben sein? Sie würden wohl sagen, der Kanton solle sehen, wie die Sache auch ohne ihre Hülfe fertig werde. Aber selbst wenn man das Geld auf diesem Wege auch aufbringen würde, was hätten wir erreicht? Die Aktien würden an den Schwanz kommen und sicher in den nächsten Jahren keinen Zins erhalten, während, wenn wir das Geld auf zweite Hypothek aufnehmen, es nach menschlicher Berechnung wird verzinst werden können. Das ist ein wesentlicher Grund, warum wir den Weg der Zinsengarantie wählen sollen.

Herr Müller verlangt Klarheit. Was ist Klarheit in dieser Sache? Sie kann auf keinem andern Wege gebracht werden, als wenn nachgewiesen wird, wie sich der Lötschberg nachträglich rentieren wird. Ist ein solcher Nachweis heute möglich? Gewiss nicht. Aber wir können doch mit gutem Grund voraussetzen, dass sich das Hypothekarkapital verzinsen wird. Wie es dem Aktienkapital in den ersten Jahren ergehen wird, weiss man nicht; mit einer Verzinsung wollen wir da nicht rechnen. Das haben wir seinerzeit bei der Bewilligung der 17 ½ Millionen auch vorausgesetzt und im Grossen Rat offen erklärt, wir nehmen an, dass dafür in den ersten Jahren auf keine Verzinsung zu rechnen sei, dass wir aber den indirekten Nutzen viel höher einschätzen als diesen Zinsverlust. Dagegen weiss man, wie gesagt, mit Sicherheit, dass sich das Obligationenkapital ver-

zinsen wird, so dass wir also mit der Uebernahme der Zinsengarantie nichts verlieren.

Es ist allerdings richtig, dass ich mich seinerzeit nicht als Freund der Zinsengarantie bekannt habe, und ich bin es auch heute noch im allgemeinen nicht. Ich war sogar anfänglich als Mitglied der Kommission im vorliegenden Fall Gegner derselben, aber nach gründlicher Prüfung der Sache musste ich mir sagen, dass unter den gegenwärtigen Verhältnissen der Vorschlag der Regierung der einzig mögliche Weg ist.

Das sind die Aufschlüsse, die man geben kann. Ein definitiver Aufschluss darüber, wie sich die Sache nachträglich gestalten wird, wäre nur möglich, wenn man zum voraus wissen könnte, wie der Lötschberg einmal im Betrieb sich rentieren wird. Die Aufschlüsse, die man heute geben kann, liegen vor und es besteht kein Grund, die Sache zu verschieben. Wir dürfen ganz gut den Entwurf in erster Lesung annehmen; was noch fehlt, wird bis zur zweiten Beratung kommen.

v. Fischer. Trotz der Ausführungen des Herrn Scheidegger möchte ich den Antrag auf Nichteintreten unterstützen. Und zwar muss ich es tun, weil der Herr Kommissionspräsident von zweierlei Einwänden gesprochen hat, die in der Kommission erhoben worden seien. Ich muss mich als Urheber einer der beiden Kategorien bekennen und bin dem Rat die Mitteilung der Gründe schuldig, die mich in der Kommission zu einer ablehnenden Haltung geführt haben.

Bezüglich der Frage der Zinsengarantie für den Lötschberg stehe ich auf dem gleichen Boden wie die Herren Dürrenmatt und Müller. Ich halte dafür, dass die speziell von Herrn Müller hervorgehobenen Punkte durchaus geeignet sind, den Antrag auf Nichteintreten zu begründen, und dass, nachdem im Jahre 1906 die Zinsengarantie als etwas Unmögliches erklärt worden ist, während sie heute als der einzige zweckmässige Ausweg gepriesen wird, die Motivierung eine eingehendere und gründlichere sein muss, als es in den Berichten, die wir bis heute bekommen haben, der Fall war. Von diesen Gesichtspunkten aus möchte ich bezüglich der Frage der Zinsengarantie den Antrag auf Nichteintreten unterstützen, bis man sich von ihrer Tragweite ein klareres Bild machen kann. Wenn ein Privatmann eine derartige unbeschränkte Verpflichtung, wie man sie heute dem Grossen Rat und dem Bernervolk zumuten will, auf Grund eines unvollständigen Materials eingehen würde, so würde er sich dem Risiko aussetzen, mit der Vormundschaftsbehörde in Konflikt zu kommen. Eine Behörde, welche die Geschäfte eines ganzen Volkes zu besorgen hat, soll aber in der Geschäftsbehandlung nicht leichtherziger vorgehen, als von einem Privatmann verlangt werden kann.

Ich gebe zu, dass die Situation zu einem Ausweg drängt, dass irgend etwas geschehen muss. Die heutige Verhandlung mahnt an einen frühern Fall. Damals hat unser leider verstorbene Kollege Ulrich Dürrenmatt die Verhandlung im hiesigen Saale mit folgendem Vers illustriert:

Lustig in das Abenteuer
Zog die siegende Partei;
Manchem ist's nicht mehr geheuer,
Doch der Rat ist nicht mehr frei.

Dieses Motto könnte man auch der heutigen Verhandlung vorsetzen. Der Rat ist in der Tat nicht mehr frei. Was man im Jahre 1906 unternommen hat, das muss durchgeführt werden. Ich stimme da den Herren Müller und Dürrenmatt zu, dass auch diejenigen, welche damals Gegner waren, in irgend einer Art und Weise mithelfen müssen, dass man aus der misslichen Situation — wollen wir sagen — herauskommt. Aber es sollte uns da noch in ganz anderer Weise Aufschluss gegeben werden, als es bisher geschehen ist. Das wäre das eine.

Nun komme ich zu der andern Kategorie von Einwänden, die der Herr Kommissionspräsident angezogen hat. Er hat sich mit diesen Einwänden ziemlich einlässlich befasst und ich muss deshalb auch etwas eingehender darauf eintreten.

Neben den Bedenken bezüglich der Zinsengarantie für den Lötschberg kann man auch noch andere Bedenken gegen die heutige Vorlage zum Ausdruck bringen. Dieselbe beziehen sich darauf, ob es im gegenwärtigen Moment angezeigt ist, dem Volk eine neue Eisenbahnsubventionsvorlage zu unterbreiten. Man sieht aus den heutigen Verhandlungen, trotzdem es gelegentlich abzustreiten gesucht wird, dass die ganze Vorlage ihre Entstehung dem Art. 4 verdankt, dass der Lötschberg die Hauptsache und das andere nur Dekoration oder zügige Verpackung, wie Herr Müller gesagt hat, ist. In der Kommission wurde von einem Mitglied ein drastischerer Ausdruck gebraucht und gesagt, die Hauptsache sei der Lötschberg und das andere, was drum und dran hange, sei der Affenschmalz.

Wenn man die ganze Vorlage betrachtet, die darin gipfelt, dass der Grosse Rat autorisiert werden soll, ein Anleihen von 15 Millionen zu Eisenbahnzwecken aufzunehmen, muss man sich fragen, ob der jetzgie Zeitpunkt dazu geeignet sei. Ich muss da auf die Berichte und Eröffnungen zu sprechen kommen, die in den letzten Jahren, und zwar bis in die neuste Zeit hinein, im Grossen Rat in bezug auf die Finanzlage des Kantons Bern gemacht worden sind.

Der Berichterstatter der Kommission hat im letzten Herbst als Präsident der Staatswirtschaftskommission einen Bericht über die bernische Staatsrechnung von 1910 unterschrieben. In diesem Bericht hiess es, die Ausgaben nehmen in unheimlichem Masse zu und die Einnahmen halten nicht Schritt damit. Dann wurde wörtlich weiter gefahren: «Aus diesem steten Anwachsen der Ausgaben erwächst den Staatsbehörden die Pflicht, dafür zu sorgen, dass mit Bezug auf die Bewilligung neuer und ausserordentlicher Ausgaben unerbittlich zurückgehalten werde. Zur Wiederherstellung des finanziellen Gleichgewichts ist die Eröffnung neuer Einnahmequellen dringend geboten, in erster Linie mit Hülfe der zurzeit im Wurfe sich befindenden Steuergesetzreform und im Anschluss hieran vermittelst der hierseits schon früher angeregten Revision der Erbschaftssteuergesetzgebung». Im gleichen Sinn ist — ich will das nicht verlesen, um die Verhandlungen nicht über Gebühr in die Länge zu ziehen — mündlich über die Staatsrechnung im Rate referiert worden.

Im November darauf wurde dem Grossen Rat der Voranschlag für 1912 vorgelegt und da hat die Finanzdirektion im gedruckten Bericht, der notabene von der Regierung genehmigt worden ist und also nicht nur die individuelle Ansicht des Finanzdirek-

tors zum Ausdruck gebracht hat, sich folgendermassen geäussert: «Es wird angesichts des stets steigenden Ausgabenüberschusses kaum längerer Erörterungen bedürfen, um darzutun, dass unsere Finanzlage eine recht schwierige geworden ist. Für die Finanzdirektion ist dies zwar keine Ueberraschung. Sie darf hier wohl daran erinnern, dass sie gelegentlich des Erlasses eines allseitig als notwendig erachteten Gesetzes, das dem Staate von 1912 an eine jährliche Mehrausgabe von über einer Million auferlegte, eine Massnahme in Vorschlag brachte, die geeignet gewesen wäre, einen Teil der Mittel für diese Mehrausgabe zu beschaffen und damit dem Anwachsen des Ausgabenüberschusses Einhalt zu tun. Die Behörden glaubten, der Finanzdirektion nicht folgen zu können. Heute werden sie sich der Einsicht nicht verschliessen wollen, dass unser Finanzhaushalt einer Sanierung dringend bedarf durch Erschliessung neuer Einnahmequellen und dass vor allem aus von neuen Ausgaben, auch den kleinsten, abzusehen ist».

Bei der mündlichen Verhandlung über den Voranschlag führte Herr Finanzdirektor Kunz weiter aus: «Ich wiederhole, was ich im schriftlichen Bericht auseinandergesetzt habe, dass die Situation ernst ist, und wer sich davon durch die vorliegenden Zahlen nicht überzeugen lässt, bei dem bleibt auch eine lange Rede wirkungslos».

Es scheint, dass bei der Regierung die Zahlen auch wirkungslos geblieben sind, sonst hätte sie nicht wohl, nachdem es im November so getönt hat, im März darauf eine Vorlage einbringen können, welche die Aufnahme eines neuen Anleihens von 15 Millionen vorsieht, was eine Mehrbelastung des Budgets von 600,000 Fr. oder, wenn man auch annimmt, dass die 15 Millionen nicht auf einmal beschafft werden müssen, doch von mehreren hunderttausend Franken zur Folge hat. Es ist also hier ein grosser Widerspruch vorhanden zwischen den Erklärungen der vorberatenden Behörden vom Herbst 1911 und denjenigen im Bericht vom März 1912.

Hat sich die Situation in den par Monaten so verändern können, oder was führt zur Annahme, dass sie sich so verändert habe? Das einzige, was man dafür anführen kann, ist das, dass die Staatsrechnung für 1911, die wir noch nicht gesehen haben, mit einem Defizit abschliesst, das bedeutend geringer ist als das budgetierte Defizit von 2,700,000 Fr. Daraus folgert man, dass es nun wieder alles ertragen möge. Man denkt dabei nicht daran, dass das Budgetdefizit von 1912 um 300,000 Fr. grösser ist als dasjenige des Vorjahres. Es wäre daher ein Gebot der elementarsten Vorsicht gewesen, dass man zum mindesten abwarten würde, ob auch die Rechnung von 1912 so günstig abschliesst, bevor man mit grossem Pathos davon spricht, die finanzielle Situation des Kantons Bern sei wieder vollständig geordnet, die Schwierigkeiten seien überwunden, die Finanzmisere habe ihr Ende gefunden, die schlechten Zeiten seien für den Kanton Bern vorüber. Wir wollen dann sehen, ob bei der Beratung des Budgets von 1913 der Ton auch wieder so hoch gestimmt sein oder ob man dann nicht wieder ganz andere Saiten aufziehen wird. Es will mir fast scheinen, es gehe dem Präsidenten der Staatswirtschaftskommission so, wie gestern der jetzige Finanzdirektor von sich gesagt hat, er habe zurzeit zwei Herzen in seiner Brust, dasjenige des Baudirektors und dasjenige des Finanzdirektors. Es will mir fast scheinen, es gehe Herrn Steiger auch so, bald sei es das Herz des Präsidenten der Staatswirtschaftskommission, das lauter schlage, bald sei es dasjenige des Präsidenten der Kommission für das Eisenbahnsubventionsgesetz.

Ich muss also erklären, dass ich in bezug auf die finanzielle Belastung des Staates durch die Eisenbahnsubventionsvorlage nicht die Beruhigung empfinde, die der Herr Kommissionspräsident zur Schau getragen hat, und dass ich der Ansicht bin, dass auch nach dieser Richtung vollständig klarer Wein eingeschenkt werden muss. Der Vertreter der Regierung war in dieser Beziehung vorsichtiger. Er hat gesagt, man müsse der Zukunft auch etwas vertrauen. Das ist natürlich ein Standpunkt, aber damit ist dem Rat und dem Volk doch nicht vollkommen gedient. Man muss wissen, ob die Regierung wirklich die feste Ueberzeugung hat, dass die heutige Subventionsvorlage ohne Hintansetzung der andern dem Staate obliegenden Aufgaben und ohne Störung des finanziellen Gleichgewichts durchgeführt werden kann.

Ein anderer Punkt ist der, ob man der Ansicht ist, dass die Vorlage durchgeführt werden kann, ohne dass man dann nach einiger Zeit, wenn sie unter Dach gebracht ist, vor das Volk treten und ihm sagen muss: Du hast 1912 das Eisenbahnsubventionsgesetz mit allen darin enthaltenen Konsequenzen angenommen, das hat unsere Finanzlage aus Rand und Band gebracht und du musst uns nun neue Einnahmequellen bewilligen, damit wir das Loch stopfen können. Solange uns von seiten der Regierung nicht der bestimmte Bescheid und die beruhigende Antwort gegeben wird, dass man im Falle der Annahme dieser Vorlage nicht gezwungen sein wird, neue Einnahmequellen zu eröffnen, kann ich nicht für Eintreten stimmen. Für diejenigen Landesteile und Gegenden, für die im Subventionsgesetz von 1902 Linien vorgesehen waren, die noch nicht ausgeführt, aber im jetzigen Moment nahezu oder bis auf die Staatssubvention ganz finanziert sind, könnte man allerdings eine Ausnahme machen und das Gesetz von 1902 erneuern, indem sie ein gewisses Anrecht darauf haben, noch berücksichtigt zu werden. Aber im übrigen halte ich es mit Rücksicht auf die doch nicht ganz sichere Finanzlage des Kantons, die erst durch mehrjährige Rechnungsabschlüsse konstatiert werden kann, und auf die gegenwärtige denkbar ungünstigste allgemeine Lage des Geldmarktes nicht für angezeigt, im Prinzip die Aufnahme neuer Anleihen zu beschliessen. Wenn die Linien, die zur Finanzierung noch nicht reif sind, auch noch ein paar Jahre warten müssen, bis sie ausgeführt werden können — ich will nicht sagen, dass sie nicht auch an die Reihe kommen sollen — so ist das kein Landesunglück.

Hier wird die Beratung abgebrochen.

Schluss der Sitzung um 12 3/4 Uhr.

Der Redakteur:

Zimmermann.

Dritte Sitzung.

Mittwoch den 24. April 1912,

vormittags 9 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Hadorn.*

Der Namensaufruf verzeigt 187 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 47 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Beutler, Brand (Bern), Bratschi, Frutiger, Gobat, v. Gunten, Hamberger, Jacot, Kühni, Meusy, Michel (Interlaken), Müller (Boltigen), Nyffenegger, Pfister, Reber (Muri), Rohrbach (Riggisberg), Rohrbach (Rüeggisberg), Roth, Schär, Siegenthaler (Trub), Siegenthaler (Zweisimmen), Tännler, Trüssel, Witschi, Wyder, Wysshaar, Zaugg, Zürcher; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Bähni, Burger (Laufen), Burger (Delsberg), Burkhalter (Hasle), Charpilloz, Crettez, David, Flükkiger, Girod, Grossmann, Gugelmann, Haldimann, Henzelin, Hochuli, Kindlimann, Kuster, Lenz, Minder (Friedrich), Thönen.

Tagesordnung:

Gesetz

betreffend

Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Fortsetzung.

(Siehe Seite 213 hievor.)

M. **Rossel.** Je ne prendrais pas la parole dans cette question importante si je n'avais pas, d'une part, comme membre de la commission, eu l'occasion de l'étudier d'une manière très détaillée et si je n'avais pas, d'autre part, l'impression que, dans la séance d'hier, on est sorti quelque peu du sujet. Dès lors, il est de mon devoir de faire ici quelques réflexions et de remettre si possible les choses au point.

J'avoue, tout d'abord, avoir été surpris d'entendre l'argumentation de M. Müller. Cette argumentation est dangereuse, au point de vue national, c'est à dire au point de vue bernois, car M. Müller a introduit dans le débat des éléments étrangers aux propositions qui nous sont faites.

M. Müller nous a rappelé ce qui s'était passé à propos du Lötschberg et il en a profité pour adresser des reproches et dire que M. l'ingénieur un tel, un tel, un tel, avait dit ceci ou cela et que si l'on avait écouté ces messieurs, nous aurions pu réaliser une économie de 10 millions, que l'on aurait employés pour améliorer la situation financière, sans recourir à un nouvel emprunt. Messieurs, je ne crois pas que nous puissions accepter une pareille argumentation et que, lors du débat sur l'entrée en matière du décret, elle puisse être prise en considération. Nous savons parfaitement bien, et M. le directeur des travaux publics n'a pas manqué de nous le dire, combien assez souvent les ingénieurs se trompent dans leurs devis; ils sont un peu comme certains géologues; ils lancent des affirmations absolues, comme ceux qui prédisent le temps qu'il fera et annoncent que demain il pleuvra, alors qu'au contraire le soleil brillera en plein — sans d'ailleurs que cela les empêche de recommencer leurs prédictions. —

Je vous rappellerai un événement tout récent. Il s'agit du percement du Simplon. J'avais été appelé par l'entreprise, au moment le plus difficile des travaux, pour examiner la question de la lumière dans le tunnel. On savait qu'une fois arrivés vers la frontière italienne, au centre du tunnel, des difficultés presque insurmontables se présenteraient; il était nécessaire de procurer de la lumière aux ouvriers pour leur permettre de continuer leur terrible travail. Je suis entré là dedans, presque persuadé que je n'en ressortirais plus. J'en sortis, néanmoins — puisque je suis ici — mais dans un état assez piteux. J'ai vu les travaux incroyables qu'il fallut faire et les difficultés qu'il fallut surmonter pour arriver à terminer ce tunnel. Il était arrivé précisément le contraire de ce que certains ingénieurs et géologues avaient prédit, et aujourd'hui malgré que la Confédération ait des dépenses beaucoup plus que ce qui était prévu, personne ne voudrait que le Simplon ne fut pas percé. L'imprévu a occasionné des dépenses considérables, comme pour tous les travaux de ce genre.

Mais, messieurs, il n'est pas nécessaire d'aller jusqu'au Simplon. Que s'est-il passé, chez nous, dans le canton de Berne? Souvenez-vous du chemin de fer Berne-Lucerne; relisez les protocoles, ce qui s'est dit ici, au sein du Grand Conseil.

Et les chemins der fer du Jura!

Je me souviens, messieurs, avoir entendu un géologue, le célèbre Dessor, dire que toute l'eau que l'on rencontrerait dans le tunnel de Pierre-Pertuis il la boirait dans un petit verre. Huit jours après, l'eau est entrée dans le tunnel et l'on éprouva des difficultés énormes pour le terminer.

Nous ne pouvons donc pas accepter l'argumentation attaquant le côté technique de l'entreprise du Lötschberg. Le peuple bernois a accepté le Lötschberg. La grande majorité a été d'accord à cette occasion, les communes ont signé des actions. C'est par conséquent d'une œuvre nationale qu'il s'agit. Ce qui m'étonne surtout, c'est que, dans la ville de Berne, il se soit trouvé quelqu'un qui ne veuille pas y souscrire, car, qui est-ce qui profitera du Lötschberg? Le canton de Berne tout entier sans doute, mais surtout la ville de Berne. Si les propositions faites par M. Müller et appuyées par M.

v. Fischer étaient acceptées, je suis parfaitement certain que ces messieurs seraient les premiers à regretter ce qu'ils ont dit et ils n'auraient pas fait leur proposition s'ils n'étaient pas persuadés d'avance que nous voterons l'entrée en matière.

Je ne puis donc pas être d'accord avec ces messieurs qui voudraient faire intervenir dans le débat la question intempestive du Wildstrubel. Il s'agit d'un travail à terminer. On propose un moyen. Voulez-vous l'accepter? C'est tout ce que nous avons à dire.

M. Dürrenmatt, lui, n'est pas content que l'on additionne les questions relatives à l'extension des chemins de fer bernois; il voudrait que l'on votât d'abord sur la question du Lötschberg, puis, sur les chemins de fer à voie étroite; il pense que la proposition de joindre les deux questions a été faite, si nous pouvons nous exprimer ainsi, pour dorer la pilule et amener ainsi le peuple à accepter plus volontiers la garantie d'intérêt. Je sais pertinemment que le directeur des travaux publics avait également fait au gouvernement la proposition de ne soumettre tout d'abord au peuple qu'une question, celle de la garantie d'intérêt; mais le gouvernement, après avoir discuté bien à fond cette question, a pensé qu'il était urgent, du moment que la loi de subvention des chemins de fer devait être remplacée par une loi nouvelle, de faire une loi complète. J'admets que le peuple bernois acceptera la garantie d'intérêt; il est assez éclairé pour cela; il verra bien qu'il s'agit d'une question d'intérêt cantonal et il ne marchandera pas son adhésion.

Mais une grande injustice pourrait plus tard surgir; on ne pourrait plus dire quel sera le sort réservé au réseau des chemins de fer à voie étroite que nous reconnaissons absolument nécessaire.

Il est donc de toute justice et de bonne politique que, faisant un acte de solidarité, le Grand Conseil joigne les deux questions.

Je ne veux pas discuter le principe de l'emprunt avec garantie d'intérêt; je ne suis pas assez capitaliste pour cela, mais souvenez-vous de ce qui a été fait lors de la construction des chemins de fer du Jura. Des voix pessimistes se faisaient alors entendre: vous allez ruiner le pays, le canton de Berne! Un emprunt de 30 millions a été alors contracté avec garantie d'intérêt; nous avons pris des actions, certaines communes ont donné tout ce qu'elles avaient pour permettre la construction de ces chemins de fer; les actions se sont revendues à un franc et encore moins, tant l'on était persuadé qu'elles étaient perdues. Mais on voulait le chemin de fer, on voulait sortir de l'isolement. Et maintenant, qui parle d'une calamité quelconque à propos de cet emprunt? Personne. Tout le monde reconnait qu'il a permis la réalisation d'une grande œuvre pour la prospérité du canton de Berne.

Puisque la garantie de l'emprunt permettra de réaliser une économie considérable et que si nous ne la votons pas nous devrons emprunter très cher, nous n'hésiterons pas, si nous avons encore un peu de sang dans les veines, à voter les propositions qui nous sont faites et l'entrée en matière.

Il s'agit de nouveau d'un de ces cas où toutes les parties du canton de Berne doivent se montrer solidaires.

Wyss (Bern). Die ganze Eintretensdebatte bewegt sich um Art. 4 des Entwurfs, in welchem die Zinsengarantie des Kantons Bern für ein aufzunehmendes Anleihen der Berner Alpenbahngesellschaft verlangt wird. Man hätte sich fragen können, ob die Diskussion über die staatliche Zinsengarantie nicht ebensogut nach beschlossenem Eintreten bei Art. 4 hätte angebracht und ob nicht dort hätte verlangt werden können, Art. 4 möchte zur Abänderung an die vorberatenden Behörden zurückgewiesen werden. Das wäre durchaus tunlich gewesen. Aber nachdem sich die Diskussion bereits bei der Eintretensdebatte dieser Frage bemächtigt hat, muss sie nun hier beendigt werden, damit sie bei Art. 4 nicht noch einmal auftauchen kann. Deshalb erlaube ich mir, trotzdem ich ursprünglich die Absicht hatte, zu Art. 4 das Wort zu ergreifen, hier meine Gedanken über die Zinsengarantie des Staates auszusprechen.

Von einem der Herren Vorredner ist darauf hingewiesen worden, ob es nicht wünschenswert gewesen wäre, die Frage der Lötschbergbahn getrennt zu behandeln und dem Volk für sich vorzulegen. Es ist nicht zu leugnen, dass eine getrennte Behandlung namentlich mit Rücksicht auf den Lötschberg gewisse Vorteile hätte bieten können, besonders den, dass man ruhig hätte abwarten können, bis ein derartiger Anleihensvertrag im Prinzip von der Bahngesellschaft beschlossen gewesen wäre und man dann auch die Konditionen gekannt hätte, unter denen das Anleihen, für das die Zinsengarantie des Staates verlangt würde, hätte aufgenommen werden können. Anderseits ist auch nicht zu leugnen und darf nicht übersehen werden, dass mit der Trennung des Entwurfs in zwei Vorlagen gewisse Gefahren verbunden gewesen wären. Die eine oder die andere Vorlage hätte vom Volk verworfen werden können, und zwar gehen die Ansichten darüber auseinander, welche von beiden die grössern Chancen gehabt hätte; es ist möglich, dass die Vertreter beider Ansichten Recht behalten könnten. Aber ich glaube doch, dass wir diese Gefahr vermeiden sollten und dass wir sie mit gutem Gewissen deshalb vermeiden dürfen, weil im Gesetz von 1902 die Zusammenbehandlung des Lötschberg und der übrigen Bahnen durchgeführt und vom Volk gutgeheissen worden ist. Die nämlichen Interessen, die damals zur gemeinsamen Behandlung geführt haben, liegen noch heute vor und es ist deshalb eigentlich nichts anderes als konsequent und auch referendumspolitisch klug — wir wollen das ganz offen gestehen — wenn wir heute beim gleichen Vorgehen bleiben. Ich kann mich also, was meine Person anbelangt, mit der gemeinsamen Behandlung des Lötschberg und der übrigen Bahnen, wie sie der Entwurf vorsieht, einverstanden erklären.

Dagegen fragt sich, ob die Zinsengarantie, wie sie dem Volk zugemutet wird, in die richtige Form gebracht worden ist. Von verschiedenen Rednern, auch von denjenigen, die Nichteintreten auf die gegenwärtige Vorlage beantragt haben, wurde betont, und ich schliesse mich dieser Konstatierung an, dass es sich nicht darum handeln kann, der Vollendung des Lötschberg irgendwelche Schwierigkeiten zu bereiten, geschweige denn, sie gar zu verhindern. Alle Redner haben erklärt, dass die zur Vollendung der Bahn noch nötigen Opfer vom Volk verlangt werden sollen, und dabei wurde auch das Zutrauen ausgesprochen, dass das Volk diese Opfer bewilligen werde. Das ist wohl die allgemeine Meinung in diesem Saale und ich zweifle, dass sich ein Mitglied unter uns

befindet, das der ihrem Ende entgegengehenden Vollendung des Lötschberg noch irgendwelche Schwierigkeiten zu bereiten wünscht. Aber es muss, namentlich mit Rücksicht auf das Votum des Herrn Rossel, noch einmal betont werden, dass es nicht angeht, die Ansicht derjenigen Mitglieder des Rates, die glauben, der Entwurf weise noch einige Mängel auf, welche dessen Rückweisung zur nochmaligen Beratung nötig machen, in der Weise zu interpretieren, sie wollen der Vollendung des Lötschberg ein Bein stellen. Wenn man sagt, es sei eine Ehrenpflicht des Bernervolks, die nötigen Mittel für die Vollendung des Lötschberg zu bewilligen und man müsse solidarisch sein, so sind das am heutigen Tage Phrasen und man rennt damit offene Türen ein. Denn ich wiederhole, dieser Meinung sind wir alle, auch diejenigen, die sich erlaubt haben, den Antrag auf Nichteintreten zu stellen.

So aber, wie die Zinsengarantie in Art. 4 gefasst ist, kann ich mich nicht dazu entschliessen, im gegenwärtigen Moment für die Annahme des Entwurfs zu stimmen. Ich habe keine Bedenken, vom Bernervolk die notwendige Zinsengarantie für ein Anleihen der Berner Alpenbahngesellschaft zu verlangen. Ich bin auch damit einverstanden, dass in diesem Anleihen II. Hypothek die 23 Millionen inbegriffen werden, für die eigentlich die Kantonalbank die Verpflichtung übernommen hat, allein für deren Beschaffung besorgt zu sein. Ich bin auch einverstanden, dass man die Zinsengarantie ausspreche für diejenigen Mittel, die zur Deckung der eingetretenen Kreditüberschreitungen beschafft werden müssen, so dass wir vom Volk eine Zinsengarantie verlangen müssen für ein Anleihen, das den Betrag von 23 Millionen wesentlich übersteigen wird. Ich habe auch die Ueberzeugung, dass wenn die Zinsengarantie dem Volk in richtiger Weise vorgelegt wird, es sie genehmigen wird. Aber der Hauptfehler, der mich dazu bringt, vorderhand ebenfalls für Nichteintreten zu stimmen, liegt darin, dass die Zinsengarantie nur prinzipiell vom Volk verlangt wird und dem Grossen Rat eine Blankovollmacht erteilt werden soll, die Zinsengarantie des Staates für einen unbegrenzten Betrag auszusprechen. Das ist ein Novum, und ein solches Vorgehen in der Staatsverwaltung sollten wir grundsätzlich bekämpfen. Wir dürfen als Grosser Rat schlechterdings vom Volk nicht verlangen, dass uns in diesem oder jenem Geschäft ein Blankokredit erteilt werde. Unser demokratisch geschultes Volk darf mit Recht verlangen, dass man ihm sage, die und die Ausgabe ist zur Ausführung übernommener Aufgaben, zur Erhaltung der Ehre und Würde des Kantons notwendig. Wir müssen ihm sagen, die Verpflichtung, die es eingehe, bewege sich ungefähr in dem und dem Rahmen.

Dem hält man entgegen, es sei heute unmöglich zu sagen, wie gross das Anleihen der Alpenbahngesellschaft sein werde. Ich gebe gerne zu, dass es mit Rücksicht auf die hängenden Prozesse und das Ausstehen der Generalabrechnung in der ganzen Angelegenheit nicht möglich ist, am heutigen Tage bis auf 100,000 Fr. genau eine Rechnung aufzustellen. Dagegen ist es möglich, ungefähr zu bestimmen, wie viele Millionen noch notwendig sind. Bei einer solchen Rechnung kommt es auf eine oder zwei Millionen nicht an, aber das allergrösste Gewicht lege ich darauf, dass das Volk weiss: das ist das Maximum des Engagements, zu dem ich mich verpflichte und bis zu diesem Maximum erteile ich dem Grossen Rat unbedingte Vollmacht. Ich glaube, der verehrte Herr Baudirektor hat selbst das Gefühl gehabt, dass es möglich sei, das bis zur zweiten Lesung durchzuführen, indem er durchblicken liess, dass in dieser Beziehung beruhigende Zusicherungen und Anträge werden gestellt werden können. Darum müssen wir unbedingt darauf bestehen, dass in Art. 4 eine Bestimmung Aufnahme finde, aus der das Volk sehen kann, bis zu welchem Betrag es die Zinsengarantie zu übernehmen hat.

Wir sind es unserm Volk umsomehr schuldig, darüber Mitteilungen zu machen und gleichzeitig über den finanziellen Stand des ganzen Lötschbergunternehmens Auskunft zu geben, die bis jetzt auch noch aussteht, als zugestandenermassen zur Stunde noch kein förmlicher Beschluss und kein Gesuch der Alpenbahn um Aufnahme eines Anleihens mit Staatsgarantie vorliegt. Das ist nun ein ganz eigenartiger Vorgang. Wir legen dem Volk ein Gesetz zur Annahme vor, damit es die Zinsengarantie für ein Anleihen gewähre, während die Gesellschaft bis jetzt an den Staat noch gar kein solches Verlangen gestellt hat. Ich bin froh, wenn ich darüber anders belehrt werden könnte, aber meines Wissens besteht noch kein Beschluss und kein Gesuch an die Regierung, dass der Staat für eine derartige Zinsengarantie in Anspruch genommen werden solle. Das ist, wie gesagt, etwas eigenartig und mutet einen umso fremder an, als man sonst gewöhnt ist, dass man nicht nur einmal, sondern zwei- und mehrmal an den Staat schreiben muss, wenn man eine Leistung von ihm verlangt. Hier aber bietet man der Alpenbahngesellschaft von vornherein die Zinsengarantie für ein Anleihen an, das noch gar nicht beschlossen ist und von dem man nicht weiss, ob es beschlossen wird, da unter den Aktionären in dieser Beziehung noch einige Differenzen bestehen. Dieses Vorgehen lässt sich dadurch erklären, dass zum Teil die gleichen Personen mit der Leitung des Lötschberg betraut sind, die auch in der Regierung sitzen und dass gewisse Pläne auch eine greifbare Gestalt annehmen werden, wenn man über die Mehrheit der Stimmen verfügt. Der Vorgang bleibt aber doch eigenartig und wird gegen aussen einige Verwunderung hervorrufen. Doch kann man sich über dieses Vorgehen hinwegsetzen, weil wir alle und das Bernervolk mit uns den festen Willen haben, den Lötschberg nicht in Schwierigkeiten kommen zu lassen und rechtzeitig dafür zu sorgen, dass die Gesellschaft sich mit Hülfe der Staatsgarantie die nötigen Mittel beschaffen kann, damit nicht grosse Summen an Kommission und Profit einfach verloren gehen und in die Taschen unserer lieben Franzosen wandern. So lässt sich der Vorschlag erklären, aber das ist ein Grund mehr, dem Volk klaren Wein einzuschenken und ihm genau zu sagen, wie weit die Verpflichtung gehen soll.

Ein weiterer Grund, der für die Abänderung des Art. 4 spricht, ist das Interesse der Annahme der Vorlage selbst. So ganz von selber wird das Volk die Vorlage nicht schlucken. Man wird sie ihm erklären müssen, und namentlich die Herren Kollegen vom Land werden sicher in die Lage kommen, die Sache näher empfehlen zu müssen. Wenn nun in den betreffenden Versammlungen gefragt wird, wie weit der Grosse Rat denn in der Uebernahme der Staats-

garantie gehen dürfe, so werden die Befürworter der Vorlage in die grösste Verlegenheit kommen; sie werden sagen müssen: es können 23, 27, aber auch mehr Millionen sein, wir wissen es nicht, man hat uns erklärt, das lasse sich zurzeit nicht berechnen. Sie mögen selbst beurteilen, welchen Eindruck es machen wird, wenn Sie Ihren Wählern diese Mitteilung machen müssen, und ob das Bernervolk mit Hurrageschrei ohne weiteres die Vorlage annehmen wird. Durch das Weglassen einer bestimmten Grenze nach oben wird im Volk viel Misstrauen gepflanzt. Das verdient unser Volk nicht. Es ist willig und freudig zum Lötschbergunternehmen gestanden, und wenn wir hinterdrein auch grosse Opfer von ihm verlangen müssen, so dürfen wir nicht davor zurückschrecken, die Millionen anzugeben, die wir noch nötig haben. Ob wir nun 30, 35 oder 40 Millionen einsetzen, das ist für mich ein nebensächlicher Punkt; die Hauptsache ist, dass das Volk sieht, die Zinsengarantie geht nicht weiter. Wenn wir das machen, bleiben wir unserer bisherigen Praxis treu. So wird auch in Art. 19, durch den der Grosse Rat die Ermächtigung zur Aufnahme eines Anleihens zur Bestreitung der vorgesehenen Staatssubventionen erhält, der Maximalbetrag desselben auf 15 Millionen fixiert. In gleicher Weise kann auch in Art. 4 eine Grenze nach oben angegeben werden, und sollte sich die approximative Berechnung später vielleicht als nicht ganz zutreffend herausstellen, so sind wir und das Volk immer noch da, und wenn es heute A sagt, wird es nachher auch B sagen. Man soll ehrlich ausrechnen, wie viele Millionen ungefähr nötig sind. Das ist möglich, wenn man will; wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg.

Solange eine solche Maximalgrenze sich in Art. 4 nicht vorfindet, bin ich prinzipiell Gegner der Vorlage. Ich betone nochmals, kein Gegner der Zinsengarantie an sich, kein Gegner der Vorlage im übrigen, aber solange Art. 4 unverändert beibehalten wird, stimme ich nicht für Eintreten. Dabei setze ich voraus, dass der Antrag des Herrn Dürrenmatt auf Nichteintreten so zu verstehen ist, dass es sich nicht um ein Nichteintreten auf alle Zeiten handelt, sondern um eine Rückweisung der Vorlage an die vorberatenden Behörden, damit sie dieselbe in dem von mir angegebenen Sinne abändere und dem Rat wieder unterbreite. Das ist der einzige Anstoss, den ich am Entwurf nehme, aber er ist leider so stark, dass ich mich nicht darüber hinwegsetzen kann. Ich kann mich auch nicht damit begnügen, dass man uns allfällig die Zusicherung gibt, man werde diese Begrenzung bis zur zweiten Lesung in das Gesetz aufnehmen. Solange das nicht geschehen ist, halte ich es für ratsamer, das Gesetz prinzipiell abzulehnen.

Müller (Gustav). Ich habe nur noch einige Bemerkungen auf das gestrige Votum des Herrn Scheidegger anzubringen. Nachdem Herr Rossel heute erklärt hat, meine Argumentation sei gewissermassen eine nationale Gefahr, habe ich allerdings geglaubt, von ihm darüber nähern Aufschluss zu bekommen; aber es ist so, wie Herr Wyss bemerkt hat: das, was Herr Rossel gesagt hat, sind nur Phrasen und kein Beleg für die von ihm aufgestellte Behauptung. Ich habe mich deshalb nur mit Herrn Scheidegger zu befassen.

Herr Scheidegger hat nach bekannter Manier meinen Worten etwas untergeschoben, was ich nicht gesagt habe. Er hat ausgeführt, es sei ihm unklar, wieso ich jetzt wieder mit dem Wildstrubeltracé komme, nachdem der Lötschberg eine vollendete Tatsache sei. Das habe ich nicht gesagt, sondern etwas ganz anderes. Für mich war die Tracéfrage viel früher entschieden als heute, nämlich in dem Moment, wo der Grosse Rat mit grosser Mehrheit der Vorlage für den Lötschberg zugestimmt und den Finanzierungsbeschluss gefasst hat. Von diesem Zeitpunkt an bin ich auch dafür eingetreten, dass die Finanzierung nun auch da, wo sie noch nicht perfekt war, zur Tatsache werde. Nachdem der Entscheid für Erstellung des Lötschberg einmal gefallen war, habe ich dafür gewirkt, dass auch die Stadt Bern die ihr zugemutete Million bewillige, indem ich mir sagte: Ich war allerdings aus guten Gründen in erster Linie Anhänger des Wildstrubel, aber von dem Augenblick an, wo dieser abgelehnt und der Lötschberg im Prinzip angenommen ist, müssen wir für den Lötschberg eintreten, weil wir mit Rücksicht auf die grosse wirtschaftliche und kulturelle Bedeutung überhaupt für den Alpendurchstich sein müssen.

Die Tracéfrage war also heute überhaupt nicht mehr aufzurollen, aber ich musste auf den Wildstrubel und die Vorgänge von 1906 zu sprechen kommen, weil man damals die Wahrheit, welche Linie tatsächlich für den Kanton Bern die bessere wäre, nicht wissen wollte, da alle leitenden Persönlichkeiten durch das verlockende Angebot der Firma Loste & Cie. hypnotisiert waren. Man sah plötzlich den langen und mühsamen Weg der Finanzierung nicht mehr vor sich, sondern mit einem Schlag war der Lötschberg finanziert. Man wollte damals die Wahrheit nicht wissen, weil man nach den Gutachten aller bedeutenden Techniker annehmen musste, dass bei seriösem Studium der beiden Projekte der Wildstrubel dem Lötschberg überlegen wäre, und weil nun plötzlich die Firma Loste & Cie. auf Grund eigener Studien ein Projekt von zuerst 35 und hernach 33 ‰ Steigung, die schliesslich auf 27 ‰ herabgemarktet wurden, offerierte. Schon damals waren die Baukosten des Projektes mit 30 ‰ Steigung von Loste & Cie. um 4 1/2 Millionen höher veranschlagt als diejenigen des Projektes Hittmann und Greulich für das fast gleiche Tracé mit 27 ‰ Steigung. Auf dem Projekt Loste baute sich die Finanzierung ohne jedes eigene Studium seitens des Kantons Bern auf. Darum habe ich gestern gesagt und muss es heute, provoziert durch das Votum des Herrn Scheidegger, noch deutlicher sagen: Von dem Momente hinweg, da die Finanzierung auf dieser Grundlage erfolgte, hat der Kanton Bern vor den Franzosen kapituliert, und zwar nicht nur beim Lötschberg, sondern auch bei Münster-Grenchen und Solothurn-Schönbühl. Ich habe gestern erklärt, man sollte mit dem System der halben Wahrheiten und Verheimlichungen aufhören, und es ist angezeigt, das hier zu wiederholen, weil noch durch andere Beispiele belegt werden kann, wie sehr man die öffentliche Meinung irreführt, und zwar durch die offiziellen Organe der Lötschbergbahngesellschaft, die mit der Regierung des Kantons Bern sehr eng liiert sind.

Herr Dürrenmatt hat gestern bereits auf den Prospekt der Berner Alpenbahngesellschaft vom 23. Dezember 1911 hingewiesen, und ich will diesen Pro-

spekt zum Beleg der von mir aufgestellten Behauptung ebenfalls noch heranziehen. In diesem von dem Präsidenten der Berner Alpenbahngesellschaft Hirter und dem Vizepräsidenten Kunz unterzeichneten Prospekt betreffend die Ausgabe einer 4 % Anleihe I. Hypothek von 29 Millionen Franken für Münster-Grenchen wird in bezug auf das Obligationenkapital gesagt: «Die Gesellschaft kreiert ein erstes Anleihen im Betrag von 29 Millionen — verzinslich zu 4 % in Obligationen von je Fr. 500. — mit Pfandrecht im ersten Range auf die Hauptlinie Frutigen-Brig. Diese 58,000 Obligationen sind seit dem 16. Oktober 1907 offiziell an der Pariserbörse cotiert. Mit dem im Juni 1907 erfolgten Ankaufe der Linie Spiez-Frutigen übernahm die Gesellschaft das mit I. Hypothek darauf lastende Anleihen von Fr. 800,000. Inzwischen hat die Gesellschaft die Aufnahme eines zweiten zu 4 1/2 Prozent verzinslichen Anleihens von Fr. 23,000,000 in Titeln von je Fr. 500 beschlossen; dasselbe ist sichergestellt durch eine II. Hypothek auf die Linie Frutigen-Brig. Von diesen Obligationen wurden 30,000 Stück in der Schweiz untergebracht; die übrigen 16,000 Stück bleiben vorderhand noch an der Souche». Für jeden Leser sagt eine solche Bemerkung nichts anderes, als dass 15 Millionen im Kanton Bern emittiert und 8 Millionen noch an der Souche seien. Um jeden Zweifel darüber zu heben, dass die 15 Millionen in der Schweiz emittiert und in der Kasse der Gesellschaft seien und nicht etwa noch bei der Kantonalbank liegen, wird im Journal officiel de la République Française gesagt: «Die Berner Alpenbahngesellschaft hat bereits in erster Hypothek auf die Linie Frutigen-Brig ein Anleihen aufgenommen im Betrage von 29 Millionen. Die Linie ist ferner verhaftet für ein Anleihen in II. Hypothek von 23 Millionen, wovon bereits emittiert sind 15 Millionen, während die restanzlichen 8 Millionen sich noch an der Souche befinden». Hier begegnen wir also in einem offiziellen Aktenstück einer direkten groben Täuschung des Publikums. Allerdings ist die Bilanz pro 1910 beigegeben, woraus man ohne weiteres sieht, dass das Anleihen nicht emittiert sein kann, indem es nicht in der Bilanz figuriert. Aber auf der andern Seite ist zu bemerken, dass der Prospekt vom 23. Dezember 1911, die Bilanz dagegen von Ende Dezember 1910 datiert und man also eventuell annehmen könnte, die 15 Millionen seien in der Zwischenzeit emittiert worden. Dass das aber nicht der Fall ist, wissen wir aus dem Vortrag der Eisenbahndirektion, wo wir folgendem Passus begegnen: «Nach den Grossratsverhandlungen über die Subventionierung der Lötschbergbahn sollte die Kantonalbank den Hauptteil der Obligationen im II. Rang übernehmen, respektive sich für die Beschaffung verpflichten. Diese Obligationen sind bis heute noch nicht ausgegeben worden, weil die genaue Höhe nicht bestimmt werden kann. Dagegen ist es sicher, dass es mehr sein wird als die vorgesehenen 23 Millionen».

Wenn man nach alledem noch irgend einen Zweifel haben sollte, dass die Sache sich so verhalte, wie im Bericht der Eisenbahndirektion ausgeführt wird, so haben Sie ja gestern aus dem Munde des Herrn Scheidegger vernommen, dass die 15 Millionen noch nicht ausgegeben worden seien. Herr Scheidegger hat zugleich bemerkt, dass nach seiner Meinung der von Herrn Regierungsrat Könitzer angegebene Kursverlust von 5 Millionen nicht eintreten, sondern höchstens etwa 3 Millionen betragen werde. Das wird für den Herrn Finanzdirektor eine grosse Beruhigung sein; für den Fall, dass man das Gesetz zurücklegt, wird man mit 2 Millionen weniger auskommen. Aber ich glaube, wir können darauf doch nicht unbedingt abstellen. Der Crédit français, der die Bedingungen des Anleihens II. Hypothek formuliert, wird sich durch die Behauptung des Herrn Scheidegger kaum bestimmen lassen, den Kursverlust auf 3 Millionen festzusetzen. Deshalb dürfte es am besten sein, wenn man Herrn Scheidegger den wohlgemeinten Rat erteilt: «Schuster, bleib bei deinem Leisten!»

Scheidegger. Ich bin durch das Votum des Herrn Müller nicht viel klüger geworden. Er hat gestern schon behauptet, die Sache wäre viel besser herausgekommen, wenn man das Wildstrubelprojekt angenommen hätte. Bekanntlich war er seinerzeit Anhänger dieses Projektes und die Mehrheit hat das andere gewählt. Er sagt, dies sei nur geschehen, weil man durch die französische Gesellschaft hypnotisiert gewesen sei; man habe sich verleiten lassen, man habe nicht mehr klar gesehen, man habe sich von den Franzosen düpieren lassen und so weiter. Er lässt durchblicken, wenn man das Wildstrubelprojekt gewählt hätte, wäre das alles nicht vorgekommen und man hätte die übeln Erfahrungen mit den unvorhergesehenen Ausgaben nicht machen müssen. Ich glaube, es ist nicht nötig, darüber weiter ein Wort zu verlieren; jeder von Ihnen wird eine derartige Stellungnahme nach Gebühr zu würdigen wissen.

Was das Wort «Schuster, bleib bei deinem Leisten» anbetrifft, so halte ich heute noch dafür, dass der Kursverlust nicht 5 Millionen betragen wird, wenn wir das Geld ohne Zinsengarantie aufnehmen, und will es darauf ankommen lassen. Es ist auch in diesem Fall nicht notwendig, dass wir uns den Kurs von Frankreich diktieren lassen. Wenn wir die Zinsengarantie aussprechen, setzen wir voraus, das Geld werde sich im Inland finden lassen. Aber auch wenn wir sie nicht aussprechen, ist gar nicht ausgeschlossen, dass wir das Geld im Inland finden. Dass der Kurs unter 92 oder 90 herabgehen werde, glaube ich vorderhand noch nicht.

Viel mehr interessiert mich das Votum des Herrn Wyss. Herr Wyss erklärt klipp und klar, dass auch diejenigen, die heute für Verschiebung stimmen, den Lötschberg fertig bauen wollen; es sei nicht daran zu zweifeln, dass auch sie zur Vollendung des Werkes Hand bieten werden. Er erklärt sich bereit, eventuell die Zinsengarantie für die zweite Hypothek zu übernehmen, und zwar sowohl für die 23 Millionen, die sowieso aufgenommen werden müssen, als für die weitern Millionen, die zur Deckung des Unvorhergesehenen nötig sind. Sobald Herr Wyss diese Erklärung abgibt, sind wir nicht mehr weit auseinander. Es will ja niemand etwas anderes. Auch wir wollen keinen Blankokredit ausgestellt haben. Herr Wyss hat erklärt, es sei ihm gleich, wenn schliesslich auch 40 Millionen aufgenommen werden müssen. Der Herr Eisenbahndirektor hätte also einfach diese Summe nennen können, aber er wollte nicht so weit gehen, weil er sicher ist, mit einer bedeutend kleinern Summe auszukommen, nur kann er sie zurzeit noch nicht definitiv nennen. Wenn Sie beschliessen würden, dem Volk die Uebernahme der Zinsengarantie für 40 Millionen zu empfehlen,

so wäre die Sache sofort gelöst, aber ich würde das auch nicht für ein kluges Vorgehen erachten. Wenn wir die 40 Millionen nicht brauchen, ist es auch nicht nötig, sie aufzunehmen, und ich bin überzeugt, dass es mit weniger gehen wird.

In einem Punkt bin ich mit Herrn Wyss nicht einig. Er will nicht für Eintreten stimmen, solange er die benötigte Summe nicht kennt; auch dann nicht, wenn sie für die zweite Lesung genannt wird. Das begreife ich nicht. Wir können heute ganz gut die erste Beratung vornehmen; das hindert nicht, dass das, was Herr Wyss und wir alle wünschen, bis zur zweiten Lesung nachgeholt werde. Ich möchte sogar einen Schritt weiter gehen und verlangen, dass man uns bis zur zweiten Lesung klipp und klar mitteile, wieviel der Kursverlust ausmacht, wenn wir das Anleihen ohne Zinsengarantie aufnehmen. Das lässt sich ermitteln. Man kann sich mit einem Finanzkonsortium in Verbindung setzen, das uns sagen kann, zu welchem Kurs es die Emission zu übernehmen im Falle ist. Dann sind wir genau orientiert. Wenn wir die erste Lesung heute nicht vornehmen und sie erst im Mai stattfinden kann, dann wird es Herbst, bis wir an die zweite Beratung herantreten können. Nachher folgt die Volksabstimmung und dann müssen wir erst das Geld beschaffen. Inzwischen müssen aber Ausgaben gemacht werden, zu deren Deckung das Geld fehlt. Damit schieben wir die Fertigstellung und Eröffnung der Lötschbergbahn hinaus und verlieren so weitere Summen. Das geht nicht an. Nachdem sich Herr Wyss auf diesen Boden gestellt hat, sollte er auch dafür stimmen, dass jetzt die erste Lesung vorgenommen werde. Bis zur zweiten Beratung werden wir alle nötige Auskunft erhalten, und wir können vorwärts machen und das Geld für die Zeit beschaffen, da wir es nötig haben werden. Ich möchte Ihnen dieses Vorgehen empfehlen und glaube, auch Herr Wyss sollte sich demselben anschliessen können.

Wyss (Bern). Ich möchte nur kurz Herrn Scheidegger antworten. Ich habe darauf hingewiesen, dass ich ursprünglich beabsichtigte, die Frage der Zinsengarantie bei Art. 4 zur Sprache zu bringen und dort meine Bedenken zu äussern, aber nachdem nun ein Antrag auf Nichteintreten im Sinne der Rückweisung des Entwurfs gestellt wurde, habe ich mich demselben angeschlossen und werde dabei bleiben, um die Diskussion nicht bei Art. 4 zu wiederholen. Das ist also eine bessere Markierung des Standpunktes, den ich vertreten habe. Ich gebe zu, dass es eigentlich aufs gleiche hinaus kommt, wenn bis zur zweiten Beratung die nötige Auseinandersetzung der ganzen Finanzlage erfolgt und dann gestützt darauf die Maximalgrenze der Zinsengarantie bestimmt werden kann; in diesem Falle würde für mich kein Hindernis vorliegen, jetzt für die Zinsengarantie zu stimmen. Aber so wie die Sache jetzt liegt, halte ich es doch für besser, prinzipiell nicht für Eintreten zu stimmen.

Dürrenmatt. Sowie die Situation liegt, bleibt nichts anderes übrig, als einstweilen auf die Vorlage nicht einzutreten. Ich habe gestern in meinem Votum ausdrücklich erklärt und möchte es hier wiederholen, dass es sich nicht darum handelt, auf die Vorlage überhaupt nicht einzutreten und der Vollendung des Lötschberg ein Bein zu stellen, sondern um die Frage, ob wir zurzeit auf die Vorlage, wie sie dem Grossen Rat vorgelegt wird, eintreten und dem Bernervolk zumuten können, sie so anzunehmen. Nach dem, was die Diskussion ergeben hat, ist die einzige richtige Konsequenz die, dass wir den Entwurf an die vorberatenden Behörden zurückweisen, das heisst so lange darauf nicht eintreten, bis wir die Aufschlüsse haben, die unbedingt nötig sind, damit wir mit gutem Gewissen dazu stimmen können. Es fragt sich nicht nur, ob in Art. 4 die Zinsengarantie auf eine fixe Summe begrenzt werden soll; ob wir sie auf 35 oder 40 Millionen limitieren, damit ist dem Bernervolk nicht geholfen, sondern wir müssen die nötigen Vorlagen haben, um beurteilen zu können, ob damit dem Lötschberg geholfen ist, ob nicht die Gefahr besteht, dass diese Summe noch einmal nicht genügt oder vielleicht sogar zu gross ist, wie ein Redner optimistisch gemeint hat. Es hat keinen Zweck, ins blaue hinaus eine Summe festzusetzen und zu sagen, wir begnügen uns einstweilen damit, in Art. 4 den Betrag von 35 Millionen auszusetzen. So kann man nicht vorgehen, sondern wenn man auf die Frage überhaupt eintreten will, muss man vorher wissen, wie viel es überhaupt braucht. Ich vermag die Richtigkeit der Behauptung nicht einzusehen, das sei heute nicht möglich. Ich stelle mir vor, wenn die Lötschbergbahngesellschaft das Anleihen aufnehmen will, muss sie selbst auch sagen, wieviel sie nötig hat, und im Anleihensvertrag eine fixe Summe nennen. In diesem Falle hindert aber nichts, den Vertrag jetzt so vorzubereiten, dass das Bernervolk weiss, woran es ist. Das ist der Grund, warum ich beantragt habe, diese Frage separat zu behandeln und in ähnlicher Weise vorzugehen, wie es früher bei der Aufnahme von Staatsanleihen der Fall war. Die Lötschbergbahngesellschaft soll zuerst den Vertrag ausarbeiten, und dann wissen wir, welche Summe sie selbst für nötig hält.

Wir haben allerdings die Meinung des Herrn Eisenbahndirektors und vielleicht auch des Herrn Finanzdirektors Könitzer gehört — möglicherweise wird sie bis zur nächsten Budgetberatung eine etwas andere — aber noch nicht die Meinung des Herrn Lötschbergverwaltungsrates oder vielleicht zukünftigen Lötschbergdirektors Könitzer; wir haben überhaupt die Meinung der Lötschbergbahngesellschaft noch nicht gehört. Ihrerseits liegt noch gar kein Gesuch vor. Der Grosse Rat soll, ohne dass er von demjenigen, den es angeht, offiziell begrüsst wird, die Zinsengarantie für eine bestimmte oder unbeschränkte Summe aussprechen. Ein solches Vorgehen kann man nicht rechtfertigen und deshalb bleibe ich dabei: Es ist gar nicht möglich, heute in die erste Beratung einzutreten und die Frage zu behandeln, weil die nötigen Unterlagen fehlen.

Herr Scheidegger hat gestern gesagt, wenn ich ein Haus bauen liesse, so würde ich wahrscheinlich auch erleben, dass der Voranschlag nicht ausreicht. Das ist richtig und ich kann Herrn Scheidegger verraten, dass ich sogar vor einigen Jahren in diesem Fall gewesen bin. Ich liess ein kleines Haus bauen und es kam mich auch teurer zu stehen, als ich geglaubt hatte. Aber es wäre mir nicht eingefallen, nun zu einem Freund zu gehen und ihm zu sagen: Ich komme mit dem Voranschlag nicht aus, ich weiss nicht, wie viel mich das Haus kosten wird,

aber du musst mir Bürge sein für die Summe, um die der Voranschlag überschritten werden wird. Mit einem solchen Ansuchen wäre ich natürlich abgefahren. In einem solchen Fall muss man zuerst sagen, das Haus kostet so und so viel tausend Franken mehr und für diesen Betrag brauche ich einen Bürgen; nur so kann man miteinander reden und fertig machen. Es würde niemand einfallen, einem andern zuzumuten, ihm unbeschränkt Bürge zu sein für einen zurzeit noch gar nicht bekannten Betrag, um den der ursprüngliche Voranschlag überschritten wird. Diesen Vorschlag macht uns aber die Regierung bezüglich des Lötschberg. Sie sagt: Wir wissen noch nicht, wie viel der Bau kosten wird, aber koste er, was er wolle, ihr müsst dafür Bürge sein. Auf eine solche Zumutung können wir nicht eingehen, sondern wir müssen zunächst einigermassen verbindliche Aufschlüsse und Zusicherungen haben und wissen, wie viel Geld und unter welchen Bedingungen es aufgenommen werden soll. Das alles rechtfertigt, in der von mir vorgeschlagenen Weise vorzugehen, die ganze Frage so zu behandeln, wie man die Staatsanleihen früher behandelt hat und erst wenn der komplette Anleihensvertrag vorliegt, sich darüber schlüssig zu machen, ob man die Zinsengarantie übernehmen will oder nicht.

Man spricht soviel von dem Zutrauen zu dem grossen Werk des Lötschberg, das man nicht fahren lassen könne, und macht grosse Phrasen. Das ist alles schön und gut. Aber wenn man wirklich Zutrauen hat zum Volk — ich für mich habe es und das Volk wird es auch begreifen, wenn man ihm klaren Wein einschenkt — sollte man auch nicht davor zurückschrecken, ihm eine klare Vorlage zu unterbreiten, und nicht auf Umwegen eine Garantie zu ergattern suchen, bezüglich welcher man eben doch nicht felsenfest überzeugt ist, dass das Volk sie bewilligen wird. Ich möchte deshalb noch einmal beantragen, es sei zurzeit auf die Vorlage nicht einzutreten. Dabei wiederhole ich ausdrücklich, dass das nicht ein Nichteintreten unter allen Umständen bedeuten soll, sondern nur ein Nichteintreten zurzeit, das heisst so lange, bis wir in der von verschiedenen Vorrednern bereits betonten Weise genauern Aufschluss haben.

Steiger, Präsident der Kommission. In erster Linie muss ich eine persönliche Bemerkung gegenüber Herrn Dr. Brüstlein machen. Er ist zwar augenblicklich leider nicht anwesend. Er hat erklärt, ich habe illoyal und unehrlich gehandelt, indem ich gesagt habe, nach meiner Ueberzeugung werde im Falle der Trennung des Entwurfs in zwei Vorlagen die Zinsengarantie für den Lötschberg vom Volk angenommen, die Subventionierung der Dekretsbahnen dagegen unter Umständen nicht. Ich muss den Vorwurf des Herrn Dr. Brüstlein entschieden zurückweisen. Er hat denselben auch in keiner Weise begründet, sondern einfach bemerkt, in der Kommission sei von einem andern Mitglied die gegenteilige Meinung vertreten worden. Damit beweist er keineswegs, dass ich unehrlich und illoyal gehandelt habe. Er sollte als Jurist wissen, wie man etwas beweist, und mir nicht die Bemerkung eines andern unterschieben. Ich weise daher diese Behauptung als unwahr zurück.

Herr Dürrenmatt hat seinen Antrag auf Trennung des Entwurfs in zwei Vorlagen bereits in der Kommission gestellt und ich kann nur wiederholen, was ich gestern gesagt habe. Wir haben gar keinen Grund, die Vorlage auseinanderzureissen und dem Volk getrennt vorzulegen. 1912 wurde der Lötschberg in einem gemeinsamen Gesetz mit den übrigen Subventionsbahnen behandelt und ich vermag nicht einzusehen, warum wir heute, wo es sich um eine Erneuerung jenes Gesetzes handelt, anders vorgehen sollten.

Die Stellungnahme des Herrn Müller wurde von den Herren Scheidegger und Rossel kritisiert; meines Erachtens mit Unrecht. Ich habe mit Vergnügen von der Erklärung des Herrn Müller und der Sozialdemokraten Kenntnis genommen, dass sie das Gesetz unterstützen werden, aber unter der Bedingung, dass nach verschiedenen Richtungen noch Aufklärungen gegeben werden. In erster Linie wünschen sie Auskunft darüber, wieso in dem Zirkular, das der Herr Eisenbahndirektor den Kommissionsmitgliedern zukommen liess, eine Summe von 81 Millionen Obligationenkapital angeführt wird. Ich muss zwar die Zwischenbemerkung machen, dass das Zirkular als konfidentiell bezeichnet war. Aber es wurde von verschiedenen Rednern zitiert, so dass man bald alle darin enthaltenen Zahlen kennt. Wenn Herr Müller der zweiten Sitzung der Kommission beigewohnt hätte, so würde er dort die gewünschte Auskunft erhalten haben. Er war aber im Urlaub abwesend, so dass er sich darauf berufen kann, er sei nicht genügend aufgeklärt. Er wird nun die verlangte Aufklärung bekommen und der Herr Eisenbahndirektor wird die aufgenommenen Zahlen genau motivieren.

Herr Müller hat im weitern Auskunft über die Einnahmen und Ausgaben des Lötschbergunternehmens verlangt und gefragt, warum die Betriebsüberschüsse so hoch angenommen worden seien. Auch hierüber wird der Herr Eisenbahndirektor Auskunft geben, wenn nicht heute, so jedenfalls in der nächsten Kommissionssitzung, so dass Herr Müller und die sozialdemokratische Fraktion über die finanziellen Folgen vor der zweiten Lesung durchaus aufgeklärt sein werden. Ich möchte Herrn Müller schon jetzt bei der Erklärung behaften, dass sie unter den gestern genannten Bedingungen für das Gesetz eintreten werden.

Herr Fischer hat gestern etwas starke Worte gebraucht, wenn er sagte, ein Privatmann, der so vorginge, wie die Regierung hier vorgeht, würde mit den Vormundschaftsbehörden in Konflikt kommen. Er wirft damit der Regierung Leichtfertigkeit und Verschwendung vor. Herr Fischer wird sich allerdings dem Vorwurf der Leichtfertigkeit oder Verschwendung nie aussetzen (Heiterkeit). Er ist viel zu ängstlich, immer voller Bedenken, er schaut nicht so frisch und fröhlich in die Zukunft wie unsere Regierung. Es ist gut, dass es solche Leute gibt wie Herr Fischer; aber es ist gut, dass es auch andere Leute gibt (Heiterkeit). Wenn alle so wären wie Herr Fischer, so hätte der Staat allerdings weniger Schulden, aber auf der andern Seite würde er nichts leisten. Wir hätten keine Eisenbahnen mit Staatshülfe gebaut, indem man sich bei der Unterstützung jeder Linie hätte sagen müssen, man wisse nicht, wie weit die Sache führe, man könne da kein bis in die letzten Zahlen genaues Budget aufstellen. Wenn man so argumentiert, kann man nichts erreichen,

und dann wollen wir lieber mit unserer ganzen Eisenbahnpolitik abfahren.

Herr Fischer hat mir vorgeworfen, ich habe auch ein doppeltes Herz wie Herr Könitzer als Finanzdirektor und als Baudirektor, nämlich ein Herz als Präsident der Staatswirtschaftskommission und eines als Präsident der heutigen Kommission. Nein, meine Herren, ich habe nur *ein* Herz. Dasselbe ist genau das gleiche, ob ich als Präsident der Staatswirtschaftskommission oder als Präsident der Kommission für das Eisenbahnsubventionsgesetz vor Ihnen auftrete. Ich habe aus der Staatsrechnung pro 1911 und aus den frühern Rechnungen die feste Ueberzeugung geschöpft, dass die Finanzmisere des Kantons Bern beendigt ist. Ich habe gestern erklärt, dass die Finanzlage des Staates noch keine rosige sei, aber man dürfe jetzt nicht mehr fortwährend klagen und jammern, der Staat könne nichts unternehmen, weil ihm keine Mittel zur Verfügung stehen. Diese Zeit ist vorbei. Da sage ich als Präsident der Staatswirtschaftskommission und als Präsident der heutigen Kommission genau das gleiche.

Herr Wyss hat sich dahin geäussert, er sei durchaus für das Gesetz eingenommen und werde dafür stimmen, nur müsse er sich heute noch gegen das Eintreten aussprechen, da in Art. 4 kein Maximum der vom Staat durch die Zinsengarantie übernommenen Verpflichtung festgesetzt sei. Ich bin mit Herrn Wyss einverstanden, dass ein Maximum im Gesetz fixiert werden soll. Allein heute kann das unmöglich geschehen, weil die bestimmten Grundlagen fehlen. Wir können freilich jetzt schon eine bestimmte Zahl, vielleicht 40 Millionen, aufnehmen, aber damit tasten wir im Nebel herum. Bis zur nächsten Lesung dagegen können bestimmte Zahlen vorgelegt und dann soll auch ein Maximum aufgenommen werden. Ich gebe die bestimmte Erklärung ab, dass ich in der Kommission einen bezüglichen Antrag stellen werde, und ich nehme an, sie werde demselben zustimmen, da ich mit Herrn Wyss dafür halte, dass wir das dem Volk schuldig sind. Ob Herr Wyss nach dieser Erklärung heute gleichwohl für Nichteintreten stimmen wird, weiss ich nicht, aber ich bin sicher, dass er in der zweiten Beratung mit uns auf den Entwurf eintreten wird, weil bis dahin ein bestimmtes Maximum vorgeschlagen werden kann.

Das sind die Bemerkungen, die ich noch machen wollte. Ich wiederhole den Antrag, Sie möchten den Vorschlag des Herrn Dürrenmatt, auf das Gesetz nicht einzutreten, beziehungsweise es in zwei Teile zu trennen, ablehnen.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich will in aller Kürze auf die verschiedenen Bemerkungen antworten. In erster Linie muss ich feststellen, dass ich von keinem «Lötschbergschwindel» gesprochen habe, sondern ich sagte, über die Kosten der Rampen sei ich von den Ingenieuren nicht richtig orientiert, man könne sagen angeschwindelt worden, wie ich den Herren bemerkte und ich infolgedessen auch gegenüber dem Grossen Rat die gleiche Ausdrucksweise verwendete. Es ist also nichts als Entstellung, wenn man hier im Rate und in gewissen Zeitungen von Schwindel und so weiter spricht.

Ferner verwunderte man sich darüber, dass der Antrag auf Uebernahme der Zinsengarantie eingebracht wird, bevor überhaupt ein bezügliches Gesuch der Lötschbergbahngesellschaft vorliegt. Allein dieses Vorgehen ist leicht erklärlich. Als Delegierter des Verwaltungsrates der Lötschbergbahn hatte ich Gelegenheit, als erster in alles hineinzusehen und anhand des vorliegenden Materials zu konstatieren, dass eine Kreditüberschreitung unvermeidlich ist. Da ich mit der Ausarbeitung des neuen Subventionsgesetzes beschäftigt war, hielt ich es für angezeigt, in demselben auch die Situation des Lötschberg zu berücksichtigen, und wollte es nicht verantworten, damit zuzuwarten, bis die Lötschbergbahngesellschaft genau wusste, was sie will. Auch hielt ich es für meine Pflicht, der Regierung sowie dem Grossen Rat so rasch als möglich über die Situation Aufklärung zu geben. Eine bestimmte Summe nenne ich nicht, um mir nicht von der Lötschbergbahngesellschaft vorwerfen zu lassen, ich hätte einen zu grossen Betrag angegeben, soviel verlange sie gar nicht, sie wolle überhaupt etwas anderes, mehr Aktien oder eine Subvention des Kantons Bern. Hauptsächlich von französischer Seite wird man eine Staatssubvention begehren, aber das wollen wir nicht, sondern wir wollen in anderer Weise entgegenkommen. Bekanntlich ist von vorneherein ein Obligationenkapital II. Hypothek von 23 Millionen vorgesehen, von denen die Kantonalbank laut eingegangener Verpflichtung 15 Millionen zu übernehmen hat. Unser Bestreben ging in erster Linie dahin, der Kantonalbank durch die Zinsengarantie zu ermöglichen, dieses Geld billiger zu bekommen. Sie muss uns die 15 Millionen zuführen, dazu hat sie sich verpflichtet, und darum haben wir auch geschrieben, dass sie bereits vergeben seien. Die nötigen Vorbereitungen zur Emission sind von der Kantonalbank getroffen, nur passt ihr der gegenwärtige Kurs nicht. Sollte der vorliegende Vorschlag nicht angenommen werden, so würde ich beantragen, der Staat solle unter allen Umständen die Zinsengarantie für diese 15 Millionen übernehmen.

Die im sogenannten konfidentiellen Exposée — ich werde mich in Zukunft hüten, wieder solche konfidentielle Mitteilungen zu machen — angegebenen Zahlen haben mir bereits einen groben Vorwurf seitens der Finanzherren zugezogen. Sie sagen mir, ich hätte kein Recht gehabt, über die mutmasslichen Mehrausgaben Angaben zu machen, irgend eine Summe zu nennen, dadurch werde der Wert der Aktien heruntergedrückt, und sie machen mich für die Einbusse verantwortlich. Ich war und bin noch heute der Ansicht, dass wir den Aktionären durch die Uebernahme der Zinsengarantie einen Dienst erweisen, denn so wird die Bahn nicht unter den Hammer kommen und die Aktien werden mit der Zeit einen bestimmten Wert erlangen. Die Franzosen hätten es lieber gesehen, wenn wir ihnen die Verzinsung der Prioritätsaktien garantiert hätten, dann hätten sie uns gerne das nötige Geld geliefert. Allein wir könnten es nicht verantworten, zu ihren Gunsten eine derartige Verpflichtung einzugehen, während bei uns fast in jedem Hause Eisenbahnaktien sind, die nichts abwerfen. Es empfiehlt sich, die Sache en famille zu ordnen und jetzt auf die Lösung einzutreten, die wir Ihnen vorschlagen.

In dem der Kommission zugestellten Exposé habe ich bei unsern Berechnungen ein Obligationenkapital von 81,3 Millionen zugrunde gelegt. Dasselbe setzt

sich wie folgt zusammen: Obligationen I. Hypothek 29 Millionen, II. Hypothek 23 Millionen. Dazu kommen 800,000 Fr. Obligationen II. Hypothek für den Ankauf der Spiez-Frutigen-Bahn und 2,5 Millionen Obligationen II. Hypothek für die Elektrifikation und den Umbau dieser Linie. Endlich habe ich noch 26 Millionen III. Hypothek in Anschlag gebracht zur Deckung der entstehenden Mehrkosten. Die II. und III. Hypothek könnte in eine garantierte II. Hypothek von 49 Millionen umgewandelt werden. Diese Summe wird schwerlich erreicht werden, aber ich habe sie so hoch eingesetzt, um allen Eventualitäten sicher gewachsen zu sein. Das gesamte Obligationenkapital erfordert an Zinsen jährlich 3,469,000 Fr. Auf Grund dieser chargierten Zahlen wurde auch die Rentabilitätsberechnung aufgestellt. Die Bundesbahnen haben ausgerechnet, dass die Einnahmen aus dem Personenverkehr beim Lötschberg im ersten Jahr 2,3 und im dritten Jahr 3,5 Millionen betragen werden. Nachdem sie sich inzwischen überzeugen mussten, dass wir mit Geschwindigkeiten werden fahren können, die sie vorher für unmöglich hielten, dass unsere Expresszüge die Strecke Bern-Brig mit Anhalten in Thun, Spiez und Kandersteg in 2 Stunden 16 Minuten zurücklegen werden, gaben sie zu, dass ihre Berechnungen auf falschen Voraussetzungen beruhen und die Einnahmen des Lötschberg aus dem Personenverkehr von Anfang an wesentlich grösser sein werden. Die gesamten Betriebseinnahmen wurden von der Thunerseebahndirektion auf 5,2 Millionen im ersten, 5,6 im zweiten und 6 Millionen im dritten Jahr veranschlagt. Die Betriebsausgaben berechneten sie auf 2,750,000, 2,850,000 und 3,000,000 Fr. Dabei wurde die Eventualität einer Fusion mit der Thunerseebahn nicht berücksichtigt und für Kosten der Gemeinschaftsbahnhöfe 300,000 Fr. eingestellt, die im Fall der Fusion dahinfallen werden. Wir können also mit einem Einnahmenüberschuss von rund 3 Millionen rechnen, der uns zur Bezahlung der Obligationenzinsen zur Verfügung stehen wird. Der Kanton Bern wird daher im Falle der Uebernahme der Zinsengarantie eventuell in den ersten Jahren einen Betrag zuschiessen müssen, sofern die Fusion nicht stattfindet.

Das sind die Zahlen, die ich im Communiqué an die Kommission angeführt und als konfidentiell bezeichnet habe, weil ich mir nicht vorwerfen lassen wollte, ich schwatze aus der Schule und greife dem Verwaltungsrat der Lötschbergbahn vor. Dieser wird im Mai zusammentreten und die Summe festlegen, die für den Ausbau nötig ist, mit Ausnahme derjenigen Posten, die im Prozess liegen. Wir werden Ihnen also bis zur zweiten Lesung mit definitiven Zahlen aufwarten können.

Es wurde mir entgegengehalten, ich wolle die Schuld an den Mehrkosten dem Grossen Rat zuschieben. Das ist nicht richtig. Ich habe im Gegenteil deutlich gesagt, dass die Forderungen des Grossen Rates ganz gut im ursprünglichen Voranschlag untergebracht werden konnten, dass aber die Vorbereitung auf Doppelspur die Sache auf einen ganz andern Boden stellte.

Ferner berief man sich darauf, Herr Finanzdirektor Kunz habe seinerzeit erklärt, die 17 1/2 Millionen seien das Maximum, das der Kanton an den Lötschberg beitrage, es werde von ihm kein Rappen mehr verlangt werden. Das ist richtig. Aber Herr Kunz wollte damit offenbar sagen, dass dem Kanton keine höhere Aktienleistung zugemutet werde; er dachte nicht daran, dass, wenn Mehrkosten zu decken sind, wir unter Umständen doch besser die Mitwirkung des Kantons nachsuchen als diejenige der Franzosen. Wenn diese uns 40 Millionen beschaffen sollten, so müssten wir wenigstens 45 Millionen aufnehmen, denn bei dem heutigen Kurs müssten wir 10 % einbüssen; dazu käme noch erhöhte Emissionskosten, so dass 5—6 Millionen verloren gingen. Bei dem 4 % Anleihen für Münster-Grenchen zum Kurs von 90 haben wir auch 2—3 Millionen einfach gar nicht zu Gesicht bekommen. So müssten wir auch hier 5—6 Millionen mehr aufnehmen, um das nötige Geld zu bekommen, wenn der Staat die Zinsengarantie nicht ausspricht.

Es wurde verlangt, die Lötschbergbahngesellschaft solle zuerst einen Anleihensvertrag fertig stellen, damit derselbe dem Grossen Rat und dem Volk vorgelegt werden könne. Wir werden versuchen, ob es möglich ist, die Franzosen dazu zu bringen, einen für uns vorteilhaften Vertrag zu unterschreiben. Der Moment hiefür ist aber der denkbar ungünstigste und ich zweifle, ob es uns gelingen wird, einen solchen Vertrag zu annehmbaren Bedingungen abzuschliessen.

Es wird auch geltend gemacht, wir hätten die Kreditüberschreitungen voraussehen können, da die Experten zum voraus die Berechnungen als falsch bezeichnet haben. Das ist richtig. Sie sagten in der Tat, die Berechnungen seien falsch, die Kosten seien wenigstens um 10 Millionen zu hoch veranschlagt. Ich war schon damals von der Unbegründetheit dieser Auffassung überzeugt und heute bin ich noch viel mehr der Ansicht, dass die Preise nicht übersetzt waren. Wenn man weiss, dass viele Unterakkordanten nicht auf ihre Rechnung kommen, und wenn man die Arbeiten sieht, so muss man zugestehen, dass sie nicht übertrieben hoch bezahlt sind; der ganze Arbeitsbetrieb ist so kompliziert und teuer, dass dabei nicht viel herausschaut. An den Rampen werden die Unternehmer nicht reich, dagegen haben sie im Tunnel schwer Geld verdient.

Von Herrn Müller wurde darauf hingewiesen, bei der Fusion der Lötschbergbahn mit der Thunerseebahn und Dampfschiffgesellschaft büsse der Kanton Bern Geld ein. Ich habe selbst gesagt, dass wir mit der Fusion ein grosses Opfer bringen, indem wir an Stelle der Aktien, die heute etwas abwerfen, Prioritätsaktien des Lötschberg bekommen, die während einer gewissen Zeit voraussichtlich keinen Ertrag aufweisen werden. In den beiden ersten Betriebsjahren werden sie allerdings aus dem Fonds, der zu diesem Zweck auf die Seite gelegt werden musste, verzinst werden, aber die folgenden zwei, drei Jahre werden sie voraussichtlich nichts abwerfen. Wenn beim Lötschberg die kilometrischen Einnahmen wie beim Gotthard jährlich um 10,000 Fr. steigen sollten, so würde eine Verzinsung der Prioritätsaktien allerdings rascher eintreten können; allein wir dürfen nicht von heute auf morgen mit einer solchen Entwicklung rechnen.

Herr v. Fischer hat erklärt, er könne nicht für Eintreten stimmen, solange er über die gegenwärtige Finanzlage nicht ganz im klaren sei und die Zusicherung habe, dass im Falle der Uebernahme der Zinsengarantie nicht neue Finanzquellen eröffnet wer-

den müssen. Ich habe bereits gesagt, dass die Einnahmen des Staates seit der Eröffnung der verschiedenen Dekretsbahnen gewaltig zugenommen haben und dass wir mit Rücksicht auf den wirtschaftlichen Aufschwung der Zukunft getrost entgegengehen dürfen. Ich kann da nur wiederholen, was Herr Scheurer im Jahre 1902 betont hat: Man muss auf die Zukunft bauen, man muss nicht rückwärts, sondern vorwärts blicken, wenn man überhaupt zu etwas kommen will. Das Versprechen kann ich freilich nicht abgeben, dass ich auf die Eröffnung neuer Finanzquellen verzichten werde. Das wäre ein schlechter Finanzdirektor, der bei seinem Amtsantritt eine solche Zusicherung machen wollte. Nach dieser Richtung verspreche ich also nichts, sondern ich studiere im Gegenteil schon jetzt daran herum, wie ich der Staatskasse zu neuen Einnahmen verhelfen kann (Heiterkeit). Ein Finanzdirektor darf auch nie zugeben, dass die Finanzlage eine rosige sei; er darf nicht sagen, er habe Geld genug, was überhaupt nie zutreffen wird, sonst ist er verloren. Wenn wir grosse Werke ausführen wollen, müssen wir im kleinen sparen. Wenn ich jeden Tag 1000 Franken dem Staat erspare, habe ich am Ende des Jahres 300,000 Franken zur Verfügung und ein weiteres halbes Jahr später eine halbe Million, womit ich das Gebäude der landwirtschaftlichen Winterschule Münsingen bezahlen kann. Man sagt freilich, 100, 200 Fr. seien für den Kanton Bern nicht viel, aber der Kanton ist gross und wenn nach allen Seiten 100, 200 Fr. bewilligt werden, so macht es schliesslich eine beträchtliche Summe aus. Ich werde also als Finanzdirektor nicht entgegenkommender und günstiger sein als meine Vorgänger, sondern im Gegenteil noch strenger, denn ich gebe auch nicht mehr aus, als ich in der Kasse habe. Unsere gegenwärtige Finanzlage ist so, dass sie sich sehen lassen darf, aber zum Rühmen liegt kein Grund vor, da wir noch mit Defiziten zu kämpfen haben.

Zum Schluss noch die Bemerkung: Ich begreife die Herren nicht, die erklären, sie stimmen nicht für Eintreten, seien aber doch dafür, dass man das Werk zu Ende führe und ihm die nötige Hülfe zuteil werden lasse. Entweder will man von der Sache überhaupt nichts, oder dann tritt man auf die Vorlage ein, besonders wenn für die zweite Lesung jede gewünschte Auskunft in Aussicht gestellt wird. Ich empfehle Ihnen nochmals, auf die Vorlage einzutreten und die verschiedenen Bedenken in der zweiten Lesung vorzubringen, wenn Sie sie dannzumal überhaupt noch für berechtigt halten.

Moor. Herr Kommissionspräsident v. Steiger hat erklärt, Herr Dr. Brüstlein habe sein Verhalten als illoyal und unehrlich bezeichnet. Das ist unrichtig und ich halte darauf, im Namen des abwesenden Fraktionskollegen das hier festzustellen. Herr Dr. Brüstlein hat lediglich gesagt, die Behauptung, dass im Falle der Trennung der Vorlage in der Volksabstimmung die Subventionierung der Nebenbahnen verworfen, die Zinsengarantie für den Lötschberg dagegen angenommen würde, glaube der stärkste Mann nicht. Diese Redewendung ist doch etwas anderes als der Vorhalt eines unehrlichen und illoyalen Verhaltens. Herr v. Steiger weiss übrigens, dass es gar nicht die Art des Herrn Dr. Brüstlein ist, seinen Kollegen derartige Vorwürfe zu machen.

Herr v. Steiger hat im weitern Herrn Gustav Müller bei seiner Erklärung behaftet, dass wir nach vorgängiger ergänzender Aufklärung für die Vorlage stimmen werden. Dieses Behaften ist bei uns gar nicht notwendig. Wir sind uns gewohnt, unser Wort zu halten, und keine Partei im Kanton Bern und in der Schweiz hat jemals die Erfahrung machen müssen, dass die Sozialdemokraten bei irgendwelchen Abmachungen ihr Wort nicht gehalten hätten. Dagegen haben die Sozialdemokraten in der Stadt und im Kanton Bern bei andern Parteien schon mehr als einmal die gegenteilige Erfahrung machen müssen, wofür ich jederzeit den Beweis erbringen kann.

Der Herr Kommissionspräsident hat auch gesagt, die Finanzmisere sei vorüber und wir hätten jetzt genug Geld. Der Herr Finanzdirektor hat ihn nicht desavouiert, sondern nur bemerkt, der Finanzdirektor, der sage, er habe Geld, sei verloren. Wir kennen die Herren Finanzdirektoren, sie wollen nie Geld haben, aber wir glauben es ihnen nicht mehr. Herr Regierungsrat Könitzer hat also Herrn von Steiger nicht direkt widersprochen. Nachdem die Behauptung, die Finanzmisere sei vorüber und wir hätten jetzt Geld genug, unwidersprochen geblieben ist, möchte ich nun meinerseits Herrn v. Steiger und seine Partei und die Regierung bei dieser Aussage behaften. Wir werden Sie gelegentlich an diesen Geldüberfluss, von dem die Wegmeister allerdings nichts gespürt haben, erinnern, wenn dringende sozialpolitische Forderungen nach Befriedigung verlangen.

Abstimmung

Für Eintreten auf den Gesetzesentwurf . Mehrheit.

Präsident. Bevor wir auf die Detailberatung eintreten, möchte ich Ihnen die Abhaltung einer Nachmittagssitzung beantragen, damit morgen die Session geschlossen werden kann. — Wenn kein Gegenantrag gestellt wird, nehme ich an, Sie seien mit diesem Vorschlag einverstanden.

Art. 1.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. In Art. 1 werden die verschiedenen Eisenbahnen aufgeführt, an deren Bau der Staat sich beteiligen kann. In dem schriftlichen Bericht der Eisenbahndirektion an den Grossen Rat wurden die einzelnen Projekte näher besprochen; hier im Rat dürfte es sich empfehlen, sie in globo zu behandeln (Zustimmung).

Neu aufgenommen wurden die Linie Thun-Burgistein-Schwarzenburg-Freiburg und die Verlängerung der Worblentalbahn von Biglen über Ober-Goldbach zum Anschluss an die Ramsey-Sumiswald-Huttwil-Bahn. Die Linie Réchésy-Beurnevésin-Bonfol soll bis an die deutsche Grenze weiter geführt werden. Neu ist ferner Herzogenbuchsee - Bleienbach - Langenthal. Alle übrigen Projekte waren bereits im Subventionsgesetz von 1902 enthalten. Ich beantrage Ihnen die unveränderte Annahme des Art. 1.

Müller (Gustav). In Art. 1 heisst es in Abweichung vom bisherigen Gesetz: «Der Staat *kann* sich am Bau der nachgenannten Eisenbahnen beteiligen». Ich möchte Ihnen beantragen, die ursprüngliche Fassung wieder herzustellen und zu sagen: «Der Staat *beteiligt* sich am Bau der nachgenannten Eisenbahnen», gleich wie im Gesetz von 1902. Gleichzeitig wäre der Wortlaut in Art. 5: «Dieselbe *darf* im Maximum betragen» abzuändern in die bestimmte Fassung: «Dieselbe *beträgt* im Maximum».

Zu diesem Antrag werde ich veranlasst durch die Erfahrungen, die wir bei der Beratung der Solothurn-Schönbühl-Bahn gemacht haben. Wir müssen die Garantie haben, dass der Staat den betreffenden Bahnunternehmungen und Landesgegenden gegenüber eine bestimmte Verpflichtung übernimmt. Es darf nicht mehr vorkommen, dass, wenn eine derartige Bahn bis auf den Staatsbeitrag fix und fertig finanziert ist, der Grosse Rat oder die Regierung plötzlich erklären können, sie machen nicht mit, sie lehnen aus höhern Interessen die Staatsbeteiligung ab, und infolgedessen das ganze Unternehmen dahinfällt. So kann das Eisenbahnsubventionsgesetz unmöglich verstanden sein, sonst hätte es keinen Sinn, einzelne Linien herauszugreifen, sondern dann könnte man sich in Art. 1 mit dem allgemeinen Satz begnügen: «Der Staat kann sich unter den nachfolgenden Bedingungen am Bau von Eisenbahnen beteiligen». Man will hier doch den betreffenden Gegenden die Zusicherung geben, dass, wenn sie sich vielleicht jahrzehntelang abgemüht haben, unter grossen Opfern die Mittel aufzubringen, um ein Bahnunternehmen der Verwirklichung entgegenzuführen, sie vom Staat die im Gesetz zugebilligte Subvention bekommen.

Ich habe das als selbstverständlich angesehen und in der Kommission nur zur Sicherheit darauf aufmerksam gemacht, dass zwischen Art. 1 und 5 ein Widerspruch bestehe, den man beseitigen sollte, damit die betreffenden Eisenbahnen einen gesetzlich zugesicherten Anspruch auf die Staatsbeteiligung haben. Zu meiner grössten Ueberraschung wurde dann aber in der Kommission der Spiess umgekehrt und vorgeschlagen, diese Inkonsequenz solle in der Weise beseitigt werden, dass Art. 5 unverändert beibehalten und in Art. 1 die fakultative Fassung aufgenommen werde, wie sie Ihnen nun vorliegt. Ich wies umsonst darauf hin, dass das Gesetz bereits ein Sicherheitsventil enthalte, indem der Staat, wenn seine Finanzen aus dem Gleichgewicht gekommen seien, berechtigt sei, die Wirksamkeit des Gesetzes zeitweise zu sistieren, und dass damit eine genügende Garantie gegeben sei, um die Subventionierung bei wirklich schlechter Finanzlage vorläufig zu sistieren und auf bessere Zeiten zu verschieben. Mit Stichentscheid des Präsidenten wurde aber der fakultativen Fassung zugestimmt.

Ich mache Sie auf die Konsequenzen aufmerksam für den Fall, dass der Grosse Rat den Antrag der Kommission zum Beschluss erhebt. Für jedes Unternehmen, das jetzt hier scheinbar eine Zusicherung erhält, würde es von der Willkür und dem Belieben der Regierung abhangen, ob es eine Subvention bekommen soll oder nicht. Damit wäre jede Rechtssicherheit verschwunden. Ich möchte den Grossen Rat daher vor der Annahme dieser fakultativen Fassung warnen. Sollte er im andern Sinn entscheiden, so würde damit nur mit aller Deutlichkeit sichtbar werden, was man bis jetzt wenigstens notdürftig verschleiert hat, dass die Subventionszusicherung an die verschiedenen Unternehmungen wirklich nur reine Dekoration ist für die Zinsengarantie des Lötschberg. Schon diesen Eindruck muss man vermeiden und deshalb möchte ich Sie dringend ersuchen, nicht dem Antrag der Kommission zuzustimmen, sondern die bestimmte Fassung, wie sie im Gesetz von 1902 enthalten ist, wieder aufzunehmen.

Steiger, Präsident der Kommission. Es ist richtig, dass im ursprünglichen Entwurf gesagt war: Der Staat beteiligt sich, und dass dieser Ausdruck dann in der Kommission dahin abgeändert wurde: Der Staat kann sich beteiligen. Es ist auch richtig, dass diese Aenderung gerade wegen der Verhandlungen in diesem Saale bezüglich der Solothurn-Schönbühl-Bahn erfolgte. Damals hat speziell Herr Müller die Ansicht vertreten, dass jedes im alten Subventionsgesetz aufgeführte Bahnunternehmen auf die Staatsbeteiligung einen gesetzlichen Anspruch habe. Von anderer Seite wurde geltend gemacht, ein solcher Anspruch bestehe nicht, der Staat sei frei, die Subvention zu sprechen oder nicht. Mit grosser Mehrheit hat sich der Grosse Rat damals, als diese Frage das erste und einzige Mal hier zur Sprache kam, auf den Standpunkt gestellt, dass für die im Gesetz genannten Bahnen kein gesetzlicher Anspruch auf die Staatsbeteiligung bestehe. Wenn wir nun im neuen Gesetz eine andere Fassung aufnehmen als die, welche die Kommission Ihnen vorschlägt, so wäre das ein Widerspruch gegenüber der Haltung, die der Grosse Rat bei der Solothurn-SchönbühlBahn eingenommen hat. Ich möchte Ihnen daher empfehlen, dem gedruckt vorliegenden Wortlaut beizustimmen.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Im ursprünglichen Entwurf war die Fassung: Der Staat beteiligt sich, aufgenommen. Als dann Herr Müller die Abänderung des Wortlautes in Art. 5 beantragte, wurde geltend gemacht, dass man besser Art. 5 unverändert beibehalte und Art. 1 anders fasse. Wäre zu Art. 5 kein Abänderungsantrag gestellt worden, so wäre wahrscheinlich der ursprüngliche Wortlaut des Art. 1 unbeanstandet angenommen worden. Ich bin der Auffassung, dass sobald ein Projekt fertig ist, von dem man nicht von vorneherein sagen muss, dass das dafür aufgewendete Geld verloren sei, der Staat sich beteiligen soll. Allein nachdem die Abänderung des Art. 5 verlangt worden ist, müssen wir nun an der vorliegenden Fassung des Art. 1 festhalten.

M. **Gross.** J'aurais une adjonction à proposer au § 1 de ce projet. Elle consiste à inscrire dans la liste des lignes subventionnées celle de Neuveville-Lignières-Nods, éventuellement Diesse-Lamboing-Prêles.

Vous savez qu'il y a quelques années déjà il avait été question d'établir, depuis Neuveville à la montagne de Diesse, une ligne à traction électrique et à voie étroite; mais ce projet a dû être ajourné à cause du coût considérable. Dernièrement, MM. les ingénieurs de Vallière et Simon, à Lausanne, et Orlandi, à Neuveville, sont venus sur les lieux pour étudier la question; ils ont dressé des plans

et fait des devis, puis demandé la concession à l'autorité fédérale. Cette concession n'a pas encore été accordée, mais d'après une pièce que j'ai sous les yeux le gouvernement bernois a recommandé l'octroi de cette concession au département fédéral des chemins de fer. Cette demande est appuyée par les communes de Cerlier, de Neuveville, de Fenil, de Nods et de Prêles. Il s'agit d'une ligne d'intérêt général. Un projet concurrent a été présenté par un comité du Landeron, projet qui ferait passer la ligne depuis Landeron à Enges et qui continuerait sur Lignières, Nods etc.

Le gouvernement s'oppose à ce dernier projet et appuie le premier, qui comporte création d'une voie étroite à traction électrique de 10 km de long, dont 2 seulement sont sur territoire neuchâtelois et 8 sur territoire bernois.

C'est pourquoi le gouvernement a proposé, en date du 9 février dernier, au département fédéral des chemins de fer, d'accorder la concession de la ligne dont je parle, soit la ligne Neuveville-Lignières-Nods, — éventuellement Prêles et Diesse.

Je propose donc d'ajouter à la série des lignes désignées sur le projet de loi que nous avons sous les yeux, la nouvelle ligne dont je viens de vous parler.

v. Fischer. Ich erlaube mir eine Anfrage betreffend Ziff. 7 Solothurn-Schönbühl-Zollikofen. Warum ist hier Zollikofen als Endpunkt angegeben, währenddem in der Uebereinkunft zwischen Bern und Solothurn, die uns freilich nicht vorgelegt worden ist, aber von der wir in den Zeitungen gelesen haben, vorgesehen ist, dass die Bahn von Zollikofen bis Bern auf besonderm Bahnkörper neben der Bern-Zollikofen-Bahn geführt werden soll? Es wäre auch interessant, hier oder bei der Behandlung des ausgeteilten Geschäftes Elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Bern zu vernehmen, ob man es von seiten des Staates für angezeigt erachtet, die mit 293,000 Franken subventionierte Linie Bern-Zollikofen durch die Abmachung mit Solothurn in empfindlicher Weise zu konkurrenzieren.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Wir haben die Bahn unter der Bezeichnung Solothurn-Schönbühl-Zollikofen aufgenommen, weil die Konzession so lautet. Auf das Abkommen mit Solothurn werde ich bei der Behandlung des besondern Geschäftes zu sprechen kommen. Aber ich kann schon jetzt sagen, dass man sich mit der Bern-Zollikofen-Bahn wird verständigen müssen. Man wird auf ihrem Geleise fahren, eventuell da, wo es nötig ist, ein Doppelgeleise erstellen. Bern-Zollikofen wird dabei nichts verlieren, sondern wahrscheinlich ein gutes Geschäft machen, indem ihr neuer Verkehr zugeführt wird. Wir werden dahin wirken, dass mit Bern-Zollikofen ein anständiger Mitbenützungsvertrag abgeschlossen wird. Wenn die Stadt sich in der Richtung nach Zollikofen erweitert, wird auf der Tiefenaustrasse sowieso die Doppelspur errichtet werden müssen, damit Verkehrsstörungen möglichst vermieden werden.

Steiger, Präsident der Kommission. Herr Gross hat die Aufnahme einer neuen Linie Neuenstadt-Lignières-Nods beantragt. Die Konzession ist noch nicht erteilt. Ich will keinen Gegenantrag stellen, aber ich möchte Herrn Gross ersuchen, seinen Antrag auf die zweite Lesung zu versparen. Ich gebe ihm die Zusicherung, dass die Kommission bis dahin die Sache prüfen wird.

Gross. Einverstanden!

Abstimmung.

Für den Antrag der vorberatenden Behörden	63 Stimmen.
Für den Antrag G. Müller . . .	18 Stimmen.

Beschluss:

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

1. Spiez-Frutigen-Lötschberg-Brig;
2. Thun-Scherzligen;
3. Meiringen-Innertkirchen;
4. Steffisburg-Thun-Gunten, eventuell Beatenbucht;
5. Burgistein-Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez;
6. Worb zum Anschluss an die Burgdorf-Thun-Bahn und Ramsey-Huttwylbahn über Ober-Goldbach;
7. Solothurn-Schönbühl-Zollikofen;
8. Thun-Burgistein-Schwarzenburg-Freiburg;
9. Herzogenbuchsee-Koppigen-Utzenstorf-Lyss und Koppigen-Kirchberg;
10. Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach, Niederbipp und Wiedlisbach-Solothurn;
11. Langenthal-Melchnau;

11a. Herzogenbuchsee, Bleienbach-Langenthal;

12. Huttwil-Eriswil;
13. Biel-Meinisberg-Büren;
14. Biel-Nidau-Täuffelen-Ins;
15. Ins-Erlach-Neuenstadt;
16. Reconvilier-(Tavannes) Bellelay;
17. Pruntrut-Damvant, event. Pruntrut-Lugnez;
18. Delsberg-Mervelier;
19. Alle-Miécourt-Charmoille-Frégiécourt-Cornol-Courgenay;
20. Réchésy-Beurnevésin-Bonfol-deutsche Grenze.

Wird in Thun ein Schiffahrtskanal erstellt, so kann der Grosse Rat eine Subvention im Rahmen des gegenwärtigen Gesetzes an den Kanal anstatt an die Bahn Thun-Scherzligen aussprechen.

Art. 2.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 2 lautet gleich wie im alten Gesetz. Der Grosse Rat wird ermächtigt, innerhalb seiner Kompetenz an Bahnen, die im Subventions-

gesetz nicht aufgenommen sind, ebenfalls Subventionen zu bewilligen.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 2. Der Grosse Rat ist ermächtigt, innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz und unter Anwendung der Bestimmungen dieses Gesetzes für solche Eisenbahnlinien, welche in Art. 1 hievor nicht aufgezählt sind, eine Aktienbeteiligung des Staates zu beschliessen.

Art. 3.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 3 ist ebenfalls aus dem alten Gesetz herübergenommen. Er limitiert die Wirkungsdauer des Gesetzes auf 10 Jahre. Nach Ablauf dieser Zeit fällt die Aktienbeteiligung des Staates dahin, wenn bis dahin der Finanzausweis nach Art. 14 nicht geleistet ist.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 3. Die in diesem Gesetz zugesicherte Beteiligung des Staates fällt für diejenigen Strecken dahin, für welche nicht innerhalb 10 Jahren von der Annahme dieses Gesetzes durch das Volk an gezählt, der in Art. 14 vorgesehene Finanzausweis geleistet wird.

Art. 4.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 4 ist in der Eintretensdebatte eingehend behandelt worden und gibt mir zu keinen Bemerkungen mehr Anlass. Wir werden bis zur zweiten Lesung das Maximum des Anleihens festsetzen, für das der Staat die Zinsengarantie zu übernehmen hat.

Steiger, Präsident der Kommission. Ich wiederhole hier lediglich die Erklärung, die ich Herrn Wyss gegenüber bereits abgegeben habe: Wir werden ein Maximum aufnehmen und dasselbe für die zweite Lesung feststellen können.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 4. Der Grosse Rat wird ermächtigt, für die Zinsen des Hypothekaranleihens II. Ranges, das für den Ausbau noch aufgenommen werden muss, die Zinsengarantie des Staates auszusprechen.

Die in Art. 8 dieses Gesetzes enthaltenen Bestimmungen finden auf die Lötschbergbahn nicht Anwendung.

Art. 5.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Hier wird die Beteiligung des Staates festgelegt. Ich habe bereits in der Eintretensdebatte bemerkt, dass wir da einige Aenderungen vorgenommen haben. Wir sichern den Bahnen mit elektrischem Betrieb einen grössern Staatsbeitrag zu als den Dampfbahnen, weil die Erstellung der erstern mit grössern Kosten verbunden ist, was dann später allerdings wieder durch den billigeren Betrieb kompensiert wird.

Der Staat beteiligt sich bei den elektrischen Vollbahnen mit 40 % des Anlagekapitals, im Maximum 80,000 Fr. per Kilometer; wir sind von der Voraussetzung ausgegangen, dass die kilometrischen Anlagekosten einer solchen Bahn ungefähr 200,000 Fr. betragen. Bei normalspurigen Bahnen mit Dampfbetrieb beträgt die Staatsbeteiligung 30 % der Anlagekosten, höchstens 60,000 Fr. per Kilometer. Für elektrische Schmalspurbahnen nehmen wir einen Staatsbeitrag von 40 % des Anlagekapitals, höchstens 50,000 Fr. per Kilometer, in Aussicht. Es wurde geltend gemacht, dass wir mit den 40 % diesen Bahnen nicht genügend entgegenkommen. Bei näherer Prüfung musste ich die Begründetheit dieses Einwandes anerkennen. Bei 110,000 Fr. Erstellungskosten per Kilometer machen die 40 % 44,000 Fr. aus, das heisst nur 4000 Fr. mehr als nach dem Gesetz von 1902, während ich eigentlich beabsichtigte, ihnen bis 10,000 Fr. per Kilometer mehr zuzuwenden, damit sie nicht genötigt sind, ein grosses Obligationenkapital aufzunehmen, das sie nachher erdrückt. Ich könnte mich einverstanden erklären, hier etwas höher zu gehen, damit die elektrischen Schmalspurbahnen einen grössern Beitrag erhalten und die 50,000 Fr. per Kilometer nicht erst zur Ausrichtung gelangen, wenn die Anlagekosten 125,000 Franken betragen, was wohl selten der Fall sein dürfte. Bei Schmalspurbahnen mit Dampfbetrieb beteiligt sich der Staat mit 30 %, im Maximum 37,500 Franken per Kilometer.

Von der Kommission wurde die Bestimmung hinzugefügt, dass bei Bahnen mit andern Betriebssystemen der Staat sich im Verhältnis zu den Erstellungskosten mit den gleichen Prozentansätzen beteiligt. Man denkt dabei an die geleislosen und andere Bahnen, die eventuell noch erfunden werden können.

Ueberdies ist vorgesehen, dass der Staat für Tunnel-, grosse Viadukt- und Brückenbauten eine besondere Beteiligung, im Maximum jedoch 100,000 Franken per Kilometer, gewähren kann. Das ist allerdings nicht gerade viel, aber doch immerhin etwas, und ein Extrabeitrag von einigen tausend Franken wird bei kleinern Bahnen, für welche die Verhältnisse die Erstellung grösserer Brücken oder Viadukte nötig machen, ins Gewicht fallen und ihr Zustandekommen erleichtern.

Rufener. Ich möchte im Anschluss an das Votum des Herrn Eisenbahndirektors den Antrag stellen, die Beteiligung des Staates sei bei den schmalspurigen Bahnen mit elektrischem Betrieb auf 45 % des Anlagekapitals festzusetzen. Bei 40 % müsste das Anlagekapital per Kilometer 125,000 Fr. betragen, wenn das Maximum von 50,000 Fr. zur Ausrichtung gelangen sollte. Man müsste die Voranschläge fast

künstlich erhöhen und mit fingierten Obligationenkapitalien umgeben, um auf die 125,000 Fr. zu kommen. Die Subventionsbeschlüsse betreffend die elektrischen Schmalspurbahnen, die noch in dieser Session gefasst werden sollen, enthalten nach dem Antrag der vorberatenden Behörden den Zusatz, dass der Grosse Rat kompetent sein soll, die Wohltat der erhöhten Staatsbeteiligung, die in lit. b des Art. 5 des vorliegenden Entwurfes vorgesehen ist, nach Annahme des Gesetzes auch diesen Unternehmungen zuteil werden zu lassen. Nun betragen aber die Anlagekosten dieser Projekte per Kilometer nicht mehr als rund 110,000 Fr., so dass also bei einer Staatsbeteiligung von 40 % nur 44,000 Fr. und nicht das Maximum von 50,000 Fr. zur Ausrichtung gelangen könnte, während wir bei 45 % per Kilometer auf einen Staatsbeitrag von 49,500 Fr. kommen würden. Wenn also das Maximum von 50,000, wie es von der Regierung beantragt wird, auch wirklich soll verabfolgt werden können, so muss der prozentuale Beitrag auf 45 % erhöht werden. Ich nehme an, der Grosse Rat werde sich mit diesem Antrag ohne weiteres einverstanden erklären können, da wir mit den 45 % immer noch unter dem Mittel bleiben, das wir nach den Ansätzen des alten Gesetzes und unter Berücksichtigung der vom Grossen Rat innerhalb seiner Kompetenz ausgerichteten Extrabeiträge an die bisher gebauten Bahnen ausgerichtet haben. Ich möchte Ihnen die Erhöhung von 40 auf 45% für schmalspurige Bahnen mit elektrischem Betrieb zur Annahme empfehlen.

Müller (Gustav). Im Eingang des Art. 5 heisst es: «Die Beteiligung des Staates geschieht durch Uebernahme von Aktien. Dieselbe darf im Maximum betragen». Ich möchte Ihnen beantragen zu sagen: «Dieselbe beträgt im Maximum». Der Grund, der mich zu diesem Antrag veranlasst, ist der nämliche, den ich bereits bei Artikel 1 geltend gemacht habe. Ich erinnere daran, dass noch nie unter 40 % gegangen wurde, mit Ausnahme der Solothurn-Schönbühl-Bahn, wo die Subvention überhaupt verweigert wurde. Man hat den Bahngesellschaften immer das im Gesetz vorgesehene Maximum bewilligt. Das soll auch im Text des Gesetzes zum Ausdruck kommen, damit nicht die Regierung in einem einzelnen Fall sich einer Bahn gegenüber, die ihr nicht genehm ist, darauf berufen kann, es heisse hier, der Beitrag darf 40 % betragen, uns beliebt jedoch, nur 15 oder 20 % zu geben, wodurch das Zustandekommen der Bahn verunmöglicht wird. Das müssen wir vermeiden und deshalb muss eine bestimmte Fassung aufgenommen werden.

Ich will in der Begründung nicht länger sein. Die jetzige Lesung des Subventionsgesetzes ist aus den in der Eintretensdebatte zur Genüge erörterten Gründen ein reines Provisorium und unsere Stellungnahme in der zweiten Lesung hängt von der weitern Ergänzung ab. Darum hat es vorläufig keinen Zweck, länger über die Sache zu sprechen, sondern ich begnüge mich, meinen Antrag mit diesen wenigen Worten zu begründen. Nachdem die grosse Mehrheit geglaubt hat, den Art. 1 in seiner jetzigen Fassung annehmen zu sollen, möchte ich ihr empfehlen, die referendumspolitischen Wirkungen einer solchen Stellungnahme sich bis zur zweiten Lesung noch zu überlegen, denn ich kann die bestimmte Erklärung abgeben, dass, wenn die vom Grossen Rat angenommene Fassung beibehalten wird, das Gesetz von uns nicht akzeptiert werden wird.

Steiger, Präsident der Kommission. Wenn vorhin bei Art. 1 der Antrag Müller angenommen wäre, müsste man jetzt seinem Vorschlag auch zustimmen; denn beides hängt auf das engste zusammen. Nachdem aber der Grosse Rat bei Art. 1 mit grosser Mehrheit die Fassung der Kommissionsmehrheit gutgeheissen hat, nehme ich an, sie werde ihm auch hier belieben. Ich möchte Ihnen empfehlen, bei der gedruckt vorliegenden Fassung zu bleiben.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich glaube auch, dass man an der jetzigen Fassung festhalten soll. Wir wollen dem Grossen Rat die Kompetenz geben, im einzelnen Fall zu prüfen und zu bestimmen, in welchem Masse sich der Staat an dem Bau einer Bahn beteiligen soll. Ich habe das Wort eigentlich nur verlangt, um Herrn Müller noch einmal zu sagen, dass nicht einzig die Solothurn-Schönbühl-Bahn so behandelt worden ist, sondern dass seinerzeit die Bern-Worb-Bahn auch nicht 40 % erhalten hat. Herr Müller sass damals mit im Verwaltungsrat dieser Bahn. Wir glaubten auch, der damalige Eisenbahndirektor, Herr Morgenthaler, werde uns 40 % geben, aber wir erhielten nur 27 %. Deshalb konnte dann später für die Elektrifikation dieser Linie noch ein weiterer Beitrag von 13 % bewilligt werden.

Abstimmung

1. Für den Antrag der vorberatenden Behörden (gegenüber dem Antrag G. Müller) . . . . . Mehrheit.
2. Für den Antrag der vorberatenden Behörden (gegenüber dem Antrag Rufener) . . . . . Minderheit.

Beschluss:

Art. 5. Die Beteiligung des Staates geschieht durch Uebernahme von Aktien. Dieselbe darf im Maximum betragen:

a) Bei den normalspurigen Bahnen mit elektrischem Betrieb = 40 % des Anlagekapitals der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecke, jedoch höchstens 80,000 Fr. per Kilometer. Bei den normalspurigen Bahnen mit Dampfbetrieb = 30 % oder höchstens 60,000 Fr. per Kilometer.

b) Bei den schmalspurigen Bahnen mit elektrischem Betrieb = 45 % des Anlagekapitals der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecke, jedoch höchstens 50,000 Fr. per Kilometer. Bei schmalspurigen Bahnen mit Dampfbetrieb = 30 % oder höchstens Franken 37,500 per Kilometer.

c) Bei Bahnen mit andern Betriebssystemen im Verhältnis zu den Erstellungskosten zu den gleichen Prozentansätzen.

Bei normalspurigen und schmalspurigen Bahnen kann ausserdem eine besondere Beteiligung

gewährt werden für Tunnel-, grosse Viadukt- und Brückenbauten, jedoch im Maximum 100,000 Franken per Kilometer der auf dem Gebiet des Kantons Bern liegenden Teile solcher Bauobjekte.

Art. 6.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 6 bestimmt, dass der Grosse Rat die Beteiligung des Staates nach der Wichtigkeit der in Frage stehenden Linie innerhalb der Grenzen des Art. 5 festsetzt. Wäre in Art. 5 der Antrag Müller angenommen worden, so hätte Art. 6 keinen Sinn mehr und müsste dahinfallen.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 6. Die Höhe der Aktienbeteiligung innerhalb der in Art. 5 genannten Grenzen setzt der Grosse Rat fest. Er nimmt dabei einerseits auf die Wichtigkeit der neu zu erstellenden Linie und auf die von der beteiligten Landesgegend gebrachten Opfer, und andrerseits auf die Schwierigkeiten und Kosten des Baues Rücksicht.

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

Art. 7.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 7 ist neu. Nach demselben kann der Grosse Rat eine Aktienbeteiligung des Staates bei der Elektrifikation von im Betrieb befindlichen Dampfbahnen beschliessen. Dieselbe beträgt bei Normalbahnen 40 % der Umwandlungskosten, im Maximum 16,000 Fr.; bei Schmalspurbahnen ebenfalls 40 %, im Maximum 10,000 Franken per Kilometer. Diese Staatshülfe ist geboten, damit einige Bahnen zum elektrischen Betrieb übergehen und so rentabler gestaltet werden können. Ich erinnere nur an die Tavannes-Tramelan-Bahn, die unbedingt elektrisch umgebaut werden muss. Mit der Zeit werden noch andere Bahnen in diesen Fall kommen.

M. **Chavanne.** Comme complément à la proposition de M. Rufener, je vous propose, M. le président et messieurs, de modifier l'article 7, aux fins de porter à 45% la subvention de l'Etat pour l'électrification des chemins de fer existants et exploités par la traction à vapeur, et d'élever dans la même proportion le maximum de la participation de l'Etat.

Les dispositions sous lettres *a* et *b* de l'article 7 de la loi seraient dès lors ainsi conçues:

a) en ce qui concerne les lignes à voie normale, au 40 % des frais afférents à la partie située sur territoire bernois, sans pouvoir toutefois dépasser fr. 18,000 par kilomètre;

b) en ce qui concerne les lignes à voie étroite, au 45 % également des frais afférents à la partie située sur territoire bernois, sans pouvoir toutefois dépasser fr. 11,250.

Cette modification n'est que la conséquence naturelle de celle proposée à l'article 5 et acceptée par le Grand Conseil. Elle devrait sans autre découler de cette dernière.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich möchte Ihnen empfehlen, diesen Antrag abzulehnen. Derselbe hat keine Berechtigung. Die Kosten der Umwandlung in elektrischen Betrieb kommen bei keiner Schmalspurbahn unter 25,000 Franken per Kilometer zu stehen und 40 % davon machen 10,000 Fr. aus. Sie würden bei 45 % gar nicht mehr erreichen, indem das Maximum von 10,000 Fr. per Kilometer nicht überschritten werden darf.

Abstimmung.

Für den Antrag der vorberatenden Behörden (gegenüber dem Antrag Chavanne) Mehrheit.

Beschluss:

Art. 7. Der Grosse Rat kann eine Aktien-Beteiligung des Staates bei der Elektrifikation von im Betrieb befindlichen Dampfbahnen wie folgt beschliessen:

a) bei Normalspurbahnen mit 40 % der Umwandlungskosten der auf bernischem Gebiet liegenden Strecke, jedoch im Maximum mit 16,000 Fr. per Kilometer;

b) bei Schmalspurbahnen mit 40 % der Umwandlungskosten der auf bernischem Gebiet liegenden Strecke, jedoch im Maximum mit 10,000 Fr. per Kilometer.

Art. 8.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 8 bestimmt, dass das Obligationenkapital der vom Staat subventionierten Bahnen in der Regel nicht mehr als ein Drittel des Anlagekapitals betragen darf. Ausnahmsweise kann der Grosse Rat die Aufnahme von Anleihen bis auf die Hälfte des Anlagekapitals bewilligen.

Nach dem zweiten Alinea dürfen, wie unter dem alten Gesetz, Zeichnungen von Unternehmern für Leistungen oder Lieferungen zum Bau oder zur Ausrüstung der Bahn nicht zu den Privataktienzeichnungen gerechnet werden.

Das dritte Alinea ist ebenfalls wörtlich aus Art. 7 des bisherigen Gesetzes herübergenommen.

Steiger, Präsident der Kommission. Im ursprünglichen Entwurf hiess es, dass der Grosse Rat die Aufnahme von Anleihen bis auf die Hälfte des Anlagekapitals bewilligen könne, wenn es notwendig erscheine. Diese Fassung war uns zu allgemein und wir sagen nun: «wenn es im besondern Interesse des Kantons liegt und das Zustandekommen der Linie

nur auf diesem Wege möglich ist». Der Regierungsrat stimmt dieser Fassung zu.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 8. Die in Art. 5 zugesicherte Staatsbeteiligung darf in der Regel nur bewilligt werden, wenn höchstens ein Drittel des Anlagekapitals auf dem Anleihenswege aufzubringen bleibt. Ausnahmsweise kann der Grosse Rat die Aufnahme von Anleihen bis auf die Hälfte des Anlagekapitals bewilligen, wenn es im besonderen Interesse des Kantons liegt und das Zustandekommen der Linie nur auf diesem Wege möglich ist.

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

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

Art. 9.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 9 entspricht genau dem Art. 8 des alten Gesetzes.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 9. Als Anlagekapital im Sinne dieses Gesetzes gilt derjenige Betrag, welcher im Kostenvoranschlag, der dem genehmigten Finanzausweis zu Grunde liegt, für den Bau der Bahn und die Beschaffung des Betriebsmaterials zur Verwendung auf bernischem Gebiet vorgesehen ist.

Art. 10.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Staatsbeteiligung wird nur denjenigen Gesellschaften zugesichert, deren Statuten vom Grossen Rat genehmigt sind. Diese Bestimmung wie auch die übrigen des vorliegenden Artikels stimmen mit den Vorschriften des alten Gesetzes überein.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 10. Die Staatsbeteiligung wird nur Gesellschaften zugesichert, deren Statuten vom Grossen Rat genehmigt sind.

Diese Genehmigung darf nur erfolgen, wenn in den Statuten die dem Staate zufolge diesem Gesetze zustehenden Rechte in vollem Umfange anerkannt sind und wenn sie den Interessen des Staates, der beteiligten Landesgegend und der zu gründenden Gesellschaft genügend Rechnung tragen.

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

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

Art. 11.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Hier wird, wie im bisherigen Gesetz, gesagt, dass die Aktien des Staates den übrigen Aktien gleichstehen und bezüglich des Stimmrechts keiner Beschränkung unterworfen sind. Das ist notwendig, damit der Staat seinen ganzen Einfluss geltend machen kann, wenn etwas beschlossen werden wollte, was seinen Interessen entgegenlaufen würde.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 11. Die Aktien des Staates stehen den übrigen Aktien gleich, geniessen die gleichen Rechte wie diese und sind im weitern bezüglich des Stimmrechts keiner Beschränkung unterworfen (Art. 640 O.-R. und Art. 22 des Bundesgesetzes vom 27. März 1896).

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

Art. 12.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Einzahlung der Aktien des Staates geschieht zu vier Fünfteln nach Massgabe der Statuten. Der letzte Fünftel wird erst bezahlt, wenn die Bahn in Betrieb gesetzt ist und der vorzulegende Ausweis über die Verwendung des Baukapitals die Genehmigung des Regierungsrates erhalten hat.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 12. Die Einzahlung der Aktien des Staates geschieht zu vier Fünfteln nach Massgabe der Statuten der betreffenden Gesellschaften gleich wie die Einzahlung der übrigen Aktien. Der letzte Fünftel wird erst bezahlt, wenn nach Inbetriebsetzung der Bahn ein dem Regierungsrat vorzulegender Ausweis über die Ver-

wendung des Baukapitals die regierungsrätliche Genehmigung erhalten hat.

Art. 13.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 13 gibt dem Staat das Recht, sich im Verwaltungsrat der subventionierten Bahnen durch ein bis sechs Mitglieder vertreten zu lassen, von denen kein Aktienbesitz gefordert werden darf.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 13. Der Staat hat das Recht, sich im Verwaltungsrat jedes von ihm subventionierten Eisenbahnunternehmens durch ein bis sechs Mitglieder vertreten zu lassen.

Von diesen Mitgliedern darf kein Aktienbesitz gefordert werden.

Art. 14.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Mit dem Bau der Bahn darf begonnen werden, wenn der Grosse Rat den Finanzausweis genehmigt hat. Wird mit dem Bau früher begonnen, so fällt die Beteiligungszusage des Staates dahin.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 14. Der Grosse Rat entscheidet nach Prüfung der gesamten Sachlage, ob er den Finanzausweis als genügend ansehen kann oder nicht. Wird mit dem Bau begonnen, bevor der Finanzausweis vom Grossen Rat endgültig genehmigt ist, so fällt die Beteiligungszusage für die betreffende Linie dahin.

Art. 15.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Für die Wahl des bauleitenden Ingenieurs, sowie für alle wichtigeren Bau- und Lieferungsverträge ist die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen. Alle Vierteljahre ist ein Bericht über den Stand der Bauarbeiten und der verfügbaren Finanzmittel einzureichen. Ueberdies ist der Regierungsrat berechtigt, sich jederzeit auf Kosten der Gesellschaft über deren Geschäftsführung den gewünschten Aufschluss zu verschaffen.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 15. Die Bahnverwaltungen haben die Genehmigung des Regierungsrates einzuholen für die Wahl des bauleitenden Ingenieurs, sowie für alle wichtigeren Bau- und Lieferungsverträge; im weitern haben sie der kantonalen Eisenbahndirektion während der Dauer des Bahnbaues jeweilen im Januar, April, Juli und Oktober einen Quartalbericht einzureichen, aus welchem der Stand der Bauarbeiten und der verfügbaren Finanzmittel klar beurteilt werden kann. Nach Vollendung des Baues ist dem Regierungsrat die detaillierte Baurechnung vorzulegen.

Ueberdies ist der Regierungsrat berechtigt, jederzeit, das heisst sowohl während des Baues wie des Betriebes — die ihm notwendig scheinenden Untersuchungen über die Geschäftsführung des Unternehmens anzuordnen.

Die Kosten dieser Untersuchungen sind von der betreffenden Bahngesellschaft zurückzuvergüten.

Art. 16.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 16 gibt dem Grossen Rat die Befugnis, die Bewilligung von Staatssubventionen zeitweise einzustellen, wenn das Gleichgewicht im Staatshaushalt dies erfordert.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 16. Der Grosse Rat ist befugt, wenn das Gleichgewicht im Staatshaushalt dies erfordert, die Bewilligung von Staatssubventionen zeitweise einzustellen.

Art. 17.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Dieser Artikel entspricht dem Art. 18 des bisherigen Gesetzes, der, wie Sie wissen, wiederholt zur Anwendung gebracht werden musste. Wenn eine Bahn in finanzielle Schwierigkeiten gerät und ihre Verhältnisse nicht sanieren kann, so kann ihr der Grosse Rat innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz verzinsbare Vorschüsse im Gesamtbetrag von 10 % des Anlagekapitals machen. Die Gesellschaft darf erst dann zur Ausrichtung von Dividenden schreiten, wenn diese Vorschüsse zurückbezahlt sind.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 17. Wenn eine mit Staatsbeteiligung gebaute Bahnlinie Betriebsergebnisse aufweist, welche zur Bezahlung der Betriebskosten und der Anleihenszinse nicht ausreichen, oder wenn es sonst zur Konsolidierung des Unternehmens notwendig erscheint, so kann der Grosse Rat innerhalb seiner verfassungsmässigen Kompetenz der betreffenden Bahngesellschaft verzinsbare Vorschüsse machen, deren Gesamtbetrag

10 % des im Sinne des Art. 6 festgesetzten Anlagekapitals nicht überschreiten darf.

Bevor die Vorschüsse zurückbezahlt sind, dürfen den Aktionären keine Dividenden verabfolgt werden.

Art. 18.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 18 entspricht dem Art. 19 des alten Gesetzes. Er gibt dem Staat unter anderm das Recht, mehrere Bahnen unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen, wo dies zweckmässig erscheint. Möglicherweise werden wir demnächst eine solche Zusammenlegung des Betriebes der vom Staate subventionierten Linien vornehmen.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 18. Der Staat ist berechtigt, bei denjenigen Eisenbahnen, bei denen er finanziell beteiligt ist, die ihm gutscheinenden Massnahmen zum Zwecke eines möglichst rationellen Betriebes zu treffen.

Wo es zweckmässig erscheint, ist er befugt, mehrere solcher Eisenbahnen unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen.

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

Art. 19.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Art. 19 ermächtigt den Grossen Rat, ein Anleihen bis auf 15 Millionen aufzunehmen, um die auf Grund dieses Gesetzes erforderlichen Mittel zu beschaffen. Wir glauben nicht, dass es nötig sein werde, bis auf diesen Betrag zu gehen. Auf jeden Fall wird man mit Rücksicht auf die ungünstigen Geldmarktverhältnisse in der nächsten Zeit kein grosses Anleihen kontrahieren, sondern einen günstigern Zeitpunkt abwarten.

Steiger, Präsident der Kommission. Es wurde bereits in der Eintretensdebatte darauf hingewiesen, dass hier das Maximum des aufzunehmenden Anleihens auf 15 Millionen festgesetzt wird. Wir glauben nicht, dass ein Anleihen von dieser Höhe nötig sein wird; 10 Millionen werden voraussichtlich genügen. Damit wir aber unter allen Umständen Geld genug haben, wollen wir uns vom Volk autorisieren lassen, ein Anleihen bis auf 15 Millionen zu kontrahieren.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 19. Der Grosse Rat wird ermächtigt, die auf Grund dieses Gesetzes erforderlichen Gelder, soweit zu deren Deckung die verfügbaren Mittel des Staates nicht hinreichen, auf dem Wege von Anleihen bis zum Gesamtbetrage von 15 Millionen zu beschaffen.

Art. 20.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 20. Die Vertreter des Staates in den Eisenbahnverwaltungen werden durch den Regierungsrat gewählt.

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

Art. 21.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Hier werden die Erlasse aufgeführt, die durch das vorliegende Gesetz aufgehoben werden.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 21. Durch dieses Gesetz wird das Gesetz vom 4. Mai 1902 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, sowie das Regulativ vom 26. Juni 1897 für Bewilligung von Staatsbeiträgen an die Projektaufnahmen für Eisenbahnbauten im Kanton Bern aufgehoben.

Art. 22.

Angenommen.

Beschluss:

Art. 22. Dieses Gesetz tritt nach dessen Annahme durch das Volk in Kraft.

Titel und Ingress.

Angenommen.

Beschluss:

Gesetz
betreffend
Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Der Grosse Rat des Kantons Bern,

auf den Antrag des Regierungsrates,

beschliesst:

Da von keiner Seite ein Antrag auf Zurückkommen auf einzelne Artikel des Entwurfes gestellt wird, schreitet der Rat zur

Schlussabstimmung.

Für Annahme des Gesetzesentwurfes . . Mehrheit.

Naturalisationsgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrates und der Justizkommission werden bei 91 gültigen Stimmen (erforderliche $^2/_3$-Mehrheit: 62) die nachgenannten Personen, welche sich über den Genuss eines guten Leumundes, den Besitz der bürgerlichen Rechte und Ehren, sowie über günstige Vermögens- und Erwerbsverhältnisse ausgewiesen haben, auf ihr Ansuchen hin in das bernische Landrecht aufgenommen, in dem Sinne jedoch, dass die Naturalisation erst mit der Zustellung der Naturalisationsurkunde in Wirksamkeit tritt:

1. Joseph Stephan Dodin, geboren 1890, von Urbeis, Elsass, Landwirt in Courtetelle, ledig, welchem die gemischte Gemeinde Epiquerez das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 88 Stimmen.

2. Emil Metzger, geboren 1864, von Herbolzheim, Baden, Coiffeur in Burgdorf, Ehemann der Adeline Küenzli, Vater von fünf minderjährigen Kindern, welchem die gemischte Gemeinde Roche d'Or das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 84 Stimmen.

3. Michael Fuchs, geboren 1864, von Sierads, Russland, Marktkrämer in Biel, Ehemann der Mindele Leichter, Vater zweier minderjähriger Töchter, welchem die Burgergemeinde Tüscherz-Alfermée das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 77 Stimmen.

4. Abraham, genannt Adolf, Frankenstein, geboren 1865, von Prehorov, Oesterreich, Kaufmann in Bern, Ehemann der Bertha Meyer, Vater zweier minderjähriger Söhne, welchem die Einwohnergemeinde Tramelan-dessus das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 77 Stimmen.

5. Dr. jur. Jakob Otto Wettstein, geboren 1877, von Seebach, Kanton Zürich, Fürsprecher in Bern, Ehemann der Flora Emma geb. Eberhard, Vater von zwei minderjährigen Kindern, welchem die Burgergemeinde Bern das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 89 Stimmen.

6. Karl Emil Brückert, von Langres, Frankreich, geboren 1847, Spezereihändler in Biel, Ehemann der Maria Luise Lachat, ohne minderjährige Kinder, welchem die Burgergemeinde Tüscherz-Alfermée das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 85 Stimmen.

7. Lucien Valentin Hirn, geboren 1888, von Lützenau, Württemberg, Uhrmacher in Dachsfelden, ledig, welchem die gemischte Gemeinde Roche d'Or das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 80 Stimmen.

8. Hugo Sämann, geboren 1895, von Wasseralfingen, Württemberg, in Choindez, ledig, welchem die Burgergemeinde Delsberg das Ortsburgerrecht zugesichert hat — mit 88 Stimmen.

Präsident. Eingegangen ist folgender Beschlussesentwurf des Regierungsrates:

Grundbuchvermessungen; Dekret betreffend Nachführungsgeometer etc. Dem Grossen Rat wird gemäss dem Vorschlag der Baudirektion beantragt, eine Kommission zu ernennen, welche den Entwurf des in Art. 131 des Einführungsgesetzes zum eidgenössischen Zivilgesetzbuch vorgesehenen Dekrets betreffend die Nachführung der Vermessungswerke zu beraten und dem Grossen Rat in seiner nächsten Session darüber Bericht und Antrag zu erstatten hätte.

Könitzer, Baudirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Das in Frage stehende Dekret wird nächste Woche vom Regierungsrat behandelt und sollte in der nächsten Session vom Grossen Rat erledigt werden, damit wir vom Bund die für das Vermessungswesen in Aussicht gestellten Subventionen erhältlich machen können. Solange dieses Dekret nicht erlassen ist, bekommen wir vom Bund kein Geld. Ich möchte Sie daher ersuchen, schon in der gegenwärtigen Session eine Kommission zu ernennen, damit sie den Entwurf bis zur nächsten Tagung vorberaten kann.

Das Bureau wird beauftragt, für die Vorberatung des Geschäftes eine Kommission von 11 Mitgliedern zu bestellen.

Schluss der Sitzung um 12 $^1/_4$ Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.

Vierte Sitzung.

Mittwoch den 24. April 1912,

nachmittags 2 1/2 Uhr.

Vorsitzender: Präsident *Hadorn.*

Der Namensaufruf verzeigt 170 anwesende Mitglieder. Abwesend sind 64 Mitglieder, wovon mit Entschuldigung die Herren: Beutler, Blum, Brand (Bern), Bratschi, Frutiger, Gobat, v. Gunten, Hamberger, Jacot, Keller (Rüegsauschachen), Kühni, Lanz (Thun), Michel (Interlaken), Müller (Boltigen), Nyffenegger, Reber (Muri), Rohrbach (Riggisberg), Roth, Rudolf, Schär, Schüpbach, Siegenthaler (Trub), Siegenthaler (Zweisimmen), Tännler, Trüssel, Witschi, Wyder, Wysshaar, Zaugg, Zürcher; ohne Entschuldigung abwesend sind die Herren: Bähni, Burger (Laufen), Burger (Delsberg), Burkhalter (Hasle), Charpilloz, Crettez, Cueni, David, Flückiger, Freiburghaus, Girardin, Girod, Grosjean, Grossmann, Gugelmann, Gyger, Haldimann, Hari, Henzelin, Hess (Dürrenroth), Hochuli, Hofer (Alchenflüh), Ingold (Lotzwil), Kindlimann, Kuster, Lanz (Rohrbach), Lenz, Minder (Friedrich), Rohrbach (Rüeggisberg), Stuber, Thönen, Vernier, Zgraggen, Zumbach.

Zur Vorberatung des Dekrets betreffend die Grundbuchvermessungen hat das Bureau folgende

Kommission

bestellt:

Herr Grossrat Bühlmann, Präsident,
» » Beuret,
» » Girod,
» » Gnägi,
» » Gurtner (Lauterbrunnen),
» » Häsler,
» » Lindt,
» » Minder (Johann),
» » Ramstein,
» » Schlumpf,
» » Winzenried (Bern).

Tagesordnung:

Strafnachlassgesuche.

(Siehe Nr. 7 der Beilagen.)

M. **Simonin,** directeur de la police, rapporteur du Conseil-exécutif. Vous avez à statuer sur 27 recours en grâce. Le résumé imprimé que vous avez reçu en indique 28. Mais le n° 1 n'est pas un recours en grâce, mais une demande tendant à provoquer une enquête administrative sur le crime commis il y a 21 ans par Emile Doyon. Ce dernier a retiré d'ailleurs sa demande.

Concernant les 27 recours en grâce à traiter, les autorités préconsultatives sont d'accord sur la solution à leur donner.

Nous vous proposons en conséquence de faire remise de la peine entièrement dans deux cas (les nos 21, 24), partiellement dans 4 (les numeros 14, 15, 23, 26) et de rejeter les 21 autres pourvois.

Peter, Präsident der Justizkommission. Die Justizkommission schliesst sich in allen Fällen den gedruckt vorliegenden Anträgen des Regierungsrates an. Der erste Fall braucht nicht beurteilt zu werden, da der Petent das Gesuch inzwischen zurückgezogen hat. Es würde sich übrigens gefragt haben, ob dieser Fall überhaupt in die Kompetenz des Grossen Rates gehöre. Der Gesuchsteller verlangte, der Grosse Rat möchte über seinen Straffall eine spezielle Untersuchung veranlassen. Nach meinem Dafürhalten wäre, das Sache der Gerichtsbehörden; diese haben aber bereits entschieden, indem sie ein bezügliches Revisionsgesuch abwiesen. Für mich ist es sehr zweifelhaft, ob man unter solchen Umständen noch an den Grossen Rat wachsen kann. Doch wir haben die Frage nicht mehr zu lösen, da der Petent, wie gesagt, im letzten Moment das Gesuch zurückgezogen hat.

Im übrigen haben wir es immer noch mit 27 Geschäften zu tun. Mit Rücksicht auf den Umstand, dass seit der letzten Session des Grossen Rates erst wenige Wochen verflossen sind, ist diese Zahl etwas gross. Und wenn wir nachsehen, wie die einzelnen Fälle von den vorberatenden Behörden gewürdigt wurden, so ergibt sich die Tatsache, dass noch sehr viele Fälle vor den Grossen Rat gebracht werden, die besser wegblieben. In 21 von den 27 Fällen wird Abweisung beantragt, in 4 Fällen, in denen es sich meistens um geringfügige Sachen handelt, teilweise Entsprechung und in 2 vollständiger Erlass der Bussen. Das Gesamtresultat lässt darauf schliessen, dass das Begnadigungsrecht des Grossen Rates allzuviel in Anspruch genommen wird, und es dürfte im einzelnen Fall genau geprüft werden, ob wirklich stichhaltige Gründe für die Begnadigung vorliegen oder nicht. Es sollte nicht vorkommen, wie es auch früher schon der Fall gewesen ist, dass mehr als 75 % der Gesuche ohne weiteres von den Behörden abgewiesen werden müssen.

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

Elektrische Schmalspurbahn Biel-Täuffelen-Ins; Genehmigung der Gesellschaftsstatuten und des allgemeinen Bauprojektes, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Bestrebungen der Gemeinden

am rechten Ufer des Bielersees, eine Schienenverbindung zu erhalten, datieren schon auf längere Jahre zurück. Bereits Ende 1899 bewarb sich ein Initiativkomitee beim Regierungsrat um Aufnahme der Linie Biel-Nidau-Ins in den vorgesehenen Erlass über die staatliche Subventionierung neuer Eisenbahnlinien. Diesem Gesuch wurde im Subventionsgesetz von 1902 denn auch Rechnung getragen. 1908 wurde vom Bund die Konzession erteilt, 1911 wurde sie erneuert. Die Gesellschaft hat sich am 14. Februar 1912 mit einem Aktienkapital von 1 Million Franken konstituiert und am 4. März wurde dem Staat das Subventionsgesuch eingereicht. Die vorgelegten Statuten entsprechen unsern Vorschriften und können genehmigt werden.

Die Bahn nimmt ihren Anfang beim Schulhaus in Nidau, als Fortsetzung der Bieler Strassenbahnen, und führt von hier auf eigenem Bahnkörper der Staatsstrasse entlang über Ipsach, Sutz-Lattrigen, Mörigen und Täuffelen nach Hagneck. Ausserhalb Hagneck verlässt das Tracé die Strasse, die Bahn biegt nach dem Moos ab und bedient die beiden Ortschaften Siselen und Finsterhennen in einer gemeinsamen Station. Ausserhalb des Dorfes Brüttelen, das ebenfalls eine Station erhält, folgt die Linie wieder der Staatsstrasse bis ins Dorf Ins, um dann in einer Kurve nach der Station Ins der Bern-Neuenburg-Bahn abzubiegen. Hier soll, wie im neuen Bahnhof Biel, eine Rollschemelanlage errichtet werden.

Die Länge der Bahn beträgt 20,3 km, die Maximalsteigung 50 ‰, der Minimalkurvenradius 70 m. Die Baukosten sind auf 2,200,000 Fr. oder 107,320 Franken per Kilometer veranschlagt. Wir teilten dem Komitee mit, dass der Voranschlag uns etwas knapp scheine und um 200,000 Fr. erhöht werden sollte. Die Gesellschaft liess darauf durch Herrn Ingenieur Schafir einige Aenderungen am Tracé vornehmen, durch welche Ersparnisse von 200,000 Fr. erzielt werden. Das Tracé hat unter diesen Aenderungen nicht gelitten, sondern ist ebenso gut wie vorher. Wir dürfen annehmen, dass es nun möglich sein wird, die Linie mit 2,200,000 Fr. zu erstellen.

In Nidau, Gerolfingen, Täuffelen und Hagneck soll die Staatsstrasse auf eine Länge von zusammen etwa 700 m benützt werden. Wir beantragen Ihnen, die Bewilligung hiezu unter den üblichen Bedingungen zu erteilen.

An Aktienkapital haben die Gemeinden und Privaten 1,003,000 Fr. aufgebracht, ein Fünftel davon ist einbezahlt. Die Aktienbeteiligung des Staates beträgt 40,000 Franken per Kilometer oder im ganzen 820,000 Fr. Es bleiben somit noch 400,000 Fr. aufzubringen. Die Kantonalbank von Bern hat der Gesellschaft ein Obligationenkapital von diesem Betrag zugesichert. Es darf angenommen werden, dass es der Bahn bei sparsamem Betrieb möglich sein wird, das Obligationenkapital zu verzinsen, da sie von einem grossem Zentrum, der Stadt Biel, ausgeht, durch eine ziemlich bevölkerte Gegend führt und eine Verbindung herstellt zwischen den Bundesbahnen und der Bern-Neuenburg-Bahn.

Von seiten der Beteiligten wurde gewünscht, die Ziff. IX des Entwurfs: «Dieser Beschluss tritt erst in Kraft, wenn dem Staat die zu weitern Eisenbahnbauten im Kanton Bern erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen, beziehungsweise vom Bernervolk durch Bewilligung einer neuen Anleihe zu diesem Zwecke zur Verfügung gestellt werden» möchte eine etwas andere Fassung erhalten, indem sie sonst im Falle der Verwerfung des neuen Subventionsgesetzes nie zu einer Bahn kämen. Der Regierungsrat hat darauf dieser Klausel einen andern Wortlaut gegeben, der nun für alle heute vorliegenden Bahnen gelten soll. Sie finden ihn als Ziff. VII im Beschlussesentwurf betreffend die elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee-Wangen: «Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Ausführung der Beteiligung des Staates so lange zu verschieben, bis die zu weitern Eisenbahnbauten im Kanton Bern erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen». So ist es möglich, auch wenn es nicht gelingen sollte, durch ein Anleihen Geld zu beschaffen, die Subvention auszurichten, sofern die nötigen Mittel sonst vorhanden sind. Ich habe allerdings den Beteiligten erklärt, dass, wenn der Regierungsrat die neue Bestimmung aufnehme, sie dann nicht schon morgen das Geld verlangen, sondern warten sollen, bis wir ihnen sagen, das nötige Geld sei nun vorhanden.

Ich möchte Ihnen beantragen, auf das Geschäft einzutreten und den gedruckt vorliegenden Beschlussesentwurf mit der erwähnten Abänderung zu genehmigen.

Rufener, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Da die Akten über die heute vorliegenden Eisenbahngeschäfte, die noch vor Torschluss, das heisst vor Erlöschen der Wirksamkeit des gegenwärtig geltenden Subventionsgesetzes unter Dach kommen müssen, nicht mit der nämlichen Musse von den Mitgliedern der Staatswirtschaftskommission studiert werden konnten, wie es sonst üblich ist, wurden wir vom Herrn Baudirektor zu einer Fahrt ins Seeland und in den Oberaargau eingeladen, um die Sache an Ort und Stelle anzusehen. Der Augenschein fand letzten Donnerstag statt und diejenigen Kommissionsmitglieder, die bisher das rechte Bielerseeufer noch nicht kannten und zu denen auch ich gehöre, waren wirklich überrascht, dass es so viele Jahre gebraucht hat, bis die dort geplante Eisenbahn ihrer Verwirklichung nahe kam. Wir haben alle den Eindruck bekommen, dass es angezeigt sei, diese Linie nun einmal zur Tatsache werden zu lassen.

Mit der Eisenbahndirektion sind auch wir der Ansicht, dass der Kostenvoranschlag von 2,2 Millionen für 20,5 km jedenfalls nicht übersetzt ist. Wenn man die Zahlen zum Vergleich heranzieht, wie sie sich bei den in den letzten Jahren gebauten elektrischen Schmalspurbahnen ergaben, die noch unter etwas günstigeren Verhältnissen, billigeren Arbeitslöhnen und Materialpreisen, erstellt werden konnten, so muss man im vorliegenden Fall mit dem Geld jedenfalls sparsam umgehen, wenn man damit auskommen will.

Ich habe bereits heute morgen erwähnt, dass die erhöhte Staatssubvention von 45 % an die elektrischen Schmalspurbahnen auch den heute in Behandlung stehenden Linien zukommen soll. Die Staatswirtschaftskommission hat denn auch beschlossen, dem Beschlussesentwurf folgende neue Bestimmung beizufügen: «Mit der Annahme des im Entwurf vorliegenden neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes kann durch Beschluss des Grossen Rates die Subvention im Rahmen der Bestimmungen des neuen Gesetzes erhöht werden». Für die Nidau-Ins-Bahn würde das

eine eventuelle Mehrleistung des Staates von 170,000 Franken ausmachen. Wenn das Komitee es nicht für nötig hält, den Kostenvoranschlag um diesen Betrag zu erhöhen, so können die 170,000 Fr. am Obligationenkapital abgeschrieben werden, was für die Bahn auch von grossem Vorteil wäre. Denn wir wissen, dass alle diese kleinen Linien, die auf das angewiesen sind, was sie unmittelbar aus der von ihnen durchzogenen Gegend herausziehen und keine Einnahmen aus dem Gütertransit haben, in den ersten Jahren nicht glänzend dastehen und darauf Bedacht nehmen müssen, so wenig als möglich festverzinsliche Verpflichtungen einzugehen. Wenn es der Gesellschaft, wie sie zuversichtlich annimmt, gelingt, mit den 2,2 Millionen auszukommen, so kann sie also diese 170,000 Fr. zur Reduktion des Obligationenkapitals verwenden.

Auf die einzelnen Positionen des Kostenvoranschlages will ich nicht eintreten. Ich bemerke bloss, dass jedenfalls der Posten für Expropriationen eine Aenderung wird erfahren müssen. Für diesen Zweck sind per Kilometer nur etwas über 9000 Fr. vorgesehen, während bis jetzt mit 12—15,000 Fr. gerechnet werden musste.

Auch der Beschlussesentwurf selbst gibt mir zu keinen weitern Bemerkungen Anlass. Er ist nach dem üblichen Schema entworfen und wir empfehlen Ihnen dessen Genehmigung. Dabei stimmen wir der von der Regierung vorgeschlagenen abgeänderten Fassung der Ziff. IX, und als Ziff. X wäre noch die von uns beantragte Bestimmung betreffend die Erhöhung der Staatssubvention auf 45 % beizufügen.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Namens der Regierung gebe ich die Erklärung ab, dass wir dem von der Staatswirtschaftskommission vorgeschlagenen Zusatz beipflichten.

Genehmigt mit den beiden Abänderungen des Regierungsrates und der Staatswirtschaftskommission.

Beschluss:

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von dem Subventionsgesuch des Verwaltungsrates der elektrischen Schmalspurbahn Biel-Täuffelen-Ins vom 4. März 1912 und den zudienenden Akten und Plänen und beschliesst, gestützt auf den vom Regierungsrat genehmigten Bericht und Antrag der Direktion der Bauten und Eisenbahnen vom 25. März 1912:

I. Die Statuten der Aktiengesellschaft der Seeländischen Lokalbahnen (S. L. B.), Biel-Täuffelen-Ins werden unter dem Vorbehalt genehmigt, dass dieselben anlässlich ihrer nächsten Revision mit den Bestimmungen dieses Beschlusses in Uebereinstimmung gebracht werden.

II. Das allgemeine Bauprojekt der Biel-Täuffelen-Ins-Bahn im Kostenvoranschlag von 2,2 Millionen Franken wird unter dem Vorbehalt der Berücksichtigung der, gestützt auf die Expertise Schafir, von der Direktion der Bauten und Eisenbahnen als zweckmässig befundenen Abänderungen genehmigt.

III. Die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse bei Nidau, Gerolfingen, Täuffelen und Hagneck auf eine Länge von zusammen zirka 700 m wird unter den üblichen Bedingungen erteilt.

An die Genehmigung des Bauprojektes werden überdies folgende Bedingungen geknüpft:

a) Die Bahngesellschaft hat dem Regierungsrat über jedes wichtigere Bauobjekt, wie Kunst- und Hochbauten, Stationen und deren Einrichtungen, Zufahrten etc. Detailprojekte zur Genehmigung vorzulegen.

b) Der Regierungsrat ist befugt, während des Baues Aenderungen an der Linienführung sowohl als an den Detailvorlagen vorzuschreiben, wenn dieselben im Interesse einerseits der Leistungsfähigkeit der Bahn und anderseits ihrer Oekonomie liegen und zweckdienlich erscheinen.

IV. Der Staat beteiligt sich gemäss Art. 5, lit. b, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen und unter den Bedingungen dieses Gesetzes am Bau der Linie Biel-Täuffelen-Ins mit 40,000 Fr. per Bahnkilometer, also für 20,5 Kilometer mit 820,000 Fr.

Diese Bewilligung erfolgt aus Vorschussrubrik A k o 3.

V. Die Bahngesellschaft wird ermächtigt, ein Obligationenanleihen in I. Hypothek bis auf 400,000 Fr. bei der Kantonalbank von Bern aufzunehmen.

VI. Die Bahngesellschaft wird ferner angewiesen, ihre verfügbaren Gelder bei der Kantonalbank von Bern oder deren Filialen oder bei der Hypothekarkasse des Kantons Bern anzulegen.

VII. Der Finanzausweis wird unter Vorbehalt der Bestimmung in Ziffer IX hienach als geleistet erklärt.

VIII. Die Wahl des bauleitenden Ingenieurs und die wichtigsten Verträge für Arbeiten und Lieferungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

IX. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Ausrichtung der Beteiligung des Staates so lange zu verschieben, bis die zu weiteren Eisenbahnbauten im Kanton Bern erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen.

X. Mit der Annahme des im Entwurfe vorliegenden neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes kann durch Beschluss des Grossen Rates die Subvention im Rahmen der Bestimmungen des neuen Gesetzes erhöht werden.

Elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee-Koppigen-Utzenstorf-Lyss und Koppigen-Kirchberg; Genehmigung der Statuten und des allgemeinen Bauprojektes und Genehmigung des Finanzausweises.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Bereits im Jahre 1899 wurde die

Konzession für eine Normalbahn von Lyss über Utzenstorf nach Herzogenbuchsee, eventuell mit Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg, nachgesucht. Das Gesuch wurde jedoch von den eidgenössischen Behörden mit Rücksicht auf die bevorstehende Verstaatlichung der fünf schweizerischen Hauptbahnen zurückgelegt, damit es von der zukünftigen Bundesbahnverwaltung begutachtet werde. Die Generaldirektion der Bundesbahnen erklärte dann im Jahre 1903, dass sie keine Ursache habe, der Konzessionierung der Linie entgegenzutreten, die für sie keine Konkurrenzlinie sei, und die Konzession wurde noch im gleichen Jahre erteilt. Von da an ruhte die Sache bis 1908. Damals äusserte sich der Sprechende bei der Behandlung der Motion Will über die zukünftige bernische Eisenbahnpolitik und erklärte unter anderm auch, es wäre ein gefährliches Beginnen, von Herzogenbuchsee über Utzenstorf nach Lyss eine Normalbahn zu bauen; eine bessere Verbindung sei allerdings nötig, aber statt einer Normalbahn sollte eine elektrische Schmalspurbahn erstellt werden. Daraufhin trat das Initiativkomitee wieder in Tätigkeit und ersuchte den Bund, er möchte die erteilte Konzession in eine solche für eine elektrische Schmalspurbahn umwandeln. Diesem Gesuch wurde 1909 entsprochen.

Am 12. Februar 1912 konstituierte sich die Gesellschaft mit einem Aktienkapital von 1,238,500 Fr., wovon 20 % einbezahlt sind. Als Sitz der Gesellschaft wurde Koppigen bestimmt. Die Statuten sehen die Aufnahme eines Obligationenkapitals von 1,100,000 Franken vor. Sie müssen in diesem Punkt nach dem vorliegenden Beschlussesentwurf dahin abgeändert werden, dass die Gesellschaft ermächtigt sein soll, ein Obligationenkapital bis auf einen Drittel des Anlagekapitals aufzunehmen. Im übrigen geben die Statuten zu keinen Bemerkungen Anlass.

Das erste Projekt war von Herrn Ingenieur Beyeler ausgearbeitet worden, wurde dann aber von Herrn Ingenieur Bertschinger abgeändert. Die Gesellschaft hatte nämlich, um sich zu vergewissern, wie viel die Bahn kosten würde, eine Unternehmung beauftragt, in Verbindung mit der Firma Brown, Boveri & Cie. für den Bau und die elektrische Anlage der Bahn einen Kostenvoranschlag aufzustellen, und diese erklärte, dass das Projekt Beyeler teilweise zu mangelhaft sei und sie gestützt auf dasselbe keine Offerte machen könne. Das Projekt Bertschinger dagegen ist nun genau durchstudiert.

Die Linie nimmt ihren Anfang in Herzogenbuchsee auf der Westseite des Bahnhofs der Bundesbahnen, wo eine Rollschemelanlage erstellt wird. Ursprünglich war eine Unterführung unter den Bundesbahnen geplant, aber davon musste abgesehen werden, weil diese zuviel verlangten. Dagegen ist eine Personenunterführung zum Bahnhof der Bundesbahnen projektiert. Darüber sollen mit letztern Verhandlungen gepflogen werden und die Bundesbahnen könnten die Gelegenheit gerade benützen, um auch zu ihren Perrons eine Unterführung herzustellen, so dass die Geleise nicht mehr überschritten werden müssen.

Vom Bahnhof Herzogenbuchsee geht die Bahn der Strasse nach bis Oberönz, von wo sie bis Koppigen die Staatsstrasse benützt. In Oberönz, Aeschi, Hellsau und Höchstetten sind Haltestellen vorgesehen, in Koppigen eine Station.

Von hier zweigt die Linie nach Kirchberg ab. Sie kreuzt zunächst bei Oeschberg die alte Bern-Zürich-Strasse, wendet sich dann gegen Niederösch (Station), Oberösch (Station), Rudswil (Haltestelle), Ersigen (Station) und gelangt von hier auf der Staatsstrasse nach Kirchberg, wo sie auf eigener, unmittelbar oberhalb der Strassenbrücke projektierter Brücke die Emme überschreitet und in die Station der Emmentalbahn einmündet. Hier soll ebenfalls eine Rollschemelanlage eingerichtet werden. Die Einführung in die Emmentalbahn ist noch nicht genau bestimmt, doch hat letztere erklärt, dass sie zu einer richtigen Anlage Hand bieten werde. Die Länge dieser Zweiglinie beträgt 6,41 km, der Minimalradius 50 m.

Die Hauptlinie führt von Koppigen über Grünau nach Utzenstorf, das in der Mitte der Ortschaft eine Haltestelle erhält, wendet sich der Emmentalbahn zu, kreuzt diese in einer Kurve, à niveau oder per Ueberführung — letztere wäre vorzuziehen, da sie das Rollmaterial weniger in Anspruch nimmt — und fährt in die Station Utzenstorf ein, die sich an die Station der Emmentalbahn auf der Westseite anlegt. Von Utzenstorf schlägt die Linie die Richtung nach der Emme ein, überschreitet sie auf eiserner Brücke zirka 50 m oberhalb der Strassenbrücke und gelangt nach Bätterkinden, von da nach Limpach, Mülchi und Messen. Alle diese Dörfer erhalten Stationen, das Isch-Bad hieher Messen eine Haltestelle. Von Messen führt die Linie über Ruppelsried und Wattwil, die zusammen von einer Station bedient werden, nach Wengi, Grossaffoltern, Suberg (Haltestelle oberhalb des Bahnhofes) und Lyss, das ausser der Endstation drei Haltestellen erhält. Die Länge dieser Linie ist 37,55 km, der Minimalradius 50 m, die Maximalsteigung 50 ‰.

Der Oberbau ist der nämliche, den wir für die übrigen Dekretsbahnen vorschreiben. Das Wagenmaterial wird so gewählt, dass es auch auf den andern Schmalspurbahnen verwendet werden kann. Die Fahrgeschwindigkeit ist in der Ebene zu 37,5 km, bei 45 ‰ Steigung zu 21 km per Stunde normiert. Als Stromsystem für den elektrischen Betrieb ist Gleichstrom von 1200 Volt Spannung im Fahrdraht vorgesehen. Die Umformerstation ist mit Rücksicht darauf, dass die Solothurn-Bern-Bahn in Utzenstorf einmünden wird, in Bätterkinden vorgesehen. Ebenso werden voraussichtlich die Werkstätten der Linien Solothurn-Bern und Herzogenbuchsee-Lyss nach Bätterkinden verlegt werden müssen, weil das der Zentralpunkt ist, von dem aus die ganze Betriebsorganisation wird gehen müssen, sofern man sich später über eine Betriebsfusion einigt. Die Umformerstation soll dort errichtet werden, damit eventuell auch nach Zollikofen Kraft abgegeben werden kann und nicht für beide Linien grosse Umformerstationen gebaut werden müssen.

Eine Variante besteht in Suberg. Sie sehen in II, 2 des Beschlussesentwurfes, dass wir eine Näherlegung der Haltestelle an die Station der Bundesbahnen oder die Unterführung der Linie auf die Suberg-Lyss-Strasse in Aussicht nahmen. Ich habe mich nun aber eines andern belehren lassen und glaube, es sei richtiger, wenn wir diese Variante vorläufig ausser Betracht fallen lassen. Es wird dann Sache des Regierungsrates sein, später eventuell mit den Bundesbahnen zu verhandeln, wenn es günstig ist. Wir sind mit den Gemeinden einig geworden, es

vorderhand bei dem vorgelegten Projekt bewenden zu lassen; wenn später die Bundesbahnen die Strasse von Grossaffoltern unterführen, könnte diese Unterführung von unserer Linie immer noch benützt werden, während, wenn wir die Unterführung jetzt vornehmen wollten, die Bundesbahnen verlangen würden, dass wir für die Kosten aufkommen. Ich glaube zwar, dass die Bundesbahnen die Unterführung so vornehmen werden, dass wir mit unserer Schmalspurbahn nicht durchkommen. Doch wie gesagt, wir beantragen, zurzeit keine Veränderung des Projektes vorzusehen. Ziff. II, 2 des Entwurfs wäre somit einfach zu streichen.

Eine weitere, die sogenannte Löli-Variante besteht bei Seeberg. Die Mehrkosten dieser Variante sind auf 95,000 Fr. veranschlagt, und ich habe seinerzeit den Anhängern derselben versprochen, dass, wenn sie diese 95,000 Fr. aufbringen, ich ihre Ausführung beantragen werde. Ich glaubte freilich nicht, dass ihnen dies möglich sein würde, aber sie haben nun doch 100,000 Fr. aufgebracht. Ich habe daher dem Regierungsrat die Ausführung der Löli-Variante beantragt und die Staatswirtschaftskommission stimmt nach vorgenommenem Augenschein zu. Wenn auch zugegeben werden muss, dass das andere Tracé technisch günstiger ist, weil es die geringere Steigung aufweist, so ist auf der andern Seite doch zu sagen, dass mit der Löli-Variante die grösseren Interessen verknüpft sind, indem die beiden Gemeinden Grasswil, die von demselben bedient werden, 900 Einwohner zählen, Seeberg dagegen nur 400, und in der Nähe der projektierten Station beim Löwen sich das Lagerhaus der Landwirtschaftlichen Genossenschaft, ein grosses Baugeschäft, eine Brennerei und verschiedene andere Geschäfte befinden. Im übrigen kann ich nicht verhehlen, dass ich den Eindruck bekommen habe, beim ganzen Kampf um die eine oder andere Variante handle es sich mehr oder weniger um Wirtshauspolitik, in dem an beiden Orten eine Wirtschaft die Station in ihrer Nähe haben möchte.

Die Baukosten waren von der Gesellschaft auf 4,710,000 Fr. veranschlagt worden. Bei näherer Prüfung drängte sich uns die Ueberzeugung auf, dass die Bahn, die zum grössten Teil auf eigenem Körper gebaut wird, um diesen Preis nicht ausgeführt werden kann. Dem Voranschlag lagen Offerten der Firmen Th. Bertschinger & Söhne in Zürich und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Berlin zugrunde. Diese haben zusammen für 330,000 Fr .Aktien gezeichnet für den Fall, dass ihnen die Ausführung der Arbeiten übertragen werde, und die 20 % davon einbezahlt, so dass nun 1,800,000 Fr. in Aktien ausgewiesen sind. Natürlich liegt der Gedanke nahe, dass, wenn ein Unternehmer sich an der Ausführung eines Werkes mit Aktien beteiligt, die voraussichtlich nichts abwerfen werden, er den betreffenden Betrag in der Kostenberechnung unterzubringen sucht. Das ist hier ebenfalls geschehen, die 330,000 Fr. wurden in Rechnung gebracht und der Kostenvoranschlag dadurch erhöht. In den eingereichten Offerten sind nicht inbegriffen die Kosten für Organisation und Verwaltung, Bauzinse, Landerwerbungen, Bauarbeiten für Umformerstationen, Beleuchtungsanlage, Verlegung der Schwachstromanlagen, Schutzvorrichtungen bei Kreuzungen, Mobiliar und Gerätschaften. Wenn wir diese Auslagen den Offerten der Firmen Bertschinger & Söhne und der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft Berlin hinzufügen, so kommen wir insgesamt auf 5,264,000 Fr., während wir, bei reichlicher Bemessung, die Kosten im ganzen auf 4,975,000 Fr. veranschlagen. Man sollte daher unbedingt die 300,000 Fr. zu sparen suchen und auf die Offerten der beiden Firmen nicht eingehen, sondern die Arbeiten zur freien Konkurrenz ausschreiben.

Von Gemeinden und Privaten wurden 1,460,500 Fr. Aktien gezeichnet, wovon 1,220,500 Fr. auf den Kanton Bern und 240,000 Fr. auf den Kanton Solothurn entfallen. Dabei ist eine Subvention von 49,000 Fr., die sie vom Kanton Solothurn erhalten, nicht inbegriffen. In den letzten Tagen wurde der Finanzausweis nachträglich für 1,800,000 Fr. geleistet; 360,000 Franken sind auf der Kantonalbank einbezahlt.

Der Verwaltungsrat stellt das Gesuch, wir möchten die im Kanton Bern liegende Strecke von 44,039 km mit 40,000 Fr. per Kilometer subventionieren. Die Aktienbeteiligung des Staates würde demnach Franken 1,761,500 betragen.

Die Kantonalbank hat sich bereit erklärt, der Gesellschaft ein Obligationenkapital von einem Drittel der Anlagekosten gleich Fr. 1,625,000 zur Verfügung zu stellen, unter der Bedingung, dass die beteiligten Gemeinden für die ersten 10 Jahre die Zinsengarantie übernehmen. Nach unsern Rentabilitätsberechnungen wäre anfänglich aus dem Betrieb bloss die Verzinsung von etwa 1—1,1 Millionen Franken zu erwarten. Allein im Fall der Annahme des neuen Subventionsgesetzes mit dem erhöhten Staatsbeitrag könnte das Obligationenkapital entsprechend reduziert werden, so dass die mutmasslichen Betriebseinnahmen nahezu zur Verzinsung desselben hinreichen dürften. Ueberdies wird die Gesellschaft durch die Offerte der Kantonalbank instand gesetzt, sich von den beiden Unternehmerfirmen frei zu machen. Wir beantragen Ihnen daher, die Gesellschaft zu ermächtigen, ein Obligationenkapital bis auf einen Drittel des Anlagekapitals aufzunehmen, wodurch die erforderlichen Mittel zusammengebracht werden, um die Bahn zu bauen.

Mit diesen kurzen Ausführungen empfehle ich Ihnen die Annahme des vorliegenden Beschlussesentwurfes unter Streichung der Ziff. II, 2. Gleichzeitig ist gemäss Ihrer Beschlussfassung bei dem vorhin erledigten Geschäft die Ziff. VII entsprechend abzuändern und als neue Ziffer die von der Staatswirtschaftskommission bei der Nidau-Ins-Bahn vorgeschlagene Bestimmung hinzuzufügen.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die Oberaargau-Seeland-Bahn ist ein grösseres Unternehmen. Ihre Gesamtlänge beträgt 44 km, wovon 37,5 km auf die Strecke Herzogenbuchsee-Lyss und 6,5 km auf die Abzweigung von Koppigen nach Kirchberg fallen. Die Bahn verbindet, wie schon der Name sagt, den Oberaargau in kürzester Linie mit dem Seeland. Sie nimmt ihren Anfang in Herzogenbuchsee und führt in westlicher Richtung bis nach Lyss. Da die Linie von zwei andern Bahnen gekreuzt wird, der demnächst zu erstellenden Bern-Solothurn-Bahn und der Emmentalbahn, so haben ihre Anwohner Gelegenheit, auf dem kürzesten Weg einerseits nach Solothurn und dem Jura, anderseits in der Richtung nach Bern und drittens in der Richtung nach Burgdorf ins Emmental zu gelangen. Die Bahn durchzieht eine wohlhabende Landesgegend. Die Bevölkerung treibt meistens Landwirtschaft. Obwohl einige in-

dustrielle Etablissemente an der projektierten Linie liegen, so muss doch gesagt werden, dass Gewerbe und Industrie angesichts der mangelnden Verkehrsverbindungen sich nicht entwickeln konnten und dass man beim Durchgehen dieser Landesgegend trotz ihrer Wohlhabenheit den Eindruck der wirtschaftlichen Stagnation bekommt. Immerhin sind die Grundlagen zu einer gedeihlichen wirtschaftlichen Entwicklung vorhanden und man darf annehmen, dass, wenn die Gegend von einer Bahn durchzogen wird, das dafür aufgewendete Kapital, wenn es sich auch nicht direkt verzinst, dem Staat infolge der erhöhten wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der betreffenden Gegend indirekt Nutzen bringen wird.

Das Unternehmen, das hier ausgeführt werden soll, ist nicht neu, sondern steht schon seit zirka 40 Jahren auf der Tagesordnung. Die Linie Herzogenbuchsee-Lyss bildet einen Bestandteil der einstigen Nationalbahn, die von Romanshorn in möglichst direkter Linie durch die Schweiz bis an den Genfersee geführt werden sollte. Dieselbe kam bekanntlich nicht zur Ausführung und es trat eine Zeitlang ein Stillstand ein, bis dann in den 90er Jahren neuerdings ein Konzessionsgesuch eingereicht wurde für den Bau einer Normalbahn Herzogenbuchsee-Lyss. Auch diese konnte nicht realisiert werden und die Konzession wurde an ein neues Komitee abgetreten, das eine elektrische Schmalspurbahn erstellen will. Das betreffende Komitee reichte unterm 13. März 1912 ein Subventionsgesuch ein, das uns heute zur Behandlung vorliegt.

Die Baukosten sind auf 110,000 Fr. per Kilometer veranschlagt. Auf die einzelnen technischen Fragen will ich nicht des nähern eintreten. Ich konstatiere nur, dass die Staatswirtschaftskommission mit der Regierung darin einig geht, dass bei Seeberg-Grasswil, wo in der Tracéfrage noch Differenzen obwalten, die richtige Lösung in der Löli-Variante gefunden wird, die allerdings einen Mehraufwand von 95,000 Fr. erfordert, auf der andern Seite aber den Vorteil hat, dass sie einer grössern Bevölkerungszahl dient. Schon die alte Nationalbahn, die doch als eine direkte Linie durch die ganze Schweiz gedacht war, hatte mit Rücksicht auf diese Bevölkerungskreise in ihrem Projekt die Löli-Variante berücksichtigt.

Im weitern beabsichtigte die Eisenbahndirektion anfänglich, auch bei Suberg eine Variante vorzulegen, die nun aber fallen gelassen wird. Die Eisenbahndirektion beantragt heute, die Ziff. II, 2, die von dieser Abänderung spricht, zu streichen und das weitere Studium und die endgültige Entscheidung der Regierung zu überlassen, die ohnedies befugt ist, während des Baues Aenderungen an der Linienführung vorzuschreiben. Die Staatswirtschaftskommission war auch nicht in der Lage, sich gestützt auf den vorgenommenen Augenschein ohne weiteres zu entscheiden. Sie hält es für besser, dass jetzt kein Entscheid getroffen, sondern die definitive Lösung weitern Unterhandlungen zwischen den betreffenden Gemeinden und dem Regierungsrat vorbehalten werde.

Sie haben gehört, dass die Gesellschaft anfänglich mit Unternehmerfirmen in Verbindung getreten ist, um das nötige Anlagekapital beschaffen zu können. Die Eisenbahndirektion hält aber dafür, dass es zweckmässiger sei, wenn man sich von den Unternehmern frei mache und das Werk aus eigener Kraft durchführe. Wir halten das ebenfalls für den richtigen Weg und glauben, dass es möglich sei, auf demselben zum Ziel zu gelangen. Die Eisenbahndirektion berechnet das Anlagekapital auf 4,975,000 Franken. Die Staatsbeteiligung beträgt mit 40,000 Fr. per Kilometer im ganzen 1,761,500 Fr. Im weitern wird die Gesellschaft ermächtigt, ein Obligationenanleihen von einem Drittel des Anlagekapitals gleich 1,625,000 Fr. aufzunehmen. Von den Gemeinden und Privaten sind rund 1,590,000 Fr. in Aktien aufzubringen, was bis auf 49,000 Fr. bereits geschehen ist. Das gesamte Aktienkapital beträgt somit 3,350,000 Franken. Die Regierung soll ermächtigt werden, die Bewilligung zum Bau der beiden Linien zu erteilen, sobald der Finanzausweis in dieser Höhe geleistet wird.

Die Staatswirtschaftskommission empfiehlt Ihnen die Genehmigung der beantragten Staatsunterstützung. Dieselbe darf umsomehr ausgerichtet werden, als für diese Bahn (Lyss-Zofingen) bereits im Jahre 1875 vom Bernervolk 2 Millionen bewilligt wurden. Dieselben gelangten nicht zur Ausrichtung, weil die Bahn nicht gebaut wurde. Heute kann die Linie als elektrische Schmalspurbahn mit einer Staatsbeteiligung von 1,761,000 Fr. erstellt werden und wird ebenso gute Dienste leisten wie die seinerzeit projektierte Normalbahn.

Wir empfehlen Ihnen also den Antrag der Regierung zur Annahme. Wie bereits bemerkt, ist die Bestimmung unter II, 2 zu streichen. Ziff. VII ist in der gleichen Fassung aufzunehmen, welche die Ziff. IX im Beschluss betreffend die Nidau-Ins-Bahn erhalten hat, und im weitern ist auch hier der dort aufgenommene Zusatz betreffend die Erhöhung der Staatssubvention auf 45 % im Falle der Annahme des neuen Subventionsgesetzes beizufügen.

Häni. Ich hätte es gerne gesehen, wenn die Ziff. II, 2 beibehalten worden wäre. Nun erklären aber die vorberatenden Behörden, es gehe nicht gut an, das hier festzulegen, und ich will mich der Streichung des ersten Alineas nicht widersetzen. Dagegen beantrage ich, das zweite Alinea: «Der Entscheid über die Tracéfrage bei Suberg wird dem Regierungsrat übertragen» stehen zu lassen.

Dürrenmatt. Ich möchte die Aufmerksamkeit des Rates auf die bereits angetönte Löli-Variante lenken. Es handelt sich da um einen Punkt, der uns in Herzogenbuchsee einigermassen am Herzen liegt. Wir haben soeben gehört, dass die Tracéschwierigkeit bei Suberg so erledigt wird, dass der Entscheid dem Regierungsrat übertragen werden soll. Ich würde es für zweckmässig halten, bei der Löli-Variante die Sache gleich zu behandeln und hier nicht dem Grossen Rat eine Frage zur Entscheidung vorzulegen, die er jetzt doch nicht ohne weiteres zu treffen in der Lage ist. Es ist auch auf die Bestimmung unter II, 3 aufmerksam zu machen, wonach der Regierungsrat ausdrücklich befugt ist, während des Baues Aenderungen an der Linienführung vorzuschreiben, wenn sie im Interesse der Leistungsfähigkeit und Oekonomie der Bahn als notwendig und zweckmässig erscheinen. Es scheint mir im Widerspruch mit dieser Bestimmung zu sein, wenn in Ziff. II, 1 gesagt wird, die Tracéfrage bei Seeberg sei nun ein für allemal durch Beschluss des Grossen Rates so und so erledigt worden. Gestützt auf die bisherige Praxis rechtfertigt es sich, die Ziff. II, 1 zu streichen und den Entscheid über

diese Variante, die am Projekt im allgemeinen ja nicht viel ändert, dem Regierungsrat zu überlassen.

Materiell ist zu sagen, dass die direkte Linie, wie Herr Regierungsrat Könitzer bereits ausgeführt hat, jedenfalls die technisch günstigere ist. Sie führt der gut gebauten grossen Staatsstrasse Zürich-Bern entlang und begegnet keinen grossen Schwierigkeiten, während man in bezug auf die Löli-Variante noch etwas im ungewissen ist. Ich habe mir von technischer Seite sagen lassen, dass die daherigen Mehrkosten ebensogut das doppelte der veranschlagten 90—100,000 Fr. ausmachen können. Da wird es sich empfehlen, im Interesse einer möglichst billigen Anlage sich die Sache genau zu überlegen, bevor man sich durch Grossratsbeschluss auf ein bestimmtes Tracé festlegt. Gegenwärtig sind von der Gemeinde Seeberg aus Verhandlungen im Gang, um eine genauere Prüfung dieser Variante zu veranlassen. Die Eisenbahndirektion sollte diese Prüfung noch vornehmen und untersuchen, ob die Löli-Variante wirklich nicht mehr kostet, als gesagt worden ist. Wir am untern Ende der Bahn, in Herzogenbuchsee, haben von Anfang an nicht recht begreifen können, dass die Linie nun auf einmal hinten herum durchs Löli geführt werden soll. Es ist ja gut, wenn man mit einer Eisenbahn den Häusern und dem Verkehr nachfährt, aber nur unter der Bedingung, dass ihr dadurch ein vermehrter Verkehr zugeführt werde. Das trifft hier nicht zu, sondern der Verkehr bleibt der gleiche, ob die direkte oder die krumme Linie gewählt werde. In einem solchen Falle dürfte denn doch der direkten, billigeren Linie der Vorzug gegeben werden.

Der Verwaltungsrat hat allerdings zugunsten der Löli-Variante entschieden, aber es ist nicht ausgeschlossen, dass er, wenn genaue Berechnungen über die finanziellen Konsequenzen vorliegen, auf denselben zurückkomme und einen andern Beschluss ergehen lasse. Diese Möglichkeit wäre aber nicht mehr vorhanden, wenn heute im Beschlussesentwurf ein für allemal die Löli-Variante festgelegt würde. Ich möchte deshalb die Streichung der Ziff. II, 1 beantragen, in der Meinung, dass alle Tracévarianten vom Regierungsrat zu entscheiden seien, der nach gründlicher Prüfung namentlich der einzuholenden Kostenvoranschläge darüber zu befinden hätte, welches Tracé sich im einzelnen Fall im Interesse der Bahn zur Ausführung empfehle.

Marti. Herr Häni hat die Beibehaltung des zweiten Alineas in II, 2 beantragt. Das hat aber keinen Sinn mehr, sobald der Vordersatz gestrichen wird. Nach II, 3 hat der Regierungsrat sowieso die Kompetenz, während des Baues Aenderungen an der Linienführung vorzuschreiben. Damit ist ihm auch der Entscheid in der streitigen Frage betreffend die Tracélegung in Suberg übertragen. Wenn Herr Häni und ich die Sache fertig zu machen hätten, so würden wir heute noch einig werden, aber es sind andere Köpfe da, die sich nicht verständigen können. Darum ist es dem Regierungsrat anheimgestellt, derartige Fragen im Interesse des Betriebes und der Anlagekosten der Bahn zu entscheiden.

Häni. Mir ist nur darum zu tun, dass die Sache von einer neutralen Stelle behandelt und entschieden werde. Wenn dies nach dem Beschlussesentwurf sowieso der Fall ist, bin ich befriedigt und ziehe meinen Antrag zurück.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Ich war ursprünglich auch kein Anhänger der Löli-Variante, aber als ich sah, dass eine grosse Ortschaft interessiert ist und die Gegend an der Ausführung derselben hängt, glaubte ich in der Weise entgegenkommen zu sollen, dass ihrem Wunsch Rechnung getragen werde, sofern sie für die nötigen Mehrkosten aufkommt. Diese Verpflichtung wurde von ihr eingegangen und ich muss nun auch mein Versprechen einlösen. Der aufgestellte Kostenvoranschlag von 95,000 Fr. dürfte den tatsächlichen Verhältnissen gerecht werden, wenigstens hat sich die Firma Bertschinger bereit erklärt, die Arbeit zu diesem Preis auszuführen. Im allgemeinen sehe ich es lieber, wenn derartige Entscheidungen dem Regierungsrat überlassen werden, aber hier würde ich es doch vorziehen, wenn die Streitfrage vor einem grössern Plenum zum Austrag gelangt. Ich möchte Ihnen daher empfehlen, den Antrag des Herrn Dürrenmatt abzulehnen.

Präsident. Aus der Diskussion geht hervor, dass Sie damit einverstanden sind, dass die Ziff. IX und X im Beschluss betreffend die Nidau-Ins-Bahn hier als Ziff. VII und VIII ebenfalls Aufnahme finden. Ebenso herrscht Uebereinstimmung, dass die Ziff. II, 2 gestrichen werden soll, da Herr Häni seinen gegenteiligen Antrag zurückgezogen hat. Eine Differenz besteht lediglich in bezug auf II, 1. Herr Dürrenmatt beantragt die Streichung auch dieser Bestimmung, während die vorberatenden Behörden sie beibehalten wollen. Wir bereinigen diese Differenz durch

Abstimmung

Für den Antrag der vorberatenden Behörden (gegenüber dem Antrag Dürrenmatt) Mehrheit.

Beschluss:

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von dem Subventionsgesuch des Verwaltungsrates der Oberaargau-Seeland-Bahn vom 13. März 1912 und den zugehörigen Akten und Plänen und beschliesst, gestützt auf den vom Regierungsrat genehmigten Bericht und Antrag der Direktion der Bauten und Eisenbahnen vom 11. April 1912:

I. Die Statuten der Aktiengesellschaft Oberaargau - Seeland - Bahn, elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee-Koppigen-Utzenstorf-Lyss und Koppigen-Kirchberg werden unter dem Vorbehalt genehmigt, dass dieselben anlässlich ihrer nächsten Revision mit den Bestimmungen dieses Beschlusses in Uebereinstimmung gebracht werden.

II. Das allgemeine Bauprojekt wird mit dem Kostenvoranschlag von 4,975,000 Fr. unter folgenden Vorbehalten genehmigt:

1. In Seeberg ist die Linie nach der Seeberg-Grasswil-Variante (sog. Löli-Variante) mit Station beim «Löwen» auszuführen.

2. Der Regierungsrat ist ferner befugt, während des Baues Aenderungen an der Linienführung sowohl als an den Detailprojekten vorzuschreiben, wenn dieselben ihm im Interesse der Leistungsfähigkeit und Oekonomie der Bahn als notwendig und zweckmässig erscheinen.
3. Die Bahngesellschaft hat dem Regierungsrat über die wichtigern Bauobjekte, wie Kunstbauten und Hochbauten, Stationen und deren Einrichtungen, Zufahrten und so weiter, Detailprojekte zur Genehmigung vorzulegen.
4. Die Vorschriften der Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse für den Bau und Betrieb der Bahn vom 16. Februar 1909 werden vorbehalten. Ihre Gültigkeit wird hiemit auch auf die Benützung der Suberg-Lyss-Strasse erstreckt für den Fall, dass der Regierungsrat die unter Ziffer 2 hievor erwähnte Tracéverlegung für zweckmässig erachten sollte.

III. Der Staat beteiligt sich gemäss Art. 5, lit. b, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen und unter den Bedingungen dieses Gesetzes mit 40,000 Fr. per Kilometer der auf bernischem Gebiet gebauten Bahnstrecke mit Inbegriff der Länge der projektierten Rollschemelanlagen in Herzogenbuchsee, Koppigen, Utzenstorf und Lyss, zusammen für 44,039 Kilometer mit 3525 Aktien à 500 Fr. = 1,761,500 Franken aus Vorschussrubrik A k 3 p.

IV. Die Bahngesellschaft wird ermächtigt, ein Obligationenanleihen in I. Hypothek bis auf einen Drittel des Anlagekapitals aufzunehmen, im Maximum von 1,625,000 Fr., unter den von der Kantonalbank von Bern aufzustellenden Bedingungen und folgendem Vorbehalt:

Die Bahngesellschaft hat ihre verfügbaren Gelder, soweit sie ihr aus dem Kanton Bern zufliessen, bei der Kantonalbank von Bern oder bei den Filialen oder bei der Hypothekarkasse des Kantons Bern anzulegen.

V. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet zu erklären und der Bahngesellschaft die Bewilligung zum Bau der beiden Linien zu erteilen, sobald dieselbe sich über ein Aktienkapital von wenigstens 3,350,000 Franken einwandfrei ausgewiesen haben wird.

VI. Die Wahl des bauleitenden Ingenieurs und die Genehmigung der wichtigsten Verträge für Arbeiten und Lieferungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

VII. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Ausrichtung der Beteiligung des Staates so lange zu verschieben, bis die zu weiteren Eisenbahnbauten im Kanton Bern erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen.

VIII. Mit der Annahme des im Entwurfe vorliegenden neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes kann durch Beschluss des Grossen Rates die Subvention im Rahmen der Bestimmungen des neuen Gesetzes erhöht werden.

Präsident. Die Verhandlungen über die beiden ersten Eisenbahngeschäfte haben etwas mehr als 1 1/2 Stunden gedauert und es haben sich bereits über 20 Mitglieder bei den Stimmenzählern abgemeldet. Wenn das so weiter geht, werden wir in einer Stunde nicht mehr beschlussfähig sein. Die vorliegenden Eisenbahngeschäfte müssen aber in dieser Session noch behandelt werden. Sie müssen also entweder bis gegen 5 1/2 Uhr ausharren — bis dahin werden wir die Traktanden erledigen können — oder die Sitzung hier abbrechen und morgen wiederkommen.

Pulfer. Mit dem 5 Uhr Zug fahre ich durchs Gürbetal und daran wird nichts geändert (Heiterkeit).

Präsident. Wir werden durch Abstimmung entscheiden. Wenn aber beschlossen wird, heute fertig zu machen, so müssen die Mitglieder da bleiben.

Heller. Ich würde es bedauern, wenn Geschäfte von dieser Bedeutung vor gelichteten Reihen behandelt werden müssten. Sie haben die Mitteilung des Herrn Pulfer gehört und es werden noch viele andere Mitglieder des Rates nicht in der Lage sein, bis um 5 1/2 Uhr hier zu bleiben. Wir können ganz gut morgen noch zu einer Sitzung zusammenkommen; die Eisenbahngeschäfte werden uns schon noch etwa 2 Stunden beschäftigen, und unter Umständen sind noch andere Traktanden spruchreif. Ich beantrage also, hier abzubrechen und morgen fortzufahren.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Erfahrung lehrt uns, dass am Donnerstag viele Mitglieder wegbleiben, wenn nur noch wenige Geschäfte zu behandeln sind. Ich möchte Sie dringend ersuchen, heute auszuharren und fertig zu machen. Die drei kleinen Geschäfte, die wir noch zu erledigen haben, werden uns nicht lange in Anspruch nehmen. Ich möchte Ihnen auch als Finanzdirektor empfehlen, jetzt weiter zu fahren; das kostet mich weniger Geld, als wenn Sie morgen wieder zusammentreten und vielleicht dann doch nicht beschlussfähig sind.

Bühler (Matten). Ich möchte den Antrag des Herrn Regierungsrat Könitzer unterstützen. Wenn der Rat noch einmal zusammenkommen muss, so verursacht es mehr Auslagen, als wenn man vielleicht auf Staatskosten für die Mitglieder, die mit der Gürbetalbahn fahren, einen Extrazug einschaltet (Heiterkeit).

Abstimmung.

Für Fortfahren	59 Stimmen.
Für Abbrechen	48 Stimmen.

Präsident. Sie haben beschlossen fortzufahren und ich möchte Sie ersuchen, in beschlussfähiger Zahl auszuharren. Im Zweifelsfalle wäre ich genötigt, durch Wiederholung des Namensaufrufes mich zu vergewissern, ob der Rat beschlussfähig ist.

Schmalspurbahn Mett-Meinisberg mit Heissdampfmotorwagenbetrieb; Genehmigung der Gesellschaftsstatuten und des allgemeinen Bauprojektes, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Die Schmalspurbahn Mett-Meinisberg ist ein Teilstück der im Subventionsgesetz von 1902 figurierenden Linie Biel-Büren-Lüterswil. Mit Gesuch vom 19. März 1912 verlangt die Gesellschaft die Ausrichtung der gesetzlichen Staatssubvention. Sie beabsichtigte, die Bahn bis nach Büren zu führen, aber letzteres verhielt sich bis dahin ablehnend. Wir sehen im Beschlussesentwurf vor, dass die Bahn erst gebaut werden soll, wenn sie bis nach Büren geführt werden kann, aber ich erkläre heute, dass, wenn die Herren von Büren länger den Trotzkopf machen, das Projekt Mett-Meinisberg doch ausgeführt werden soll, was allerdings nach meiner Auffassung ein unglückliches Beginnen wäre. Uebrigens soll, wie ich gehört habe, Büren jetzt gewillt sein mitzumachen, was ausserordentlich zu begrüssen wäre, da die Bahn so auf eine bessere Alimentierung rechnen könnte.

Die Linie beginnt beim Bahnhof Mett, wo eine Rollschemelanlage erstellt wird. Die Linie von Biel bis Mett wird von der Stadt Biel auf eigene Rechnung gebaut. Der Betrieb soll durch Dampfmotorwagen erfolgen, die bei der Glovelierbahn eingeführt wurden und sich gut bewährt haben. Er ist erheblich billiger als der elektrische Betrieb und entspricht einem Strompreis von 3 Rp. per Kilowattstunde, während uns dieselbe in Wirklichkeit auf 8—9 Rp. zu stehen kommen würde. Die Dampfmotorwagen verlangen nur einmannige Bedienung, Führer und Heizer sind in einer Person vereinigt; daneben braucht es noch einen Kondukteur, das ist das ganze Personal. Die Schienen werden so gewählt, dass sie später eventuell auch für eine elektrisch betriebene Bahn verwendet werden können.

Die Konzession für eine elektrische Schmalspurbahn von Biel nach Meinisberg wurde im Jahre 1909 erteilt und am 12. März 1912 für Dampfbetrieb erweitert. Die Statuten der Gesellschaft geben zu keinen Bemerkungen Anlass. Wir beantragen lediglich, dass in denselben die Ausgabe von Obligationen auf ein Maximum von 30,000 Fr. limitiert werde. Es wird allerdings beabsichtigt, wenn immer möglich die Bahn ohne Obligationenkapital zu bauen. Aktienzeichnungen liegen vor für 355,200 Fr., wovon 20 % einbezahlt sind. Das würde genügen, wenn der von der Gesellschaft aufgestellte Kostenvoranschlag im Betrag von 600,000 Fr. als ausreichend angesehen werden könnte.

Die Bahn nimmt, wie gesagt, ihren Anfang bei der Station Mett und folgt von hier der Strasse bis Orpund. An diesem Ort wird von der Gemeinde eine Variante gewünscht, weil sie fürchtet, die Ausführung des Projektes der Gesellschaft könnte eine Verkehrsstörung auf der Strasse zur Folge haben. Diese Befürchtung ist unbegründet und die Variante, nach welcher die Linie zwischen dem Pfarrhaus und der Anstalt Gottstatt durchgekommen wäre, würde 30 bis 40,000 Fr. Mehrkosten verursachen. Diese kann die Gesellschaft nicht tragen. Die Bahn muss unbedingt das billigste Tracé wählen, das heisst die gerade Linie, und es ist daher dem Projekt des Verwaltungsrates der Vorzug zu geben. Von Orpund führt die Bahn dem Büttenberg entlang nach Safnern und von hier wieder unmittelbar neben der Strasse nach Meinisberg. Die Gesamtlänge der Linie beträgt 7400 Meter, der Minimalradius 120 m, die Maximalsteigung 42 ‰ und zwar nur auf einer kurzen Strecke. Oberbau und Unterbau entsprechen unsern Vorschriften

Der Verwaltungsrat hat die Kosten auf 600,000 Franken veranschlagt. Er ist im Besitz einer Offerte eines Unternehmers, der sämtliche Arbeiten inklusive Landentschädigungen für 570,000 Fr. ausführen will, wozu noch 30,000 Fr. für das Anschlussgeleise an die Bundesbahnen mit der notwendigen Strassenunterführung kämen. Der Unternehmer hat aber per Kilometer höchstens 4400 Fr. für Landentschädigungen aufzubringen; übersteigen die Expropriationskosten diesen Betrag, so muss die Bahngesellschaft dafür aufkommen. Die 4400 Fr. genügen keinenfalls. Man macht zwar geltend, alles Land gehöre den Burgergemeinden, und diese werden entgegenkommen. Allein ich weiss aus Erfahrung, wie es sich damit verhält. Solange man dem blossen Projekt gegenübersteht, hält man mit Versprechungen nicht zurück, aber wenn die Bahn wirklich gebaut wird, dann wird einfach so viel als möglich verlangt. Nach unsern Berechnungen kommen wir auf einen Kostenbetrag von 648,000 Fr. Daran würde sich der Staat mit 259,200 Fr. beteiligen. Von Gemeinden und Privaten sind 360,000 Fr. gezeichnet. Es fehlen somit noch 28,800 Fr., die eventuell auf dem Anleihensweg zu beschaffen wären, wenn sie sonst nicht aufgebracht werden können. In diesem Sinne ist also die ganze Finanzierung komplett.

Die Ziff. VII des Beschlussesentwurfes ist wieder im gleichen Sinne abzuändern wie bei den bereits behandelten Geschäften. Dagegen hat hier der Zusatz der Staatswirtschaftskommission keine Berechtigung, da die Bahn als Dampfbahn nach dem alten Gesetz eine grössere Subvention erhält als nach dem neuen Entwurf.

Angesichts des Umstandes, dass die Bahn einen grossen Kopf, die Stadt Biel, hat und dass in Orpund grosse Kieslager sind, deren Ausbeute zum grossen Teil nach Biel geführt wird, darf angenommen werden, dass die Linie, die von Anfang an möglichst billig betrieben werden soll, einigermassen eine Rendite aufweisen wird.

Ich empfehle Ihnen, auf das Geschäft einzutreten und die Anträge des Regierungsrates mit der erwähnten Aenderung in Ziff. VII zu genehmigen.

Jenny, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Es handelt sich um ein kleines Unternehmen von 7 km Länge, das die Aufgabe hat, die am Fuss des Büttenberges gelegenen Dörfer Meinisberg, Safnern, Orpund und Mett mit der Zentrale Biel zu verbinden, mit der sie in einem sehr regen und täglichen Verkehr stehen. Für die anfänglich projektierte elektrische Schmalspurbahn hätte das erforderliche Geld nicht aufgebracht werden können und darum sind die Interessenten zum Entschluss gekommen, eine Bahn zu bauen, die möglichst billig erstellt und betrieben werden kann. Dies ist der Fall bei der Verwendung von Dampfmotorwagen, wie sie seit einiger

Zeit bei der Sensetalbahn im Gebrauche sind, die sich seither aus ihrer Finanzkalamität herausarbeiten konnte. Die kilometrischen Anlagekosten der projektierten Linie betragen bloss 87,000 Fr., was ein Gesamtanlagekapital von 648,000 Fr. erfordert. Davon würde der Staat 40 % = 259,200 Fr. in Aktien übernehmen. Das übrige Aktienkapital ist von den Gemeinden und Privaten bis auf 28,800 Fr. aufgebracht und der Rest wäre auf dem Anleihenswege zu decken, wozu die Gesellschaft ermächtigt wird, ein Obligationenkapital bis auf 30,000 Fr. aufzunehmen.

Bezüglich der Tracéfrage in Orpund ist die Staatswirtschaftskommission nach vorgenommenem Augenschein einstimmig zur Ansicht gekommen, dass das gewählte gerade Tracé nach Safnern das richtige ist und von einer Abzweigung über Gottstatt Umgang genommen werden soll.

Ebenso schliessen wir uns der Auffassung des Herrn Eisenbahndirektors an, dass die Bahn wenn immer möglich bis nach Büren weiter geführt werden sollte, von woher eine gewisse Alimentierung der Bahn erwartet werden könnte. Zu diesem Zweck ist eine Bestimmung in den Beschlussesentwurf aufgenommen worden. Wie dieselbe aufzufassen sei, hat Ihnen der Herr Baudirektor mitgeteilt.

Mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit enthalte ich mich weiterer Bemerkungen und empfehle Ihnen die Annahme der vorliegenden Anträge mit der selbstverständlichen Abänderung in Ziff. VII.

Genehmigt mit der beantragten Abänderung.

Beschluss:

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von dem Gesuch der Direktion der Biel-Meinisberg-Bahn vom 19. März/13. April 1912 betreffend Subventionierung der Linie Mett-Meinisberg und den zugehörenden Akten und Plänen und beschliesst, gestützt auf den vom Regierungsrat genehmigten Bericht und Antrag der Direktion der Bauten und Eisenbahnen vom 15. April 1912:

I. Die Statuten der Aktiengesellschaft Biel-Meinisberg werden unter dem Vorbehalt genehmigt, dass dieselben anlässlich ihrer nächsten Revision mit den Bestimmungen dieses Beschlusses in Uebereinstimmung gebracht werden sollen.

II. Das allgemeine Bauprojekt der Linie Mett-Meinisberg mit Heissdampfmotorwagenbetrieb wird gemäss Vorlage der Bahngesellschaft mit einem Kostenvoranschlag von 648,000 Fr. unter folgenden Bedingungen genehmigt:

1. Der Regierungsrat ist befugt, während des Baues Aenderungen an der Linienführung sowohl als an den Detailprojekten vorzuschreiben, wenn ihm dieselben im Interesse der Leistungsfähigkeit und der Oekonomie der Bahn als notwendig und zweckmässig erscheinen.
2. Die Bahngesellschaft hat dem Regierungsrat über jedes wichtigere Bauobjekt, wie Kunstbauten und Hochbauten, Stationen und deren Einrichtungen, Zufahrten und so weiter, Detailprojekte zur Genehmigung vorzulegen.

III. Der Staat beteiligt sich gemäss Art. 5, lit. b, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 und unter den Bedingungen desselben am Bau der Linie Mett-Meinisberg mit 40 % des Anlagekapitals von 648,000 Fr., also mit 259,200 Fr. in Aktien aus Vorschussrubrik A k 3 q.

IV. Die Bahngesellschaft wird ermächtigt, nötigenfalls und falls nicht weitere Aktienzeichnungen erfolgen, ein Anleihen bis auf 30,000 Franken aufzunehmen. Der Anleihensvertrag unterliegt der Genehmigung des Regierungsrates.

V. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet zu erklären und der Bahngesellschaft die Bewilligung zum Bau der Linie zu erteilen, sobald sich dieselbe bei ihm über ein Anlagekapital von 648,000 Fr. für die Strecke Mett-Meinisberg in Aktien, eventuell auch in Obligationen, letztere höchstens in dem unter Ziffer IV hievor festgesetzten Masse, einwandfrei ausgewiesen haben wird, und sobald die Finanzierung der Teilstrecke Meinisberg-Büren gesichert ist.

VI. Die Wahl des bauleitenden Ingenieurs und die Genehmigung der wichtigsten Verträge für Arbeiten und Lieferungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

VII. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Ausrichtung der Beteiligung des Staates so lange zu verschieben, bis die zu weiteren Eisenbahnbauten im Kanton Bern erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen.

Elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Bern; Aktienbeteiligung des Kantons Bern.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Sie haben in einer frühern Session den Bau einer elektrischen Schmalspurbahn Zollikofen-Schönbühl-Bätterkinden beschlossen. Demgegenüber hielt Solothurn an der Ausführung einer Normalbahn Solothurn-Schönbühl fest. Durch Vermittlung des eidgenössischen Eisenbahndepartementes fanden dann zwischen den beiden Kantonsregierungen Verhandlungen statt, in denen man sich dahin einigte, dass die Schmalspurbahn Zollikofen-Schönbühl-Bätterkinden weiter geführt werden soll bis nach Solothurn, wobei der Kanton Bern die Subventionierung der Bahn bis zur Kantonsgrenze übernimmt. Ferner soll der Betrieb erweitert werden bis nach Bern; es soll mit der Zollikofen-Bern-Bahn verhandelt werden über Benützung ihres Geleises und Erstellung einer Doppelspur, wo dieselbe möglich ist. Die Zollikofen-Bern-Bahn hat übrigens die Vorkehren bereits so getroffen, dass die Bahn doppelspurig angelegt werden kann. Die Bahn soll am gleichen Ort wie die Bern-Zollikofen-Bahn in Bern enden. Die Solothurner hatten allerdings verlangt, dass die Bahn in die Stadt fahre und dort neben dem Personenbahnhof ein eigener Bahnhof errichtet werde. Wir konnten jedoch

auf dieses Begehren nicht eintreten, weil ein solches Projekt undurchführbar wäre. Dagegen haben wir uns damit einverstanden erklärt, dass der Sitz der Gesellschaft nach Solothurn verlegt werde, während Werkstätte und Umformerstation aus Gründen des Betriebes voraussichtlich nach Bätterkinden kommen würden, das nach dem Bau der Oberaargau-Seeland-Bahn hiefür der gegebene Ort ist. Ferner haben wir zugestanden, dass wir dem Grossen Rat die Subventionierung der Niederbipp-Solothurn-Bahn empfehlen werden. Dieses Geschäft ist bekanntlich schon lange hängig und bereits finanziert. Die Niederbipp-Solothurn-Bahn war aber im alten Subventionsgesetz nicht aufgenommen, und überdies sagten wir uns, dass die ganze Sache erst Hände und Füsse bekomme, wenn es möglich sei, die Bahn von Niederbipp nach Herzogenbuchsee weiter zu führen, was nun gleich wie der Bau der Linie Herzogenbuchsee-Wangen in sicherer Aussicht steht. Gleichzeitig ist unter diesen Linien eine Betriebsfusion in Aussicht genommen.

In der Uebereinkunft ist ferner vorgesehen, dass die Berner Alpenbahn der Weissensteinbahn den bisherigen Güterverkehr mit der normalen Steigerung überlässt. Wir konnten uns zu diesem Zugeständnis umso leichter verstehen, weil es nicht im Interesse der Berner Alpenbahngesellschaft liegen kann, die Weissensteinbahn zur Herabsetzung der Tarifdistanz zu veranlassen, da sonst auch Münster-Grenchen das gleiche tun müsste und so beide Unternehmen geschädigt würden. Im weitern sind wir die Verpflichtung eingegangen, dem Grossen Rate zu beantragen, im Rahmen des bernischen Subventionsgesetzes an der Konsolidierung der Weissensteinbahn mitzuhelfen. Eine Abrechnung über die Kostensumme der Weissensteinbahn liegt noch nicht vor, da zwischen der Bauunternehmung und der Weissensteinbahngesellschaft ein Prozess schwebt, in welchem die Unternehmung eine Forderung geltend macht von 1,9 Millionen und die Gesellschaft eine solche von 500,000 Franken. Aus diesem Grunde haben wir es bisher abgelehnt, dem Gesuch der Weissensteinbahngesellschaft um Bewilligung einer Subvention nach Art. 18 des Eisenbahnsubventionsgesetzes zu entsprechen. Wir erklärten aber unsere Bereitwilligkeit, dem Grossen Rat einen Antrag auf Ausrichtung der 10 % nach Art. 18 des genannten Gesetzes zu unterbreiten, sobald diese Abrechnung vorliegt.

Das sind die wesentlichen von uns eingegangenen Bedingungen. Am meisten liegt natürlich den Solothurnern die Sanierung der Weissensteinbahn am Herzen, aber auch auf die Erstellung der Niederbipp-Solothurn-Bahn legen sie grosses Gewicht. Ich habe bereits bemerkt, dass dieses Projekt schon früher dem Rate hätte vorgelegt werden können. Ich konnte mich jedoch damit nicht einverstanden erklären, weil ich dafür halte, dass da ein Ganzes geschaffen und das Bipperamt gleichzeitig auch an Wangen und Herzogenbuchsee angeschlossen werden muss.

Aus der Uebereinkunft ist noch zu erwähnen, dass die Solothurner die Führung von Schnellzügen verlangten, die allerdings an den grössern Ortschaften anhalten, aber ohne Güterverkehr geführt werden und möglichst rasch fahren sollen. Ich habe den Solothurnern erklärt, dass man besser von zu vielen Schnellzügen absehe. Uebrigens wird die Unternehmung meines Erachtens von selbst auf diesen Standpunkt kommen für den Fall, dass eine Rentabilität dieser Züge sich nicht herausstellen sollte. Immerhin sind wir bereit, zwei bis drei Schnellzüge aufzunehmen, obschon ich mir von denselben nicht viel verspreche. Es wird möglich sein, mit Schnellzügen, die an fünf Stationen halten, in einer Stunde und 7 Minuten nach Solothurn zu fahren.

Für den Bau der Zollikofen-Utzenstorf-Bahn hat der Grosse Rat seinerzeit eine Aktienbeteiligung von Fr. 760,000 beschlossen. Von der ursprünglich projektierten Linie fällt nun die Strecke Bätterkinden-Utzenstorf mit 1,4 km weg. Dagegen kommt hinzu das Stück Bätterkinden bis zur Kantonsgrenze bei Neuhüsli in der Länge von 4 km. Wir müssen daher für 4 km minus 1,4 km, gleich 2,6 km eine neue Subvention beschliessen, was Fr. 104,000 ausmacht, so dass anstatt der ursprünglich bewilligten 760,000 Franken die Gesamtsubvention nunmehr 864,000 Fr. betragen würde. Dabei wird die Aktienbeteiligung der Gemeinde Utzenstorf dahinfallen, da sie kein Interesse hat, diese neue Linie zu subventionieren. Auf der andern Seite aber wird Bätterkinden, das vorläufig sehr wenig geleistet hat und nun zu einem Knotenpunkt der neuen Schmalspurbahn wird, umso mehr beitragen müssen.

Wir beantragen Ihnen die Annahme des gedruckt vorliegenden Subventionsbeschlusses und hoffen, dass damit der Friede wieder hergestellt werde zwischen den Ortschaften und Kantonsregierungen, deren Beziehungen eine Zeitlang wegen dieser Bahn etwas gespannt waren. Sollte der Kanton Solothurn die ihm durch die Uebereinkunft überbundene Aktienbeteiligung bis Ende dieses Monats nicht leisten, so fällt unser heutiger Beschluss dahin und es bleibt derjenige von 16. Mai 1911 betreffend die Utzenstorf-Zollikofen-Bahn unverändert bestehen.

Rufener, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Die Staatswirtschaftskommission empfiehlt Ihnen die unveränderte Annahme der Anträge des Regierungsrates.

Genehmigt.

Beschluss:

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von der zwischen den Regierungen der Kantone Bern und Solothurn am 26. März 1912, beziehungsweise 27. März 1912 abgeschlossenen Uebereinkunft betreffend die bernisch-solothurnischen Eisenbahnverbindungen und beschliesst auf den Antrag des Regierungsrates:

I. Zum Zwecke der Erstellung einer elektrischen Schmalspurbahn, teilweise Strassenbahn, Solothurn-Bern, wird die der Aktiengesellschaft elektrische Schmalspurbahn Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen durch Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern vom 15. Mai 1911 bewilligte Aktienbeteiligung von 760,000 Fr. für den Bau der Teilstrecke von der Station Bätterkinden bis zur Kantonsgrenze beim Neuhüsli um 40,000 Fr. per Bahnkilometer, nämlich für 4 Bahnkilometer, abzüglich 1,4 Kilometer für die wegfallende Strecke Bätterkinden-Utzenstorf, also für 2,6 Kilometer um 104,000 Franken oder im ganzen auf 864,000 Franken erhöht und der hiezu erforderliche

Kredit aus Vorschussrubrik A k 3 m bewilligt unter dem Vorbehalt, dass die A.-G. elektrische Schmalspurbahn Solothurn-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen verpflichtet sein soll, die ihr durch die vorgenannte Uebereinkunft überbundene Erweiterung ihres Unternehmens unverzüglich zu vollziehen und diesbezüglich die Weisungen des Regierungsrates des Kantons Bern entgegenzunehmen.

II. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die erste Einzahlung von 20 % für diese Beitragserhöhung bei der Kantonalbank von Bern zu veranlassen.

III. Wird von Seite des Kantons Solothurn die ihm durch die vorerwähnte Uebereinkunft überbundene Aktienbeteiligung von 400,000 Fr. bis Ende April 1912 nicht erfüllt, so fällt dieser Beschluss dahin und es bleibt der Beschluss des Grossen Rates des Kantons Bern vom 15. Mai 1911 betreffend die Utzenstorf-Fraubrunnen-Schönbühl-Zollikofen-Bahn unverändert fortbestehen.

Ebenso fällt dieser Beschluss dahin, wenn der Kanton Solothurn die andern ihm durch die genannte Uebereinkunft überbundenen Verpflichtungen nicht erfüllen und die darin anberaumten Fristen nicht einhalten sollte.

Elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee Wangen; Genehmigung der Gesellschaftsstatuten und des allgemeinen Bauprojektes, Aktienbeteiligung des Staates.

Könitzer, Eisenbahndirektor, Berichterstatter des Regierungsrates. Das vorliegende Projekt ist auch schon ziemlich alt. Bereits im Jahre 1910 wurde ein Subventionsgesuch eingereicht. Man wusste aber damals noch nicht, ob es möglich sei, die Bahn bis Wiedlisbach zu führen, und das Initiativkomitee hatte überhaupt gestützt auf verschiedene Gutachten über die Rentabilität der Linie nicht den Mut, sofort an die Ausführung des Projektes zu schreiten. Nachdem nun aber überall Bahnen gebaut werden, wollen die Interessenten wenigstens sicher sein, dass der Staat die Bahn subventioniere, und das Subventionsgesuch wurde daher erneuert.

Die Gesellschaft hat sich am 26. März 1911 mit einem Aktienkapital von 267,500 Fr. konstituiert. Die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse wurde bereits 1907 erteilt.

Die Linie nimmt ihren Anfang in Herzogenbuchsee in der Station der Oberaargau-Seeland-Bahn, kreuzt dann die Linie Herzogenbuchsee-Solothurn-Lyss à niveau und benützt nachher die Staatsstrasse über Wanzwil und Röthenbach bis nach Wangen. Haltestellen zwischen den Endstationen sind projektiert in Wanzwil, Freifeld, Rötenbach, Riedhöhe und bei Wangenried. In Wangen endigt die Bahn vorläufig hieher dem Niveauübergang der Bundesbahnen. Wenn später von Wiedlisbach grösseres Entgegenkommen an den Tag gelegt wird, als es bisher der Fall war, soll die Bahn bis dorthin weitergeführt werden. Von der Erstellung einer Unterführung unter den Bundesbahnen zurzeit abzusehen, empfiehlt sich deshalb, weil die Herzogenbuchsee-Wangen-Bahn jetzt für diese Kosten aufzukommen hätte, während die Bundesbahnen sowieso gezwungen sind, in kürzester Zeit eine Unterführung der Strasse nach dem Bahnhof vorzunehmen.

Die Länge der Bahn beträgt 6,93 km, der Minimalradius 50 m und die Maximalsteigung 46,5 ‰. Grössere Hochbauten sind nur für die Umformerstation und Depotanlage in Wangen vorgesehen. Eventuell soll eine Rollschemelanlage erstellt werden. Das Rollmaterial entspricht den Vorschriften, die wir für unsere Schmalspurbahnen aufstellen. Eine Rentabilität ist nur möglich, wenn der Betrieb mit demjenigen der Herzogenbuchsee-Lyss-Bahn verbunden und möglichst sparsam durchgeführt wird.

Die Aktienzeichnungen der Gemeinden und Privaten betragen, wie bereits erwähnt, 267,500 Fr. Der Staat beteiligt sich mit 280,000 Fr. Das Aktienkapital erreicht somit im ganzen den Betrag von 547,500 Franken. Die Kosten sind auf 760,000 Franken veranschlagt. Es sind somit noch rund 212,000 Fr. zu beschaffen, und wir beantragen Ihnen, dass mindestens 200,000 Fr. noch durch Aktienzeichnungen aufzubringen sind. Dies sollte der Gesellschaft nicht zu schwer fallen, besonders wenn das neue Subventionsgesetz angenommen wird und der Staat seine Beteiligung noch um 5 % erhöhen kann.

Ich empfehle Ihnen die Annahme des vorliegenden Beschlussesentwurfs mit Hinzufügung des von der Staatswirtschaftskommission bei den frühern Geschäften beantragten Zusatzes.

Rufener, Berichterstatter der Staatswirtschaftskommission. Wir beantragen Ihnen auch hier Annahme des Beschlussesentwurfs des Regierungsrates auf der ganzen Linie, mit dem Zusatz der Staatswirtschaftskommission, wie er bei der Nidau-Ins und Oberaargau-Seeland-Bahn von Ihnen als letzte Ziffer angenommen worden ist.

Genehmigt mit dem Zusatz der Staatswirtschaftskommission.

Beschluss:

Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von den Eingaben des Initiativkomitees für eine elektrische Bahn Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach vom 11. März 1911 und des Verwaltungsrates der Herzogenbuchsee-Wangen-Jura-Bahn vom 11. Januar 1912, sowie von den Akten und Plänen für dieses Unternehmen und beschliesst, gestützt auf den vom Regierungsrat genehmigten Bericht und Antrag der Direktion der Bauten und Eisenbahnen vom 22. April 1912:

I. Die Statuten der Aktiengesellschaft der Herzogenbuchsee-Wangen-Jura-Bahn werden unter dem Vorbehalt genehmigt, dass dieselben anlässlich ihrer nächsten Revision mit den Bestimmungen dieses Beschlusses in Uebereinstimmung gebracht werden.

II. Das allgemeine Bauprojekt für die Linie Herzogenbuchsee-Wangen wird mit dem von der Eisenbahndirektion auf 760,000 Fr. erhöhten Kostenvoranschlag unter folgenden Vorbehalten genehmigt:

1. Die Linie ist nach der von Ingenieur Beyeler in Bern aufgestellten und von der Firma Bertschinger in Zürich modifizierten Variante längs der Strasse auszuführen.
   Sie nimmt ihren Anfang in der Station Herzogenbuchsee der Oberaargau-Seeland-Bahn auf der Westseite des Bahnhofs Herzogenbuchsee der schweizerischen Bundesbahnen und endigt vor dem Niveauübergang der Staatsstrasse über die Linie Biel-Solothurn bei der Station Wangen der schweizerischen Bundesbahnen.
2. Der Regierungsrat ist befugt, während des Baues die ihm zweckmässig erscheinenden Aenderungen am Projekt und dessen Detailvorlagen vorzuschreiben.
3. Die Bahngesellschaft hat dem Regierungsrat über jedes wichtigere Bauobjekt, wie Kunst- und Hochbauten, Stationen und deren Einrichtungen, Zufahrten etc., Detailprojekte zur Genehmigung vorzulegen.

III. Der vom Regierungsrat am 2. März 1907 erteilten Bewilligung für die Benützung der Staatsstrasse wird die Genehmigung erteilt.

IV. Der Staat beteiligt sich gemäss Art. 5, lit. b, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen und unter den Bedingungen dieses Gesetzes am Bau der Linie Herzogenbuchsee-Wangen mit 40,000 Fr. per Bahnkilometer, also für rund sieben Kilometer mit 280,000 Fr. und bewilligt den erforderlichen Kredit aus Vorschussrubrik A k 3 r.

An diese Bewilligung wird die Bedingung geknüpft, dass die Bahngesellschaft zur Vervollständigung des Finanzausweises noch mindestens 200,000 Fr. in Aktien aufzubringen habe.

V. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die erste Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit 20 %, also mit 56,000 Fr. bei der Kantonalbank von Bern zu veranlassen, sobald die Bahngesellschaft die Erfüllung der unter IV. hievor gestellten Bedingungen zugesichert haben wird.

VI. Die Wahl des bauleitenden Ingenieurs und die wichtigsten Verträge für Arbeiten und Lieferungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.

VII. Der Regierungsrat wird ermächtigt, die Ausrichtung der Beteiligung des Staates so lange zu verschieben, bis die zu weiteren Eisenbahnbauten im Kanton Bern erforderlichen Geldmittel zur Verfügung stehen.

VIII. Mit der Annahme des im Entwurfe vorliegenden neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes kann durch Beschluss des Grossen Rates die Subvention im Rahmen der Bestimmungen des neuen Gesetzes erhöht werden.

Präsident. Damit sind unsere Geschäfte erledigt. Ich danke Ihnen für Ihre Ausdauer und wünsche Ihnen glückliche Heimkehr.

Schluss der Sitzung und der Session um 5 Uhr.

Der Redakteur:
Zimmermann.