

Zeitschrift: Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern
Herausgeber: Grosser Rat des Kantons Bern
Band: - (1873)

Rubrik: Ausserordentliche Wintersitzung 1873

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: 12.02.2026

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

Tagblatt

des

Großen Räthes des Kantons Bern.

Außerordentliche Sessierung 1873.

Kreisschreiben
an
die Mitglieder des Großen Räthes.

Biel, den 14. Hornung 1873.

Herr Grossrath!

Der Unterzeichnete hat im Einverständnisse mit dem Regierungsrathe beschlossen, den Großen Rath auf Montag den 24. Hornung 1873 zu einer außerordentlichen Session einzuberufen. Sie werden demnach eingeladen, sich am bezeichneten Tage, des Vormittags um 9 Uhr, auf dem Rathause in Bern einzufinden.

Die Gegenstände, welche zur Behandlung kommen werden, sind folgende:

A. Vorträge.

a. Des Regierungspräsidenten.

- 1) Bericht über Ersatzwahlen in den Großen Rath.
- 2) Entlassungsgesuch des Herrn Regierungsrath Kummer.

b. Der Direktion der Justiz und Polizei.

- 1) Naturalisationen.
- 2) Strafnachlaßgesuche.

c. Der Direktion des Kirchenwesens.

Bericht über die Bistumsverhältnisse.

d. Der Direktion der Domänen und Forsten.
Käufe und Verkäufe.

e. Der Direktion des Militärs.
Entlassung von Stabsoffizieren.

f. Der Direktion der öffentlichen Bauten.

- 1) Vertheilung der Kreditsumme für die Hochbauten.
- 2) " " " Straßenneubauten.
- 3) Straßenbauten.

g. Der Direktion der Eisenbahnen.
Finanzausweis der Jurabahnen und Anträge betreffend Ver-
vollständigung des Netzes.

B. Wahlen.

- 1) Eines Mitgliedes des Regierungsrathes.
- 2) Der Gerichtspräsidenten von Signau und Thun.
- 3) Von Stabsoffizieren.
- 4) Eines Kommandanten der Scharfschützen.

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

Die Wahlen finden Dienstag den 25. Hornung statt.

Die Jurabahnangelegenheit wird Mittwoch den 26. zur Behandlung kommen, und es werden hiezu die Mitglieder bei Eiden gebeten.

Mit Hochachtung!

Der Grossrathspräsident:
Marti.

Erste Sitzung.

Montag, den 24. Februar 1873.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitz des Herrn Präsidenten Marti.

Nach dem Namensaufrufe sind 174 Mitglieder anwesend. Abwesend sind mit Entschuldigung: die Herren Anker, Bühlmann, Bürki, Indermühle, Kaiser Friedrich, Rosseler, Röthlisberger Wilhelm, Scheidegger, Schertenleib, ohne Entschuldigung: die Herren Bähler, Bangerter, Berger Christ., Bernard, Beuret, Bohnenblust, Böhren, Brand, Bucher, Burger Peter, Burger Rudolf, Burger Franz, Choulat, Cuttat, Därendinger, Egger Kaspar, Egger Hektor, Engel Karl, Engel Gabriel, Engemann, Froté, Geiser Friedrich Gottlieb, Girard, v. Gonzenbach, Greppin, Grünig, v. Grünigen, Gurtner, Hegi, Hennemann, Herren, Hurni, Kalmann, Käsermann, Keller, Klaue, Kohli Ulrich, Lehmann-Cunier, Leibundgut, Linder, Michel Christian, Migh, Mischler, Möschler, Müller Johann, Racle, Rebetez, Regez, Renfer, Ritschard Jakob, Ritschard Johann, Röthlisberger Mathias, Ruchi, Scheurer, Schmid Andreas, Schmid Rudolf, Schräml, Sommer Samuel, Stämpfli Niklaus, v. Wattenwyl Eduard, v. Werdt, Wüthrich, Wyss, Beesiger, Beller, Bingg, Zumkehr, Zumwald, Zwahlen.

Der Herr Präsident eröffnet die Sitzung mit folgenden Worten:

Meine Herren!

Indem ich Sie zu dieser Sitzung willkommen heiße, kann ich nicht umhin, mit wenigen Worten von den zur Behandlung kommenden Geschäften diejenigen beiden zu berühren, welche diesmal Ihre besondere Aufmerksamkeit in Anspruch nehmen werden.

Zunächst handelt es sich um das Entlassungsgesuch des Herrn Regierungs-rath Kummer. Kaum mehr als ein Jahr ist verflossen, seit Herr Weber, der während einer Reihe von Jahren in den schwierigsten Verhältnissen mit Herrn Kummer an der Spitze der Regierung stand, von uns schied, um dem ehrenvollen Ruf zum Gotthardunternehmen zu folgen. Nun muß auch Herr Kummer, in Rücksicht seiner im Dienst des Kantons Bern geschwächten Gesundheit, sich von den Regierungs-geschäften zurückziehen und eine andere, seine Kräfte weniger aufreibende Thätigkeit beginnen. Er wird zwar in seiner neuen Stellung dem Vaterland immer noch nützlich sein und jedenfalls in vollem Maße das Vertrauen rechtfertigen, welches ihn dazu berufen hat; für den Kanton Bern aber ist sein Austritt aus seinem bisherigen Wirkungskreise ein schwerer Verlust. Herr Kummer hat schon so viel öffentliche Anerkennung seiner Leistungen gefunden, daß es überflüssig wäre, seine Schöpfungen auf dem Gebiete des Schul-

wesens und seine bedeutende Wirksamkeit in andern wichtigen Verwaltungszweigen weitläufig hervorzuheben; es bleibt mir daher nur übrig, hier auszusprechen, daß wir ihm dafür stets dankbar zugetan bleiben werden und nur wünschen können, daß es uns gelingen möge, für die durch seinen Austritt erledigte Regierungsrathsstelle einen eben so würdigen Nachfolger zu finden.

Der andere Gegenstand, dessen hohe Wichtigkeit schon daraus hervorgeht, daß zu dessen Behandlung der Große Rath bei Eiden gebeten wurde, ist die Jurabahnfrage. Es handelt sich hierbei nicht um etwas Neues, sondern lediglich um die Ausführung des großrathlichen Dekretes vom 2. Februar 1867. Durch dieses Dekret hat der Große Rath das Maß der Staatsbeteiligung an der Errichtung der Jurabahnen festgesetzt, so zwar, daß er zu Gunsten gewisser Strecken derselben eine bedeutende Subvention durch Übernahme von Aktien gegen baares Geld bewilligte, und für die Ausführung des ganzen jurassischen Bahnnetzes überdies die Geneigtheit aussprach, unter zu vereinbarten Bedingungen die Staatsbahlinien Bern-Biel und Biel-Neuenstadt zum Kostenwerthe in das Gesamtnetz einzuwirfen und für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens sich zu beteiligen. Die Erfüllung dieses letztern Versprechens wird nun vom Staate verlangt; da aber dasselbe nicht in rechtlich bindender Form abgegeben wurde, ebenso wenig die Modalitäten seiner Verwirklichung im Voraus festgestellt worden sind, ist es immer noch Sache des Großen Rathes, nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältnisse so oder anders zu entscheiden. Sie, meine Herren, sind nun dazu berufen, diesen Entschied zu fassen, und ich bin überzeugt, daß er Ihnen zur Ehre, dem Lande zum Nutzen gereichen wird.

Hiermit erkläre ich die Sitzung eröffnet.

Tagesordnung:

Bertrag über die seit der letzten Session stattgefundenen Ersatzwahlen.

Laut diesem Bertrag wurden zu Mitgliedern des Großen Rathes gewählt:

1) Im Wahlkreise Zweisilfchen am Platze des ausgetretenen Herrn Knechtenhofer:

Herr Gottlieb Karl Bürki, Direktor der Discontokasse in Interlaken;

2) Im Wahlkreise Bätterkinden am Platze des verstorbenen Herrn Kehrl:

Herr Friedrich Schwab, Gemeindeschreiber in Bürten zum Hof.

Da gegen diese Wahlen keine Einsprachen eingelangt sind, sie auch sonst keine Unregelmäßigkeiten darbieten, so werden sie auf den Antrag des Regierungsrathes genehmigt.

Es leistet hierauf den verfassungsmäßigen Eid der anwesende Herr Schwab.

Überweisung von Traktanden an Kommissionen.

Das neu eingelangte Geschäft betreffend den Finanzausweis für die Broye et halb a h n wird auf den Antrag des Herrn Präsidenten an eine Kommission von 3 Mitgliedern gewiesen.

Die Ernennung dieser Kommission wird dem Bureau überlassen.

Die Vorträge der Domänendirektion betreffend Käufe und Verkäufe werden an die unterm 18. November v. J. bestellte Kommission gewiesen, welche besteht aus:

Herrn Grossrath Brunner, Johann.
" " Burger.
" " v. Goumoens.

Mit der Bitte, Sie möchten auch dem Scheidenden Ihr Wohlwollen bewahren, zeichnet

Mit Hochachtung!

Bern, den 11. Februar 1873.

Kummer, Regierungsrath.

Obiges Entlassungsgesuch wird dem Großen Rathen überwiesen mit dem Antrag auf Entfernung in allen Ehren und unter bester Verdankung der geleisteten vorzüglichen Dienste.

Bern, den 19. Februar 1873.

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Präsident:

Jolissaint.

Der Rathsschreiber:

Dr. Trächsel.

Jolissaint, Regierungspräsident, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Regierungsraththeilt die Gefühle des Bedauerns und der Anerkennung, welche der Herr Grossrathspräsident vorhin ausgedrückt hat. Er bedauert den Rücktritt des Herrn Vizepräsidenten Kummer, unter den gegenwärtigen Umständen bleibt aber der Behörde nichts Anderes übrig, als Herrn Kummer die verlangte Entlassung zu ertheilen. Der Regierungsrath beantragt, es möchte dies in allen Ehren und unter bester Verdankung der geleisteten vorzüglichen Dienste des Herrn Kummer geschehen.

Der Große Rath genehmigt durch Aufstehen einstimmig den Antrag des Regierungsrathes.

Vorträge der Baudirektion.

1) Verwendung der Kreditsumme pro 1873 für die Straßen-Neubauten.

Der Vortrag der Direktion der öffentlichen Bauten über diesen Gegenstand lautet, wie folgt:

Herr Präsident!

Meine Herren!

Gestützt auf den Beschluss des Großen Rathes vom 12. März 1868, welcher den Beschluss vom 14. März 1865 zum Vorgange hat, sind — gleichwie in den Jahren 1869, 1870, 1871 und 1872 — Fr. 300,000 für die Straßen-Neubauten, resp. für die Bevollständigung des kantonalen Straßennetzes in das Baubudget pro 1873 aufgenommen worden.

Die Vertheilung dieser Kreditsumme von Fr. 300,000 auf die einzelnen Bauobjekte ist der Genehmigung des Großen Rathes vorbehalten, und es beeindruckt sich nunmehr die Baudirektion, Ihnen die Vertheilung nach Mitgabe des nachstehenden Tableau vorzuschlagen, welchem die hierseits als nötig erachteten Erläuterungen beigefügt werden.

A. Korrektionen bestehender Staatsstraßen.

1. Grimsel-Paß (Hof-Guttannen)	Fr. 14,000
2. Lauterbrunnen-Straße (Trips- stuzkorrektion)	" 20,000
3. Zweisimmen-Saanen-Straße	" 4,600
4. Simmenthal-Straße	" 16,000
5. Huttwyl-Langenthal-Straße	" 6,000
6. Huttwyl-Eriswyl-Straße	" 10,000
7. Loffen-Thurnen-Riggisberg- Straße	" 16,000
8. Bern-Schwarzenburg-Straße	" 7,700
9. Schwarzenburg-Guggisberg- Guggersbach-Straße	" 9,000
10. Laupen-Neuenegg-Straße	" 14,000
11. Jura-Straßen	" 33,000
12. Verfügbare Restanz (Vorarbei- ten, Aufsicht &c.)	" 7,700
	Fr. 158,000

B. Staatsbeiträge an neue Straßen (Staatsstraßen).

13. Reichenbach-Straße (Verbin- dung mit der Frutigen-Straße)	Fr. 6,000
14. Spiez-Straße (zum Landungs- platz).	" 4,000
15. Gonten-Merligen-Straße	" 15,000
16. Wynigen-Mühleweg-Straße	" 13,000
17. Linden-Straße (Thörigen-Lin- denholz)	" 9,000
18. Seeberg-Niediwyl-Straße	" 7,000
19. Hagnegg-Nidau-Straße	" 17,000
20. Davelier-Bourrignon-Scholis- Straße	" 10,000
21. St. Imier-Breuleux-Tramelan- Straße	" 15,000
22. Bellelay-Genevez-Straße	" 8,000
23. Bonfol-Bendlincourt-Straße	" 7,000
24. Laufen-Röschenz-Straße	" 3,000
	Fr. 114,000

C. Freiwillige Staatsbeiträge an Straßen

IV. Klasse.

25. Jæltwald-Straße	Fr. 2,600
26. Thun-Goldiwyl-Straße	" 7,000
27. Worb-Wattenwyl-Straße	" 2,000
28. Nieder-Goldbach-Schwanden- Ober-Goldbach-Straße	" 8,400
29. Biel-Evilard-Straße	" 8,000
	Fr. 28,000
Summa	Fr. 300,000

NB. Bei der Mehrzahl derjenigen Bauobjekte, welche mit Staatsbeiträgen ausgeführt werden, sind die ausgeführten Summen nur Theile der betreffenden Staatsbeiträge.

Aus der Vergleichung des vorstehenden Tableau mit demjenigen pro 1872 ergibt sich, daß letzteres einige Straßen enthielt, welche im neuen Tableau nicht mehr erscheinen und daß dafür einige neue Objekte aufgenommen sind.

Die wegen Vollendung und Ausbezahlung wegfallenden Bauten sind:

Abtheilung A.

Die Wylerbrücke-Meiringen-Straße.
Die Grindelwald-Straße (Korrektion des Rüglistaldens und Wartenberg-Stüges).
Die Frutigen-Kandersteg-Straße (Korrektion des Bifig-Stüges).
Die Dießbach-Linden-Straße (Korrektion bei Aeschlen).
Sowohl die Grindelwald-Straße, als die Frutigen-Kandersteg-Straße und die Dießbach-Linden-Straße enthalten noch Strecken, welche der Korrektion bedürftig sind, allein zur Vornahme derselben müssen günstigere Verhältnisse und die Erfüllung anderweitiger Verpflichtungen abgewartet werden.

Abtheilung B.

Die St. Ursanne-Epauvillers-Soubey-Straße, mittelst welcher durchgehenden Linie nun das Clos du Doubs einerseits mit Pruntrut und anderseits mit der Straße durch die Freibergen eine Verbindung erhalten hat.

Abtheilung C.

Die Steffisburg-Homberg-Straße.
Die Dürergraben-Laternengraben und Lüchtgutgraben-Straße und
Die Wohlen-Straße.
Als neue Objekte im diesjährigen Tableau figuriren hingegen:

Abtheilung A.

Der Grimselpaß (Hof-Guttannen).
Die Simmenthal-Straße.
Die Huttwyl-Eriswyl-Straße.
Die Schwarzenburg-Guggisberg-Guggersbach-Straße.
Die Laupen-Neuenegg-Straße.

Abtheilung B.

Die Reichenbach-Straße.
Die Spiez-Straße (zum Landungplatz).
Die Bellelay-Genevez-Straße.
Die Bonfol-Bendlincourt-Straße.

Abtheilung C.

Die Jæltwald-Straße.
Die Worb-Wattenwyl-Straße.
Die Nieder-Goldbach-Schwanden-Ober-Goldbach-Straße.
Dass noch viele Gesuche für anderweitige Straßenkorrektionen und für Staatsbeiträge an neue Straßenbauten vorliegen, darf als selbstverständlich bezeichnet werden, aber ebenso einleuchtend ist, daß bei der verhältnismässig geringen Kreditsumme, welche für die Straßenbauten ausgeföhrt ist, nur ein allmässiger Nachschub von neuen Objekten stattfinden kann, obwohl die Wünschbarkeit und Nothwendigkeit der auf Berücksichtigung harrenden Bauten nicht bestritten werden kann. Die Schwierigkeiten und Hindernisse, mit welchen die Baudirektion in dieser Hinsicht zu kämpfen hat, sind sowohl Ihnen, Herr Präsident, meine Herren, als auch dem Tit. Grossen Rath allzugut bekannt, als daß es nöthig wäre, sich hier weitläufig darüber auszusprechen und zu wiederholen, was in früheren Vorträgen gesagt worden ist.
Über die Vertheilung der Kreditsumme auf die einzelnen Objekte des Tableau ist im Allgemeinen zu bemerken, daß dabei allen in Betracht kommenden Verhältnissen möglichst Rechnung getragen worden ist. Neben der Frage der Dringlichkeit der Bauten und der von den Gemeinden und übrigen

Interessenten anerbotenen Leistungen sind jeweilen noch verschiedene andere Faktoren für eine angemessene Kreditvertheilung zu bedenken, wie z. B. die Größe des Baues und die dabei vorkommenden Schwierigkeiten, der Zeitpunkt, in welchem die Arbeiten begonnen werden, der Stand des Baues und die dafür geleisteten Zahlungen, die Wünschbarkeit, die Straße bis auf einen gewissen Zeitpunkt fahrbar zu machen u. s. w.

Die nachstehenden Erläuterungen zu den einzelnen Bauobjekten werden diese und andere Faktoren noch augensfälliger machen.

ad A. Korrektion bestehender Staatsstraßen.

Grimselpaß (Hof-Guttannen). Wie bei diesem Posten in dem s. B. genehmigten Straßennetztableau vorgesehen worden, handelt es sich nun darum, auf der Linie der zukünftigen Hof-Guttannen, resp. Grimselstraße, wofür der Plan zwischen Hof und Guttannen aufgenommen ist, einen neuen Weg am Abhange des sog. Hubenbogers zu erstellen, womit der Verkehr auf dem Grimselpaß schon wesentlich erleichtert und zugleich eine Vorarbeit für den späteren Straßenbau geschaffen werden soll.

Der Weg über den "Hubenboger" hat eine Steigung und Gegengefälle bis auf 38%, während der neue Weg von circa 3060' Länge mit einer Maximalsteigung von 8½% und dann bis zur inneren Urweid sozusagen horizontal angelegt werden kann. Der Nutzen dieser Anlage erklärt sich noch deutlicher aus der Mittheilung, daß der neue Weg zirka 140' unter dem Kulminationspunkte (Zuben) des bestehenden Weges zu liegen kommt, womit also ein ganz unöthiges, starkes, den Verkehr hinderndes Gegengefälle abgeschnitten wird. Die neue Weganlage soll mit der ausgesetzten Summe und mit Hilfe der von der betheiligten Gegend zu leistenden Beiträge bis im Sommer dieses Jahres ausgeführt werden können.

Lauterbrunnenstraße (Tripfistußkorrektion). Diese im letzten Jahre begonnene Korrektion nahe beim Dorfe Lauterbrunnen soll nach Möglichkeit so gefördert werden, daß die neue Straße noch in der dießjährigen Fremdenaison befahren werden kann. Die ganze Devisensumme von Fr. 53,000, wovon voriges Jahr Fr. 18,062. 41 verwendet worden sind, muß jedoch wegen der Kreditverhältnisse auf die drei Jahre 1872—1874 vertheilt werden.

Zweisimmen-Saanen-Straße (Hochbrücke über den großen Simmengraben). Dieser auf Fr. 45,000 veranschlagte Bau ist, soweit er die Brücke selbst betrifft, im letzten Herbst vollendet worden. Es sind jedoch noch Arbeiten an den Anfahrten auszuführen und sonstige Zahlungen zu leisten.

Simmenthalstraße. Diese der ganzen Thalschaft dienende Straße hat noch verschiedene Korrekturen nöthig, namentlich im Amtsbezirk Niederimmenthal. Nun ist aber das Konzessionsgesuch für eine Eisenbahn von Bülle über Saanen durch das Simmenthal nach Thun in Aussicht gestellt worden. Wie sehr es den Ortschaften dieser Thaler zu gönnen wäre, ein solches Verkehrsmittel zu erhalten, so ist doch, dem Bernehen nach, die Hoffnung auf eine Verwirklichung des Projektes noch keine allgemeine.

Unter diesen Umständen und bei den ohnehin beschränkten Hülfsmitteln gegenüber den allseitigen Begehren für Straßenbauten sind wir immerhin darauf angewiesen, die Abklärung der Situation abzuwarten und daher wenigstens jetzt keine durchgreifende Korrektion der Simmenthalstraße vorzunehmen, deren erhebliche Kosten nicht gerechtfertigt wären, wenn dann in nicht ferner Zeit doch eine Eisenbahn zu Stande käme. Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, wird hierseits vorläufig auch nur eine Korrektion bei Lauterbach in Aussicht genommen, welche für alle Eventualitäten ihren

Werth haben wird. Selbstverständlich ist auch hier die Ausführung des gegenwärtig noch in der Aufnahme begriffenen Projektes durch die Leistungen der Gegend bedingt.

Huttwyl-Langenthalstraße. Die Korrektion einer Strecke zwischen Rohrbach und Kleindietwyl mit der Brücke über die Langeten ist in Ausführung begriffen und soll in einigen Monaten vollendet werden. Wegen Schwierigkeiten mit mehreren Landeigenthümern mußte jedoch die Korrektionslinie auf eine kürzere Strecke beschränkt werden, womit zugleich die auf Fr. 17,000 veranschlagten Kosten ermäßigt werden. Die im Tableau ausgesetzte Summe von Fr. 6000 ist weniger für diese Korrektion als vielmehr für Verbesserung der Straße zwischen Madiswyl und Langenthal bestimmt, auf welcher der Verkehr wegen Mangels eines Steinbettes und wegen des hochstehenden Grundwassers, sowie wegen anderer Uebelstände erschwert wird, weshalb von der Gegend Abhülfe verlangt worden, welche jedoch auch ihrerseits durch angemessenes Entgegenkommen unterstützt werden muß.

Huttwyl-Eriswylstraße. In erster Linie handelt es sich um die Korrektion der unteren Strecke von Huttwyl bis 2900' hinter Tschäppel, deren Kosten je nach der Wahl der Einmündungslinie zu Huttwyl auf Fr. 63,000 bis Franken 77,000 veranschlagt sind. Die Gemeinde Eriswyl ist Willens, diese Korrektion mit Hülfe von Huttwyl gegen Sicherung eines angemessenen Staatsbeitrages zu übernehmen.

Toffen-Thurnen-Riggisberg-Straße. Dieser Bau, welcher unterm 1. Februar 1872 mit einem Staatsbeitrage von Fr. 156,200 beschlossen worden, wird von einer die Gemeinden vertretenden Baugesellschaft ausgeführt. Die Arbeiten werden thätig betrieben und bis Ende 1872 sind auf Rechnung des Staatsbeitrages Fr. 18,511 angewiesen worden.

Bern-Schwarzenburg-Straße. Die ausgesetzte Summe ist theils für die noch nicht ganz vollendete, auf Fr. 25,000 veranschlagte Korrektion bei Gassel, zum größern Theil aber für einige weitere Verbesserungen bestimmt, bis die Kreditverhältnisse es gestatten, die größern Korrekturen bei Riedburg u. s. w. an die Hand zu nehmen.

Schwarzenburg-Guggisberg-Guggersbach-Straße. Diese Bezeichnung betrifft die Neuanlage der Schwarzenburg-Guggisberg-Straße von Niedstetten über Kalfstetten bis Guggisberg und im Weiteren den Bau einer Straße von Kalfstetten bis Guggersbach an der Sense. Die Strecke Guggisberg-Kalfstetten wird demnach ein Bestandtheil sowohl der Straße nach Schwarzenburg als derjenigen nach Guggersbach sein und die Strecke Niedstetten-Kalfstetten muß dann auch für den Verkehr von Schwarzenburg nach Guggersbach dienen, indem die Guggersbachstraße sich bei Kalfstetten von der Schwarzenburg-Guggisberg-Straße abzweigt. Nachdem die Gemeinde Guggisberg diesen Straßenbau seit Jahrzehnten angestrebt und hinsichtlich der Kostenbeteiligung Beschlüsse gefaßt hat, sowie in Betracht, daß Guggisberg eine ziemlich weit verzweigte Kirchgemeinde ist, welche statt eines schmalen und sehr steilen Fahrweges eine ordentliche Staatsstraße beanspruchen darf, erscheint es als ein Gebot der Billigkeit, dem Begehr dieser abgelegenen Gegend so weit möglich Rechnung zu tragen und den Bau auf der einen oder andern Abtheilung zwischen Niedstetten und Guggisberg an die Hand zu nehmen, nachdem das gegenwärtig noch in der Umarbeitung begriffene Projekt genehmigt sein wird. In Gewärtigung des förmlichen Devises können vorläufig die Kosten für die Sektion Niedstetten-Kalfstetten auf zirka 50,000 Franken und für die Sektion Kalfstetten-Guggisberg auf circa Fr. 60,000 veranschlagt werden.

Laupen-Neuenegg-Straße. Die Gemeinde Laupen ist nunmehr bereit, die seit einer Reihe von Jahren ange-

strebte Straße durch das Thal der Sense auszuführen, nachdem das Projekt mit dem Kostenbeitrage des Staats genehmigt sein wird. Die Kosten sind auf Fr. 95,000 und nach einer Variante auf Fr. 92,000 veranschlagt. Die Straße kann nahezu horizontal angelegt werden, während die jetzige Straße vom Bezirkshauptorte Laupen aus stark und lange bis an das Hochplateau von Nechleren steigt und dann von Brüggelbach bis Neuenegg wieder fällt. Welch' große Verkehrs erleichterung nach der Eisenbahnstation Flamat erzielt werden kann, ergibt sich aus der Angabe, daß die neue Straße wenigstens 350' unter dem höchsten Punkte der alten Straße zu liegen kommen wird.

Jurasträßen. Die ausgesetzte Summe ist hauptsächlich bestimmt für die im Bau begriffene Korrektion der Freibergenstraße bei Montfaucon (Fr. 7000, wovon Fr. 2000 bezahlt sind), für die von Herrn Großerath Zumkehr um Fr. 16,000 übernommene Korrektion der Renan-Gibourg-La Ferrière-Straße und für diejenige der Straße Moulin-de-Pontenet und Malleray, an welche ein Staatsbeitrag von Fr. 45,000 beschlossen ist.

ad B. Staatsbeiträge an neue Straßen (Staatsstraßen).

Reichenbachstraße (Verbindung mit der Frutigen-Straße). Es betrifft dies eine neue Verbindung des Pfarrdorfs Reichenbach mit der Thun-Frutigen-Straße in der Richtung einerseits gegen Frutigen und anderseits gegen Thun, letzterer Zweig mit Ausmündung oberhalb Mühlenen. An diesen auf Fr. 18,000 veranschlagten Bau haben Sie jüngst hin der Gemeinde Reichenbach einen Staatsbeitrag von 6000 Franken in Aussicht gestellt, nachdem der Große Rath ihr voriges Jahr das Expropriationsrecht ertheilt hatte.

Spiezstraße (zum Landungsplatz). Im November abhin ertheilte der Große Rath der bauführenden Dampfschiffahrtsgesellschaft auf dem Thuner- und Brienzersee das Expropriationsrecht gegen einen Grundeigenthümer, und hierauf stellten Sie ihr an die auf Fr. 21,000 veranschlagten Kosten des Baues einen Staatsbeitrag von Fr. 7000 in Aussicht. Diese Straße erscheint unter der Abtheilung B, weil der Staat auch den bisherigen Weg vom Dorfe Spiez bis unten zum Schiefermagazin unterhalten hat.

Gonten-Merligen-Straße. Dieser Bau wird im laufenden Jahre vollendet werden. An den Staatsbeitrag von Fr. 62,500 sind bis Ende Jahres 1872 Fr. 34,000 angewiesen.

Wynigen-Mühleweg-Straße. Die Straße ist bis an verschiedene Befestigungsarbeiten ausgeführt und fahrbar. An den Staatsbeitrag von Fr. 70,000 sind Fr. 57,000 bezahlt, so daß die ausgesetzten Fr. 13,000 die Restanzsumme ausmachen.

Linden-Straße (Thöriken-Lindenholz). Der Bau ist im Jahre 1872 nicht in dem Maße wie im Vorjahr gefördert worden. Auf Rechnung des Staatsbeitrages von Fr. 44,000 stehen noch Fr. 10,000 zur Bezahlung aus.

Seeburg-Niedtwyl-Straße. Der Bau soll in diesem Jahre vollendet werden. An den Staatsbeitrag von Fr. 16,000 sind 9,000 Fr. angewiesen, so daß die ausgesetzten Fr. 7,000 die Restanzsumme ausmachen.

Hagnegg-Nidau-Straße. Die Vorlagen für diesen, seit vielen Jahren von den Gemeinden Hagnegg, Läuffelen, Gerlafingen, Mörigen, Suz, Lattrigen, Opfach und Nidau angestrebten Bau sind wegen lokaler Ausestände in Bezug auf die Feststellung der Linie noch verzögert worden. Die Gemeinden sind laut gefaßten Beschlüssen bereit, den Bau mit einem Staatsbeitrage zu übernehmen und die dahierigen An-

träge werden erfolgen, sobald das nunmehr umgearbeitete Projekt mit der noch in der Aufstellung begriffenen Kostenberechnung geprüft sein wird. Abgesehen von der ansehnlichen Zahl der Gemeinden, welche Opfer für diesen Straßenbau bringen wollen, kann noch hervorgehoben werden, daß Suz-Lattrigen, als Kirchgemeinde, gesetzlichen Anspruch auf eine Staatsstraße hat, und die ganze Gegend am südlichen Ufer des Bielersee's bald zwischen zwei Eisenbahnen liegen wird, ohne eine eigentliche Verbindung zu besitzen (Staatsbahn und Broyenthalbahn).

Develier-Bourrignon-Scholis-Straße. Der Bau ist zwischen Develier und Bourrignon weit vorgerückt. Auf Rechnung des Staatsbeitrages von Fr. 62,300 sind Fr. 39,095 angewiesen.

St. Imier-Breuleux-Tramelan-Straße. Der Bau ist im letzten Jahre thätig betrieben worden. An den Staatsbeitrag von Fr. 66,000 sind Fr. 27,500 bezahlt.

Bellelay-Genevez-Straße. Genevez, als eine Kirchgemeinde, hat Anspruch auf eine Staatsstraße und wünscht dieselbe bis Cernil-de-Tramelan zur Verbindung mit Tramelan und Saignelégier auszudehnen. Für diesen Fall sind die Kosten der ganzen Linie auf Fr. 72,000 berechnet. Mit Rücksicht auf die Kreditverhältnisse muß jedoch einstweilen der zu bewilligende Staatsbeitrag auf die Straße Bellelay-Ves Genevez beschränkt werden.

Bonfol-Vendlincourt-Straße. Seit Jahren verlangt Bonfol, als Kirchgemeinde, eine Verbindung mit Bruntrut mittelst Anschluß an die Alle-Vendlincourt-Straße und will die Straße mit einem Staatsbeitrage ausführen. Die Kosten sind nach dem von der Gemeinde vorgelegten Projekte auf circa Fr. 48,000 veranschlagt.

Laufen-Nöschen-Straße. Dieser Bau wird von den Gemeinden Laufen und Nöschenz ausgeführt. Mit Rücksicht auf die Expropriationsentschädigungen beim Spital zu Laufen ist auf den Staatsbeitrag von Fr. 5,000 eine Abschlagszahlung von Fr. 2,000 angewiesen worden.

ad C. Freiwillige Staatsbeiträge an Straßen IV. Klasse.

Isebtwald-Straße. Es betrifft dies die Straße zu Isebtwald, als Endstück der vor einigen Jahren ausgeführten Bönigen-Isebtwald-Straße. Auf das bereits im Jahr 1869 von der Gemeinde Isebtwald eingereichte Subventionsgeuch sind nun an die auf circa Fr. 10,300 veranschlagten Kosten Fr. 2,600 als Staatsbeitrag aufgenommen worden.

Thun-Goldiwyl-Straße. Dieser Bau ist weit vorgerückt und an den Staatsbeitrag von Fr. 38,000 sind Fr. 23,400 bezahlt.

Worb-Wattenwyl-Straße. Die ausgesetzten Fr. 2,000 bilden die Summe des Staatsbeitrages, den Sie den ausführenden Gemeinden mit Schreiben vom 17. August 1872 in Aussicht gestellt haben. Die Arbeiten sind weit vorgerückt.

Nieder-Goldbach-Schmieden-Ober-Goldbach-Straße. Nach dem von den beteiligten Gemeinden vorgelegten Projekten sind die Kosten auf Fr. 57,000 veranschlagt. Es sind jedoch noch Verbesserungen am Plane in Aussicht genommen, wonach dann die Vorlage für Bewilligung eines Staatsbeitrages erfolgen kann.

Biel-Evilard-Straße. Der Bau ist nahezu vollendet und an den Staatsbeitrag von Fr. 23,000 sind Fr. 12,000 bezahlt.

Da es sich bei dem vorstehenden Tableau um nichts Anderes als um die Vertheilung einer Budgetsumme handelt, so haben die beigefügten Erläuterungen auch nur den Zweck,

die Behörden mit den Posten des Tableau im Allgemeinen vertraut zu machen.

Bezüglich derjenigen Bauten, für welche die Bewilligung und Projektgenehmigung noch nicht erfolgt sind, bleiben selbstverständlich die Beschlüsse über die besondern Vorlagen vorbehalten.

Auf diese Auseinandersetzungen werden Sie, Herr Präsident, Herren Regierungsräthe, ersucht, dem Großen Rath folgende Schlussnahme empfehlen zu wollen:

1. Das von der Direktion der öffentlichen Bauten vorgelegte Verzeichniß über die Vertheilung der gemäß Grossrathbeschluß vom 12. März 1868 im Jahr 1873 zu verwendenden Fr. 300,000 wird genehmigt, in dem Sinne, daß die für einzelne Bauten noch nicht erfolgten Bewilligungen den Beschlüssen über die dahерigen Projektvorlagen vorbehalten bleiben.
2. Allfällig im Laufe des Jahres nicht zur Verwendung kommende Beträge sind auf andere Bauobjekte des Verzeichnisses, im Interesse ihres Baubetriebes, überzutragen.

Mit Hochachtung!

Bern, den 22. Januar 1873.

Der Direktor der öffentlichen Bauten:

F. Kiliian.

Vom Regierungsrathe genehmigt und mit Empfehlung dem Großen Rath überwiesen.

Bern, den 8. Hornung 1873.

Im Namen des Regierungsrathes,

Der Präsident:

Jolissaint.

Der Rathsschreiber:

Dr. Trächsel.

Kiliian, Baudirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Bekanntlich wurde durch Beschluß des Großen Rathes vom 12. März 1868 ein Jahresskredit von Fr. 300,000 für die Straßen-Neubauten bewilligt, welcher, in Gemäßheit dieses Beschlusses, auch für das laufende Jahr auf das Budget der Baudirektion gebracht worden ist. Es handelte sich nun darum, diesen Kredit auf die einzelnen Bauobjekte zu vertheilen. Diese Operation ist jeweils eine sehr schwierige, weil immer eine große Anzahl von Begehren um Subventionirung von Straßenbauten vorliegen. Diese Begehren betreffen theils die Korrektion bereits bestehender, theils den Bau neuer Staatsstraßen, theils endlich die Subventionirung von Straßen vierter Klasse, in Bezug auf welche es sich jedoch nur um freiwillige Staatsbeiträge handeln kann, da der Staat bekanntlich keine Pflicht zur Unterstützung der Straßen vierter Klasse hat.

Mehrere Bauobjekte, welche im letzten Tableau figurirten, konnten — weil liquidiert — im vorliegenden Tableau weggelassen werden, so daß die Aufnahme einiger neuen Objekte möglich geworden ist. Es liegen aber noch viele Gesuche vor, welche einstweilen nicht berücksichtigt werden konnten. Die Baudirektion hält an dem Grundsatz fest, nicht zu viele neue Objekte in das Tableau aufzunehmen, um die Liquidation der beschlossenen Subventionen nicht zu sehr in die Länge zu ziehen. Es liegt dies nicht nur im Interesse derseligen Gemeinden, welche gegenwärtig Straßenbauten ausführen, son-

dern auch im Interesse der später an die Reihe kommenden Gemeinden, indem bei der schnelleren Liquidation des Staatsbeitrages der Binsverlust für die betreffenden Gemeinden geringer wird. Die neu in das Tableau aufgenommenen Objekte sind folgende: In der Abtheilung A, Korrektion bestehender Staatsstraßen, erscheint zunächst eine sehr nützliche Korrektion einer Straßenstrecke (Saumweg) zwischen Hof und Guttannen. Ein weiteres Objekt betrifft die Simmenthalstraße. Diese hat noch mehrere Korrekturen notwendig, die Baudirektion glaubt jedoch, es solle hiefür einstweilen keine große Summe verwendet werden, da ein Konzessionsbegehr in Aussicht steht, um eine Eisenbahn von Bülle über Saanen durch das Simmenthal nach Thun zu erstellen. In jüngster Zeit wurde ein kurzer Bericht darüber in das Publikum geworfen. Sollte diese Eisenbahn zu Stande kommen, was natürlich hierseits noch nicht mit Bestimmtheit gesagt werden kann, so wäre es angesichts der in andern Gegenden des Kantons vorhandenen Bedürfnisse nicht gerechtfertigt, nun eine Summe von Fr. 185—187,000 für eine rationelle Straßenkorrektion im Simmenthal auszugeben. Man hat daher nur eine kleinere Korrektion in Aussicht genommen, deren Ausführung mit Rücksicht auf den Beschluß vom 12. März 1868 übrigens von den Leistungen der betreffenden Gemeinden abhängen wird. Neue Objekte sind auch die Hettwyl-Eriswyl-Straße, deren Korrektion höchst notwendig ist, die Schwarzenburg-Guggisberg-Guggersbach-Straße, deren Korrektion seit Jahrzehnten ein Desiderium der beteiligten Gemeinden bildet, und die Laupen-Neuenegg-Straße, deren Verlegung, wie sie projektiert ist, für den Amtsbezirk und namentlich für den Amtssitz Laupen eine sehr große Bedeutung hat. In der Abtheilung B, neue Straßen, figuriren als neue Objekte die Reichenbachstraße, durch welche das Pfarrdorf Reichenbach mit der Thun-Frutigenstraße verbunden werden soll, die Spiezstraße (zum Landungsplatz), die Bonfol-Bendlincourt-Straße, auf welche die Kirchgemeinde Bonfol, da sie noch keine Staatsstraße besitzt, einen gesetzlichen Anspruch hat, und endlich die Belleray-Genevez-Straße. Genevez verlangte die Erstellung einer Straße einerseits nach Belleray zur Verbindung mit der Eisenbahnstation Dachsenfelden und anderseits nach Cernil-de-Tramelan zur Verbindung mit Tramelan und Saignelégier. Unsere Kreditverhältnisse gestatten uns jedoch einstweilen nicht, die Erstellung dieser ganzen Straßenlinie in's Auge zu fassen, sondern wir müssen uns vorerst auf die Linie Belleray-Genevez beschränken. Als Kirchgemeinde hat Genevez Anspruch auf eine Staatsstraße. In der Abtheilung C, freiwillige Staatsbeiträge an Straßen IV. Klasse, figuriren drei neue Objekte. Das erste betrifft die Hettwaldstraße. Hettwald hat vor einigen Jahren in Gemeinschaft mit der Gemeinde Bönigen die zwischen den beiden Ortschaften liegende Straße ausgeführt, und nun handelt es sich um die Subventionirung der Straße zu Hettwald als Endstück der erwähnten Straßenlinie. Das zweite Objekt betrifft die Worb-Wattenwyl- und das dritte die Niedergoldbach-Schwanden-Obergoldbach-Straße.

Von der Kreditsumme von Fr. 300,000 fallen nach dem vorliegenden Tableau auf die Abtheilung:

A Korrekturen bestehender Staatsstraßen	Fr. 158,000
B Staatsbeiträge an neue Straßen	" 114,000
C Freiwillige Staatsbeiträge an Straßen	"
IV. Klasse	28,000

Fr. 300,000

So sehr die Unterstützung der Straßen IV. Klasse in volkswirtschaftlicher Beziehung gerechtfertigt ist, kann gleichwohl hiefür nur eine verhältnismäßig kleine Summe ausgesetzt werden; denn eine Erhöhung derselben wäre nur auf Unkosten der Abtheilungen A und B möglich, in Bezug auf welche der Staat gewisse Verpflichtungen hat.

Es handelt sich heute nicht um definitive Beschlüsse in Bezug auf die betreffenden Bauten, sondern nur um die Vertheilung einer Budgetsumme, welche jeweilen nach Maßgabe der Größe der Bauten, des Zeitpunktes ihres Beginnes und der Liquidation der beschlossenen Subventionen vorgenommen werden muß. Diesen Verhältnissen ist nach Möglichkeit Rechnung getragen worden. Die Baudirektion hat das Tableau so festgestellt, daß eine Rendition desselben Dekommission wesentlich fören würde. Es ist noch zu bemerken, daß nebst der Genehmigung des Tableau's, wie bisher, die Bestimmung aufgestellt werden soll, daß allfällige im Laufe des Jahres nicht zur Verwendung kommende Beträge auf andere Bauobjekte des Verzeichnisses, im Interesse ihres Baubetriebes, überzutragen sind. Der Kredit von Fr. 300,000 ist für die Bervollständigung des kantonalen Straßennetzes bestimmt, und es ist daher diese Verwendungssumme gleichsam als eine Abschlagszahlung an die Gesamtkosten des Straßennetzes zu betrachten. Treten daher bei der Ausführung einzelner Bauten Hindernisse ein, so ist es gerechtfertigt, die in Folge dessen nicht verwendete Summe zur raschen Liquidierung der Subvention auf andere Objekte des Tableau's überzutragen. Ich empfehle die Anträge des Regierungsrathes zur Annahme.

Fürer. Der Große Rath hat für die Ausführung einer Straße zum Landungsplatz in Spiez das Expropriationsrecht ertheilt. Es soll nun in dieser Beziehung eine Beschwerde eingereicht werden. Die Breite der projektierten Straße ist auf 19' angenommen, es scheint mir aber, es sollte hier auch eine geringere Breite genügen. Ich möchte dies dem Regierungsrath zu bedenken geben.

Herr Richterstatter des Regierungsrathes. Es handelt sich hier gegenwärtig bloß um die Vertheilung einer Budgetsumme, und nicht um die Breite der Spiezstraße. Ich will indessen gleichwohl auf die von Herrn Furer berührte Frage antworten, die zwar vom Großen Rath bereits bei der Behandlung des bezüglichen Expropriationsbegehrens entschieden worden ist. Damals hat der Große Rath den vorgelegten Plan genehmigt und das Expropriationsrecht auf Grundlage desselben ertheilt. Bei diesem Anlaß hat der Richterstatter des Regierungsrathes weitsäufig aneinandergezeigt, daß es sich hier um die Errichtung einer wichtigen Zufahrtsstraße zu dem Landungsplatz in Spiez handle, die eher noch breiter als 19' erstellt werden sollte. Dieser Landungsplatz ist nicht nur für die Ortschaft Spiez von Bedeutung, sondern es münden hier zwei Thalstraßen aus, die einen ziemlich großen

1) Bern, Entbindungsanstalt	Fr. 50,000
2) " Amtshaus	12,000
3) " Strafanstalt	7,000
4) " Schützenmatthalde	3,000
5) " Wasserversorgung	3,000
6) Rütti, Ackerbauschule	7,000
7) Münchenbuchsee, Seminar	6,000
8) Frienisberg, Domäne	6,000
9) Hindelbank, Armenanstalt	3,000
10) Thorberg, Anstalt	6,000
11) Amtsarchive	3,000
12) Trachselwald, Schloß	3,000
13) Thun, Salzmagazin	5,000
14) König, Dependenzd. Strafanstalt, Pferdescheune "	5,000
15) Pfarrgebäude	7,000
16) Kirchenhöre	6,000
17) Amtsgefängnisse	14,000
18) Verfügbare Restanz	4,000

Summa Fr. 150,000

Verkehr vermitteln, nämlich die Straße von Frutigen und diejenige aus dem Simmenthal. Es steht auch die Errichtung eines Postkurses auf der neuen Straße in Aussicht. Wie gesagt, handelt es sich übrigens heute nicht um diese bereits erledigte Frage. Nach erfolgter Genehmigung des Planes durch den Großen Rath bewilligte der Regierungsrath, was in seiner Kompetenz lag, einen Staatsbeitrag von Fr. 7000 an die Kosten dieser Straße, und es erscheint nun die erste Subventionsquote von Fr. 4000 auf dem vorliegenden Tableau.

Die Anträge des Regierungsrathes werden ohne Einsprache genehmigt.

2. Vertheilung der Kreditsumme der Hochbauten pro 1873.

Es liegt folgender Vortrag der Baudirektion gedruckt vor :

Bern, den 17. Februar 1873.

Herr Präsident,

Meine Herren!

Nach Mitgabe des vierjährigen Voranschlages sind in das Budget pro 1873 Fr. 150,000 für die Hochbauten des Staates aufgenommen worden.

Von dieser Kreditsumme entfällt jedoch der dritte Theil mit Fr. 50,000 auf den beschlossenen Neubau der Entbindungsanstalt, so daß für die übrigen Hochbauten nur Fr. 100,000 verwendet werden können. Es sind nun im nachstehenden Kredittableau die dringendsten Bauobjekte aufgenommen und denselben diejenigen Summen zugewiesen worden, die dem Umfange der Bauten und den sonstigen maßgebenden Verhältnissen so weit entsprechen, als die Repartitionssumme es gestattete.

Den Posten des Tableau sind die nöthigsten Erläuterungen in Kürze beigefügt.

Die Baudirektion ersucht Sie, das nachstehende Kredittableau dem Großen Rath zur Genehmigung empfehlen zu wollen.

Mit Hochachtung!

Der Direktor der öffentlichen Bauten :

F. Kilian.

Erläuterungen.

Auf Rechnung des Neubaues laut Großerathsbeschluß vom 19. Dezember 1872.

Umbau für Lokalerweiterungen und neue Archive.

Fortsetzung der Abtrittbauten und eventuell großer Schopf. Große Kloake.

Für verschiedene Staatsgebäude.

Abtrittbau und Ergänzungen am neuen Dependenzbau.

Badanstalt, Planirung des Hofes &c.

Umbau der Mühlescheune und Rest für Ergänzungen an den Umbauten der Anstalt.

Umbau der Anstaltsküche.

Großer Dörröfen und Ergänzung von Umbauten.

Erweiterungsbauten.

Errichtung einer Wohnung für den Gerichtspräsidenten.

Einbau einer Wohnung und Bureau für den Amtsschaffner, resp. Salzfaktor.

Umbau der Scheune für die Strafanstalt Bern.

Umbauten in Folge Baufälligkeit und Kellerbau zum deutschen Pfarrhaus Courielary.

Umbauten einiger Kirchenhöre wegen Baufälligkeit.

Fortsetzung der Bauten und Lokalvermehrungen.

Für Vorarbeiten, Bauaufsicht &c.

Vom Regierungsrathe genehmigt und mit Empfehlung
dem Grossen Rath überwiesen.

Bern, den 21. Februar 1873.

Im Namen des Regierungsrathes,
Der Vicepräsident:
Kummer.
Der Rathsschreiber:
Dr. Trächsel.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Für die Hochbau-Neubauten ist in dem Voranschlag für die Jahre 1871—1874 ein Kredit von Fr. 600,000, per Jahr somit Fr. 150,000 aufgenommen worden. An dieser Kreditsumme darf, da der vierjährige Voranschlag vom Volke genehmigt worden ist, weder der Regierungsrath, noch der Grossen Rath etwas ändern. Es ist zwar diese Summe sehr knapp zugeschlagen, um den von Jahr zu Jahr sich mehrenden Bedürfnissen Genüge zu leisten, allein man muß sich nun einmal nach derselben richten. Von der Summe von Fr. 150,000 fallen Fr. 50,000 auf Rechnung des Neubaues der Genthinungsanstalt gemäß Grossrathshschluß vom 19. Dezember v. J. Für die übrigen Bauobjekte bleiben somit bloß noch Fr. 100,000 übrig, und man könnte daher nur die allernothwendigsten Objekte aufnehmen. Ich will, wenn es nicht verlangt wird, auf die einzelnen Objekte nicht näher eintreten, da dem Tableau bereits die notwendigen Erläuterungen beigefügt sind. Ich mache nur darauf aufmerksam, daß gewisse Objekte Jahr für Jahr wiederkehren, bis die betreffenden Bauten vollendet sind. Es betrifft dies den Ausbau der Amtsgefängnisse, für welche in früheren Zeiten wenig geschehen ist. Auch die Wasserversorgung öffentlicher Gebäude in der Hauptstadt wird noch einige Jahre im Tableau figuriren. Bereits ist in mehreren Staatsgebäuden die Wasserversorgung eingerichtet, es muß aber in dieser Beziehung noch mehr geschehen. Auf dem Tableau erscheinen schon seit mehreren Jahren auch einige Anstalten, namentlich Erziehungs- und Strafanstalten, in denen erhebliche Um- und Zubauten gemacht werden müssen. Jede Zeit hat eben ihre Bedürfnisse, und gegenwärtig werden namentlich im Erziehungs- und Strafweisen Forderungen gestellt, welche gegenüber früheren Zeiten beträchtliche Mehrleistungen zur Folge haben. Ich empfehle die Genehmigung des vorgelegten Tableau's.

Das vorgelegte Kredittableau wird vom Grossen Rath ohne Einsprache genehmigt.

3. Laupen-Neueneck-Straße.

Der Regierungsrath stellt folgende Anträge:

- 1) Für die von der Einwohnergemeinde Laupen auszuführende Laupen-Neueneck-Straße durch das Thal der Sense wird das Kostenbetrifft des Staates auf Fr. 63,000 festgestellt, unter folgenden Bedingungen:
 - a. daß dieser Straßenbau nach dem vorgelegten Plane und den Vorschriften der Baudirektion solid und funktionsgerecht ausgeführt werde;
 - b. daß die Zahlungen auf Rechnung des Staatsbeitrages sich jeweilen nach dem betreffenden Budgetkredite zu richten haben;

- c. daß die Einwohnergemeinde Laupen jeweilen zum zukünftigen Unterhalt und Versicherung der bei Laupen in das Sensenbett zu liegen kommenden Straßenstrecke (von Nr. 10 des Planes bis hinab zur Sensenbrücke) das Schwellenmaterial, bestehend aus Rundholz und Faschinen, dem Staate unentgeltlich zu liefern und s. B., wenn es sich als notwendig herausstellen sollte, die Erweiterung des Flussbettes mittelst Zurückziehung des linkseitigen Ufers gegenüber so eben erwähnter Straßenstrecke vorzunehmen habe.
- 2) Der Einwohnergemeinde Laupen wird auf Grund des vorliegenden Planes das Expropriationsrecht ertheilt und die Baudirektion ermächtigt, allfällige im Interesse des Baues sich erzeigende Abänderungen am Plane vorzunehmen.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Amtsbezirk Laupen ist im Allgemeinen mit Straßen schlecht bedient. Es führt zwar von Laupen eine gute Straße in der Richtung nach Gümmeien, in der Richtung nach Bern, resp. nach der Eisenbahnstation Flamatte aber, ist die bestehende Straße mit bedeutenden Uebelständen behaftet. Sie führt nämlich über die circa 350 Fuß über der Sense liegende Höhe von Neplern und sodann über Brüggelbach hinunter nach Neueneck wieder an das Ufer der Sense. Dadurch wird begehrlich der Verkehr von Laupen mit Bern beträchtlich erschwert, und es wurde daher bereits vor 14 Jahren ein Projekt für die Korrektion der Straße durch Neuauflage längs der Sense aufgenommen. Dieses Projekt nahm zugleich auch die Korrektion der Straßenstrecke von Neueneck nach Thörishaus in Aussicht. Die Ausführung dieses Projektes war, abgesehen von den Schwierigkeiten, welche von Seite des Staates in Bezug auf die Subventionirung vorlagen, nicht möglich mit Rücksicht auf die beträchtlichen Hindernisse, welche Seitens der Gemeinden ihr entgegenstanden. Diese Straße würde weit mehr gekostet haben, als die Ausführung des heutigen Projektes, zudem fand man schließlich, es sei nicht absolut notwendig, auf dem rechten Ufer der Sense eine Straße nach Thörishaus zu erstellen, während auf dem linken Ufer eine sehr gute Straße besteht, die allerdings im Kanton Freiburg liegt.

Es hat sich daher schließlich die Gemeinde Laupen auf das Projekt der Erstellung einer Straße nach Neueneck durch das Thal der Sense beschränkt. Im Jahre 1859 wurde das ursprüngliche Projekt von 1859 einer Umarbeitung unterworfen. Es zeigte sich, daß noch einige Varianten möglich seien. Wollte man aber die Linie ganz gerade legen, und auf zwei Strecken durch die Sense führen, so würde dies erhebliche Mehrkosten veranlassen. Man vereinigte sich daher auf ein Tracé, welches den an diesen Straßenbau zu stellenden Anforderungen hinlänglich entspricht. Es werden immerhin noch zwei schwierige Partien auszuführen sein, nämlich bei der sog. Bärenklauenfluh, wo eine größere Strecke durch das felsige Hochufer, und die andere zunächst der Ortschaft Laupen, wo die Straße, zur Vermeidung eines großen Bogens, durch eine Bucht des Sensenbettes geführt werden muß. In Bezug auf den letztern Punkt bemerke ich, daß dadurch das Sensenbett etwas verschmälert wird und daher vielleicht später auf dem linken Ufer erweitert werden muß.

Die neue Straße wird ungefähr mit dem Gefäß der Sense angelegt werden können; sie wird nämlich ein durchschnittliches Gefäß von 0,7 % erhalten. Eine wie große Erleichterung dadurch für den Verkehr von Laupen geschaffen wird, bedarf keines weiteren Nachweises. Es ist daher auch begehrlich, daß die Gemeinde Laupen erhebliche Opfer für diesen Straßenbau bringen will. Die Kosten desselben sind auf Fr. 95,000 veranschlagt, doch können sie, wenn eine Variante angenommen wird, was der ausführenden Gemeinde Laupen freigestellt wird, auf Fr. 92,000 reduziert werden.

Die Baudirektion hielt dafür, es sei für dieses Unternehmen die Verabfolgung eines Staatsbeitrages von Fr. 60,000 gerechtfertigt. Es handelt sich hier nämlich nicht darum, eine Straße zwischen zwei Punkten anzulegen, zwischen denen noch gar keine Straßenverbindung besteht; denn zwischen Laupen und Neuenegg ist bereits eine vom Staate unterhaltene Straße vorhanden. Es handelt sich vielmehr blos darum, eine bessere und bequemere Straßenverbindung herzustellen. Die Gemeinde Laupen hat hiess für eine Summe von ungefähr Fr. 33,000 aufbringen können, wovon ungefähr Fr. 25,000 von der Burgergemeinde und ein Theil von Privaten übernommen wird. Da wo die Strecke über Burgerland führt, wird die Burgergemeinde dasselbe unentgeldlich abtreten. Von der Gemeinde Neuenegg ist, wie es scheint, keine Subvention erhältlich. Die Baudirektion hat später finden müssen, es sei der Fall, den Staatsbeitrag noch etwas höher als Fr. 60,000 zu stellen, da man genöthigt ist, an denselben eine Bedingung zu knüpfen, welche darin besteht, daß der Gemeinde Laupen die Verpflichtung auferlegt wird, das nöthige Schwellenmaterial für die Erneuerung der Schwellenbauten bei der in das Sensenbett zu liegen kommenden Straßenstrecke zu liefern. Es wird deshalb beantragt, einen Staatsbeitrag von Fr. 63,000 zu bewilligen. Ein solcher Beitrag entspricht den Verhältnissen, wie sie bei derartigen Straßenbauten bestehen. Wie Sie aus dem vorhin behandelten Tableau über Vertheilung der Kreditsumme für die diebzährigen Straßenbauten entnommen, ist in dasselbe ein Ansatz von Fr. 14,000 für diesen Bau aufgenommen, indem nach Genehmigung der heutigen Vorlage der Ausführung kein Hindernis mehr im Wege steht. Die Gemeinde Laupen hat auch die Ertheilung des Expropriationsrechtes verlangt, und ich kann erklären, daß die dortige Straßenbaukommission die in dieser Richtung vorgeschriebenen gesetzlichen Formalitäten erfüllt hat. Sie hat den Plan bereits früher öffentlich aufgelegt und den Betheiligten Gelegenheit gegeben, sich darüber auszusprechen. Uebrigens konnte die Straßenbaukommission sich nur mit wenigen Eigenthümern nicht gütlich verständigen. Mit Rücksicht auf das Angebrachte empfiehlt der Regierungsrath folgende Anträge zur Genehmigung: (Der Redner verliest die oben mitgetheilten Anträge.)

Der Große Rat genehmigt diese Anträge ohne Einsprache.

4. Bellegay-Genevez-Straße.

Der Regierungsrath legt folgende Anträge vor:

- 1) Der Gemeinde les Genevez wird an die Kosten der Anlage einer neuen Straße von Bellegay (Tannerie) nach les Genevez ein Staatsbeitrag von Fr. 13,000 bewilligt. Wenn indessen außer dieser Einmündung auch diejenige bis zur Tuilerie erstellt wird, so soll der Staatsbeitrag Fr. 15,000 betragen.
- 2) Der Straßenbau soll nach dem von der Baudirektion vorgelegten Projekte und gemäß ihren weiteren Vorschriften solid und künstgerecht ausgeführt werden.
- 3) Die Ausbezahlung des Staatsbeitrages hat sich nach dem jeweiligen Budgetkredite zu richten.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich kann mich hier ziemlich kurz fassen, da ich über diesen Straßenbau bereits bei der Behandlung des Kredittableau's einige Andeutungen gegeben habe. Die Gemeinde les Genevez ist mit dem Gesuche eingelangt, es möchte ihr für die Erstellung der auf Fr. 61,630 bewilligten Straße von Bellegay über les

Genevez nach le Cernil bei Tramelan ein Staatsbeitrag von Fr. 30,000 bewilligt werden. Die Baudirektion hat gefunden, es könne mit Rücksicht auf die Kreditverhältnisse einstweilen nicht so weit gegangen werden, sondern man müsse sich vorläufig auf die Verabfolgung eines Beitrages an die Kosten eines Theils dieser Straße beschränken. Die Gemeinde Genevez ist eine Kirchgemeinde und hat daher Anspruch auf eine Staatsstraße. Man müste sich nun fragen, welche Straßenstrecke zunächst erstellt werden solle. Offenbar ist die Verbindung von les Genevez mit Bellegay von größerer Wichtigkeit als diejenige mit le Cernil, da durch die erstere die Ortschaft les Genevez mit der Jurabahn in Verbindung gebracht werden wird. Man hat daher zunächst die Erstellung der Straße zwischen les Genevez und Bellegay in Aussicht genommen.

Das Projekt sieht zwei Einmündungen in Bellegay vor, die eine in der Richtung nach Lavannes, die andere in der Richtung nach Münster und Delsberg. Die Baudirektion hält die erstere Verbindung für die wichtigere, und es wurde daher der Staatsbeitrag mit Rücksicht auf das Projekt mit dieser Einmündung berechnet. Will jedoch die Gemeinde Genevez beide Einmündungen erstellen, so ist es billig, einen etwas höheren Staatsbeitrag auszurichten. Die Kosten der Straße Bellegay-Genevez sind auf Fr. 33,000 bewilligt. Da den Gemeinden im Jura an derartige Straßenbauten gewöhnlich ein Beitrag von einem Drittel der Kosten bewilligt wird, indem sie meist beträchtliche Zuschüsse von den Burgergemeinden erhalten, so glaubte man, auch für das vorliegende Unternehmen nicht einen Staatsbeitrag von der Hälfte der Kosten bewilligen, jedoch, da les Genevez immerhin zu den weniger bemittelten Gemeinden des Jura gehört, etwas höher als auf einen Drittel gehen zu sollen. Es wird daher die Bewilligung eines Staatsbeitrages von Fr. 13,000 und für den Fall der Erstellung beider Einmündungen zu Bellegay von Fr. 15,000 beantragt, und zwar unter der Bedingung, daß der Straßenbau nach dem von der Baudirektion vorgelegten Projekte und gemäß ihren weiteren Vorschriften solid und künstgerecht ausgeführt werde, und daß die Ausbezahlung des Staatsbeitrages sich nach dem jeweiligen Budgetkredite zu richten habe. Ich empfehle die Anträge des Regierungsrathes zur Annahme.

Diese Anträge werden ohne Einsprache genehmigt.

5. Nidau-Hagneck-Straße.

Die Anträge des Regierungsrathes lauten, wie folgt:

- 1) Für die Erstellung einer Straße auf dem südlichen Ufer des Bielersee's von Nidau bis zum zukünftigen Altkanal bei Hagneck wird den ausführenden Gemeinden an die veranschlagten Kosten von Fr. 173,100 ein Staatsbeitrag von Fr. 86,600 bewilligt.
- 2) Die Ausführung des Baues hat auf Grundlage des vorgelegten Projektes und nach den Vorschriften der Baudirektion solid und künstgerecht zu geschehen, und diese Behörde wird ermächtigt, allfällige im Interesse des Baues sich erzeugende Abänderungen am Plane von sich aus vorzunehmen.
- 3) In Betreff der Auszahlung des Staatsbeitrages haben die Gemeinden, resp. die dieselben vertretende Straßenkommission sich nach dem jeweiligen Budgetkredite für Straßenbauten zu richten.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Es handelt sich hier um eine Straßenangelegenheit, welche seit Jahrzehnten auf den Traktanden der Bauverwaltung steht, nämlich um die Plangenehmigung und Subventionirung einer Straße von Nidau nach Hagneck. Bereits in den 30er Jahren sind im Schoofe der obersten Landesbehörde Anträge für die Anlage einer neuen Straße von Biel, resp. Nidau, dem südlichen Ufer des Bielersee's entlang nach Ins oder nach Murten eingebroacht worden. Das in Folge dessen aufgenommene Projekt kam aber nicht zu Stande. Später sind andere Projekte aufgetaucht, und es haben, wie es scheint, die andern Landesgegenden mehr Thätigkeit entwickelt, um zu ihren Straßenbauten zu gelangen. Vor ungefähr 14 Jahren trat die Frage der Anlegung einer Straße auf dem südlichen Ufer des Bielersee's wieder in den Vordergrund, indem sich die Gemeinden von Nidau bis Ins zusammethatten, woraufhin ein Projekt für eine Straße von Nidau über Hagneck und Brüttelen nach Ins aufgenommen wurde. Es sind zwar verschiedene Aussezungen an diesem Projekt gemacht worden, gleichwohl gingen die Gemeinden vor und stellten einen Vertragsentwurf auf, nach welchem sie sich bereit erklärten, den Bau mit einem Staatsbeitrag gleich der Hälfte der Devissumme zu übernehmen. Nun erhob sich aber bei Ins ein Anstand, da diese Gemeinde sich mit Brüttelen über das Tracé nicht verständigen konnte. Die Gemeinde Ins erklärte, wenn das von Brüttelen verlangte Tracé angenommen werde, so trete sie mit ihrem Beitrag zurück. Letzteres geschah denn auch trotz einem von der Baudirektion bereits im Jahre 1869 angeordneten Augenschein, auf den sie zwei volle Tage verwendete, der aber zu keinem Einverständniß zwischen den beteiligten Gemeinden führte. Die Baudirektion mußte sich daher vorläufig darauf beschränken, die Ausführung der Straßenstrecke von Nidau über Ipsach, Suiz-Lattrigen, Mörigen, Gerlafingen, Täuffelen bis an den neuen Altkanal in Hagneck ins Auge zu fassen.

Aber auch für diese Straßenstrecke zeigten sich Anstände. Einige Gemeinden wünschten, theilweise den alten Weg beizubehalten zu können, und sie verlangten, daß die Straße mehr den Ortschaften genähert werde. Dies verlangten namentlich die Gemeinden Mörigen und Suiz-Lattrigen. Erstere wünschte die Verschiebung der Straße gegen den oberen Theil des Dorfes, und letztere wünschte, daß sie hart an der Ortschaft vorbei oder durch dieselbe hindurch gezogen werde. Diesen Begehren konnte nur theilweise entsprochen werden. Die andern Gemeinden fanden, es können die Interessen dieser Ortschaften nicht in der Weise berücksichtigt werden, daß darunter die allgemeinen Interessen benachtheiligt würden. Hätte man nämlich diesen Begehren entsprochen, so wäre die Straße länger geworden. Es wurde ein neuer Augenschein abgehalten, bei welchem es gelang, die verschiedenen Interessen zu vereinigen. In Mörigen wurde nämlich das Tracé dem jetzigen Weg so viel thunlich genähert und bei Suiz-Lattrigen so angelegt, daß nur noch eine kurze Verbindungsstrecke nach dieser Ortschaft erstellt zu werden braucht. In dieser Weise wurde das Projekt nochmals umgearbeitet.

Das Tracé ist so angelegt, daß es möglichst günstige Gefällsverhältnisse aufweist, indem die Steigungen nirgends mehr als 4% betragen. Die Kostensumme ist auf 173,100 Franken devisiert. Gegenüber dem früheren, vor ungefähr 14 Jahren aufgenommenen Projekte wurde eine Dekommission von circa Fr. 49,000 erzielt. Damals wurde nämlich das Tracé von einem mehr in der Aufnahme von Eisenbahntracés geübten Ingenieur aufgenommen. Bleibt man übrigens die seit jener Zeit eingetretene bedeutende Steigerung der Arbeitslöhne und Materialpreise in Betracht, so ergibt sich eine die Summe von Fr. 49,000 wesentlich übersteigende Ersparnis. Der Plan und die Kostenberechnung wurden so eingerichtet, daß für jede der beteiligten Gemeinden (Nidau, Ipsach,

Bellmund, Suiz-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen-Gerlafingen, Hagneck) das Kostenbetrug ausgestellt werden konnte, wodurch die Behandlung des Geschäftes für die Gemeinden wesentlich erleichtert wird. Es liegt ein Vertrag in zwei Doppeln vor, wonach sich die Gemeinden verpflichten, den Bau der Straße gegen einen Staatsbeitrag gleich der Hälfte der Devissumme auszuführen. Es können jedoch nicht alle Gemeinden sich im Verhältnisse der Kosten der auf ihren Bezirk fallenden Strecken beteiligen, weshalb andere Gemeinden sich im Vertrage verpflichtet haben, das Fehlende für sie zu decken. Es handelt sich nun darum, den Gemeinden einerseits durch Genehmigung des vorgelegten Planes und anderseits durch Bewilligung eines Staatsbeitrages entgegenzukommen.

Man wird vielleicht fragen, warum die Straße nur bis Hagneck geführt werden solle. Hierauf kann die Vermuthung ausgesprochen werden, daß, wenn die Straße einmal bis dahin erstellt ist, ihre Verlängerung bis Ins kaum mehr lange auf sich warten lassen wird. Es ist übrigens nicht Sache der Staatsbehörde, in dieser Beziehung zu drängen, sondern es muß die Initiative den Gemeinden überlassen werden, indem der Bau der Straße in ihrem Vortheil liegt. Wir können zudem nur froh sein, daß wir nicht sofort an die ganze Straßenlinie Nidau-Ins einen Staatsbeitrag zu leisten haben. Es handelt sich also für jetzt um die Bewilligung eines Staatsbeitrages von Fr. 86,000 = der Hälfte der Devissumme. Da der Bau der Straße mehrere Jahre in Anspruch nehmen wird, so wird sich die Subvention des Staates auf eine Reihe von Jahren vertheilen. Uebrigens wird beantragt, daß sich die Auszahlung des Staatsbeitrages nach den jeweiligen Budgetverhältnissen zu richten habe. Voraussichtlich werden die Gemeinden später auch noch das Expropriationsrecht verlangen, vorläufig liegt aber in dieser Beziehung kein Begehr vor. Ich empfehle die Anträge des Regierungsrathes, welche lauten: (Der Redner verliest dieselben.)

Die Anträge des Regierungsrathes werden ohne Einsprache genehmigt.

Der Herr Präsident theilt mit, daß das Bureau die Kommission für den Finanzausweis der Broyenthalbahn bestellt habe aus:

Herrn Grossrath Meyer,
" " Kuhn,
" " Hoffstetter.

Strafnachlassgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und den mündlichen Rapport des Herrn Justiz- und Polizeidirektor Teuscher werden erlassen:

- 1) der Elisabeth Kocher, von Büren, der letzte Viertheil der ihr unterm 25. November 1870 von den Aissen des Jura wegen Kindsmords auferlegten dreijährigen Buchthausstrafe;
- 2) der Marie Baumann, von Hendschikon, Kanton Aargau, der letzte Viertheil der ihr unterm 28. Februar 1871 von den Aissen des II. Geschworenbezirks wegen Kindsmords auferlegten 3jährigen Korrektionshausstrafe;

3) dem Jakob Theobald Friedli, von Rohrbach, der letzte Biertheil der ihm am 23. Mai 1871 von den Assisen des Oberlandes wegen Diebstahls auferlegten 2½jährigen Buchthausstrafe;

4) dem Gottlieb Kummer, von Oberönz, der letzte Biertheil seiner 15monatlichen Buchthausstrafe, welche ihm unterm 2. April 1872 von den Assisen des III. Bezirks wegen Diebstahls auferlegt wurde;

5) dem Gottlieb Schneiter, von Schwendibach, der letzte Biertheil der ihm unterm 12. April 1872 von den Assisen des I. Bezirks wegen Diebstahls auferlegten 14monatlichen Buchthausstrafe;

6) dem Manfred Abt, von Bünzen, Kanton Aargau, der letzte Biertheil der ihm unterm 21. Mai 1872 von den Assisen des II. Bezirks wegen Unterschlagung auferlegten 15monatlichen Buchthausstrafe;

7) der Elisabeth Baumgart, geb. Burri, zu Bümpliz, die ihr vom Polizeirichter von Bern unterm 10. Dezember 1872 wegen Frevels auferlegte Buße von Fr. 10;

8) dem Daniel Neuenschwander, von Eggwil, der Rest der ihm unterm 6. Dezember 1872 vom Polizeirichter von Bern wegen Nichterfüllung der Alimentationspflicht auferlegten 6monatlichen Zwangsarbeitsstrafe;

9) dem Friedrich Scheidegger, von und zu Sumiswald, die ihm am 20. Dezember 1872 vom Amtsgericht Trachselwald wegen Mißhandlung auferlegte 2monatliche, in einfache Enthaltung von gleicher Dauer umgewandelte Korrektionshausstrafe.

Im Weiteren werden:

10) dem Jakob v. Bergen, von Oberried, Schnitzler in Brienz, die ihm vom korrektionellen Gericht von Interlaken unterm 17. Oktober 1872 wegen Verläumding auferlegte achtjährige Gefängnisstrafe in eine Buße von Fr. 40 umgewandelt;

11) die im Jahr 1866 von den Assisen des I. Bezirks wegen Kindsmords zu 11 Jahren Buchthaus verurteilte Verena Brand, von Nüegsau, in Anwendung des Art. 562 St. V. für den Rest der Strafe, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, begnadigt.

Abgewiesen dagegen wird das Gesuch des Johann und Theodor Grimmer, Mezger, beide in Frankreich, um Nachlaß der ihnen unterm 19. Dezember 1871 vom Amtsgericht Bruntrut wegen Mißhandlung ihres Bruders auferlegten 10tägigen Gefangenschaftsstrafe.

Auf den Antrag des Herrn Justizdirektor Teufcher wird das Strafnachlaßgesuch des Aimé Constant Gobat von Münster zur Vorberathung an die Petitionskommission gewiesen.

Ehehindernisdispositionsgeſuch des Joh. Glanzmann und der Maria Kauz.

Der Regierungsrath trägt auf Abweisung an.

Teufcher, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Die Petenten, Joh. Glanz-

mann, von Hasle zu Landiswyl, und Maria Kauz daselbst, stehen in einem verwandtschaftlichen Verhältnisse. Glanzmann ist nämlich der vollbürige Bruder der Mutter der Maria Kauz, also der vollbürige Oheim der letztern. Es kann daher mit Rücksicht auf Satz 44 C. dem von ihnen eingereichten Ehehindernisdispositionsgeſuch nicht entsprochen werden; denn in dieser Sitzung ist dieser Verwandtschaftsgrad als ein absolutes Ehehindernis aufgestellt. Zudem wird in keinem Spezialgeſetz die Dispensation bei so naher Verwandtschaft als zulässig erklärt. Ich mache noch darauf aufmerksam, daß auch der neue Entwurf des Personenrechtes (Art. 83) dieses Eheverbot aufrecht erhält.

Der Antrag des Regierungsrathes wird genehmigt.

Der Herr Präsident stellt, auf gemachte Anregung hin, den Antrag, die Erstwahl eines Mitgliedes des Regierungsrathes auf die künftige Session zu verschieben.

Der Große Rath ist damit einverstanden.

Der Vortrag betreffend Wahl von Stabsoffizieren wird an die bereits bestehende Kommission gewiesen, welche aus den Herren Meyer, v. Büren, Fürsprecher Hofer, Joost, Mauerhofer, Andreas Schmid und Sehler zusammengesetzt ist (siehe Tagblatt von 1870, Seite 352).

Schluß der Sitzung um 11½ Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Buber.

Zweite Sitzung.

Dienstag, den 25. Februar 1873.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitz des Herrn Präsidenten Marti.

Wahl eines Gerichtspräsidenten von Thun.

Vorschlag des Amtsbezirks:

- 1) Herr Joh. Wirth, Notar in Thun.
- 2) Herr Gottl. Wälti, Rechtsagent in Thun.

Vorschlag des Obergerichts:

- 1) Herr Spring, Fürsprecher in Thun.
- 2) Herr Gasser, Fürsprecher in Münsingen.

Von 155 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Wirth	131	Stimmen
" Wälti	9	"
" Spring	8	"

Es ist also gewählt Herr Joh. Wirth, Notar in Thun.

Entlassung von Stabsoffizieren.

Auf den Antrag der Militärdirektion und des Regierungsrathes werden in allen Ehren und unter Ver dankung der geleisteten Dienste entlassen:

- 1) Herr J. Imobersteg, als Kommandant des Scharfschützenkorps;
- 2) Herr P. P. Spahr in Bruntrut, Kommandant des Bataillons 69, vom Militärdienst überhaupt;
- 3) Herr J. Ch. Morgenthaler, Kommandant des Landwehrbataillons Nr. 12;
- 4) Herr Joh. Friedr. Baumgart, Kommandant des Landwehrbataillons Nr. 10;
- 5) Herr Joh. Konrad Schwarz, von Bern, Kommandant der Infanterie der Landwehr;
- 6) Herr Gottl. Friedr. Stettler, in Rubigen, Major des Landwehrbataillons Nr. 10.

Tagesordnung:

Wahl eines Gerichtspräsidenten von Signau.

Vorschlag des Amtsbezirks:

- 1) Herr Gottlieb Berger, Fürsprecher in Bern.
- 2) Herr Friedrich Salzmann, Amtsrichter in Signau.

Vorschlag des Obergerichts:

- 1) Herr Moosmann, Fürsprecher in Lyss.
- 2) Herr Scherz, Sohn, Fürsprecher in Bern.

Von 152 Stimmenden erhalten im ersten Wahlgange:

Herr Berger	133	Stimmen
" Salzmann	12	"
" Scherz	5	"
" Moosmann	2	"

Gewählt ist somit Herr Gottlieb Berger, Fürsprecher in Bern.

Für die nun vorzunehmenden Wahlen wird das Bureau verstärkt durch die Herren Dr. Hügli und Grossjean.

Wahl eines Kommandanten der Scharfschüzen.

Es wird im ersten Wahlgange mit 106 Stimmen von 142 Stimmenden gewählt:

Herr Gottfried Joost, von Langnau, Major des Scharfschützenbataillons Nr. 17.

Wahl von Stabsoffizieren.

Es werden gemäß dem Antrage des Regierungsrathes und der Kommission gewählt:

Bum Bataillonskommandanten:

Im ersten Wahlgange mit 110 Stimmen von 135 Stimmenden Herr Heinrich Ludwig Gaillet, v. Freiburg, Major im Bataillon Nr. 62.

Zu Majoren:

Im ersten Wahlgange mit 99 Stimmen von 101 Stimmenden:

- 1) Herr Friedrich v. Luternau, von Bern, Hauptmann und Aide-major im Bataillon 18;
- 2) Herr Paul König, von Bern, Hauptmann im Bataillon 54;
- 3) Herr Georg Agassiz, von Neuenburg, Hauptmann und Aide-major im Bataillon 62;
- 4) Herr Rudolf Gygaz, von Bleienbach, Hauptmann und Aide-major im Bataillon 43.
- 5) Herr Matth. Burbuchen, von Ringgenberg, Hauptmann im Bataillon 16.

Endlich wird Herrn Christ. Behr, von Niederstocken, in La Ferrière, Kommandanten des 14. Militärbezirks, der Majorsgrad ertheilt.

Der Herr Präsident zeigt an, daß folgender

Anzug

d. d. 24. Februar 1873 eingelangt sei:

Die unterzeichneten Mitglieder des Großen Rathes stellen die Motion, der Große Rath wolle dem Vorgehen des Regierungsrathes in den Diözesanangelegenheiten seine Zustimmung geben.

Dieser Anzug ist unterzeichnet von 174 Mitgliedern des Großen Rathes, nämlich von:

N. Kaiser, Paul Jolissaint, R. Chodat, A. Grossjean, J. Bovvier, Clie Ducommun, Charles Zumkehr, Riggeler Fürsp., Schwab Fürsp., Byro Fürsp., Ritschard Fürsp., Ed. Bähler, Wyb, Julian Racle, H. Cuenat, Theobald Maistre, Lehmann-Gunier, Ad. Fréne, Fleury, Choulat, A. Chopard, Louis Monin, v. Känel Fürsp., A. Scheurer, Hans Herzog, Sigri, And. Willi, G. Engel, Ch. Kuhn, Peter Not, Arn Fürsp., J. Althaus, Joh. Böß, Flückiger, Rud. Hegi, Berger Fürsp., Ab. Locher, J. Wirth, J. J. Lehmann, Scherz, G. Joost, Hauert, Bürcher, J. U. Wägli, R. Stämpfli, J. Sommer, G. Gyger, J. Burri, Heft, Egger, M. Röthlisberger, C. Oberli, Joh. Wieniger, Käsermann, Bend. Hurni, Ad. Lehmann, G. Ott, Haldemann, Bucher, Gerber von Steffisburg, Salzmann, Ch. Stettler, Ad. Burger, Mr. Meister, J. Geiser-Leuenberger, Joh. Brand, Ritschard, Etter, G. Gerber (Stettler), J. Brächer, Joh. Hofer, J. J. Bohnenblust, Locher v. Maienfisch, Joh. Därendinger, Löffel, Jb. Roth-Glauser, A. Fried, Born, Sam. Grossenbacher, J. Huber, Salvisberg, G. König, Fr. Kummer, Joh. Lehmann, Chr. Schertenleib, S. Bieri, C. Schramli, A. Grünig, Joh. Widmer, Joh. Mader, Fr. Gymann, Chr. Stucki, Fr. Schwab, Bend. Wutzbaum, Mr. Heß, G. Plüß, J. Meyer, Nieder, Imobersteig, Dr. Hügli, A. Gobat,

J. Immer, Jak. Gygaz, S. Sommer, Kaiser Not., Mauerhofer, Bend. Beesiger, Fr. v. Werdt, Bütigkofler, Gottfried Gygaz, Dr. Neber, J. G. Thönen, Chr. Berger, Joh. Winzenried, Chr. Stämpfli, J. Linder, Fried. Venz, Joh. Bangerter, Fr. Beller, Kaspar Egger, H. Kehrli, C. Brügger, J. Sterchi, R. Böhren-Ritschard, Chr. Gurtner, Joh. Herren, Chr. Häberli, Chr. Wüthrich, J. Wampfeler, Fahrni-Dubois, G. Charpié, Joh. Müller, Jak. Stämpfli, J. R. Vogel, G. Karrer, Fr. Michel, J. Seissler, Alb. Müller, Zumwald, Klaye, Guttat, G. G. Bürki, G. Engel, J. Flück, G. Ruchti, Kalmann, Joh. Schori, R. Brunner, J. Brunner, Joh. Böß, H. v. Gross, R. Studer, Fr. Hofmann, G. R. Engemann, S. Anken, G. Schwab, F. G. Geiser, Joh. Walther, Bend. Bingg, Joh. Renfer, Rud. Regez, Hans Hoffstetter, J. J. Reber (Diemtigen), Peter v. Känel (Wimmis), G. Trote, S. Leibundgut, J. Spring, Mischler, Chr. Keller, U. Kohli, Fr. Friedli, Joh. Möschler, Ritschard, And. Schmid, U. Geissbühler, Rud. Schmid, G. Streit.

Herr Präsident. Es fragt sich, ob die Versammlung diesen Anzug noch in dieser Session behandeln oder aber ihn auf die nächste verschieben will; im ersten Falle würde ich ihn auf nächsten Donnerstag auf die Tagesordnung legen. Gestern ist Ihnen ein weitläufiger Bericht der Kirchendirektion über die Diözesanangelegenheit ausgetheilt worden, ich zweifle aber, ob Sie Zeit gefunden, ihn so zu studiren, daß Sie die Angelegenheit schon in dieser Session mit voller Sachkenntniß diskutiren können.

Dr. v. Gouzenbach. Es scheint mir, der Anstand erheische, daß dieser Gegenstand auf die nächste Session verschoben werde. Es handelt sich hier um einen Entschied, durch welchen man möglicherweise einen Landestheil in seinem Innersten, in seinem Heiligsten verlegt oder aber ihn überzeugt, daß man ihm nicht zu nahe treten will. Heute sind wir mit Wahlen beschäftigt, und morgen haben wir die wichtige Frage der Jurabahnen zu behandeln; wo wollen Sie nun Zeit nehmen, um die umfangreichen Akten in der Diözesanangelegenheit zu studiren? Ich wünsche, daß die Behandlung der Motion auf die nächste Session verschoben werde, damit der Große Rath sie mit voller Sachkenntniß behandeln kann.

Herr Präsident. Auch ich bin der Ansicht, es solle die Behandlung des Anzuges auf die nächste Session verschoben werden.

Kaiser, in Grellingen. Ich bin ebenfalls mit der Verschiebung einverstanden, da ich dafür halte, es solle diese wichtige Frage vom Großen Rathen gründlich behandelt werden. Ich bin zwar schon zum Voraus überzeugt, wie der Entschied des Großen Rathes von Bern ausfallen wird: Der Große Rath wird die Regierung in ihren Schluznahmen unterstützen.

Hofer, Fürsprecher. Für den Fall der Verschiebung stelle ich den Antrag, es möchte schon jetzt eine Kommission zur Vorberathung der Diözesanangelegenheit niedergelegt werden.

Teuscher, Kirchendirektor. Ich will Namen des Regierungsrathes die Erklärung abgeben, daß er es dem Ermeissen des Großen Rathes anheimstellt, die Angelegenheit schon in dieser oder aber in der nächsten Session zu behandeln. Mit Rücksicht auf die große Wichtigkeit der Frage wird es jedenfalls der Fall sein, daß der Große Rath sich in dieser oder jener Form mit der Sache befassen muß.

Herr Präsident. Es wird sich meines Erachtens einfach darum handeln, gegenüber dem Vorgehen der Regierung Billigung oder Mißbilligung auszusprechen. Es wird kaum der Fall sein, eine weitere Schlusnahme in dieser Angelegenheit zu fassen. Mit der Niedersezung einer Kommission bin ich einverstanden und schlage vor, dieselbe aus 7 Mitgliedern zusammenzusezen.

Der Große Rath beschließt, die Behandlung des Anzuges auf die nächste Session zu verschieben, schon jetzt aber eine Kommission von 7 Mitgliedern zur Prüfung der ganzen Angelegenheit niederzusezen. Die Wahl dieser Kommission wird dem Bureau übertragen.

Naturalisationsgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und den mündlichen Rapport des Herrn Justiz- und Polizeidirektor Loeffler werden in Kollektivabstimmung mit dem gesetzlichen Mehr von $\frac{2}{3}$ der 104 stimgenden Mitglieder ins bernische Landrecht aufgenommen:

1) Theodor Schelble, von Hüfingen bei Donaueschingen, Großherzogthum Baden, Hafner in Bern, Katholik, verheirathet mit Fanny Blau von Bern, dem das Ortsburgerrecht von Stettlen zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 94 Stimmen.
" Abweisung . . . 5 "

2) Abraham Levy, von Niederhagenthal im Elsaß, Handelsmann in Laufen, Israelit, mit förmlicher Zustimmung seines Vaters und zugesichertem Ortsburgerrecht von Löwenburg.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 85 Stimmen.
" Abweisung . . . 13 "

3) Peter Stadler, von Ensisheim im Elsaß, Drechsler auf dem Thunersberg bei Bowyl, reformirt, unverheirathet, mit zugesichertem Ortsburgerrecht von Bowyl.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 93 Stimmen.
" Abweisung . . . 4 "

4) Karl Friedrich Alex. Bimmer, von Dätwy, Kanton Aargau, Handelsmann in Biel, reformirt, verheirathet, Vater zweier Kinder, mit zugesichertem Ortsburgerrecht von Biel.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 96 Stimmen.
" Abweisung . . . 4 "

5) Ernst Cäsar Bimmer, von Dätwy, Kanton Aargau, Handelsmann in Biel, reformirt, verheirathet und Vater von 4 Kindern, welchem das Ortsburgerrecht von Biel zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 98 Stimmen.
" Abweisung . . . 1 "

6) Numa Marie, von les Ponts, Kanton Neuenburg, Balancierfabrikant in Biel, verheirathet aber kinderlos, mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Biel.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 98 Stimmen.
" Abweisung . . . 1 "

7) Frau Clemence Heusler, geb. Blösch, in Biel, Wittwe des Stadtbaumeisters Emanuel Heusler von Basel, Mutter zweier Kinder, mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Biel.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 97 Stimmen.
" Abweisung . . . 2 "

8) Wittwe Marie Luise Hirt, geb. Schindler, von Lauffohr, Kanton Aargau, Spezereihändlerin in Biel, reformirt, Mutter dreier Kinder, mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Biel.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 95 Stimmen.
" Abweisung . . . 5 "

9) Wittwe Anna Anna Strebel, geb. Dättwyler, von Bühlikon, Kanton Aargau, Uhrmacherin in Biel, reformirt Konfession, Mutter zweier Kinder, mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Biel.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 96 Stimmen.
" Abweisung . . . 1 "

10) Joh. Jak. Bänziger, von Lüzenberg, Kanton Appenzell A. N., gew. Kürschner in Bern, reformirt, verheirathet aber kinderlos, dem das Ortsburgerrecht von Bärishwy zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 79 Stimmen.
" Abweisung . . . 23 "

11) Die Brüder Gottlieb und Joh. Ull. Appeler, von Burzach, Kanton Aargau, Handelsleute in Burgdorf, reformirt Konfession, ersterer unverheirathet, letzterer verheirathet und Vater zweier Kinder, beide mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Burgdorf.

Abstimmung.

Für Ent sprechung . . . 97 Stimmen.
" Abweisung . . . 2 "

12) Joseph Lucius Grenouillet, von Lyoffans, im französischen Departement der haute Saône, Schalenmacher in St. Ursz, Katholik, unverheirathet, dem das Ortsburgerrecht von Seleute zugesichert ist.

Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 95 Stimmen.
" Abweisung . . . 3 "

13) August Brugger, von Alt-Glashütten, Großherzogthum Baden, Handelslehrling in Bruntrut, mit förmlicher Zustimmung seines natürlichen Wurmundes und mit zugesichertem Ortsburgerrecht von Seleute.

Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 93 Stimmen.
" Abweisung . . . 6 "

14) Abraham Bigard, aus Seppois le Bas im Elsaß, Handelsmann in Coeuve, Israelit, mit förmlicher Zustimmung seines natürlichen Wurmundes und mit zugesichertem Ortsburgerrecht von Seleute.

Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 88 Stimmen.
" Abweisung . . . 11 "

15) Siegfried Lewie, heimathberechtigt gewesen in Hamburg, Handelskommis in Renan, mit Zustimmung seines Wurmundes und zugesichertem Ortsburgerrecht von Renan.

Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 89 Stimmen.
" Abweisung . . . 9 "

Die unter Biffer 1, 2, 3, 12, 13 und 14 genannten Personen haben nachträglich eine authentische Urkunde über ihre Entlassung aus dem auswärtigen Staatsverbande beigebracht.

Der Herr Präsident zeigt an, daß das Bureau die Kommission für die Diözesanangelegenheit zusammengesetzt habe aus:

Herrn Großrath Stämpfli, Bankpräsident,
" " Kaiser, in Grellingen,
" " Moshard,
" " Folletête,
" " Hofer,
" " Ducommun,
" " Niggeler.

Verkauf des Schiefermagazins nebst Umschwung zu Hossletten bei Thun.

Der Regierungsrath und die Kommission tragen auf Hingabe dieses Grundstückes, für welches die Bergbaufasse bisher der Domänenkasse einen Zins von jährlich Fr. 120 entrichtete, an die Baugesellschaft in Thun um die Steigerungssumme von Fr. 12,500 und eventuell eine Entschädigung von Fr. 500 an.

Der Große Rath pflichtet diesem Antrage bei.

Finanzausweis für die Broyenthalbahn.

Meyer, als Berichterstatter der Kommission. Sie haben gestern eine Kommission niedergesetzt, um den Finanzausweis der Broyenthalbahngesellschaft zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten. Die Kommission hat sich bereits gestern Nachmittag mit dieser Angelegenheit beschäftigt, sie ist aber im Falle, noch einige erläuternde Bemerkungen und Ergänzungen von der Gesellschaft zu verlangen, die bis heute nicht beigebracht werden konnten. Mit Rücksicht darauf trägt die Kommission auf Verschiebung der Angelegenheit bis auf die nächste Sesssion an.

Diese Verschiebung wird vom Großen Rathen ohne Einsprache beschlossen.

Herr Vizepräsident Migez übernimmt den Vorsitz.

Strafnachlaßgesuch des Aimé Constant Gobat von Münster.

Der Regierungsrath und die Mehrheit der Bittschriftenkommission tragen auf Begnadigung des Petenten an, der am 13. Februar 1848 wegen Raubmordes zum Tode verurtheilt und sodann vom Großen Rathen zu lebenslänglicher Buchthausstrafe begnadigt worden war.

Die Minderheit der Bittschriftenkommission schließt auf Abweisung dieses Gesuches und eventuell auf Kantonserweisung auf unbestimmte Zeit.

Teuscher, Direktor der Justiz und Polizei, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Am 23. Januar 1847 saß der heutige Petent, Aimé Constant Gobat, von Münster, damals 20–21 Jahre alt, in der Wirtschaft zur Sonne in Münster beim Karten spielen. Als ein gewisser Büsch, der bereits etwas angetrunken war, Uhren spiegelte, faßte Gobat den Entschluß, ihm diese zu rauben. Zu dem Zwecke beauschte er den Büsch im Laufe des Abends mit Brannwein. Um 10 Uhr verließen die Beiden zusammen das Wirtshaus, um sich nach Hause zu begeben. Unterwegs nährte Gobat seinen Entschluß und beschloß eventuell sogar, wie er später selbst eingestand, den Büsch zu ermorden. Bei der zweiten Brücke über die Birs wickelte Gobat einen Stein in sein Nachtuch.

und versetzte damit, nach vorausgegangenem von ihm provozierten Wortwechsel, dem Büsch mehrere Hiebe auf den Hinterkopf. Sodann gab er ihm mit dem Messer mehrere Stiche in den Rücken. Nachdem Büsch bereits tot war, schleppte er ihn etwas oberhalb der Brücke ans Ufer und warf ihn in den Fluß. Nach der That begab sich Gobat in eine Wirtschaft, fuhr fort zu trinken und verkaufte einem Unbekannten die Uhren. Letzterer Umstand lenkte später den Verdacht auf ihn, und im Laufe der Untersuchung legte er ein umfassendes Geständnis seiner That ab. Das Urtheil des Gerichtes, das noch unter der alten Strafgezegung ausgesetzt wurde, lautete auf Todesstrafe, wurde aber vom Großen Rathen auf ein eingereichtes Begnadigungsgesuch hin nach einlässlicher Diskussion, an der sich eine Menge Redner beteiligten, mit 82 gegen 79 Stimmen in lebenslängliche Kettenstrafe umgewandelt. Gobat hat jetzt bereits 25 Jahre seiner Strafe im hiesigen Buchthause ausgehalten und sucht nun um Erlaß des Restes derselben nach.

Ich verhehle mir durchaus nicht, daß wir es hier mit einem schweren Falle zu thun haben, und daß Gobat im Jahre 1848 Ihre Gnade bereits in hohem Grade durch Umwandlung des Strafurtheils genossen hat. Wenn dessen ungeachtet die Justizdirektion und der Regierungsrath heute auf Entschuldigung antragen, so geschieht dies aus folgenden Gründen. Vor Allem aus ist zu erwähnen, daß Gobat eine höchst vernachlässigte Erziehung genossen hat. Dieser Punkt wurde bereits im Jahr 1848 in der Diskussion im Großen Rathen lebhaft betont und gab den Ausschlag. Gobat hatte schlechte Eltern, die offenbar den größten Theil der Schuld tragen, daß er so ausgesetzt ist. Es ergibt sich dies aus dem Umstande, daß er schon im Alter von 7 Jahren und später wiederholt im Alter von 14 und von 17 Jahren wegen Diebstählen bestraft worden ist. Nach Aushaltung der letzten Strafe trat Gobat in neapolitanische Dienste, wo er sich etwas dem Trunk ergab. Unmittelbar nach der Rückkehr aus Neapel beging er den fraglichen Mord. Seine Brüder sind ebenfalls alle schlecht ausgefallen und bestraft worden; einer von ihnen sitzt noch gegenwärtig im Buchthaus. Nebst der vernachlässigte Erziehung, welche Gobat genossen, spricht auch der Umstand für ihn, daß sein Vertragen in der Strafanstalt seit vielen Jahren ein so musterhaftes war, daß er zum Unteraufseher ernannt wurde, welche Stelle er noch heute bekleidet. Endlich dürfte auch die Jugend des Petenten zur Zeit der Begehung des Verbrechens in Betracht gezogen werden.

Der Umstand, daß er bereits 25 Jahre seiner Strafe ausgehalten hat, sein musterhaftes Vertragen in der Strafanstalt und das gute Zeugniß, welches ihm der Verwalter derselben gibt, der ihn zur Begnadigung empfiehlt, lassen darauf schließen, daß Gobat, wenn man ihm für den Rest seines Lebens die Freiheit gibt, davon keinen schlechten Gebrauch machen wird. Ich führe schließlich an, daß auch die in der neuen Zeit, namentlich seit Einführung des Strafgezeges, in Fällen von Mord beobachtete Gerichtspraxis für die Begnadigung spricht. In den letzten 10 Jahren sind eine Anzahl wenigstens eben so schwerer Verbrechen unter vielleicht noch gravirenden Umständen begangen worden, wobei die Betreffenden mit höchstens 25-30 Jahren Buchthaus bestraft worden sind. Ich erinnere nur an den Fall Talat im Jura, an den Giftmord auf der Schwarzenek &c. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrath, dem Petenten den Rest seiner Strafe zu erlassen.

Zyro, als Berichterstatter der Mehrheit der Bittschriftenkommission. Die Mehrheit der Bittschriftenkommission stimmt dem Antrage des Regierungsrathes bei, die Minderheit dagegen, bestehend aus Herrn Manuel, tragt auf Abweisung an. Ich habe vorläufig dem Berichte des Herrn Vorredners nichts beizufügen.

Dr. **Manuel**, als Minderheit der Bittschriftenkommission. Für das Gesuch des Gobat sprechen folgende Gründe: 1) die lange Strafzeit, die circa $\frac{1}{4}$ Jahrhundert dauerte; 2) seine musterhafte Aufführung in der Strafanstalt und die Empfehlung des Verwalters derselben; 3) seine vernachlässigte Erziehung, und 4) einige mildere Strafurtheile bei gleichartigen Fällen. Fragen wir uns nun, welche Gründe gegen die Begnadigung des Gobat sprechen. Der Raubmord ist die gefährlichste Art des Mordes, weil Eigennutz das verbreitetste Motiv ist. Die Todesstrafe ist in unserm Strafgezeg durchaus nicht abgeschafft, obwohl sie es de facto ist, weil sie von den Ältesten nicht mehr ausgesprochen wird. Die milden Strafurtheile der neusten Zeit, namentlich in den Fällen Constant Talat (Brudermord), Etienne Collin (Ermordung zweier Ehegatten), Hertig von Steffisburg (Vergiftung), sind hier für mich nicht maßgebend. In England werden die Urtheile der Geschworenen oft sehr scharf beurtheilt, bei uns dagegen ist dies bekanntlich nicht der Fall. Was ist aber die Folge dieser milden Strafjustiz? Dass die Unsicherheit ungemein überhand nimmt. In der Umgebung von Bern z. B. ist sie so groß geworden, wie in der Umgebung von Mailand und anderer großer Städte, so daß man sich nach einer gewissen Stunde fast nicht mehr vor die Stadt hinaus wagen darf.

Im Weiteren mache ich darauf aufmerksam, daß Gobat vom Großen Rathen bereits begnadigt worden ist. Er ist vom Gerichte zum Tode verurtheilt worden, obwohl sein Vertheidiger damals nicht unterlassen haben wird, auf seine vernachlässigte Erziehung hinzuweisen und überhaupt alle für ihn sprechenden Gründe hervorzuheben. Gerade mit Rücksicht auf diese Gründe hat denn auch der Große Rath, wiewohl nur mit einer Mehrheit von 3 Stimmen, die Todesstrafe in lebenslängliche Buchthausstrafe umgewandelt. Man wendet vielleicht ein, nach dem neuen Strafgezeg könne die lebenslängliche Buchthausstrafe nicht mehr ausgesprochen werden. Es heißt allerdings im § 10: „Die zeitliche Buchthausstrafe dauert mindestens ein und höchstens zwanzig Jahre.“ In Fällen aber, wo die Todesstrafe in Buchthausstrafe umgewandelt wird, ist nicht gesagt, daß die letztere nicht lebenslänglich sein könne. Mit Rücksicht auf das Angebrachte stelle ich den Antrag, es sei Gobat mit seinem Gesuch abzuweisen. Sollte aber der Große Rath die Begnadigung aussprechen, so beantrage ich eventuell, seine Strafe in Kantonsverweisung auf unbestimmte Zeit umzuwandeln.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Ich muß mich gegen den eventuellen Antrag des Herrn Vorredners aussprechen. Es ist nämlich Aussicht vorhanden, daß Gobat auch im Falle der Begnadigung in der Strafanstalt als Unteraufseher bleibt, welche Stellung er bereits jetzt als Sträfling verfügt. Wenn dies geschehen kann, und ich werde es mir zur Pflicht machen, darüber noch speziell mit dem Strafanstaltswarbeiter zu sprechen, so läge kein Grund vor, Landesverweisung auszusprechen.

Herr Berichterstatter der Mehrheit der Bittschriftenkommission. Auch ich muß mich gegen den eventuellen Antrag des Herrn Manuel aussprechen. Es wäre der Würde des Großen Rathes nicht angemessen, einen Raubmörder, den man, obwohl er eines der schwersten Verbrechen begangen hat, der bürgerlichen Gesellschaft wieder zurückgibt, des Landes zu verweisen.

Abstimmung.

Eventuell für Kantonsverweisung . . . Minderheit.

Gemäß dem revidirten § 84 des Grossrathsgreglements findet die definitive Abstimmung mittelst ausgetheilter Stimmzettel statt. Sie ergibt folgendes Resultat:

(26. Februar 1873.)

Von 128 Stimmenden sprechen sich aus:
 Für den Antrag des Regierungsrathes
 „ Abweisung des Gesuches

86
42

Der Herr Präsident zeigt an, daß folgender Anzug
eingelangt sei:

Die Regierung ist eingeladen, die Interessen des
Kantons bei der Ausführung der Broyenthal- und der
Gäubahn zu wahren.

Stämpfli, J. R. Vogel, Julien Racle, Fr. v. Werdt,
G. Charpié, G. Ott, Hekt. Egger, G. Joost, Berger
(Bern), Bucher, Hans Herzog, R. Chodat, Wyss,
R. Kaiser, G. Ducommun, Dr. Hügli, Joh. Brunner,
W. Röthlisberger, And. Schmid, Mauerhofer, Rudolf Schmid, Geiser-Leuenberger, W. Gobat, J. Sebzler,
Ch. Kuhn, Adolf Fréne, A. Fried. Born,
Schwab, Fürsp.

Schluß der Sitzung um 12 Uhr.

Der Redaktor:
Fr. Zuber.

Herr Bürki von Interlaken leistet den verfassungs-
mäßigen Eid.

Tagesordnung:

Portræt

betreffend

Dritte Sitzung.

Mittwoch, den 26. Februar 1873.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter dem Vorsitze des Herrn Präsidenten Marti.

Nach dem Namensaufrufe sind 236 Mitglieder anwesend. Abwesend sind mit Entschuldigung: die Herren Anker, Bracher, Bühlmann, Indermühle, Kaiser Fr., Rossel, Röthlisberger Wilhelm, Scheidegger, Schertenleib, Bürcher; ohne Entschuldigung: die Herren Berger Chr., Bernard, Brunner Johann, Burger Peter, Girard, Hofer Friedrich.

Das Protokoll der letzten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

A. den Finanzausweis der bernischen Jurabahngesellschaft,

und

B. den Einstuß der Staatsbahnen Biel-Neuenstadt und Biel-Bern als Staatsbeteiligung an der Vollendung des jurassischen Eisenbahnenkes.

Es liegen dem Grossen Rath gebrückt vor:

I. Bericht und Anträge des Verwaltungsrathes der bernischen Jurabahngesellschaft an den Regierungsrath zu Handen des Grossen Rathes, vom Januar 1873, nebst folgenden Beilagen:

- Vertrag mit der französischen Ostbahngesellschaft betreffend Abtretung ihrer Rechte im Bahnhof Basel an die Jurabahngesellschaft, vom 12. April 1872.
- Vertrag mit der nämlichen Gesellschaft betreffend Einrichtung eines internationalen Betriebsdienstes zwischen Frankreich und der Schweiz, vom 20. Juni 1872.
- Bericht der Herren Experten W. Bucher, Ingenieur G. Koller, H. Hoffmann-Merian und Gameter über diesen Vertrag, vom 30. November 1872.
- Vertrag mit der Centralbahngesellschaft betreffend Abtretung der Rechte der Jurabahngesellschaft im Bahnhof Basel, vom 13. Juli 1872.
- Schreiben des Direktoriums der Centralbahn an die Jurabahngesellschaft, enthaltend die Anzeige der Ratifikation dieses Vertrages, vom 14. September 1872.

- f. Schreiben des Herrn Bundespräsidenten Welti an die Herren Jacqmin und Vedru, Direktoren der Ostbahngesellschaft, betreffend Errichtung einer Handelsagentur in Basel, vom 12. November 1872.
- g. Antwort auf obiges Schreiben, vom 22. November 1872.
- h. Verzichtleistung der Ostbahngesellschaft auf ihre Rechte im Bahnhofe Basel, vom 22. November 1872.
- i. Schreiben der Direktion der Ostbahngesellschaft an die Direktion der Jurabahngesellschaft, vom 22. November 1872.
- k. Schreiben des Direktoriums der Centralbahngesellschaft an die Direktion der Jurabahngesellschaft, vom 18. Dezember 1872.
- l. Vertrag der Jurabahngesellschaft mit der Centralbahngesellschaft betreffend Mitbenutzung des Bahnhofes Basel, vom 29. November und 5. Dezember 1872.
- m. Schreiben des Centralbahndirektoriums betreffend diesen Vertrag, vom 18. Dezember 1872.
- n. Schreiben des Centralbahndirektoriums an den Regierungsrath betreffend den Waarenverkehr zwischen Basel und Biel *et c.*, vom 28. Februar 1870.
- o. Bericht der technischen Experten (Herren Viardet und Bridel) über die Doubstunnels, vom Dezember 1872.
- p. Bericht der geologischen Experten (Herren Mathey, Professor Lang und Greppin) über die Doubstunnels, vom 28. Mai 1872.
- q. Anleihensvertrag der Jurabahngesellschaft mit verschiedenen Bankinstituten, vom 19. Oktober 1872.

II. Vortrag der Direktion der Eisenbahnen betreffend den Finanzausweis der Jurabahngesellschaft, vom Februar 1873, nebst folgenden Beilagen:

- a. Expertenbericht vom 30. November 1872 (siehe oben *Ziff. I., litt. c.*).
- b. Schreiben der Eisenbahndirektion an Herrn Ostbahndirektor Jacqmin, vom 15. Januar 1873.
- c. Antwort des Herrn Jacqmin, vom 16. Februar 1873.

III. Vortrag der Direktion der Eisenbahnen betreffend die Abtretung der Staatsbahn, vom Februar 1873, nebst nachgenannten Beilagen:

- a. Dekretsentwurf der Eisenbahndirektion.
- b. Auszug aus dem Tagblatte der Verhandlungen des Grossen Raths vom 2. Februar 1867.
- c. Bericht des eidg. Handels- und Postdepartements betreffend die Folgen der Abtretung des Elsaßes an Deutschland für die Schweiz, vom 21. Februar 1871.
- d. Beilage zu diesem Berichte, vom 7. Februar 1871.

IV. Dekretsentwurf des Regierungsrathes, vom 13. Februar 1873.

V. Abänderungsanträge der Grossrathskommission zu diesem Dekretsentwurfe, vom 15.—20. Februar 1873.

Bon diesen Aktenstücken lauten:

A. Anträge des Verwaltungsrathes der bernischen Jurabahngesellschaft.

- 1) Es sei der Finanzausweis der bernischen Jurabahngesellschaft für den Ausbau der Jurabahnen, d. h. für die Ausführung der Linien Dachsenfelden-Basel und Delsberg-St. Ursanne-Pruntrut zu genehmigen.

Tagblatt des Grossen Raths 1873.

2) Es seien in Ausführung des Dekrets vom 2. Februar 1867 der Jurabahngesellschaft die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel mit Zubehörden zum Kostenstwerthe abzutreten und der Staat Bern habe sich für diesen Betrag mit Aktien der bernischen Jurabahngesellschaft an den Unternehmungen dieser Gesellschaft zu beteiligen.

3) Es sei der Gesellschaft zu gestatten, gemäß den in Sachen der Unternehmung Pruntrut-Delle vom Grossen Rath unterm 3. Juni 1865 und 4. 11. Dezember 1869 gefassten Beschlüssen die Linie Pruntrut-Delle anzukaufen, und es solle ihr namentlich erlaubt sein, auf Rechnung des Kaufpreises die überirten Aktien der Linie Pruntrut-Delle gegen ebensoviele Aktien der bernischen Jurabahngesellschaft einzutauschen.

B. Dekretsentwurf der Eisenbahndirektion.

Der Große Rath des Kantons Bern,

nach Einsicht

der von der bernischen Jurabahngesellschaft beigebrachten Akten und des von ihr geleisteten Finanzausweises; des Art. 9 des Dekrets vom 4. Dezember 1869 betreffend den dieser Gesellschaft zugesicherten Ankauf der Pruntrut-Delle-Bahn;

der revidirten Statuten der genannten Gesellschaft; in Betrachtung, daß aus diesen Akten hervorgeht, daß alle Linien des jurassischen Neßes in ein und dasselbe Unternehmen vereinigt werden sollen und daß die bernische Jurabahngesellschaft die nöthigen Garantien zur Vollendung des genannten Neßes bietet, d. h. zum Bau der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel, Delsberg-Pruntrut und der Anschlußlinie von Faverois an die Pruntrut-Delle-Bahn;

nach Einsicht des Art. 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867, des Art. 7 der Konzession vom 10. März 1870 und des Art. 2 des Dekrets vom 2. Februar 1872 mit Fristverlängerung durch Grossrathssbeschluß im Monat Dezember abhäng;

auf den Antrag des Regierungsrathes und der Grossrathskommission,

beschließt:

Art. 1.

Der Ausweis der bernischen Jurabahngesellschaft über die nöthigen Mittel zum Bau der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut nebst der Anschlußlinie an die französische Ostbahn von der französischen Grenze bei Faverois weg bis zur Pruntrut-Delle-Bahn zwischen Boncourt und Biuz wird genehmigt.

Die durch diese Gesellschaft beigebrachten Akten betreffend die Vollendung des jurassischen Neßes, nämlich der mit dem Banksyndikat unterm 19. Oktober 1872 abgeschlossene Anleihensvertrag, die Konvention für Einführung eines internationalen Transportdienstes zwischen Frankreich und der Schweiz vom 20. Juni 1872, die Protokolle über die Aktienzeichnungen der Gemeinden *et c.*, werden genehmigt und der Jurabahngesellschaft zu den in den folgenden Artikeln enthaltenen Vorbehälten und Bedingungen die Ermächtigung zum Beginn der Erbahrungen erteilt.

Art. 2.

Die Erbahrungen dürfen nicht begonnen werden, bevor die Bahngesellschaft dem Regierungsrathen den Nachweis geleistet hat, daß der Vertrag zur Sicherung des Obligationenkapitals definitiv und vollziehbar geworden ist und außerdem, daß die Generalversammlung der französischen Ostbahngesell-

schafft, sowie der Bundesrat den Vertrag vom 20. Juni 1872 ratifizirt haben.

Dieser Nachweis ist bis zum 15. Juni nächsthin beizubringen. Dieser Termin kann indeß vom Regierungsrath nach Umständen verlängert werden.

Art. 3.

Der Regierungsrath ist berechtigt, die Bauarbeiten und die Verwaltung der bernischen Jurabahngesellschaft nach seinem Gutfinden überwachen zu lassen.

Art. 4.

Der Regierungsrath hat in den Verwaltungsrath der bernischen Jurabahngesellschaft drei bis fünf Mitglieder zu wählen.

Art. 5.

In Ausführung des zweiten Lemma's des Art. 7 im Dekret vom 2. Februar 1867 wird der Einschluß der Staatsbahnenlinien Biel-Reuenstadt und Biel-Bern, bezw. Bolliken (mit Inbegriff ihrer Zubehörden und der Rechte und Pflichten, welche aus den am 9. Februar 1863 und am 13./19. August 1869 mit der schweizerischen Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Verträgen hervorgehen) in das jurassische Ge sammtneß zu folgenden Bedingungen bewerkstelligt:

Art. 6.

Gemäß der im vorgenannten Dekret von 1867 enthaltenen Bestimmung hat dieser Einschluß zum Kostenwerthe der genannten Linien, d. h. für die Baukostensumme stattzufinden, welche die zur Zeit der Betriebsübergabe der genannten Bahnstrecken an die bernische Jurabahngesellschaft abzuschließende Baurechnung konstatiren wird.

Inzwischen wird diese Summe provisorisch auf den Betrag von Fr. 10,817,785 festgesetzt, welcher den Kosten dieser Bahnstrecken und ihrer Zubehörden auf 31. Dezember 1871 gleichkommt.

Wenn der Regierungsrath und die bernische Jurabahngesellschaft sich über den Abschluß der Baurechnung nicht verständigen können, so wird der Große Rath über die streitigen Punkte in definitiver Weise entscheiden.

Art. 7.

An Zahlungstatt für den Betrag der sämtlichen Baukosten zur Zeit der Übergabe der fraglichen Bahnstrecken an die Jurabahngesellschaft sind dem Staaate Bern liberirte Aktien der bernischen Jurabahngesellschaft bis zum Befolge der genannten Summe zuzustellen.

Art. 8.

Der Staat wird den Betrieb der abgetretenen Linien bis zur Betriebsöffnung des vollständigen Jurabahnnetzes für seine eigene Rechnung fortführen.

Art. 9.

Bis zu dieser Zeit erhalten die Aktien, mit welchen der Einschluß der besagten Linien bezahlt wird, von der bernischen Jurabahngesellschaft keine Verzinsung, da der Staat fortfährt, alle von daher rührenden Einnahmen selber zu beziehen.

Übergangsbestimmungen.

Art. 10.

Das Personal der Staatsbahn, welches zur Zeit der Betriebsfusion der abgetretenen Linien mit dem jurassischen

Nehe in Funktion sein wird, ist so viel als thunlich auch für die neue Unternehmung beizubehalten.

Art. 11.

Da die bernische Jurabahngesellschaft nach Art. 9 des Dekrets vom 4. Dezember 1869 bereits das Recht besitzt, die Pruntrut-Delle-Bahn zu jeder Zeit anzukaufen, so wird sie ermächtigt, dieses Ankaufsrecht zu den durch den Konzessions-akt vom 3. Juni 1865 und durch vorgenannten Art. 9 des Dekrets vom 4. Dezember 1869 festgesetzten Bedingungen geltend zu machen. Sie wird ausdrücklich ermächtigt, den Ankaufspreis der genannten Bahn durch die Auswechslung ihrer eigenen Aktien mit einer gleichen Zahl liberirter Aktien der Pruntrut-Delle-Bahn zu bezahlen.

Art. 12.

Das gegenwärtige Dekret tritt sofort in Kraft.

C. Dekretsentwurf des Regierungsrathes.

Der Große Rath des Kantons Bern,

nach Einsicht der von der bernischen Jurabahngesellschaft begebrachten Akten und gelieferten Nachweise;

nach Einsicht der ihr für den Bau und Betrieb des gesamten jurassischen Eisenbahnnetzes ertheilten Konzessionen;

nach Einsicht des Art. 9 des Dekrets vom 4. Dezember 1869, welcher dieser Gesellschaft das Rückkaufsrecht für die Linie Pruntrut-Delle zusichert;

nach Einsicht der revidirten Statuten der genannten Gesellschaft;

in Betracht, daß nach diesen Akten sämtliche Linien des jurassischen Eisenbahnnetzes in ein einiges Unternehmen sollen vereinigt werden, und daß die bernische Jurabahngesellschaft die nötigen Garantien darbietet zur Vollendung dieses Neuges, nämlich zur Errichtung der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel, Delsberg-Pruntrut und der Verbindungslinie zwischen Faverois und der Linie Pruntrut-Delle;

nach Einsicht endlich des Art. 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867, des Art. 7 der Konzession vom 10. März 1870 und des Art. 2 des Dekrets vom 2. Februar 1872, welches der Große Rath durch Beschuß vom 19. Dezember 1872 verlängert hat;

auf den Antrag des Regierungsrathes und der vom Großen Rath hiefür niedergelegten Kommission,

beschließt:

Art. 1.

Es wird anerkannt, daß die Gesellschaft der bernischen Jurabahnen sich über den Besitz der finanziellen Mittel ausgewiesen hat, welche zur Errichtung der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut, sowie der Verbindungslinie zwischen der Ostbahn und der französischen Grenze bei Faverois und der Linie Pruntrut-Delle (zwischen Boncourt und Bütz) erforderlich sind.

Art. 2.

Die von dieser Gesellschaft vorgelegten Akten betreffend die Vollendung des jurassischen Eisenbahnnetzes, nämlich die revidirten Statuten vom 13. Oktober 1872, der mit dem Banksyndikate unterm 19. Oktober 1872 abgeschlossene Anleihenvertrag, die Übereinkunft mit der französischen Ostbahngesellschaft vom 20. Juni 1872, wie sie durch das Schreiben des Herrn Direktor Jacqmin vom 6. Februar 1873

modifizirt worden ist, über Errichtung eines internationalen Betriebsdienstes zwischen der Schweiz und Frankreich, die vom Regierungsrath genehmigten Protokolle betreffend Aktienübernahme seitens der Gemeinden, der Vertrag mit der Centralbahngesellschaft über gemeinsame Benutzung des Bahnhofes in Basel und der Generalplan des Trac's werden genehmigt, und es wird der bernischen Jurabahngesellschaft die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten unter den nachge-nannten Vorbehalten und Bedingungen ertheilt:

- a. Der Bau darf nicht begonnen werden, bevor die Gesellschaft dem Regierungsrath die im Art. 1 des Dekrets vom 10. März 1870 verlangte Kaution oder Geldhinterlage, sowie den Nachweis geleistet hat, daß der Vertrag über Beschaffung des Obligationenkapitals definitiv in Kraft erwachsen und vollziehbar geworden ist und die Generalversammlung der Aktionäre der Ostbahngesellschaft, sowie der schweizerische Bundesrat den Vertrag vom 20. Juni 1872 ratifizirt haben. Die Kaution, sowie dieser Nachweis sollen bis zum 15. Juni nächst-hin geleistet werden.
- b. Dem Regierungsrath steht das Recht zu, die Bauten und die Verwaltung der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen nach Gutfinden zu überwachen.
- c. In den Verwaltungsrath der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen wählt der Regierungsrath 3-5 Mitglieder

Art. 3.

In Ausführung des Art. 7, zweites Alinea, des Dekrets vom 2. Februar 1867 werden die Staatsbahnenlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern, resp. Zollikofen, nebst Zubehörden und den aus den mit andern Gesellschaften abgeschlossenen Verträgen fließenden Rechten und Pflichten unter nachfolgenden Bedingungen an das Gesamtunternehmen des jurassischen Eisenbahnnetzes abgetreten:

- a. Gemäß der angeführten Bestimmung des Dekrets von 1867 findet diese Abtretung zum Kostenwerthe der ge-nannten Linien, d. h. um die Summe statt, welche laut Baurechnung dieser Linien zur Zeit der Uebertragung ihres Betriebs an die bernische Jurabahngesellschaft auf ihre Erstellung verwendet sein wird.

Vorläufig wird dieser Preis provisorisch auf Fr. 10,817,785 bestimmt, welche Summe die Kosten dieser Linie samt Zubehörden bis zum 31. Dezember 1871 repräsentirt.

Kann zwischen dem Regierungsrath und der Ver-waltung der bernischen Jurabahngesellschaft in Bezug auf die Feststellung der Baurechnung eine Einigung nicht erzielt werden, so wird der Große Rath über die streitigen Punkte endgültig entscheiden.

- b. An Zahlungstatt für den Betrag der Gesamtausgabe der Erstellung der fraglichen Linien im Zeitpunkte ihrer Abtretung an die Jurabahngesellschaft werden dem Staate Bern liberirte Aktien des Unternehmens der bernischen Jurabahnen bis zum Ablauf der obigen Summe verabfolgt.
- c. Der Betrieb der bernischen Staatsbahnenlinien dauert auf Rechnung des Kantons fort, bis sämmtliche das jurassische Eisenbahnnetz bildenden Linien dem Betriebe übergeben und wenigstens fünf Millionen auf den von den Gemeinden und Privaten für die Vollendung dieses Netzes gezeichneten Aktien einbezahlt sein werden. Dagegen wird, da der Staat bis zu diesem Zeitpunkt alle Einnahmen der fraglichen Staatsbahnenlinien bezieht, für die den Gegenwerth der selben bildenden Aktien kein Zins von der bernischen Jurabahngesellschaft entrichtet werden.

Art. 4.

Die Gesellschaft der bernischen Jurabahnen hat ihren Sitz in Bern.

Art. 5.

Das zur Zeit der Verschmelzung des Betriebs der abgetretenen Linien mit dem Betriebe des Jurabahnnetzes im Dienste der bernischen Staatsbahn stehende Personal soll, soweit möglich, auch in dem neuen Unternehmen beibehalten werden.

Art. 6.

Die Gesellschaft der bernischen Jurabahnen wird ermächtigt, von dem ihr bereits gemäß Art. 9 des Dekrets vom 4. Dezember 1869 bestehenden Rechte des jederzeitigen Rückkaufes der Linie Pruntrut-Delle unter den im Konzessions-akte vom 3. Juni 1865 und im Art. 9 des vorgenannten Dekrets vom 4. Dezember 1869 vorgesehenen Bedingungen Gebrauch zu machen. Sie wird namentlich ermächtigt, auf Rechnung des Kaufpreises der Linie Pruntrut-Delle die liberirten Aktien derselben gegen ebensoviele Aktien ihrer Gesellschaft einzulösen.

Art. 7.

Dieses Dekret tritt sofort in Kraft.

D. Anträge der Grossratshskommission (bestehend aus den Herren Carrer, Stämpfli, Joost, v. Gonzenbach, Bucher, Steiner, Fürsprecher Hofer, Sezler, Immer, Fürsprecher v. Känel, v. Werdt, Rud. v. Sinner, Troté, Vogel und Fürsprecher Ritschard):

Die Kommission empfiehlt einstimmig den Dekretsentwurf des Regierungsrathes mit folgenden Redaktions-veränderungen:

in Art. 3, litt. b. statt des Ausdrucks „Abtretung“ zu setzen: „Uebergabe“.

in Art. 3, litt. c. den letzten Satz also zu fassen: „Dagegen wird auf so lange, als der Staat die Einnahmen der fraglichen Staatsbahnenlinien bezieht, für die den Gegenwerth derselben bildenden Aktien von der bernischen Jurabahngesellschaft kein Zins entrichtet werden.“

in Art. 7, nach „in Kraft“ beizufügen: „und es wird der Regierungsrath mit der Vollziehung beauftragt.“

E. Vertrag der Jurabahngesellschaft mit der französischen Ostbahngesellschaft betreffend Einrichtung eines internationalen Betriebsdienstes zwischen Frankreich und der Schweiz:

Entre

La Compagnie des chemins de fer du Jura bernois dont le siège est à Berne, représentée par MM. JOLISSAINT et MARTI, délégués du Conseil d'Administration de la dite Compagnie, sous réserve de l'approbation du dit Conseil d'Administration,

D'une part;

Et

La Compagnie des chemins de fer de l'Est Français, dont le siège est à Paris, rue et place de Strasbourg,

représentée par MM. BAUDE et BAIGNÈRES, administrateurs délégués, agissant l'un et l'autre en vertu des pouvoirs qui leur ont été conférés par décision du Conseil d'Administration, en date de ce jour,

D'autre part :

Il a été exposé ce qui suit :

Le Gouvernement du canton de Berne, par décret du Grand-Conseil en date du dix mars mil huit cent soixante-dix, sanctionné par les Chambres Fédérales les treize et dix-huit juillet mil huit cent soixante-onze, et renouvelé par décret du Grand-Conseil de Berne le deux février mil huit cent soixante-douze, a concédé au Conseil d'Administration de la Société d'initiative des chemins de fer du Jura bernois la construction et l'exploitation d'un chemin de fer de Bienne à Delémont, avec bifurcation à ce dernier point d'un côté sur Bâle jusqu'à la frontière du canton de Berne, et de l'autre sur Porrentruy, et un embranchement depuis Sonceboz, par le vallon de St-Imier, jusqu'à la frontière neuchâteloise.

La demande de concession du neuf février mil huit cent soixante-dix, formant le cahier des charges de la dite entreprise, a été annexée au décret ci-dessus visé.

La même Société a obtenu du canton de Neuchâtel la concession du prolongement dès la frontière bernoise aux Convers ou à la Chaux-de-Fonds, de l'embranchement Sonceboz, frontière neuchâteloise.

Il s'est constitué le trois juillet mil huit cent soixante-dix, par devant MM^{es} CHARMILLOT et MATTI, tous deux notaires de préfecture à St-Imier, une Société anonyme des chemins de fer du Jura bernois ayant pour objet :

a. La construction et l'exploitation de la première section de la ligne principale des chemins de fer du Jura, de Bienne à Tavannes, avec l'embranchement de Sonceboz aux Convers ou à la Chaux-de-Fonds ;

b. L'établissement simultané de la ligne de Tavannes à Bâle, si dans le délai fixé par la concession du dix mars mil huit cent soixante-dix et par le décret de renouvellement de concession du deux février mil huit cent soixante-douze, l'exécution de cette ligne est assurée par une prise d'actions suffisante de la part des contrées intéressées et des Etats ;

c. L'achèvement ultérieur du réseau des chemins de fer Jurassiens ;

d. L'exploitation réunie des diverses sections du réseau Jurassien complet.

La dite Société a demandé en conséquence, aux Gouvernements des cantons de Bâle-Ville, Bâle-Campagne et Soleure, les concessions des parties du réseau Jurassien situées sur les territoires desdits cantons.

Elle reconnaît que le présent traité ne doit entrer en vigueur qu'aux conditions suivantes :

1^o Si dans le délai de six mois elle obtient ces concessions ;

2^o Si elle obtient en outre :

a. La cession des lignes de l'Etat de Berne (Berne-Bienne-Neuveville) selon les prévisions du décret du Grand-Conseil de Berne du deux février mil huit cent soixante-sept, confirmé par les divers actes de concession ;

b. La cession de la ligne de Porrentruy-Delle, aux conditions prévues par les décrets du Grand-Conseil de Berne des quatre décembre mil huit cent soixante-neuf et neuf février mil huit cent soixante-dix.

En outre, ladite Société a passé, à la date du douze avril mil huit cent soixante-douze, une convention avec la Compagnie des chemins de fer de l'Est pour l'achat des droits de ladite Compagnie sur l'usufruit de la ligne de Bâle à la frontière alsacienne vers St-Louis et pour la co-jouissance de la gare Ste-Elizabeth à Bâle.

En vue d'assurer l'exécution rapide de tout le réseau Jurassien, de manière à donner satisfaction à tous les intérêts engagés dans cette affaire,

Il a été convenu ce qui suit :

Article 1^{er}.

Les lignes formant le réseau Jurassien bernois sont définies ainsi qu'il suit :

- a.* Ligne de Bienne à Delémont, par Sonceboz, Tavannes et le val de Moutier ;
- b.* Embranchement de Sonceboz à la Chaux-de-Fonds par le val de St-Imier ;
- c.* Ligne de Porrentruy à Bâle, par Delémont et Laufon ;
- d.* Ligne de Porrentruy à Delle ;
- e.* Ligne de la frontière française, près Faverois, se raccordant à la ligne Delle-Porrentruy-Bâle entre Boncourt et Buix ;
- f.* Ligne de Bienne à la Neuveville et jusqu'à la frontière de Berne ;
- g.* Ligne de Bienne à Berne ;

Ces deux dernières lignes devront être cédées par l'Etat de Berne ;

- h.* La ligne de Bâle à la frontière alsacienne, vers St-Louis, quant à l'usufruit de l'exploitation.

Article 2.

La Société du Jura bernois s'engage :

1^o A obtenir du Gouvernement bernois et des Autorités fédérales, aux conditions de son cahier des charges, la concession d'une ligne partant de la frontière française, près Faverois, et se raccordant à la ligne de Delle-Porrentruy entre Boncourt et Buix ;

2^o A construire et à exploiter ladite ligne comme les autres lignes de son réseau.

Cette concession sera subordonnée à l'obtention par la Compagnie de l'Est de la concession, sur le territoire français, d'une ligne se détachant de celle de Paris à Mulhouse et se dirigeant vers la frontière suisse près Faverois.

Les conditions de jonction des deux lignes à la frontière seront déterminées par les Gouvernements des territoires respectifs.

Article 3.

Pour développer le trafic international, les Compagnies contractantes se donneront mutuellement les plus grandes facilités pour tout ce qui concerne le trafic commun, l'échange du matériel et la transmission des wagons complets jusqu'à destination, sans transbordement.

A cet effet, la Compagnie de l'Est aura le droit d'établir des agences commerciales dans les gares de jonction du réseau Jurassien ci-dessus défini, avec d'autres réseaux tels que Bâle, Berne, Biel, la Neuveville, et toutes autres gares du réseau Jurassien où arrivera, dans l'avenir, une autre Compagnie.

Dans les gares communes n'appartenant pas à la Société du Jura, ces agences agiront, si cela est nécessaire, comme annexes des agences de la Société du Jura.

Les chefs de toutes ces agences s'occuperont uniquement du trafic international ; ils entreront, à cet effet, en relations directes avec le commerce et les Compagnies de chemins de fer.

Les chefs de ces agences n'auront à exercer aucune autorité sur les agents du service actif des gares. Ils remettront aux chefs de gare les indications nécessaires au chargement des wagons, selon la nature et la destination des marchandises ; ils effectueront entre les mains des chefs de gare la remise des marchandises à livrer à domicile ou à réexpédier ; ils auront qualité pour prendre ou donner des réserves en cas d'avaries, etc.

La Compagnie du Jura veillera à ce que ses agents apportent dans toutes les parties du service exécuté pour le compte de la Compagnie de l'Est les mêmes soins que pour ce qui concerne son propre service.

La manutention des marchandises au départ et à l'arrivée sur le réseau Jurassien sera faite par les soins et aux frais de la Société du Jura.

Les agences de l'Est, pour toutes les questions de détails, fonctionneront comme celle que la Compagnie de l'Est entretenait à Bâle, en vertu du traité des six mars et quatre mai mil huit cent soixante, avec la Compagnie du Central Suisse.

La Compagnie du Jura fournira gratuitement les bureaux nécessaires à ces agences ; elle s'engage à donner aux halles à marchandises et aux quais l'extension correspondant aux besoins du trafic.

Article 4.

La Société du Jura bernois s'oblige à recevoir et à remorquer sur son réseau les wagons de marchandises et d'animaux en provenance ou à destination du réseau de l'Est et dès au-delà, depuis la frontière française jusqu'aux gares de Bâle, Biel, la Neuveville, Berne et jusqu'à toutes autres gares du réseau Jurassien

où arrivera une autre Compagnie dans l'avenir, et inversement des mêmes gares à la frontière française.

La Compagnie du Jura ne sera tenue à rendre à destination les wagons à petite vitesse du trafic international que dans un délai de vingt-quatre heures (24 h.) après la remise qui lui en aura été faite, sans que la Compagnie de l'Est ait à intervenir dans le mode d'enlèvement des wagons.

Pour les wagons entrant en Suisse, ces vingt-quatre heures ne compteront qu'à partir du moment où les formalités des péages fédéraux auront été accomplies par les soins de l'agence commerciale que la Compagnie de l'Est aura le droit d'établir à la gare douanière.

Pour toute marchandise qui devra être chargée ou déchargée, il sera accordé un délai supplémentaire de vingt-quatre heures.

Pour les marchandises à grande vitesse, elles devront partir par le premier train de voyageurs qui suivra la remise des dites marchandises.

Le trafic de toutes les marchandises, y compris les animaux, de Bâle, Berne, Biel, la Neuveville et de toute autre gare de jonction à destination du réseau de l'Est, et inversement de la frontière française aux mêmes gares, est acquis à l'Est, ainsi que les marchandises et les animaux en provenance où à destination dès au-delà.

La Compagnie de l'Est aura le droit de fixer les tarifs de ce trafic international dans les limites des concessions suisses, et elle percevra toutes les taxes à son profit. Pour ce trafic, la Compagnie de l'Est fournira les wagons.

Les conditions d'emploi de ces wagons seront fixées par les conventions relatives à l'échange du matériel.

La Compagnie de l'Est payera pour le droit de parcours et pour la traction de ses wagons sur le réseau du Jura bernois un prix fixe par essieu chargé.

Deux essieux de wagons vides compteront pour un essieu de wagon chargé.

Ce prix sera révisé tous les deux ans.

Cette révision sera faite sur la base du partage entre les deux Compagnies du produit net du trafic international dans la proportion de deux tiers pour la Compagnie du Jura et de un tiers pour la Compagnie de l'Est.

A cet effet, la Compagnie de l'Est établira, pour chaque période de deux années, un compte spécial des produits bruts de son trafic international sur le réseau Jurassien. Pour obtenir ce produit brut, on commencera par prélever sur chaque taxe une somme de quarante centimes (fr. 0,40) par tonne au profit de chaque Compagnie pour tous les frais accessoires ; ce qui restera de la taxe sera partagé proportionnellement au parcours sur chaque réseau, et la part afférente au réseau Jurassien représentera la recette brute du trafic international qui servira à établir le produit moyen kilométrique par essieu.

La Compagnie du Jura établira, par essieu, pour la même période de temps, les dépenses de traction, d'intérêt et d'amortissement des locomotives et d'entretien

de la voie pour tout son trafic, et cette moyenne sera appliquée aux essieux du trafic international.

La différence entre le produit brut et la dépense ainsi calculés par essieu servira à établir à nouveau le produit net à partager entre les deux Compagnies et la redevance kilométrique qui en est la conséquence.

Pour les deux premières années d'exploitation, la redevance par essieu chargé est fixée provisoirement à un minimum de six centimes (fr. 0,06). Les résultats d'exploitation de la deuxième année de cette première période serviront, d'après les bases ci-dessus, à déterminer le prix de la redevance de la deuxième période de deux ans. Ce prix sera aussi appliqué définitivement aux deux premières années, sans pouvoir descendre pour cette première période seulement au-dessous de six centimes (fr. 0,06).

Article 5.

Lorsque la ligne de raccordement avec le réseau de l'Est, prévu à l'article deux, jusqu'à la jonction avec la ligne de Paris à Mulhouse, sera ouverte à l'exploitation, la Compagnie du Jura bernois fera la traction des trains de voyageurs et de marchandises du service international jusque dans la gare de jonction qui sera la gare d'échange du matériel.

Le prix de traction sur le territoire français est fixé provisoirement pour les deux premières années à quatre-vingt-cinq centimes par kilomètre (fr. 0,85).

Ce prix provisoire de fr. 0,85 sera révisé au bout de la deuxième année de sa mise en usage et ensuite tous les deux ans, d'après les résultats de chaque période, de manière à indemniser la Compagnie du Jura de ses frais de traction, des intérêts et de l'amortissement des machines.

Le prix qui sera ainsi fixé au bout de la deuxième année de traction sera appliqué définitivement aux parcours faits pendant cette première période, ainsi qu'aux parcours à faire pendant la deuxième période.

Article 6.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est s'engage à s'intéresser dans la Compagnie du Jura par une prise d'actions s'élèvant à quatre millions cinq cents mille francs (4,500,000 fr.).

En exécution du traité en date du douze avril, entre la Société du Jura bernois et la Compagnie de l'Est, relatif à la cession des droits de ladite Compagnie sur l'usufruit de la ligne de Bâle à la frontière alsacienne vers St-Louis et pour la co-jouissance de la gare Ste-Elisabeth à Bâle, il est convenu que cet apport de 4,500,000 fr. de la Compagnie de l'Est sera constitué:

1^o Par la cession des droits qui font l'objet du traité du douze avril mil huit cent soixante-douze, pour une somme de deux millions cinq cents mille francs (2,500,000 fr.) à valoir sur le montant des premiers appels de fonds de la somme de 4,500,000 fr.

2^o Par le paiement d'une somme de deux millions de francs (2,000,000 fr.).

Il sera remis, en conséquence, à la Compagnie de l'Est:

1^o Huit mille actions (8000) de cinq cents francs (500 fr.) du Jura bernois, libérées jusqu'à concurrence d'une somme de deux millions cinq cents mille francs (2,500,000fr.). Les quinze cents mille francs (1,500,000fr.) restant dus pour libérer complètement ces huit mille actions ne seront exigibles qu'après versement des six cent vingt-cinq millièmes (0,625) de toutes les actions du Jura.

La Compagnie de l'Est se libérera alors au fur et à mesure des appels qui seront faits sur les autres actions.

2^o Mille actions (1000) de cinq cents francs (500 fr.) du Jura libérées au fur et à mesure des versements de l'Est, versements qui seront effectués proportionnellement à l'avancement des travaux de la ligne de raccordement de la frontière française à la ligne de Porrentruy-Delle.

La Compagnie de l'Est aura droit dans la nouvelle Société à une représentation en proportion du capital-actions qu'elle apporte au capital-actions total de la Société.

Elle aura droit à nommer directement deux représentants dans le Conseil d'Administration.

Article 7.

La Compagnie des chemins de fer de l'Est s'engage à accorder gratuitement à la Compagnie du Jura l'entrée dans la gare de jonction avec son réseau.

Les installations nécessaires à la traction de la Société du Jura dans la gare de jonction seront à la charge de la Compagnie du Jura qui paiera les intérêts à cinq francs soixante-quinze centimes pour cent (5 fr. 75 %) par an du capital dépensé à cet effet par la Compagnie de l'Est.

La Compagnie de l'Est n'aura aucune redevance foncière ou d'exploitation à payer dans les gares du réseau Jurassien et dans celles de jonction avec d'autres Compagnies.

Article 8.

La Société du Jura bernois s'oblige à modifier ses statuts actuels d'après les bases de la présente convention, qui sera annexée à ses statuts pour en faire partie intégrante pendant toute la durée du présent traité.

Article 9.

Durée de la convention.

La durée de la présente convention est fixée à trente années à partir du jour de sa mise en vigueur et la mise en exploitation de tout le réseau Jurassien.

A l'expiration de la trentième année, la présente convention sera prorogée de droit de quinze années, et ainsi de suite de quinze ans en quinze ans, si elle n'a pas été dénoncée par l'une des deux parties un an avant l'expiration de la période d'exécution du traité.

Article 10.

Toutes les difficultés qui pourraient surgir au sujet de l'interprétation ou de l'application du présent traité seront vidées définitivement par voie d'arbitrage.

A cet effet, chacune des parties nommera deux arbitres; ceux-ci choisiront un sur-arbitre.

S'ils ne pouvaient s'entendre sur ce choix, le Président du Tribunal Fédéral nommera le sur-arbitre.

Pour l'exécution du présent traité les deux parties font élection de domicile au Greffe du Tribunal civil du district de Berne.

Article 11.

Le présent traité ne sera valable qu'après son approbation:

1^o Par les Assemblées générales des actionnaires des chemins de fer de l'Est et du Jura restreint;

2^o Par les autorités compétentes du canton de Berne;

3^o Par l'autorité fédérale.

Fait en double expédition à *PARIS*, le vingt juin mil huit cent soixante-douze.

BAIGNÈRES. ADH. BAUDE. P. JOLISSAINT.
MARTI.

F. Expertenbericht über vorstehenden Vertrag mit der Ostbahngesellschaft.

An den hohen Regierungsrath des Kantons Bern.

Hochgeachteter Herr Präsident!

Hochgeachtete Herren!

Sie haben uns mit dem Auftrage beehrt, das Uebereinkommen, welches die Jurabahn-Gesellschaft am 20. Juni dieses Jahres mit der franz. Ostbahn-Gesellschaft für Erstellung eines internationalen Dienstes zwischen Frankreich und der Schweiz, vorbehältlich höherer Genehmigung, abgeschlossen hat, hauptsächlich in Bezug auf die Artikel 3, 4, 5, 7 und 9 eines Nähern zu prüfen und Ihnen unsere Ansicht über die Erweite der betreffenden Bestimmungen zur Kenntniß zu bringen.

Wir haben uns bestrebt, dieser uns gewordenen Aufgabe, soweit es in unsern Kräften lag, dadurch möglichst gerecht zu werden, daß wir in erster Linie die Kardinalbestimmungen dieses Uebereinkommens einläßlicher Diskussion unterstellen, um dahin zu gelangen, einerseits die Vorteile, anderseits aber auch die Schattenseiten klarer hervorheben zu können und um in dritter Linie anzudeuten, inwiefern die betreffenden Bestimmungen hie und da noch einer Korrektion unterworfen werden dürfen.

Indem wir die Artikel 1 und 2, als außer unserer Aufgabe liegend, unberührt lassen, kommen wir auf den in den Artikeln 3 und 4 vorgesehenen internationalen Verkehr zu sprechen.

Sehen wir uns vorerst diesen internationalen Verkehr der Jurabahnen mit Frankreich im Allgemeinen etwas näher an; er wird aus folgenden Elementen bestehen:

1) Aus dem Verkehr von Reisenden, die von der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und den hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Delle über die Jurabahnen

- nach andern schweizerischen Bahnen transittieren, und denselben Transporten in umgekehrter Richtung.
- 2) Aus dem Verkehr von Gütern und Viehwaren, die von der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn und den hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Delle über die Jurabahnen nach andern schweizerischen Bahnen transittieren, und denselben Transporten in umgekehrter Richtung.
- 3) Aus dem Verkehr von Reisenden, Gütern und Viehwaren, die von Stationen der Paris-Lyon-Mittelmeer-Bahn nach den Stationen der Jurabahnen gehen und umgekehrt.
- 4) Aus dem Verkehr von Reisenden, die von der franz. Ostbahn und den hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Faverois über die Jurabahnen nach andern schweizerischen Bahnen transittieren, und denselben Transporten in umgekehrter Richtung.
- 5) Aus dem Verkehr von Gütern und Viehwaren, die von der franz. Ostbahn und den hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Delle über die Jurabahnen nach andern schweizerischen Bahnen transittieren, und denselben Transporten in umgekehrter Richtung.
- 6) Aus dem Verkehr von Reisenden, Gütern und Viehwaren, die von Stationen der franz. Ostbahn nach den Stationen der Jurabahn gehen und umgekehrt.

Der im vorliegenden Uebereinkommen in Art. 3 und 4 vorgeschriebene internationale Verkehr betrifft nur die obige Biffer 5, er wird also darin bestehen, daß sämtliche Güter und Viehwaren, die von den übrigen schweizerischen Bahnen kommen und nach der französischen Ostbahn oder nach hinter ihr liegenden Bahnen bestimmt sind, auch die gleichen Transporte in umgekehrter Richtung, in direkten, von der französischen Ostbahn gelieferten Wagen das Netz der Jurabahnen transittieren.

Diese Letzteren werden nur die Zugkraft (nämlich die Lokomotiven im Feuer) dafür liefern, anstatt daß die Vermittlung dieses Verkehrs, wie bei den übrigen unter Biffer 1, 2, 3, 4 und 6 aufgeführten Verkehren, unter spezieller Mitwirkung sämtlicher beteiligten Bahnen, also auch der transittirten Bahn, bewerkstelligt wird.

Dieser in den Artikeln 3 und 4 des Uebereinkommens vorgeschene Modus hat nun zur Folge, daß die französische Ostbahn, in Abweichung von den Bestimmungen, die bei Erstellung von internationalen Verkehren in der Regel zur Geltung kommen:

- 1) Eine Vertretung auf sämtlichen Endpunkten der Jurabahnen, durch Erstellung von ebensoviel Agenturen verlangt.
- 2) Daß sie berechtigt sein will, selbstständig die Tarife für diesen Verkehr zu erstellen.
- 3) Daß sie von den Jurabahnen einen Drittheil vom Nettovertrag dieses Verkehrs beansprucht.

Diese sub Biffer 1 vorgefehrenen Agenturen sollen nach Art. 3 des Vertrags in Basel, Bern, Biel und Neuenstadt den betreffenden Transitverkehr vermitteln und für dessen Entwicklung besorgt sein, ohne sich jedoch bei dem eigentlichen Stationsdienst irgendwie zu betätigen. Es wird dieses Verhältniß zweifelsohne den Vortheil eines vermehrten Transitverkehrs über die Jurabahnen von und nach Frankreich herbeiführen helfen, und es läßt sich nicht verkennen, daß darin die Gewähr liegt, die französische Ostbahn trachte mit allem Ernst und mit Aufwand von nicht geringen Kosten, die Transportfähigkeit dieser Linien möglichst zu steigern; — anderseits aber muß es als ein lästiges Servitut für die Jurabahnen angesehen werden, diese von der Ostbahn einseitig aufgestellten und unterhaltenen Agenturen auf den sämtlichen Endpunkten ihres Netzes dulden zu müssen, auch dann, wenn die Interessen beider Bahngesellschaften aus irgend welchen Verumständungen auseinander gehen sollten. Es ist

übrigens zu erwarten, die französische Ostbahn werde schon wegen dem Kostenpunkt von ihrem Rechte nicht in vollstem Maße Gebrauch machen. Ein Korrektiv dieser Bestimmungen dürfte immerhin darin gefunden werden, daß den Jurabahnen das Recht eingeräumt würde, die Remplacirung von Agenten zu verlangen, falls solche in Ausübung ihrer Funktionen ihre Aufgabe überschreiten; ferner sollen die Jurabahnen berechtigt sein, zu gleichen Bedingungen eine Agentur in Belfort zu errichten.

Die oben sub Ziffer 2 erwähnte, in Art. 4 der Uebereinkunft aufgestellte Bestimmung, welche der französischen Ostbahn das Recht eingeräumt, selbstständig die Tarife für den Verkehr auf den Jurabahnen zu erstellen, wird in ihrer Anwendung zur Folge haben, daß die Ostbahn durch dieses Mittel den verschiedensten Zweigen der Jurabahn die möglichste Konkurrenzfähigkeit verschafft, insofern dieselbe in Verbindung mit den übrigen französischen Bahnen im Falle ist, den Hauptverkehr von den inneren Centren und von den nördlichen und westlichen Seepälen direkt über die Jurabahnen zu vermitteln, indem sie letztere in dieser Beziehung als einen integrierenden Theil ihrer eigenen Bahnen betrachtet, und in Folge der durchlaufenen größeren Strecken auf ihrem eigenen Gebiet unbefangen nach den Endpunkten des Juranehes ziehen kann, ohne sich ängstlich vor einer längeren kilometrischen Distanz abschrecken zu lassen, gegenüber einer kürzern der Konkurrenzorte.

Allerdings gehört ein unbegrenztes Vertrauen dazu, die Festsetzung der Tarife, welche die Wesenheit des Verkehrs einer Bahn bedingen, ganz in die Hände eines fremden Nachbarn zu legen und ihm diese Waffen in der Hand zu lassen, auch auf die Gefahr hin, daß er durch diese oder jene Verumständigung dazu verleitet werde, sie gegen das Interesse der Jurabahnen zu richten. Unter den schweizerischen Bahnen hat ein ähnliches Vorkommen bis dahin nicht Platz gegriffen, und es ist daher dieser Punkt der besondern Erwähnung wert, wobei man immerhin in Betracht ziehen muß, daß unter allen Umständen, mit oder ohne Autonomie für die Tarifgestaltung, der in diesem Uebereinkommen vorgesehene internationale Güterverkehr der Jurabahnen stets vom guten Zusammenwirken mit der französischen Ostbahn abhängen wird. Auch dürfen wir nicht vergessen, noch ganz besonders zu betonen, daß aus dem im Uebereinkommen vorgesehenen Abrechnungsmodus deutlich hervorgeht, daß die französische Ostbahn auf den Jurabahnen keine andern kilometrischen Säze anwenden darf, als auf ihren eigenen Strecken, was für die Jurabahnen immerhin eine genügende Verhügung darbietet.

Der dritte Hauptpunkt, der in Art. 4 dieses Uebereinkommens ausgesprochen ist, betrifft das Verlangen der französischen Ostbahn um Abtretung eines Dritttheils der sich auf dem Rez der Jurabahnen auf diesem internationalen Güterverkehr ergebenden Nettoeinnahmen.

Nach den Bestimmungen dieses Art. 4 sollen nämlich nach Abzug von 40 St. (vierzig Centimes) per Tonne (1000 Kilogramme) für die Jurabahnen und vom gleichen Betrag für die französische Ostbahn einerseits sämtliche Einnahmen auf diesen direkt durchgehenden Wagen, anderseits die Ausgaben für die Zugkraft und den Bahnunterhalt per Achsen-kilometer reduziert werden. Der Unterschied zwischen diesen beiden Faktoren soll dann das Nettobetreifnis bilden, von welchem $\frac{2}{3}$ auf die Jurabahngeellschaft und $\frac{1}{3}$ auf die französische Ostbahn fallen.

Diese Bestimmung ist für die Jurabahngeellschaft eine harte, mag dieser Abtrag von größerer oder kleinerer Bedeutung sein. Sie steht allerdings mit den Stipulationen von Art. 6 des Uebereinkommens im Zusammenhang, nämlich mit der Beteiligung von $4\frac{1}{2}$ Millionen der französischen Ostbahn am Jurabahnunternehmen.

Die Ostbahn will sich durch das Mittel dieser Beteiligungssumme als Kommanditär der Jurabahnen nach Basel

und nach dem Innern der Schweiz nicht nur eine Transitroute öffnen, sondern sie verlangt außer dem, was auf ihre Aktien fallen kann, einen direkten Nutzantheil auf ihren internationalen Gütertransport mit den Jurabahnen.

Der von der französischen Ostbahn unter gegebenen Umständen geleistete pecuniäre Beitrag, wie ihn Art. 6 des Uebereinkommens bestimmt, mag allerdings stark in die Wagenschale fallen, an uns kann es nicht sein, das Gewicht dieser reellen Argumentation zu bestimmen, hingegen bleibt immerhin zu Gunsten der betreffenden Bestimmung eines direkten Anteils der französischen Ostbahn am Nutzen noch beizufügen, daß die französische Ostbahn, im Gegensäze der allgemeinen Uebung im internationalen Eisenbahnverkehr, für die Ueberlassung ihrer Wagen, die für diesen internationalen Transitverkehr über den Bereich der Jurabahnen in der einen und andern Richtung verwendet werden, keine besondere Wagenmiete fordert; ferner, daß sie der Jurabahngeellschaft den Anschluß ihrer Linie in den französischen Bahnhof bei Faverois ohne irgendwelchen finanzielle Leistung rücksichtlich der Betriebskosten gestattet, welche beide Konzessionen durchaus nicht als zu gering angeschlagen werden dürfen.

Vor Allem muß aber der Gedanke vorwalten, welcher sich unverkennbar durch den ganzen Vertrag hinzieht, daß die Jurabahnen durch Anschluß an die französische Ostbahn und durch die Einleitung direkter internationaler Transitverkehre mit derselben, ihre richtige Entwicklung finden werden, wozu allerdings der gute Wille der französischen Ostbahngeellschaft vorausgesetzt werden muß und auch vorausgesetzt werden darf.

Diese Erwartung, welche sich nebenbei durch die obwaltenden politischen Verhältnisse der in Belfort zur Zeit abgeschnittenen Ostbahn rechtfertigen läßt, ist durch die in Art. 9 des Uebereinkommens festgesetzte Vertragsdauer eines Zeitraumes von 30 Jahren sehr prägnant ausgesprochen, und es bedarf hiefür allerdings dieses, so zu sagen unbedingten Vertrauens in das Verhalten der französischen Ostbahn, von dem das Gedeihen des Jurabahnunternehmens nach dem vorliegenden Uebereinkommen sehr wesentlich abhängt.

Immerhin, da bei einer so ausgedehnten Zeitdauer unvorhergesehene Verhältnisse eintreten können, hielten wir es für wünschbar, wenn auf irgend eine Weise die Vertragsdauer von 30 Jahren auf einen kürzeren Termin gebracht werden könnte, sei es durch Herauszugung derselben auf 20 Jahre, oder sei es, daß den Jurabahnen vom 12. oder 15. Jahre an das Kündigungssrecht, mittelst einer an die Ostbahn zu entrichtenden jährlichen Entschädigung bis zum 30. Jahre, eingeräumt würde.

Soweit unsere Einblicke in die leitenden Gründzüge dieses Uebereinkommens.

Noch bleibt uns übrig, diejenigen wenigen Punkte in Art. 4 anzudeuten, wo wir im Interesse der Korrektheit der Redaktion einzelne Einschaltungen und einzelne Streichungen beantragen möchten:

ad Art. 4 beantragen wir die Streichung des vierten Alinea „pour toute marchandise qui devra être chargée ou déchargée, il sera accordé un délai supplémentaire de 24 heures“ — und zwar als nicht in dieses Uebereinkommen gehörend —, insofern nicht genügender Aufschluß über die Tragweite dieser Bestimmung gegeben wird.

ad Art. 4 beantragen wir als Zusatz zum fünften Alinea „mit Ausnahme der Express- und Postzüge.“

ad Art. 4 im siebenten Alinea sollte der Schlussatz: Pour ce trafic, etc., gestrichen und das achte Alinea wie folgt redigirt werden: Pour ce trafic, la Compagnie de l'Est fournira les wagons gratis. Quant aux conditions d'emploi du matériel en général, elles seront fixées par les conventions relatives à son échange.

ad Art. 4 beim jetzigen zehnten und beim letzten Alinea wäre beizufügen: „und per Kilometer.“

Als besonderer Artikel sollten schließlich die Bestimmungen über Havarie und Schadenersatz, welche diesen internationalen Transitverkehr beschlagen, festgestellt werden und zwar nach unserem Dafürhalten auf der Grundlage des kilometrischen Betreffnisses, insofern nicht bestimmt ermittelt ist, daß der entstandene Schaden durch die eine oder andere Bahn veranlaßt wurde. Im andern Falle aber wird der Schaden von derjenigen Bahn ganz getragen, die ihn veranlaßt hat.

Soweit unsere Anträge zu näherer Präzisierung der im Uebereinkommen dominirenden Bestimmungen.

Wir erlauben uns jedoch, noch daran zu erinnern, daß den Jurabahnen zu freiem und selbstständigem Abschluß die sämmtlichen Verkehre mit den schweizerischen Bahnen, mit der Paris-Byon-Mittelmeer-Bahn offen behalten sind; ferner der direkte und internationale Personenverkehr mit der französischen Ostbahn, welcher durch die Vereinigung mit dieser Bahn eine ganz besondere Entwicklung erhält, — daß also der in Art. 3 und 4 vorgesehene Gemeinschaftsverkehr lediglich nur den Transit von Gütern und Viehwaren zwischen der französischen Ostbahn und den schweizerischen Bahnen über das Jurabahnnetz beschlägt, der dadurch ebenfalls seine Belebung erhalten wird.

Hiemit glauben wir auch unsern Bericht schließen zu dürfen und es dem Ermessen der hohen Behörde anheimzustellen, aus unserer ebenso unbefangenen als gewissenhaften Beurtheilung dieser Folgerungen zu ziehen, die Ihnen für das Interesse des Unternehmens der Jurabahnen und des Kantons im Allgemeinen das Beste scheinen.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Präsident, hochgeachtete Herren, die Versicherung unserer vollkommensten Hochachtung und Ergebenheit!

Bern, den 30. November 1872.

Alexander Bucher, Präsident.
G. Koller, Ingenieur.
H. Hoffmann-Merian.
Gameter.

G. Schreiben der Eisenbahndirektion an Herrn Jacqmin,
Direktor der Ostbahngesellschaft:

Bern, 15. Januar 1873.

Herr Direktor!

Nach Art. 11 des am 20. Juni 1872 in Paris zwischen Ihrer Gesellschaft und derjenigen der Eisenbahnen im bernischen Jura, zur Erstellung eines internationalen Bahndienstes zwischen Frankreich und der Schweiz, abgeschlossenen Vertrages soll dieser den kompetenten Behörden des Kantons Bern, d. h. dem Großen Rathe, auf den Bericht und den Antrag des Regierungsrathes zur Genehmigung vorgelegt werden.

Die Verwaltung der Jurabahngesellschaft hat diese Uebereinkunft dem Regierungsrath zugestellt, mit dem Gesuche, dieselbe in empfehlendem Sinne dem Großen Rathe zur Genehmigung zu unterbreiten.

Dieser Vertrag berührt im Allgemeinen technische Betriebs- und Verkehrsfragen, weshalb die Regierung, bevor sie ihren Antrag stelle, und in der Absicht, dem Großen Rathe alle nötigen Elemente zur Würdigung desselben mit genauer Kenntniß des Sachverhalts vorzubringen, es für zweckmäßig erachtet hat, denselben der vorläufigen Prüfung einer Kommission von Fachmännern vorzulegen.

Tagblatt des Großen Raths 1873.

Die Expertenkommission hat die Uebereinkunft vom 20. Juni 1872 in mehreren Sitzungen, welchen Hr. Bridel, als berathender Ingenieur der Jurabahngesellschaft, und der Unterzeichnete, welche beide bei der Ausarbeitung der Uebereinkunft mitgewirkt hatten, beiwohnten, genau geprüft.

Wir erlauben uns, zur Rechtfertigung der Schlüsse des vorliegenden Schreibens, Ihnen das Original, sowie eine Ueberleitung des Berichts der Experten zuzustellen und deren Bemerkungen bezüglich der Uebereinkunft vom 20. Juni 1872 annähernd wörtlich wiederzugeben, sowie auch die Abänderungs- und Zusatzanträge, welche sie dem Großen Rathe empfehlen.

Die Herren Experten drücken sich über diesen Punkt folgendermaßen aus:

„Der in den Art. 3 und 4 des Uebereinkommens vorgeschene Modus hat die drei nachbezeichneten Abweichungen von den bei Erstellung internationalen Verkehrsdiestes gewöhnlich angenommenen Regeln zur Folge:

1. Die Ostbahngesellschaft verlangt auf sämmtlichen Endstationen der Jurabahnen durch kaufmännische Agenturen vertreten zu sein.

Diese Agenturen können den Vortheil haben, daß sie den Transitverkehr fördern; gleichwohl ist die der Jurabahngesellschaft auferlegte Verpflichtung als eine lästige Servitut anzusehen, diese Agenten dulden zu müssen, selbst dann, wenn die Interessen beider Bahngesellschaften auseinander gehen sollten und ungeachtet sie von der Ostbahngesellschaft allein gewählt sind, ohne daß der Juragesellschaft das Recht eingeräumt wird, im Fall sie ihren Pflichten nicht nachkommen, dieselben zu ersezzen.

2. Die Ostbahngesellschaft will berechtigt sein, selbstständig die Tarife für den internationalen Verkehr von Waren und Thieren festzusetzen (Art. 4). Diese im Betrieb der schweizerischen Bahnen unerhörte Bestimmung setzt ein unbegrenztes Vertrauen der Jurabahnen in die Ostbahngesellschaft voraus. Allerdings muß dieses Vertrauen vorhanden sein, sagen die Experten weiter, wenn man der Willkür einer Nachbargesellschaft die Feststellung der Tarife überläßt, von denen die Höhe des Ertrages einer Eisenbahnunternehmung abhängt. Der Bericht fügt bei, daß je nach Umständen diese Befugniß, die Tarife einseitig für das jurassische Netz festzustellen, unangenehme Folgen für dasselbe haben könnte.

3. Die französische Ostbahngesellschaft verlangt drittens in Art. 4 die Abtretung eines Dritttheils der sich auf dem Netz der Jurabahnen aus diesem internationalen Güterverkehr ergebenden Nettoeinnahmen. Diese Bestimmung, sagen die Experten, ist hart für die Jurabahngesellschaft. Die Ostbahngesellschaft will nicht nur, fügen sie bei, daß die Jurabahnen ihr eine neue Transitlinie nach Basel, das Innere der Schweiz usw. öffnen, sondern sie verlangt nebst diesem indirekten Vortheil noch einen unmittelbaren Anteil an den Nettoeinnahmen des Verkehrs.

4. Die Experten beanstanden die Dauer der Uebereinkunft, welche auf 30 Jahre festgesetzt ist, was einem Erbpacht gleich zu stellen sei. Sie empfehlen den Behörden ganz besonders, die Dauer auf 15 oder höchstens auf 20 Jahre zu stellen und sogar auf 12 Jahre mit einer zwischen den Parteien zu vereinbarenden Entschädigung.

5. Die Prüfungskommission bezeichnet in der Uebereinkunft vom 20. Juni eine Lücke, welche darin besteht, daß keine besondere Bestimmung über Havarie und Verluste von Gütern im internationalen Verkehr und über die Vertheilung der daraus entstehenden Entschädigungen aufgestellt sind. Sie schlagen vor, diese Lücke durch Beifügen eines Artikels auszufüllen, nach welchem die Entschädigungen nach dem Verhältniß der auf beiden Netzen durchlaufenden Kilometern berechnet werden soll, insofern nämlich nicht erwiesen werden kann, daß der Schaden von der einen oder andern Gesellschaft verschuldet worden, in welchem Falle die Entschädigung der fehlbaren Gesellschaft auffallen würde.

Die Experten schlagen überdies noch verschiedene Redaktionsabänderungen vor, in der Absicht, den Sinn einiger mehr oder weniger zweideutiger Bestimmungen des Vertrags vom 20. Juni 1872 deutlicher und sicherer wiederzugeben.

Bevor die Eisenbahndirektion den Regierungsrath zu einem amtlichen Antrag über die Ratifikation des Vertrages vom 20. Juni 1872 und über den Expertenbericht veranlassen wollte, hieß sie es für ihre Pflicht, Ihnen folgende Bemerkungen und Vorschläge vorzulegen:

Zu Nr. 1, den Aussezungen der Experten:

In dem Schreiben, welches die Regierung unterm 30. März 1872 Ihnen zugehant, hat sie ihre Anschauungsweise über Vor- und Nachtheile der kommerziellen Agenturen ausgesprochen und diese Anschauung stimmt so ziemlich mit denjenigen der Experten überein. Da jedoch die unterzeichnete Eisenbahndirektion erklärt hat, Sie seien einen großen Werth auf die Erstellung dieser Agenturen, so würde der Art. 3 angenommen werden, wenn Sie einwilligen würden, nachfolgende zwei Bestimmungen beizufügen, nämlich:

1. Die bernische Jurabahngesellschaft kann verlangen, daß diejenigen Agenten der Ostbahngesellschaft, welche ihre Kompetenz überschreiten oder zu wiederholten Anlagen Anlaß geben sollten, erzeigt werden.

2. Die Jurabahngesellschaft ist berechtigt, unter obigen Bedingungen eine Verkehrsagentur auf dem Bahnhof der Ostbahn in Belfort zu errichten.

Zu Nr. 2 und 3, Bestimmung der Tarife des internationalen Verkehrs und Theilung des Reinertrags desselben:

In Betreff dieser zwei Hauptpunkte hat die Jurabahngesellschaft zwei ungewöhnliche Konzessionen gemacht, welche die Experten sehr streng beurtheilen. Indem sie der Ostbahngesellschaft das absolute Recht einräumt, die Tagen des internationalen Verkehrs auf ihren Linien zu bestimmen, hat sie, so zu sagen, auf ihre Autonomie verzichtet, und indem sie einen Drittheil der Netto-Verkehrsbeinaahmen abtritt, welche ihr ganz zukommen sollten, macht sie ein wahres Geschenk.

Nach den Bemerkungen der Experten lassen sich diese weitgehenden Konzessionen nicht anders erklären, als durch das große Vertrauen der Jurabahngesellschaft in die Loyalität der Ostbahngesellschaft und überdies durch die Hoffnung, diese letztere werde, da sie bezüglich des Ertrages des internationalen Verkehrs sehr betheiligt ist, den größtmöglichen Theil desselben dem bernischen Jurabahnhause zuwenden.

Es wäre nichtsdestoweniger sehr wünschenswerth, daß die Ostbahngesellschaft, wie es die Expertenkommission verlangt, dazu einwillige, daß der Vertrag nach dem 12ten, 15ten oder 20sten Jahre aufgekündet werden könnte.

Wir leben in einer in allen Beziehungen zu sehr bewegten Zeit, die politischen Ereignisse, die Umgestaltungen im Gebiete der Volkswirthschaft und des Verkehrsverwesens folgen zu rasch aufeinander, als daß es gestattet wäre, auf eine so absolute Weise die Interessen zweier Generationen durch einen Vertrag von solcher Tragweite aufs Spiel zu setzen, dessen Ergebnisse und Folgen besonders für den Jura und den ganzen Kanton Bern gegenwärtig unmöglich vorsehen werden können.

Wir glauben schon weit zu gehen, wenn wir ohne Vorbehalt der Aufkündigung eine Dauer von 12, 15 oder 20 Jahren vorschlagen.

Zu Nr. 5, Verantwortlichkeit im Fall von Verlust und Havarie:

Wir hoffen auch, daß Sie mit den Experten die Lücke bezüglich der Verantwortlichkeit im Fall von Verlust, Havarie &c. anerkennen werden.

Um in dieser Hinsicht das Vergessene nachzuholen, schlagen wir Ihnen einen Zusatzartikel in dem von der Kommission angegebenen Sinne vor. (Siehe Nr. 5.) Ein solcher Artikel findet sich in allen Verträgen über direkten und internationalen Dienst.

Endlich empfiehlt die Kommission im Interesse der Klarheit und Bestimmtheit verschiedene Redaktionsabänderungen, mit welchen wir einverstanden sind, insbesondere betreffend den Art. 4 des Vertrags. Sie schlägt demnach vor:

1. Das vierte Alinea zu streichen, welches lautet: "Für alle Waare, welche auf oder abgeladen werden soll, wird eine Supplementarfrist von 24 Stunden gestattet." Diese Bestimmung hat keine Bedeutung mehr in dem Vertrag, da dieser jetzt nur noch auf den Transport von Wagen für Waare und Thiere Bezug hat, welche auf den Jurabahnhlinien transistren.

2. Am Ende des fünften Alinea beizufügen: "Mit Ausnahme der Express- und Postzüge". Dieser Beifäh versteht sich von selbst.

3. Den Satz am Ende des siebenten Alinea zu streichen: "Für diesen Verkehr &c." und das achte Alinea so zu fassen: "Für diesen internationalen Verkehr soll die Ostbahngesellschaft die Wagons unentgeldlich beschaffen."

Die Bedingungen des Gebrauchs des Materials im Allgemeinen werden durch die Verträge über den Austausch des Materials festgesetzt werden."

Diese letztere Abänderung wird vorgeschlagen, um eine Zweideutigkeit zu verhüten, welche aus Unachthamkeit in die Auffassung des definitiven Vertrages von Paris vom 20. Juni sich eingeschlichen hat.

4. Dem zehnten und dem letzten Alinea dieses Art. 4 noch beizufügen: "und per Kilometer".

5. Endlich den Schluß des sechsten Alinea des Art. 6 folgendermaßen zu redigieren: "von allen Aktien der Gemeinden des Jura", statt "von den Aktien des Jura".

Zum Schluß geben wir Ihnen die Erklärung ab, daß die Absicht, welche uns bei der vorliegenden Zuschrift geleitet hat, darin besteht, die Ratifikation des Vertrags vom 20. Juni 1872 zu erleichtern.

Die Eisenbahndirektion hofft, daß Sie dieser Absicht Rechnung tragen, die vorliegenden Vorschläge in Erwägung ziehen und annehmen werden.

Da der Große Rath im Laufe des Hornung sich versammeln wird, um den Finanzausweis, den Vertrag vom 20. Juni &c. zu genehmigen und die Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten an den bernischen Jurabahnhlinien zu ertheilen, so ersuchen wir Sie, uns baldmöglichst mit einer Antwort zu beehren.

In dieser Erwartung ersuchen wir Sie, den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung zu genehmigen.

Der Direktor der Eisenbahnen des Kantons Bern:

Jolissaint.

Beilagen:

1. Original des Expertenberichts in deutscher Sprache.
- (30. November 1872).
2. Uebersetzung dieses Berichts ins Französische.

H. Antwortschreiben des Direktors der französischen Ostbahngesellschaft an die Eisenbahndirektion des Kantons Bern:

Paris, 6. Februar 1872.

Ich habe die Ehre, Ihnen den Empfang Ihres Schreibens vom 15. Januar abhin anzuseigen, mit welchem Sie verschiedene Abänderungen des Vertrags vom 20. Juni 1872 verlangen, in der Absicht, die Genehmigung dieses Uebereinkommens durch die Regierung des Kantons Bern zu erleichtern.

Durch den Wortlaut Ihres Schreibens selbst, betreffend Ihr Dazwischenreten in den Berathungen der Expertenkom-

mission, glauben wir davon enthoben zu sein, die ungenauen Bemerkungen Ihres Berichts näher hervorzuheben.

Die Bestimmungen unseres Vertrages wurden lange genug berathen, als daß wir beidseitig nicht billige und für die beiden Gesellschaften der Jura- und der Ostbahn ersprießliche Bedingungen angenommen hätten.

Wir hoffen, daß Sie in dieser Beziehung mit unsfern Ansichten einig gehen. Indessen begreifen wir, daß seit der Unterzeichnung des Vertrages die Aussehungen, welche Ihnen mögen gemacht worden sein, Ihre Anschauungen in dieser Beziehung geändert haben; wir sind daher ganz bereit, Ihnen Ihre Freiheit zurückzugeben und den Vertrag vom 20. Juni 1872 als nichtig anzusehen, wenn Sie jetzt glauben, harte, für die Interessen und die Entwicklung des jurassischen Netzes nachtheilige Bedingungen eingegangen zu sein.

Wir können Ihnen nicht verhehlen, daß die Art, wie unser Vertrag in Bern beurtheilt wird, die Genehmigung derselben durch unsere Gesellschaft erschweren wird, indem dieselbe noch unter dem Eindruck der Willkürhandlungen von Basel sich befindet.

Sie werden begreifen, daß alle diese Akte zusammen einen verdrücklichen Eindruck hervorbringen und die Genehmigung einer so bedeutenden Verbindlichkeit, wie wir sie eingegangen sind, auf's Spiel setzen kann.

Wir glauben daher, es wäre besser, bevor Sie unsre Uebereinkunft abzuändern suchen, Sie würden bei Ihrer Regierung neuerdings Schritte thun, um hinreichende finanzielle Unterstützung zu erhalten, damit Sie unsre Mitwirkung entbehren könnten.

Wir bedauern, daß unsre langen und beschwerlichen Unterhandlungen nicht zu einem endgültigen Ergebniß geführt haben; aber wir werden die Beziehungen mit der bernischen Jurabahngesellschaft in so guter Erinnerung behalten, daß wir nach dem Ausbau ihres Netzes uns glücklich fühlen werden, die Unterhandlungen auf neuen Grundlagen wieder aufzunehmen.

Wir wollen jedoch nicht, daß Sie annehmen können, wir weisen von vornherein Ihre Vorschläge von der Hand; wir haben im Gegentheil dieselben mit der größten Sorgfalt geprüft und sind bereit, diejenigen Abänderungen anzunehmen, welche das Gleichgewicht der durch die Uebereinkunft in billiger Weise geordneten Interessen nicht zerstören.

Wir geben Ihnen nachstehend unsre Ansichten auf jede Ihrer Fragen:

1) Art. 3. Wir hielten es für nutzlos, in die Konvention eine Strafbestimmung gegen die Angestellten der eint oder andern Gesellschaft, welche ihre Pflichten verlegen oder die Bestimmungen des Uebereinkommens überschreiten, aufzunehmen. Wenn Sie aber glauben, diesen Fall vorsehen zu sollen, so sind wir damit einverstanden, nach dem sechsten Alinea des Art. 3 folgenden Satz aufzunehmen:

„Jede Gesellschaft ist berechtigt, zu verlangen, daß den Lokalagenten der andern Gesellschaft, welche die ihnen durch den gegenwärtigen Vertrag übertragenen Pflichten verlegen, ein Verweis ertheilt, oder daß sie entlassen werden.“

Dieser Artikel wäre auf die Chefs unserer Agenturen, sowie auf die Stationsvorstände anwendbar, welche unsfern Dienst, sowie denjenigen der Jurabahngesellschaft zu besorgen haben. Derselbe setzt einen nicht gerade wahrscheinlichen, hohen Willen voraus, welchen zu unterdrücken im Interesse der beiden Gesellschaften liegt, um eine loyale Durchführung des Uebereinkommens zu sichern. Wir sehen daher in der Annahme dieser Abänderung gar keinen Nachtheil; dieselbe ist sogar im Sinn und Geiste der Konvention.

2) Wir sind bereit, den folgenden Weisatz am Ende des Art. 3 zuzugefügen:

„Die Jurabahngesellschaft ist berechtigt, auf dem Bahnhof in Belfort eine kommerzielle Agentur aufzustellen, deren Verrichtungen gleicher Art sind, wie diejenigen der Agenturen,

welche die Ostbahn auf dem Juraneß nach den obigen Bestimmungen errichtet.

3) Wir geben die Weglassung des vierten Alinea in Art. 4 zu, lautend:

„Es wird für alle Güter, welche auf- oder abgeladen werden, eine Supplementarfrist von 24 Stunden gestattet.“

Diese Bestimmung wird dann in den Verträgen über Auswechselung des Materials ihren Platz finden.

4) Wir können Ihrem Gefüche nicht entsprechen, Güter à grande vitesse bei Express- und Postzügen nicht anzunehmen. Wir begreifen den Zweck dieser Einschränkung nicht; dieser Dienst wird gegenwärtig unter den gleichen Bedingungen zwischen Belfort und Basel durch die deutsche Verwaltung ausgeübt, so, wie wir selbst zwischen Paris und Belfort es auch thun.

Wir können nicht einsehen, was vom technischen Standpunkt des Betriebs Ihre Schnellzüge verhindern könnte, frisches Fleisch, Wildpfer, Seefische und überhaupt alle Postgegenstände anzunehmen, deren Gewicht unbedeutend und deren Ertrag beträchtlich ist.

Ihr Vorschlag hätte das Ergebniß, diesen Verkehrsteil den Deutschen zu überlassen. Wir können demnach diese Einschränkung, welche gegen unser gemeinschaftliches Interesse ist, nicht zugeben.

5) Man könnte das Alinea von Art. 4, welches also lautet:

„Für diesen Verkehr liefert die Ostbahngesellschaft die Wagen. Die Bedingungen über den Gebrauch dieser Wagen sollen durch die auf den Austausch des Materials bezüglichen Verträge festgelegt werden“, abändern und Ihrem Wunsche gemäß folgenden Weisatz annehmen:

„Für diesen internationalen Verkehr wird die Ostbahngesellschaft die Wagen unentgeldlich hergeben. In Betreff der Bedingungen des Gebrauchs dieser Wagen und überhaupt des Materials, sollen dieselben durch die auf den Austausch bezüglichen Konventionen geregelt werden.“

Sie werden begreifen, daß die unentgeldliche Sendung unsrer Wagen Sie nicht davon entheben kann, dieses Material zu besorgen und uns dasselbe in gutem Zustande und in der kürzesten Frist zurückzugeben, wie dasjenige jeder andern Gesellschaft.

6) Bezuglich der Verantwortlichkeit in Fällen von Havarie oder Verlusten hatten wir diese Fragen ausgeschieden, weil sie gewöhnlich Gegenstand von Spezialverträgen sind, welche in kurzen Terminen revidirt werden können, wie die Austauschverträge.

Wir sehen jedoch kein Hinderniß, den allgemeinen Grundsatz, welchen Sie dem Vertrage beigesetzt wünschen, sofort aufzustellen.

Dieser neue Artikel könnte folgendermaßen gefaßt werden:

„Die Folgen nachgewiesener Verluste, Irrungen, Diebstähle, Havarien sollen unter die Gesellschaften der Ost- und Jurabahnen nach Verhältniß der auf jedem Netz vom streitigen Gegenstande befahrenen kilometrischen Strecken vertheilt werden, sofern nicht festgestellt werden kann, daß der Schaden der einen oder der andern der Gesellschaften zur Last gelegt werden kann. In diesem Falle aber würde der Schaden derjenigen Gesellschaft auffallen, welche denselben veranlaßt hat.“

7) Wir sehen keinen Nachtheil, das Wort „per Kilometer“ beizufügen, da dasselbe wirklich zweimal in dem letzten Alinea des Art. 4 fehlt.

8) Die Redaktionsabänderungen bei Art. 6 sind im Sinne des Vertrages.

Wir sind damit einverstanden, daß, statt „von allen Aktien des Jura“, man seze „von allen Aktien der Gemeinden des Jura“.

Danach wäre im folgenden Paragraphen zu setzen „auf diesen Aktien“ statt „auf den andern Aktien“.

9) Die von Ihnen verlangte Verminderung der Dauer ist einer der wichtigsten Punkte des Vertrages.

Nach allen in dieser Beziehung schon gemachten Konzessionen betrachten wir die Grenze von 30 Jahren als ein kaum genügendes Minimum, welches wir nicht noch mehr abkürzen können.

Sie wollen in Betracht ziehen, daß wir während der Bauzeit die Binsse unserer Kapitalien vollständig verlieren. In der ersten Zeit des Betriebs werden die Aktien keine Einnahmen bringen und erst nach längeren Jahren können wir einen Binsantheil erwarten.

In Betreff des Gewinnes auf dem Verkehr, den wir auf Ihre Linien bringen werden, glauben wir, daß in den ersten Jahren wir kaum die Kosten decken. Nur nach bedeutenden Verlusten und bei unausgesetzten Anstrengungen können wir in den letzten Jahren unserer Association eine billige Kompensation aller langen und kostspieligen Opfer, die wir gebracht haben, erwarten.

Sie geben allerdings zu, daß uns bei der Aufkündigung eine Entschädigung gebühre, allein, da Sie verlangen, daß wir alle Kosten während den bösen Jahren auf uns nehmen, während Sie sich gleichzeitig das Recht vorbehalten, uns in dem Augenblick auszuschließen, wo die Sache gewinnbringend wird, so könnte Ihr Vorschlag, da Sie uns keine Aussicht auf Gewinnst übrig lassen, nur annehmbar sein, sofern Sie uns gegen alle Verlustgefahren decken würden. Dadurch würden wir veranlaßt, von Ihnen zu verlangen, sofort eine sehr bedeutende Entschädigung zu bestimmen für den Fall der Aufkündigung des Vertrages vor seiner ganzen Vollziehung.

Unsere Lage ist überhaupt nicht mit derjenigen der bernischen Regierung und der Gemeinden des Jura zu vergleichen; wir haben keinen Grund, Ihnen unsere finanzielle Mitwirkung unentgeldlich darzubringen. Die Erleichterungen des kommerziellen Betriebs, welche Sie uns durch den Vertrag gewähren, werden Sie uns auch später anbieten, selbst wenn Ihrem Unternehmen fremd bleiben würden. Unsere Interessen sind also vollständig in der Zukunft sicher gestellt.

Auch betrachten wir das als eine bedeutende Konzession, einen Theil der schweren Lasten Ihrer ersten Jahre auf uns zu nehmen und für die Rückzahlungen unserer Vorschüsse, die Zeit, wo Sie in günstigen Verhältnissen sein werden, abzuwarten. Mir wollen das gleiche Schicksal mit Ihrem Unternehmen theilen und glauben demselben auf diese Weise unser Interesse zu beweisen, allerdings innert den Schranken Desjengen, was Sie vernünftigerweise von uns verlangen können.

Obgleich wir nicht gesinnt waren, über den uns vorgelegten Bericht uns auszulassen, können wir doch nicht umhin, über Ihre Auslegung des Art. 4 einige Bemerkungen zu machen.

Der Expertenbericht setzt voraus, daß der in den Art. 3 und 4 vorgesehene internationale Verkehr nur die Güter und Viehware betreffe, welche mit der französischen Ostbahn von Faverros und weiter zurück herkommend, im Transit die Eisenbahn des Jura befahren, um auf andere schweizerische Linien überzugehen und umgekehrt.

Diese Auslegung widerspricht dem auf Art. 4 folgenden Abschnitt unseres Vertrages:

Der Verkehr aller Güter, Thiere inbegriffen, von Basel, Bern, Biel, Neuenstadt und von jeder andern Verbindungsstation nach dem Netz der Ostbahn und umgekehrt von der französischen Grenze auf diese Bahnhöfe, wird von der Ostbahn besorgt, ebenso der Transport der Güter und Thiere, welche weiter herkommen, oder zu noch weiterer Beförderung bestimmt sind."

Durch diesen vollständig klaren Artikel ist der Lokalverkehr von Basel und von allen andern Verbindungsbahnhöfen uns eingeräumt.

Obwohl nach den Diskussionen über diesen Artikel bei Ihnen kein Zweifel obwaltet kann, wollen wir dennoch nicht

unterlassen, Ihre Aufmerksamkeit auf jene so ungenaue Auslegung hinzu lenken, indem wir um keinen Preis möchten, daß irgend eine Zweideutigkeit über die Ausführung unserer Uebereinkunft vorhanden sei.

Wir ersuchen Sie, auf den nächsten 1. Februarat Ihre Frist zum Nachweis

- 1) der Abtretung der Staatsbahnen;
- 2) der im Art. 11 der Konvention verlangten Genehmigungen, zu beschärfen.

Sie werden begreifen, daß wir so bedeutende Verpflichtungen, wie sie im Vertrage vorgesehen sind, nicht übernehmen können, ohne über die Frist der Ausführung im Reinen zu sein, welche die Regierung von Bern sozusagen in's Unbestimme hinausschieben kann, so wie sie es schon in Betreff der Abtretung ihrer Linien und der definitiven Konstituierung des jurassischen Netzes gethan hat.

Wir haben in dem beiliegenden Vertrage diejenigen Abänderungen, welche wir für möglich halten, mit rother Tinte eingetragen.

Schließlich habe ich die Ehre, Ihnen in Erinnerung zu bringen, daß die bevorstehende Einberufung unserer Generalversammlung uns eine Frist setzt und daß es auch mit dem besten Willen uns unmöglich ist, Unterhandlungen, auf welche wir nicht mehr zurückzufommen hofften, weiter als bis zum 25. März nächstthin hinauszuziehen.

Genehmigen Sie den Ausdruck unserer vorzüglichen Hochachtung.

Der Director der Ostbahngesellschaft:
Jacqmin.

I. Anleihensvertrag zwischen

der Kantonalbank von Bern,
der Eidgenössischen Bank in Bern,
dem Basler Bankverein (in Basel) und
der Basler Handelsbank (in Basel)

als vereinigtes Banksyndikat einerseits
und

dem Verwaltungsrath der bernischen Jurabahngesellschaft
in Biel,

in deren aller Namen die oben unterzeichneten Delegirten verhandelt haben,

ist folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§ 1.

Die obengenannten Syndikatsbanken verpflichten sich, für die Ausführung derjenigen Linien des Gesamtnetzes der bernischen Jurabahnen, welche noch nicht in Bau begriffen oder vollendet sind, nämlich der Linien:

Dachsenfelden-Delsberg-Basel, mit Anschluß im dortigen Centralbahnhofe, und

Delsberg-Bruntrut, mit Anschluß an die französische Ostbahn an der französischen Grenze,
ein Obligationenkapital von 22 Millionen Franken fest zu übernehmen unter den hierach folgenden Bedingungen.

Der Gesellschaft der Jurabahnen wird die Befugnis zugestanden, von diesem Anleihen einen Betrag bis zu einer Million zurückzuhalten, beziehungsweise nicht zu emittieren.

§ 2.

Die Jurabahngesellschaft hat den Besitz oder die sichere Erwerbung der folgenden zum Gesamtnetz der Jurabahnen gehörenden Bahlinien nachzuweisen:

1) der sog. Dekretlinien Biel-Sonceboz-Dachsenfelden und Sonceboz-Convers, mit einem einbezahltene und gesicherten Aktienkapital von Fr. 9,000,000 Kilom. 48½	
2) der Linie Bruntrut-Delle mit einem einbezahltene Aktienkapital von " 1,550,000 " 12	
3) der neu zu erstellenden Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Bruntrut mit Anschluß an die Linie Bruntrut-Delle und an die Ostbahn an der französischen Grenze, mit einem gesicherten und noch einzubezahlenden Aktienkapital von " 10,000,000 " 97½	
4) der jetzigen Staatsbahnlitten Bern-Biel-Neuenstadt mit allen Zugehörigen gegen Übernahme von Aktien für deren Kostenwerth von circa " 10,800,000 " 49	

Total Aktienkapital Fr. 31,350,000 Kilom. 207

Die genannten Linien alle sollen gleichmäßiges und unbeschwertes Eigenthum der Jurabahngesellschaft sein, vorbehaltend die auf einzelnen Linien bereits aufhaftenden Anleihen, welche die Jurabahngesellschaft übernimmt, nämlich:

- auf den Strecken Biel-Sonceboz-Dachsenfelden und Sonceboz-Convers ein auf die Bahn im ersten Range hypothekarische 5% Anleihen von Fr. 3,250,000
- b. auf der Strecke Bruntrut-Delle, Anleihen ohne Hypothek 250,000

Das Anleihen litt. a bleibt in seinem Bestande und in seinen Rechten unberührt und wird durch das neu aufzunehmende Obligationenkapital weder getilgt noch convertirt; das Anleihen litt. b kann durch Konversion aus dem neuen Anleihen getilgt werden.

§ 3.

Der Zinsfuß der Obligationen ist 5%, semesterweise zahlbar bei den übernehmenden Banken und auf andern von Letztern zu bestimmenden Bankplätzen.

Die Rückzahlung kann frühestens auf 30. September 1890 nach vorausgeganger sechsmonatlicher Kündigung verlangt werden, welches Kündigungrecht jedem einzelnen Obligationeninhaber für den Betrag seiner Obligationen zukommt.

Die schuldnerische Gesellschaft kann das Anleihen ganz oder theilweise ebenfalls auf sechs Monate, jedoch frühestens auf 30. September 1881 kündigen. Im Falle einer theilweisen Kündigung seitens der Schuldnerin sind die für die Rückzahlung in Raten von wenigstens 1 Million Franken zu kündenden Obligationen durch das Voos zu bezeichnen.

Die Rückzahlung geschieht an den nämlichen Stellen wie die Zinsenzahlung.

§ 4.

Von Seite der schuldnerischen Gesellschaft sind folgende Sicherheitsbedingungen zu erfüllen:

- a. Nachweis über die erfolgte rechtliche Konstituirung als Aktiengesellschaft für das Gesamtnetz der Jurabahnen, mit Statuten, welche von der Regierung des Kantons

Bern und, soweit erforderlich auch von den Regierungen der übrigen Kantone, welche durch die Linien der Jurabahnen berührt werden, zu genehmigen sind.

Die Gesellschaft hat ihren Sitz in Bern zu nehmen.

Die Statuten sind vor ihrer Feststellung dem Banksyndikat befußt allfälliger Bemerkungen mitzuteilen.

- b. Gesicherte Erwerbung der im § 2, Ziff. 1, 2 und 4 genannten Bahlinien gegen die dort ausgesetzten Aktiensummen und die Übernahme der daselbst genannten besondern Anleihen, und gesicherte Konzessionen von allen dabei beteiligten Kantonen für die noch zu erbauenden Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Bruntrut-französische Grenze.
- c. Gesicherte Anschlüsse im Centralbahnhofe in Basel und durch die Linie Bruntrut-Delle an die französische Ostbahn.
- d. Gesicherte neue Aktienbeteiligung von mindestens Franken 10,000,000 für die zu bauenden Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Bruntrut. Die in dieser Summe begriffenen Aktienzeichnungen von Gemeinden sollen bedingungslos sein.
- e. Gesicherte Bauausführung und Anschaffung des nötigen Betriebsmaterials der neuen Linien für eine Summe, welche innerhalb der Grenzen des neu aufzubringenden Aktien- und Obligationenkapitals (Fr. 10,000,000 und Fr. 22,000,000) liegt.

Das Banksyndikat behält sich die Prüfung und Genehmigung der subb, c, d und e geforderten Sicherheiten vor.

- f. Bildung eines Reservefonds für die Bauerneuerung oder andere außerordentliche Ausgaben, in nämlichen Maße, wie es für das sog. Dekretlinien bereits festgestellt ist.

- g. Hypothekarische Verpfändung des Gesamtnetzes der Jurabahnen im I. Range in der im § 2 genannten Ausdehnung.

Als einziger Vorgang wird in Rang und Rechten intakt gelassen das bereits effektuierte Hypothekarleihen im I. Range auf die sog. Dekretlinien (Biel-Sonceboz-Dachsenfelden und Sonceboz-Convers).

Für einen allfälligen Manco in der Rendite dieser Linie zur Verzinsung dieses Spezialanleihens haben die die Verzinsung garantirenden Gemeinden einzustehen, und soll dieser Manco das Gesamtnetz nicht belasten.

Ausgenommen von der Verpfändung kann auch werden der Ertrag der Staatsbahnlitten Bern-Biel-Neuenstadt bis zur Betriebsöffnung des Gesamtnetzes der Jurabahnen, und kann bis zum gleichen Zeitpunkte auch die Verwaltung und der Betrieb der Staatsbahnlitten durch die Staatsbahn selbst besorgt werden. Die Abtretung und Einwilligung zur Verpfändung der Bahn für das neue Obligationenkapital ist dagegen gleichzeitig zu autorisiren mit der Genehmigung des Finanzausweises für die Ausführung des Gesamtnetzes.

- h. Genehmigung durch den Großen Rath des von der Jurabahngesellschaft geleisteten Finanzausweises, aus welcher Genehmigung auch zu entnehmen ist, daß der Große Rath die nachgewiesenen Mittel für die Baufertigung und Inbetriebsetzung der Bahn als genügend anerkannt hat.

- i. Beschreibung der allgemeinen Habe und Güter der Gesellschaft nach den Gesetzen des Kantons Bern (alter Kantonsheil) für das Gesamtanleihen von 22 Millionen Franken.

§ 5.

Vor jeder Einzahlung auf Rechnung des Obligationen-

Kapitals ist vor Allem der volle Betrag der neuen Aktienzeichnungen von 10 Millionen (§ 4, lit. d.) nach Inhalt der betreffenden, dem Banksyndikate zur Einsicht und Genehmigung zu unterstellenden Beichnungsgengagemente einzuerwerfen und auf den Bau zu verwenden.

§ 6.

Nach Erfüllung der Bestimmung von Art. 5 verpflichtet sich das Banksyndikat, die Einzahlung des Obligationenkapitals an die Gesellschaft nach Bedürfniß und im Verhältnisse des Vorrückens des Baues zu leisten. Eine desfallsige nähere Regulirung bleibt vorbehalten.

Zur Kontrole über die Art und den Fortgang der Bauten und zur Einsichtnahme in die Bücher der Gesellschaft kann das Banksyndikat, wenn es solches für nöthig erachtet, von Zeit zu Zeit Sachverständige oder Delegirte abordnen, deren Kosten die Bahngesellschaft zu vergüten hat.

§ 7.

Das Banksyndikat behält sich das Recht vor, die Einzahlung des Obligationenkapitals nach Maßgabe der wirklich erfolgten Emission zu antizipiren. Für alle antizipirten Einzahlungen wird der Zins zu 5% vergütet.

§ 8.

Die Einzahlung des Anleihens geschieht franko für die Gesellschaft auf den Plätzen Bern und Basel.

Die Bahngesellschaft stellt den Banken die definitiven Titel nach Maßgabe der geleisteten Einzahlungen zu.

§ 9.

Dem Banksyndikate steht es frei, das Anleihen auf einmal oder serienweise mit thunlichster Berücksichtigung der Interessen der Bahngesellschaft zu emittiren.

Von jeder Emission ist der Bahngesellschaft angemessene Zeit zum Voraus Kenntniß zu geben.

Alles, was auf die Art und Form der auszugebenden Titel Bezug hat, bestimmt das Banksyndikat.

Alle Kosten der Titelanfertigung, Stempel u. s. w. trägt die Bahngesellschaft.

§ 10.

Jeder der vier Syndikatsbanken wird das Recht vorbehalten, während der Bauzeit einen Vertreter in den Verwaltungsrath der Jurabahngesellschaft zu ernennen, welcher berathende und entscheidende Stimme hat und von der Gesellschaft die gleiche Entschädigung bezieht, wie alle andern Mitglieder.

§ 11.

Der Kurs, zu welchem das Banksyndikat das Anleihen von 22 Millionen Franken fest übernimmt, wird unter Vorbehalt der Erfüllung aller oben enthaltenen Bedingungen auf 96% des Nominalwertes festgestellt.

Für die Einlösung der Binsencoupons ist den Syndikatsbanken eine Kommission von $\frac{1}{2}\%$ des bezahlten Binsenbetrages und für die Kapitalrückzahlung $\frac{1}{4}\%$ des rückbezahlten Kapitals auszurichten.

Die erforderlichen Gelder für die Binsen und für die Kapitalrückzahlung sind den Syndikatsbanken jeweilen wenigstens 8 Tage vor dem Verfallstermine zur Verfügung zu stellen.

Die aus dem Verkehr zwischen den Syndikatsbanken und der Bahngesellschaft entstehenden Portoauslagen trägt die Bahngesellschaft.

§ 12.

Nach Unterzeichnung dieses Vertrages durch die allseitigen Delegirten bis zur definitiven Genehmigung oder Verwerfung derselben durch die betreffenden kompetenten Behörden werden die Vertreter der Jurabahnen keine auf dieses Anleihen bezüglichen Verhandlungen mit andern Häusern anknüpfen.

§ 13.

Das Banksyndikat erklärt sich für seine in diesem Vertrage enthaltene Offerte dem Verwaltungsrath der Jurabahngesellschaft gegenüber längstens bis Ende des Jahres 1872 gebunden, innerhalb welcher Frist der Verwaltungsrath alle in diesem Vertrage geforderten Ausweis- und Sicherheitsbedingungen zu erfüllen hat.

§ 14.

Im Falle des Eintrittes außerordentlicher politischer Ereignisse oder außerordentlicher finanzieller Krisen können die Syndikatsbanken von diesem Vertrage zurücktreten, sofern sie davon wenigstens acht Tage vor dem nächsten Zusammentritte des bernischen Grossen Raths dem Verwaltungsrath der Jurabahngesellschaft Anzeige machen.

§ 15.

Die Ratifikation dieses Vertrages Seitens der kompetenten Behörden der Syndikatsbanken hat innert zwanzig Tagen, von heute an gerechnet, zu erfolgen und von Seite der Jurabahngesellschaft spätestens bis den 11. November nächsthin.

Olten, den 19. Oktober 1872.

Namens des Basler-Bankvereins:

Niedtmann.

Stehlin.

Namens der Eidgenössischen Bank:

Stämpfli.

Namens der Basler-Handelsbank:

Ed. Gygis.

Namens der Kantonalbank von Bern:

F. L. Nebi.

J. Meyer.

F. Henzi.

Namens des Verwaltungsrathes der Jurabahngesellschaft,

Die Delegirten:

Marti.

A. Girard.

P. Polissaint.

Jn. Sezler.

NB. Obiger Vertrag wurde rechtzeitig von allen Beteiligten ratifiziert und durch seitherige Uebereinkunft dahin ergänzt, daß nun die in § 13 bestimmte Frist sich bis und mit Ende Februar 1873 erstreckt.

K. Vertrag der Jurabahngesellschaft mit der Centralbahngesellschaft:

Die schweizerische Centralbahn,
vertreten durch den Präsidenten des Direktoriums,
Herrn Sulzer,

und

die bernische Jurabahngesellschaft,
vertreten durch den Direktor derselben, Herrn
Nationalrath Marti, •

haben

unter heutigem Tage folgenden Vertrag abgeschlossen:

Art. 1.

Die bernische Jurabahngesellschaft verpflichtet sich, binnen einer Frist von acht Tagen nach Ratifikation dieses Vertrages der schweizerischen Centralbahn einen schriftlichen Akt der französischen Ostbahngesellschaft zur Hand zu stellen, womit diese letztere auf die nachstehend verzeichneten Rechte förmlichen Verzicht leistet:

- a. auf alle Rechte, welche die französische Ostbahngesellschaft durch folgende Konzessionen und Verträge erworben hat:
 - 1) Konzession des Großen Rathes von Basel-Stadt vom 21. Juni 1843 betreffend Verlängerung der Straßburg-Basler-Eisenbahn von St. Louis bis nach Basel;
 - 2) Vertrag vom 15. April 1858 zwischen der französischen Ostbahn- und der schweizerischen Centralbahngesellschaft betreffend den Bau und Betrieb der Bahn von Basel bis zum Anschluß an die französische Ostbahn;
 - 3) Konzession der Regierung von Basel-Stadt vom 20. Oktober 1858 für die Verbindungsbahn mit der französischen Ostbahn;
 - 4) Uebereinkunft vom 6. März 1860 zwischen der Regierung von Basel-Stadt und der französischen Ostbahn betreffend das Aufgeben des Bahnhofes zu St. Johann;
 - 5) Uebereinkunft vom 6. März 1860 zwischen der schweizerischen Centralbahn und der französischen Ostbahn betreffend die Mitbenutzung des Bahnhofes in Basel;

- b. auf das Eigenthum und alle andern dinglichen Rechte, welche in Ausführung der vorgenannten Konzessionen und Verträge von der französischen Ostbahn erworben worden sind, und namentlich auch auf das Eigenthum an der noch im Betrieb befindlichen Strecke der alten Bahn von Basel nach St. Louis, sowie der im Bahnhof Basel von der französischen Ostbahn erstellten Gebäulichkeiten und Schienenanlagen.

Die französische Ostbahn hat in ihrer Verzichtleistung zu erklären, daß die unter a. und b. hievor aufgezählten Rechte mit dem 1. Mai d. J. für sie zu bestehen aufgehört haben, daß sie sich wegen der Entschädigung für diese Verzichtleistung mit der Jurabahn abzufinden und dießfalls keinerlei Ansprüche an die Centralbahngesellschaft zu machen habe.

Art. 2.

Die in dem vorigen Artikel bezeichneten Rechte und Vermögenstheile, auf welche die französische Ostbahn verzichtet, gehen in ihrem ganzen Umfange an die schweizerische Centralbahn über, welche als Rechtsnachfolgerin vom 1. Mai d. J. an anerkannt wird.

Art. 3.

Als Gegenwerth für die nach Art. 1 von der Jurabahngesellschaft zur Hand zu stellende Verzichtleistung der französischen Ostbahn bezahlt die schweizerische Centralbahngesellschaft

der bernischen Jurabahngesellschaft die Summe von zwei Millionen und einer Viertelmillion Franken ($2\frac{1}{4}$ Millionen Franken) nebst Zins zu 5% vom 1. Mai 1872. Die Zahlung erfolgt bis spätestens zum 1. Mai 1873 und kann auch früher in Stößen von wenigstens Fr. 100,000 gegen jeweilige acht-tägige Voranzeige stattfinden.

Art. 4.

Die Centralbahngesellschaft erklärt sich bereit, über die Anschlußverhältnisse und die Stellung der Jurabahn im Bahnhofe in Basel mit der letztern in kürzester Frist ein angemessenes Abkommen zu treffen.

Art. 5.

Die beiden Theile behalten sich die Ratifikation dieses Vertrages durch ihre Verwaltungsräthe vor und verpflichten sich, dieselbe bis zum 15. September d. J. beizubringen.

Bern, den 13. Juli 1872.

Sulger.
Marti.

Herr Regierungspräsident Joliffaint, Eisenbahndirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Seit den denkwürdigen Verhandlungen, welche im Februar 1867 im Schooße dieser Versammlung stattgefunden haben, hat sich in diesem Saale keine so wichtige Diskussion entsporen, wie die heutige. Diese Diskussion bildet nur die Fortsetzung derjenigen vom 2. Februar 1867. Damals legte der Große Rath die sichern Fundamente des großen Werkes der Jurabahnen; am 29. Dezember 1870, als er den Finanzausweis für die Linien des engern Netzes genehmigte und die Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten aussprach, that er den ersten Schritt zur Verwirklichung des Unternehmens; heute nun handelt es sich um den letzten Schritt, um die Vollendung des Werkes, um die Krönung des Gebäudes.

Im Februar 1867 traten in der vorberathenden Kommission und im Großen Rathе verschiedene Meinungen zu Tage: die schüchternste, furchtsamste wollte die ganze Frage auf die Errichtung der Troissons-Delsberg-Basel, Bruntrut-Delle, St. Immer-Convers und Biel-Dachsenfelden beschränken. Eine andere Ansicht wollte weiter gehen und die Hauptlinie Biel-Basel oder Biel-Bruntrut subventioniren. Endlich trat eine dritte Meinung für den Bau der Jurabahnen durch den Staat auf. Der Regierungsrath und die Grossrathskommission stellten sich auf einen andern Boden, auf den Boden des Gesamtneches, da sie befürchteten, durch die Errichtung von Troissons den Jura in Hinsicht seiner politischen, industriellen und commerciellen Beziehungen zu trennen.

Der Regierungsrath beantragte die Bewilligung einer Subvention von 15 Millionen für das Gesamtnech, welche Summe unter die verschiedenen Sektionen des Unternehmens vertheilt und einbezahlt werden sollte, sobald die betheiligten Gegenden den Rest des für die Errichtung der betreffenden Linien nothwendigen Kapitals aufgebracht haben würden. Die Grossrathskommission stellte sich auf den gleichen Standpunkt: sie verlangte auf der einen Seite, daß man das Gesamtnech nicht aus dem Auge verliere, auf der andern Seite aber wollte sie auch den dringenden Bedürfnissen derjenigen Gegenden Rechnung tragen, welche die Nothwendigkeit des Baues von Eisenbahnen bereits durch Aktienzeichnungen dargethan hatten. Zwischen dem Antrage des Regierungsrathes und demjenigen der Kommission bestand nur der Unterschied, daß ersterer eine Staatsbeteiligung von 15 Millionen in barem Gelde empfahl, während die Kommission diese Bi-

theiligung in zwei Theile trennen wollte: sie beantragte nämlich eine Subvention in Geld, bestehend in einer Aktienübernahme von Fr. 6,950,000 zu Gunsten der Linien Biel-Sonceboz-Dachsenfelden, Sonceboz-Convers und Bruntrut-Delle, und ferner für den Fall der Vollendung des Jurabahnnetzes den Einstich der Staatsbahnenlinien Bern-Biel und Biel-Neuenstadt zum Kostenstwerthe gegen Übernahme von Aktien. Die Kommission hatte die lobenswerthe Absicht, ein für alle Mal die große Frage der Jurabahnen zu Ende zu führen. Der Antrag der Kommission wurde vom Großen Rathen genehmigt, und dessen Dekret vom 2. Februar 1867 zerschnitt den gordischen Knoten der schwierigen Frage der Jurabahnen.

Ich will die verschiedenen Phasen, die zahllosen Wechselsefälle, welche die Frage der Vollendung des jurassischen Eisenbahnnetzes durchmachen mußte, Ihnen nicht vor Augen führen. Das Geschichtliche der schweren Geburt dieses großen Werkes, welches in Folge der verschiedenartigsten Verwicklungen oft auf dem Punkte war, zu scheitern, ist den Mitgliedern des Großen Rathes vollkommen bekannt. Ich werde daher sofort auf die Sache selbst eintreten. Der wichtige Gegenstand, welcher nicht nur in diesem Saale, sondern im ganzen Kanton und selbst in einem großen Theile der Eidgenossenschaft auf der Tagesordnung steht, muß von zwei Gesichtspunkten geprüft werden: zunächst in seiner Gesamtheit vom allgemeinen und sodann in seinen Details vom speziellen Standpunkte aus. Der allgemeine Theil umfaßt die Prüfung des Finanzausweises und der prinzipiellen Frage der Abtretung der Staatsbahnenlinien. Der spezielle Theil betrifft die Genehmigung der Akten, die Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten und die an die Abtretung der Staatsbahnenlinien zu knüpfenden Bedingungen. In meinem Vortrage über die Eintretensfrage werde ich mich auf den allgemeinen Theil beschränken, d. h. auf die Prüfung des Finanzausweises und der grundsätzlichen Frage der Abtretung der Staatsbahnenlinien. Der spezielle Theil der Frage wird bei der artikulierten Beurtheilung des Dekretsentwurfes zu erörtern sein.

Der Finanzausweis, wie man ihn von einer Gesellschaft wie die Jurabahngesellschaft verlangen muß, zerfällt in zwei Theile, in einen technischen und in einen finanziellen. Er ist technisch, weil man sich vor Allem aus fragen muß, ob die Kosten des Unternehmens positiv festgesetzt sind, und er ist finanziell, weil man untersuchen muß, ob die Mittel, über welche die Gesellschaft verfügt, zur Deckung der Kosten, zur Ausführung der noch zu bauenden Linien hinreichen. Ich maße mir nicht an, die technische Frage gründlich und in ihren Einzelheiten auseinanderzusehen. Die technische Sektion der Kommission, welche diese Frage einlässlich geprüft hat, wird sie Ihnen näher erörtern. Ich will mich daher auf einige allgemeine Bemerkungen beschränken. Die meisten, oft sehr bedeutenden Unterschiede, welche sich zwischen den Vorschlägen der Baukosten von Eisenbahnen und den wirklichen Bauausgaben für diese Unternehmungen herausstellten, rührten davon her, daß die Gesellschaften vor der Inangriffnahme der Arbeiten nicht ernsthafte und gründliche Studien machten. Die Jurabahngesellschaft hat sich wohl gehütet, in diesen Fehler zu verfallen; sie hat sich während sechs Jahren damit beschäftigt, durch ernste Studien die Kosten des Unternehmens so genau als möglich festzusezen.

Bereits im Jahre 1861 beauftragte der Regierungsrath Herrn Ingenieur v. Muralt, die in verschiedenen Bezirken vom Centralinitiativkomite ausgeführten Arbeiten zu prüfen und einen Bericht über das Ganze der jurassischen Eisenbahnfrage auszuarbeiten. Die Arbeit des Herrn v. Muralt ist bereits sehr vollständig, und er hat auch die Eventualität der Erstellung einer Variante durch die Doubstunnels bereits einer vorläufigen Untersuchung unterworfen. Herr v. Muralt schlägt die Baukosten der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Bruntrut auf Fr. 26,130,000 an. Der Arbeit

dieses Ingenieurs folgten die vom Staate vorgenommenen Studien. 1863 ordnete der Große Rath, gestützt auf den günstigen Bericht des Herrn v. Muralt, offizielle Studien an. Herr Ingenieur Dapples wurde mit der Leitung dieser Studien und mit der Aufstellung des Vorprojektes beauftragt. Er berechnete die Baukosten der gegenwärtig noch auszuführenden Linien auf Fr. 26,691,000. In der Absicht, die Kosten zu vermindern, nahm Herr Dapples von der Variante über St. Ursz Umgang. Die offiziellen Studien des Herrn Dapples wurden 1864 einer ersten Expertise unterbreitet, und diese Expertenkommission aus den Herren Ingenieuren Bridel, v. Muralt und Viardet zusammengesetzt. 1865 ordnete die Eisenbahndirection eine zweite Expertise an und unterbreitete den Bericht dieser Ingenieure, welcher die Gesamtkosten des Jurabahnnetzes auf Fr. 40,700,000 veranschlagte, einer neuen technischen Kommission, bestehend aus den Herren Ingenieuren Gränicher, Weiß und Froté. Diese zweite Expertise schätzte die Baukosten der betreffenden Linien auf Fr. 26,248,489. Wenn die jüngsten Ereignisse nicht eine Änderung des Tracé's notwendig gemacht, wenn ferner nicht eine beträchtliche Erhöhung der Arbeitslöhne, der Kosten des Terrains und hauptsächlich der Schienen und der Eisenwaren im Allgemeinen eingetreten wäre, so hätte man nicht neue ergänzende Studien aufgenommen.

In Bezug auf die letzten Studien und Erstellungskosten kann man die zu bauenden Strecken in drei Sektionen eintheilen, nämlich:

1) Dachsenfelden-Delsberg-Basel und	Delsberg-Glovelier	· · · · ·	Länge 77,790 Meter.
2) Glovelier-St. Ursz-Bruntrut	· · · · ·	" 17,500 "	
3) Biel-französische Grenze bei	Faverols	· · · · ·	" 2,360 "
			97,650 Meter.

Nach den offiziellen Studien bietet die erste Sektion folgende technische Bedingungen dar. Das Tracé folgte zwischen Court und Münster dem rechten und von Angenstein bis Basel dem linken Ufer der Birs. Man nahm für die Kurven einen Minimalradius von $1000' = 300$ Meter und in den Schluchten zwischen Court und Münster Steigungen von $31\frac{1}{2}\%$ an. Die vorteilhafte Lage, welche durch die Ereignisse von 1870/1871 für die jurassischen Eisenbahnen und namentlich für die Linie Faverols-Delsberg-Basel geschaffen worden ist, hat neue Studien auf breiteren technischen Grundlagen notwendig gemacht. Für die Linie Dachsenfelden-Basel sind folgende Verbesserungen angenommen worden. In den Schluchten von Court-Münster, wo die Passage sehr eng und das Gefälle stark ist, hat man das Tracé bei der Glashütte von Münster auf das linke Ufer der Birs verlegt. Im Weiteren wurde das Tracé zwischen Angenstein und Basel auf das rechte Birsufer verlegt, um die wichtigen Ortschaften Arlesheim, Mönchenstein, Dorneck &c. besser bedienen zu können. Der Minimalradius der Kurven wurde auf $1200' = 400$ Meter erhöht.

Die offiziellen Studien des Vorprojektes von 1864/1865 wurden unter der Leitung des Herrn Viardet revidirt und vervollständigt, und zwar die Sektion Delsberg-Basel durch die Ingenieure der schweizerischen Baugesellschaft Herren Ott und Comp. und die Sektion Dachsenfelden-Delsberg durch Herrn Bertray, fruhern Bauingenieur der Paris-Lyon-Mittelmeier-Bahn. Diese neuen Studien sind noch nicht gänzlich beendigt, immerhin waren die Dokumente, über welche Herr Viardet verfügte, genügend, um die Baukosten der zu erstellenden Linien zu schätzen. Herr Viardet veranschlagte die Kosten der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier auf Fr. 17,979,654. Der Devis des offiziellen Vorprojektes berechnete diese Kosten auf Fr. 18,195,839. Vergleicht man den offiziellen Devis mit dem neuen Devis des Herrn Viardet, so findet man, daß letzterer auf drei Ka-

piteln des Voranschlages eine Erhöhung vorgenommen hat, welche betreffen 1) den Landerwerb, 2) den Unterbau und 3) den Oberbau. Auf dem Kapitel „Landerwerb“ täuscht man sich sehr häufig bei der Devise, für die fraglichen Linien ist man aber in dieser Beziehung mit der größten Umsicht zu Werke gegangen. Der Landerwerb wurde im offiziellen Devise nach den zur Zeit der Aufstellung desselben bezahlten Preisen oder nach den allgemein üblichen Grundlagen berechnet; sodann hat man für verschiedene Entschädigungen noch 50 % und für Expropriationskosten 10 % beigelegt. Außer diesen Erhöhungen hat man noch eine weitere von mehr als 20 % vorgenommen. Dessen ungeachtet hat Herr Viardet dieses Kapitel noch um weitere Fr. 135,845 erhöht. Auf dem Kapitel „Unterbau“ hat man bereits im Vorprojekte 20 % und auf dem Kapitel „Oberbau“ 10 % für Unvorhergesehenes beigelegt. Da auf diesen beiden Kapiteln die in der letzten Zeit eingetretene Preiserhöhung sich hauptsächlich geltend gemacht hat, so hat Herr Viardet die betreffenden Ansätze des offiziellen Devises um Fr. 563,102 erhöht. Man kann daher annehmen, daß die drei ersten Kapitel des Devises hoch genug veranschlagt sind.

Dagegen hat Herr Viardet den Ansatz für den Hochbau (Kapitel IV) um Fr. 354,380 herabgesetzt. Es sind bei der Erstellung der Bahnhöfe und Stationen Ersparnisse möglich, und es wird diese Herabsetzung durch die bei dem Baue der Dekretlinien auf diesem Kapitel gemachten Erfahrungen gerechtfertigt. Die Ansätze der Kapitel V, diverse Ausgaben und Telegraph, VI, Rollmaterial, und VII, Verwaltung *et c.*, haben durch die Revision des Voranschlages keine Veränderung erlitten. Eine beträchtliche Herabsetzung hat dagegen Herr Viardet auf dem letzten Kapitel, Verzinsung, Bankkommissionen, *et c.*, vorgenommen. Diese Herabsetzung, die nicht weniger als Fr. 560,000 beträgt, rechtfertigt sich durch den Umstand, daß das Aktienkapital, welches von vornherein für den Bau zur Verwendung gelangt, nach Mitgabe der Statuten keinen Zins während der Bauzeit erhalten soll, was man bei der Aufstellung des offiziellen Devises nicht vorgesehen hat. Nebenrings soll ich bemerken, daß die von der technischen Sektion der Kommission vorgenommene Verifikation einen Irrthum in dem Ansatz des Kapitel VIII, Verzinsung, ergeben hat, indem von den Fr. 560,000 eine Summe von Fr. 50,000 in Abzug gebracht werden muß. Fassen wir die von den Herren Gränicher, Weiß und Froté, sowie von Herrn Viardet aufgestellten Berechnungen zusammen, so erhalten wir folgendes Resultat: Gesamtkosten für die Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier nach

1) dem Voranschlag des offiziellen Vorprojektes (1864/1865)	Fr. 18,195,839
2) dem neuen Voranschlag des Herrn Viardet	" 17,979,654

Differenz zu Gunsten des Devises des Herrn Viardet	Fr. 216,185
rund	200,000

Der Beweis dafür, daß die Voranschläge der Bauausgaben für die angeführten Linien hoch genug gegriffen sind, und daß die Bahngesellschaft voraussichtlich eine erhebliche Reduktion auf diesen Ansätzen erzielen wird, wird durch die von den schweizerischen Unternehmern eingereichten Offerten für Übernahme des Baues à forfait geleistet. Die Jurabahngesellschaft, welche damals ihr Kapital noch nicht vollständig gebildet hatte, konnte diese Offerten nicht annehmen, und es blieben dieselben resultatlos; immerhin aber konstatiren sie, daß der Voranschlag des Herrn Viardet hoch genug gegriffen ist. Für die Linie Delsberg-Glovelier sind die offiziellen Studien des Vorprojektes nicht revidirt worden. Diese Linie, die sich in einer Ebene befindet, bietet wenig Schwierigkeiten dar und erheischt nur einige kleine Kunstdämmen. Man kann

daher annehmen, daß die Baukosten der Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier die Summe von Fr. 18,050,000 nicht übersteigen werden.*

Gehen wir nun über zu der Prüfung des Voranschlages für die Linie Glovelier-St. Ursiz-Pruntrut. Bekanntlich nahm man für die Linie Delsberg-Pruntrut anfänglich, und zwar auch in den offiziellen Studien, ein Tracé durch den Repetsch mit dem Tunnel Séprats-Asuel an. Dieses Tracé ist billiger als das später gewählte. Die Lage, welche durch die Ereignisse der letzten Jahre, nämlich durch die Annexion des Elsasses an Deutschland und durch den Abschluß des Vertrages zwischen der Jurabahn und der französischen Ostbahngesellschaft für Errichtung eines internationalen Betriebsdienstes zwischen Frankreich und der Schweiz, für die Linie Faverois-Pruntrut-Delsberg-Basel geschaffen wurde, gestattete die Beibehaltung des Tracé's über den Repetsch nicht, für welches die Studien des Vorprojektes Steigungen von 25% auf 10 Kilometer zu beiden Seiten des Tunnels und von 14% im Innern desselben annahmen. Angesichts dieser ungünstigen technischen Bedingungen erklärte die französische Ostbahngesellschaft bereits beim Beginne der Unterhandlungen, daß, wenn das Tracé durch den Repetsch nicht aufgegeben werde, sie kein Interesse habe, für die Errichtung eines internationalen Transportdienstes zwischen beiden Ländern einen Vertrag abzuschließen, da dieses Tracé keinen bedeutenden Güterverkehr gestatte.

Man mußte daher ein neues Tracé auffinden, welches den Bedürfnissen der neuen Situation und einem großen Verkehr genügte. Die Ostbahngesellschaft beabsichtigte, eine Linie durch das Lüzelthal zu erstellen, welche allerdings sehr günstige technische Bedingungen darbietet, allein weder in dem Interesse des Kantons, noch in demjenigen der Schweiz liegt. Es bedurfte sehr großer Energie von Seite des Regierungsrathes, um die Gesellschaft zu bewegen, dieses Tracé zu verlassen. Um das Tracé durch das Lüzelthal mit Erfolg bekämpfen zu können, beauftragte die Eisenbahndirektion im September 1871 Herrn Ingenieur Froté, das Tracé durch den Doubstunnel zu studiren. Herr Froté kam diesem Auftrage nach, und er veranschlagte die Kosten der Linie Glovelier-St. Ursiz-Pruntrut (17½ Kilometer) auf Fr. 10,550,000. Damals war Herr Froté noch nicht im Besitze der vollständigen geologischen Studien, und er empfahl in seinem Berichte, die geologischen Verhältnisse der Doubstunnel näher studiren zu lassen. Die Direktion der Jurabahngesellschaft beauftragte mit diesen Studien eine Kommission, bestehend aus den Herren Lang in Solothurn, Greppin in Basel und Matthey in Delsberg. Die Ostbahngesellschaft wollte sich selbst über die Verhältnisse der Linie Glovelier-St. Ursiz-Pruntrut ins Klare setzen, und ihre Ingenieure machten sehr einlässliche Studien für diese Sektion.

Nachdem die Direktion der Jurabahngesellschaft im Besitze der Studien des Herrn Froté, der Ostbahngesellschaft und der geologischen Experten war, beauftragte sie die Herren Ingenieure Bridel und Viardet mit der Begutachtung derselben. Ohne Zweifel haben Sie von dem interessanten Berichte dieser Ingenieure, welcher dem Berichte des Regierungsrathes der Jurabahngesellschaft beigelegt ist, Kenntnis genommen. Ich kann mich daher in dieser Beziehung auf wenige Bemerkungen beschränken. Die Ostbahngesellschaft veranschlagte die Kosten der Linie Glovelier-St.-Ursiz-Pruntrut auf Fr. 12,701,258, und die Experten Bridel und Viardet schätzten sie auf Fr. 12,743,710. Wir glauben annehmen zu können, daß diese Summe nicht erreicht werden wird. Diese Annahme wird durch das Resultat der Ausschreibung bestätigt, welche die Jurabahngesellschaft für den Bau der Doubstunnel eröffnete, bei welchen Kunstdämmen hauptsächlich unvorhergesehene Ausgaben notwendig werden könnten. Aus den Submissionen, welche von Unternehmern gemacht worden sind, die alle wünschbaren Garantien über ihre Moralität, Fähigkeit und Solvabilität

darbieten, ergibt es sich, daß die Jurabahngesellschaft diese Kunstbauten um Fr. 500,000 unter den Ansätzen der Expertise Bridel und Viardet ausführen kann. In Folge neuer Unterhandlungen wird wahrscheinlich noch eine weitere Reduktion vom gleichen Betrage erzielt werden können, so daß die Gesellschaft schon auf den Kunstbauten eine Ersparnis von ungefähr einer Million machen wird. Dessenungeachtet müssen die Behörden für die Schätzung der Baukosten der Sektion Pruntrut-St.-Ursitz-Glovelier die Ziffer des Devises der Herren Bridel und Viardet beibehalten. Die daherkige Ausgabe wird daher auf Fr. 12,744,000 bestimmt.

Zur Vervollständigung des Voranschlages der Kosten der noch auszuführenden Linien müssen wir schließlich untersuchen, wie hoch sich die Ausgaben für Errichtung der Anschlußlinie von Buix bis zur französischen Grenze bei Faverois belaufen werden. Dieses Bahnstück hat eine Länge von 2360 Metern, befindet sich in einer Ebene und weist sehr günstige technische Verhältnisse auf. Die Studien für dieses Bahnstück wurden durch die Ostbahngesellschaft und durch Herrn Viardet besorgt, welche die Kosten dieser Linie auf Fr. 500,000 oder Fr. 200,000 per Kil. devisierten. Da die Linie Pruntrut-Delle, die in Bezug auf die Anlagekosten ähnliche Verhältnisse aufweist, wie die Linie Buix-Faverois, blos ungefähr Fr. 160,000 per Kil. gekostet hat, so kann man annehmen, daß der Voranschlag der Ostbahngesellschaft und des Herrn Viardet sehr hoch genug gegriffen.

Fassen wir den ersten Theil unserer Frage, nämlich den technischen Theil, zusammen und fragen wir uns, wie hoch sich die Gesamtausgabe der Jurabahngesellschaft belaufen wird, so erhalten wir folgendes Resultat:

I. Sektion: Dachsenfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier	Fr. 18,050,000
II. Sektion: Glovelier-St. Ursitz-Pruntrut	Fr. 12,750,000
III. Sektion: Buix-Faverois	Fr. 500,000

Totalausgabe Fr. 31,300,000
oder auf 97½ Kilometer durchschnittlich " 321,000
per Kilometer.

Gehen wir nun über zu dem zweiten Theile des Finanzauswesens, nämlich zu der Prüfung der Frage, ob die Jurabahngesellschaft die nötigen Mittel besitzt, um das jurassische Eisenbahnnetz zu vollenden. Diese Frage ist leicht zu lösen. Die Gesellschaft hat ihr Kapital aus zwei Faktoren zusammengesetzt, aus Aktien und aus Obligationen. Was zunächst das Aktienkapital betrifft, so lagen bis zum 20. Februar 1873 folgende Bezeichnungen vor:

1) von den Privaten	Fr. 960,000
2) " " Gemeinden	Fr. 4,414,500
3) " " der Ostbahngesellschaft	Fr. 4,500,000
4) " " Baselstadt	Fr. 500,000

Fr. 10,374,500

Die Bezeichnungen wurden von den vorberathenden Behörden mit der größten Sorgfalt geprüft. In ihrem Vortrage hat die Eisenbahndirektion, welche das Aktienregister untersucht hat, vorgeschlagen, das gezeichnete Aktienkapital um Fr. 113,000 zu reduzieren, und zwar aus folgenden Gründen: Die Gemeinden und Privaten des solothurnischen Jura haben eine Aktienübernahme von Fr. 41,000

gezeichnet, deren Einzahlung aber an die Bedingung der Errichtung von Stationen geknüpft, welche zwar wahrscheinlich werden errichtet werden, ohne daß dies indessen sicher ist. Die Gemeinden Corcelles und Eschert haben sich vorbehalten, ihre Beilegung um je Fr. 10,000 zu vermindern, wenn der Bahnhof von Münster nicht östlich von diesem Dorfe bei der

Uebertrag Fr. 41,000

" Charue"	angelegt werde. Da die Frage dieser Stationsanlage noch nicht gelöst ist, so muß man die Aktienübernahme dieser beiden Gemeinden um je Fr. 10,000 reduzieren, also zusammen um 20,000 im Weiteren müssen	Uebertrag Fr. 41,000
"	" 3,000	" 20,000
gestrichen werden, welche von der Gemeinde Peuchapatte unter der Bedingung gezeichnet worden sind, daß der Staat die Kommunikationsmittel dieser Gemeinde verbessere. Die Aktienzeichnung von	" 4,000	" 4,000
der Gemeinde Mettenberg, welche an die Bedingung der Errichtung einer Station auf dem Gebiete von Soyhières geknüpft ist, muß, weil dieser Punkt noch zweifelhaft ist, ebenfalls eliminiert werden. Endlich hat die Gemeinde Lüssberg unter der Bedingung gezeichnet, daß auf ihrem Gebiete eine Station errichtet werde, welche Frage noch nicht entschieden ist. Wir müssen daher nach dem Vortrage der Eisenbahndirektion die Aktieneinzahlungen der Gemeinden und	" 45,000	" 45,000

Privaten um Fr. 113,000 reduzieren. Nichtsdestoweniger glaube ich, daß diese Summe werde bezahlt werden, und diese Ansichttheilt auch die finanzielle Sektion der Kommission. Um indessen jede Täuschung zu vermeiden, hat die Kommission von dem Aktienkapital von einer Summe von : Fr. 10,374,500

in Abzug gebracht, so daß noch ein gesichertes Aktienkapital von Fr. 10,264,500 oder rund Fr. 10,250,000 verbleibt.

Sind die Gemeinden solvabel und im Stande, ihre eingegangenen Verpflichtungen zu erfüllen? Ich glaube, diese Frage ohne Anstand beantwortet zu können. Niemand wird die Solvabilität der Gemeinden, welche Aktien gezeichnet haben, in Zweifel ziehen. Was die Privaten betrifft, so sind ihre Unterschriften und ihre Haftbarkeit größtentheils von den Gemeindspräsidenten oder Regierungsrathaltern bescheinigt. Man kann daher annehmen, daß die gezeichneten Subventionen wirklich werden einbezahlt werden. Daß übrigens die jurassischen Gemeinden und Privaten gewohnt sind, ihre Verpflichtungen zu erfüllen, zeigt die Erfahrung, welche man bei der Einzahlung des Aktienkapitals für die Defreetslinien gemacht hat. Außer Orvin, welche Gemeinde gegenwärtig im Prozesse liegt, haben alle Gemeinden ihre Aktienübernahmen einbezahlt.

Der zweite Faktor des Baukapitals ist das Obligationenkapital. Laut einem Vertrage, welchen der Verwaltungsrath der Jurabahngesellschaft mit einem Syndikat von schweizerischen Banken, bestehend aus der Kantonalfabn Bern, der Eidg. Bank, dem Basler Bankverein und der Basler Handelsbank, abgeschlossen hat, verfügt diese Gesellschaft über ein Obligationenkapital von 21-22 Millionen. Ich will hier auf diesen Vertrag, welcher dem Vortrage der Eisenbahndirektion beigefügt ist, nicht näher eintreten. Ich bemerkte nur, daß der Zinsfuß des Obligationenkapitals auf 5%, der Emissionsturz auf 96% des Nominalwertes festgesetzt ist, und daß die Rückzahlung dieses Kapitals von den Obligationsinhabern nicht vor 1890 verlangt werden kann, daß dagegen die bernische Jurabahngesellschaft das Recht hat, dieselbe schon von 1881 an nach vorausgegangener sechsmonatlicher Kündigung zu leisten. Ich halte dafür, die Bedingungen des Anleihenvertrages seien günstig. Zur Unterstützung dieser Behauptung erinnere ich daran, daß der Emissionsturz für das Obligationenkapital

von 68 Millionen des Gotthardbahnunternehmens auf 95 %, inbegriffen eine Provision von 2 %, fixirt worden ist.

Gassen wir die Mittel der Gesellschaft zusammen, so erhalten wir folgende Ziffern:

Aktienkapital	Fr.	10,250,000
Obligationenkapital	"	21—22,000,000

Zusammen Fr. 32,250,000

Nach Abzug der Baukosten
der Linien Dachsenfelden-Basel,
Delsberg-St. Ursix-Pruntrut
und Biel-Faverois im Betrage
von

Fr. 31,300,000

bleibt noch ein verfügbarer Ueber-
schuß von

Fr. 950,000

Es ergibt sich hieraus, daß die Jurabahngeellschaft alle nöthigen Garantien für die Ausführung des Neuges bietet, und daß sie den Finanzausweis mehr als genügend leistet hat.

Ich komme nun zur zweiten Frage: sollen die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern dem Jurabahnunternehmen abgetreten werden? Nach den soeben gemachten Auseinandersetzungen und angesichts des Wortlautes des Art. 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867 scheint es mir nicht möglich, daß man das Prinzip dieser Abtretung noch in Zweifel ziehen könne. Wie bereits bemerkt, hat das Dekret vom 2. Februar 1867 die Beteiligung des Staates bei dem Jurabahnunternehmen definitiv festgesetzt. Diese Beteiligung zerfällt in zwei Theile, in eine Leistung in Baaracht in der Form einer Aktienübernahme von Fr. 6,950,000 für die Linien Biel-Dachsenfelden-Convers und Pruntrut-Delle, und, um die Vollendung des Neuges zu sichern, in eine Naturalleistung, bestehend in der Abtretung der Linien Biel-Bern und Biel-Neuenstadt zum Kostenwerthe und gegen Uebernahme von Aktien. Nach diesem Dekret wird die Staatsbeteiligung unabänderlich festgestellt und wird für ein und alle Mal ausbezahlt. Der Staat soll außer der in Art. 2 festgesetzten Subvention von Fr. 6,950,000 keine weitere Leistungen an Geld für die Ausführung des jurassischen Eisenbahnen Neuges geben, auch soll er keine Vorschüsse machen und keine Binsengarantie übernehmen. Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnenetz auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenwerthe in das Gesamtnetz einzuwerten.

Seit der Annahme des Dekrets vom 2. Februar 1867 ist das Versprechen des Einstusses der Staatsbahnenlinien in das Jurabahnunternehmen durch zwei Beschlüsse des Großen Raths bestätigt worden. Der Art. 19 des im Jahr 1869 abgeschlossenen Vertragsentwurfes betreffend die Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn lautete: „Dem Regierungsrathe des Kantons Bern bleibt indessen, abgesehen von vorstehendem Artikel, ohne Entschädigungspflicht das Recht einer früheren Aufhebung der Pacht für den in Lemma 2 des Art. 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Fall vorbehalten“, nämlich für den Fall des Einstusses der Staatsbahn in das Jurabahnunternehmen. Die zweite Thatsache, welche bestätigt, daß im Jahre 1867 der Große Rath die Absicht hatte, die Beteiligung des Staates bei dem Jurabahnunternehmen unabänderlich festzusetzen, ist folgende. Im Jahre 1870 wurden der Jurabahngeellschaft ernsthafte Oefferten für den Bau der Linien Biel-Dachsenfelden-Basel und Sonceboz-Convers gemacht. Für das ganze Nege dagegen meldete sich kein Unternehmer, da das Jurabahnnetz und insbesondere die am schwierigsten zu erstellende Linie Delsberg-Pruntrut noch nicht diejenige Bedeutung erlangt hatte, die sie nun seit der Annexion des Elsaßes an das deutsche Reich hat. Da die Gesellschaft

sich einigermaßen in Verlegenheit befand, den Einstuss der Staatsbahnenlinien zu verlangen, indem die erwähnten Oefferten nicht diejenigen Linien umfaßten, für welche das Dekret von 1867 die Abtretung der Staatsbahn vorbehalten hatte, so beantragte sie die Aufnahme folgendes Bestimmung in den Konzessionsentwurf: „Dannzumal wird der Große Rath auch beschließen, in welchem Verhältniß und zu welchen Bedingungen sich der Staat an der Errichtung der in Aussicht genommenen Bahnen durch Uebernahme von Aktien beteiligen wird, soweit diese Fragen nicht schon durch das Dekret vom 2. Februar 1867 definitiv entschieden sind.“ Die Großerathskommission, von der Aussicht ausgehend, daß das Dekret vom 2. Februar 1867 in definitiver und unabänderlicher Weise den Modus und das Maß der Staatsbeteiligung an der Jurabahnunternehmung feststelle, und daß die von der Gesellschaft vorgeschlagene Bestimmung eine Modifikation dieses Dekrets in sich schließe, beantragte einstimmig, diese Bestimmung zu streichen, und der Große Rath nahm in seiner Sitzung vom 10. März 1870 diesen Antrag ohne Diskussion an.

Die lobenswerthe Absicht, welche die Kommission und der Große Rath in der Februar sitzung 1867 hatten, war also, die Jurabahnfrage ein für alle Mal zu erledigen. Ich will hier nicht auf die Diskussion eintreten, welche am 2. Februar 1867 über die Bedeutung der Worte „der Staat spricht die Geneigtheit aus, daß Jurabahnnetz durch den Einstuss der Staatsbahnenlinien zu vervollständigen“ stattgefunden hat. Wie mehrere Redner, u. A. die Herren König, Steiner, Lebi und v. Wattewyl von Diesbach, sehr scharfsinnig bemerkt haben, enthält der Ausdruck „Geneigtheit“ wenigstens eine moralische, eine Ehrenverpflichtung, die fraglichen Linien derjenigen Gesellschaft abzutreten, welche, unter Gewährung der nöthigen Garantien, die Vollendung des Jurabahnnetzes darbietet. Der Jura, welcher die alten Traditionen der loyalen Politik des Staates Bern kannte, hatte Vertrauen in dieses Versprechen, und er hatte Recht! Das alte und das junge Bern haben ihre Versprechen und ihre Verpflichtungen stets gehalten, und heute wird der Jura einen neuen Beweis davon erhalten. Uebrigens begreifen das bernische Volk und der Große Rath sehr wohl, daß die Vollendung des Jurabahnnetzes und seine Vereinigung mit der Staatsbahn eine politische Frage von der höchsten Tragweite und auch eine hochwichtige volkswirtschaftliche und eisenbahnpolitische Frage ist.

Vom Standpunkte der eidgenössischen Politik erinnere ich daran, daß nach der Meinung kompetenter Männer der Bau der jurassischen Linien die Bedingung sine qua non der nationalen Vertheidigung der gegenwärtig am meisten bedrohten Nordostgrenze der Schweiz ist. Die lezte Grenzbesetzung hat die Nothwendigkeit der Errichtung dieser Eisenbahnen vom militärischen Standpunkte klar gezeigt. Die politische Tragweite der Jurabahnfrage für den Kanton Bern kann nicht besser charakterisiert werden, als dies im Februar 1867 durch die Großerathskommission und namentlich durch ihren Berichterstatter, Herrn v. Gonzenbach, und auch durch die Herren Stämpfli und Weber, damaligem Regierungspräsidenten, geschehen ist. Da die Boten dieser Redner im gedruckten Vortrage der Eisenbahndirektion angeführt sind, so nehme ich an, der Große Rath sei über die politischen Vortheile der durch den Einstuss der Staatsbahn gesicherten Vollendung des Jurabahnnetzes vollkommen im Klaren.

Was die Bedeutung der Vereinigung der Juralinien mit der Staatsbahn vom volkswirtschaftlichen und vom eisenbahnpolitischen Standpunkt des Kantons Bern betrifft, so will ich kurz folgende Umstände hervorheben. Die Wichtigkeit einer direkten Verbindung der Schweiz mit Frankreich und Belgien wird in klarer Weise dargethan in dem Berichte, welchen das eidgenössische Handels- und Zolldepartement am 21. Februar 1871 dem politischen Departement über die Folgen der Abtretung des Elsaßes an Deutschland für die

Schweiz erstattet hat. Dieses Aktenstück ist dem Vortrage der Eisenbahndirektion beigegeben, und es ist außerdem von einem Aktenstück begleitet, welches wahrscheinlich vom baslerischen Handelsstande herrührt, und das die Dringlichkeit neuer direkter Verbindungen mit der Schweiz und Frankreich darlegt. Vor der Annexion des Elsässes an das deutsche Reich war der Kanton Basel für den Handel und Verkehr mit Frankreich und Deutschland sehr vortheilhaft gelegen. Zwei Fünftel der gesamten schweizerischen Einfuhr gelangten über die Linie Belfort-Mülhausen nach Basel. In Folge der Annexion ist der bernische Jura in eine sehr vortheilhafte Stellung gelangt, welche durch den Vertrag mit der Ostbahn über Einrichtung eines internationalen Betriebsdienstes noch günstiger geworden ist. Der bernische Jura, verbunden mit der französischen Ostbahn, wird der Vermittler eines großen Theiles des Verkehrs mit dem nordöstlichen Frankreich und Belgien sein. Er wird diesen Verkehr auf die bernischen Linien und wahrscheinlich über Bern nach Luzern führen können.

Vom Standpunkte der Eisenbahnpolitik wird das neue bernische Unternehmen der vereinigten Jura- und Staatsbahnen berufen sein, ein wichtiges Zwischenetz zwischen den großen Gesellschaften der Centralbahn und der Westschweiz zu bilden, welche die größten Anstrengungen machen, um ihr Monopol zu erhalten und jede Konkurrenz, die für das Publikum von Nutzen sein könnte, zu unterdrücken. Das vereinigte Jura- und Staatsbahnenunternehmen wird für die übrigen, von den großen Eisenbahngeellschaften bedrohten Unternehmen einen Stützpunkt bilden. Die Stadt Bern, welche von den herrschenden Gesellschaften auf die Seite gesetzt und vollständig vergessen worden ist, wird der Sitz einer bernischen Gesellschaft werden, die eines der wichtigsten Teile der Schweiz exploittieren wird, welches mit Bern-Luzern 300 Kilometer halten und an schweizerische und fremde Linien ersten Ranges anschließen wird. Diese Erwägungen sind allein hinreichend, um die Abtretung der Staatsbahnenlinien zu beschließen, selbst wenn diese nicht versprochen worden wäre.

Wie Sie dem Vortrage der Eisenbahndirektion entnommen haben werden, hat diese sich auch mit der Frage der Rentabilität des jurassischen Eisenbahnenetzes, inbegriffen die Staatsbahnenlinien, beschäftigt. Allerdings kann die Rentabilitätsfrage nach meinem Dafürhalten keinen Einfluß auf den Entscheid des Großen Rathes haben. Selbst wenn der Ertrag des neuen Unternehmens unter dem Ertrag der Staatsbahn bliebe, wird der Große Rat begreifen, daß die Abtretung der Staatsbahnenlinien stattfinden muß. Indessen glaube ich, den Großen Rath in dieser Beziehung beruhigen zu können. Ich will ihn nicht mit langen Berechnungen aufhalten, denen zu folgen schwierig ist. Ich werde mich darauf beschränken, einige wichtige Faktoren hervorzuheben, welche bereits für sich allein zur Genüge beweisen, daß das bernisch-jurassische Eisenbahnenetz einen erheblichen Ertrag abwerfen wird.

Der Ertrag eines Eisenbahnenetzes hängt von verschiedenen Faktoren ab, wie namentlich von seiner politisch-geographischen Lage, von seinen Anschlüssen an andere Bahnen und endlich von seinem internen und Lokalverkehr, welcher vom Handel, der Industrie, den Produkten und Bedürfnissen derjenigen Gegend abhängt, deren Verkehr es dienen soll. Was die politisch-geographische Situation des Jurabahnenetzes betrifft, so habe ich bereits auf die vortheilhafte Lage aufmerksam gemacht, welche für dasselbe durch die in den Jahren 1870 und 1871 eingetretenen Ereignisse geschaffen wurde. In Bezug auf den äußerst wichtigen Punkt der Anschlüsse an andere schweizerische und ausländische Eisenbahnen genügt es, einen Blick auf die Karte zu werfen, um sich zu überzeugen, daß die jurassischen Eisenbahnen zu denjenigen gehören, welche in dieser Hinsicht am besten situiert sind. Das jurassische Netz wird an seinen vier Endpunkten mit Bahnen

ersten Ranges in Verbindung gesetzt, so daß es ihre natürliche Fortsetzung bildet. Es schließt sich in Basel an die schweizerische Centralbahn, an die elsässischen und badischen Bahnen, in Petit-Croix oder Belfort an das Netz der französischen Ostbahn, in Delle an das Netz der Paris-Eyon-Mittelmeer-Bahn, in Chaudrefonds an den Jura industriel, welcher in Kürzem über Moretou bis nach Besançon verlängert wird, in Neuenstadt an die schweizerischen Westbahnen und endlich in Biel an die drei Linien an, welche an diesem Orte ausmünden. Bezüglich des internen und Lokalverkehrs oder des vom Jura einzige zu liefernden Elementes haben wir zu bemerken, daß die jurassischen Bahnen eine Bevölkerung zu bedienen haben werden, welche zu einem großen Theil zu der industriellen gehört — Fabrikanten von Waaren für das Ausland, welches ihnen wiederum die Lebensmittel &c. liefert — und Gegenden, deren Produkte schwer und umfangreich sind, wie z. B. Eisen, Stangeneisen, Eisenguss und Eisenartikel überhaupt, Glas, Sand zur Glasfabrikation, Kieselerde, Kalk, Gyps, Brenn-, Bau- und Schiffsholz, landwirtschaftliche Produkte, Vieh &c.

Ich habe den Ertrag des jurassisch-bernischen Eisenbahnenetzes auf folgende Weise berechnet. Für die Linie Faverois-Pruntrut-Delsberg-Basel habe ich zur Vergleichung die Linie Bern-Herzogenbuchsee angenommen, welche nicht eine Hauptlinie der Centralbahn ist und an keine fremde Gesellschaft anschließt. Der durchschnittliche Rohertrag dieser Linie stieg in den letzten fünf Jahren (1865—1869) auf Fr. 28,000 per Kilometer an. Die übrigen Linien des Jurabahnenetzes (Biel-Dachsenfelden-Delsberg und Sonceboz-Convers) habe ich mit der Lokalbahn des Jura industriel verglichen, deren filometrische Bruttoinnahme Fr. 17,500 beträgt, obwohl dieselbe weder Transit hat, noch von Artikeln alimentiert wird, wie sie bei den bernischen Jurabahnen vorkommen werden, z. B. Holz, Eisen, Erz, Glas &c., welche als Produkte dieser Landesgegend zum größten Theil exportirt werden. Die Betriebskosten habe ich für die Linien des Jurabahnenetzes auf Fr. 10,000 per Kilometer berechnet, und für die Linien Biel-Bern und Biel-Neuenstadt auf Fr. 11,000, welche Ziffer der gegenwärtigen Betriebsausgabe gleichkommt. Gestützt auf diese Berechnungen bin ich zu folgendem Resultate gelangt:

Noch-Einnahmen:

Delle (Faverois) - Delsberg-Basel			
79½ Kilometer × Fr. 28,000 =			Fr. 2,216,000
Biel-Sonceboz-Dachsenfelden-Convers,			
48½ Kilometer × Fr. 17,500 =			" 848,750
Dachsenfelden-Delsberg,			
29 Kilometer × Fr. 17,500 =			" 507,500

Totalrohertrag des Jurabahnenetzes	Fr. 3,572,250
Biel-Neuenstadt,	
15 Kil. × Fr. 47,500 =	Fr. 712,000
Biel-Bern,	
34 Kil. × " 14,000 =	" 476,000

Total " Rohertrag der Staatsbahnenlinien	" 1,188,500
Total für 207 Kilometer	Fr. 4,760,750

In runder Summe Fr. 4,760,000

Ausgaben:

Betriebsausgaben des jurassischen Netzes	Fr. 1,580,000	158 Äm. & 10,000
Betriebsausgaben der Staatsbahnenlinien	" 539,000	49 Äm. & 11,000
Übertrag Fr. 2,119,000	" 4,760,000	

Uebertrag	Fr. 2,119,000	Fr. 4,760,000
Einzahlungen in den Reservefonds	" 103,500	
Verzinsung des Obligationenkapitals	" 1,275,000	
Zusammen	Fr. 3,497,500	
oder in runder Summe	" 3,500,000	

Es wird also der Reinertrag der gesammten Unternehmung sich auf Fr. 1,260,000 belaufen, welcher, auf das Aktienkapital von Fr. 31,600,000 repartirt, nach diesen Berechnungen eine Dividende von ungefähr 4% für dasselbe verspricht. Der Staat, dessen Aktienkapital sich auf ungefähr 18 Millionen beläuft, würde somit eine Einnahme von Fr. 720,000 erhalten. Demnach würde also der Staat, angenommen, er nehme ein Anteilen zu 5% auf, einen Zinsverlust von Fr. 180,000 auf seinem Aktienkapital von 18 Millionen machen. Dieser Zinsverlust würde aber reichlich kompensirt durch die Vermehrung der Steuerkraft, durch die Erhöhung des Wertes der Staatswaldungen im Jura, durch die Ersparniß auf dem Neubau und dem Unterhalt der Straßen in diesem Landestheile und endlich durch die vorhin erwähnten politischen und volkswirtschaftlichen Vortheile.

In Zusammenfassung des Angebrachten erinnere ich daran, daß ich nachgewiesen zu haben glaube, daß die bernische Jurabahngesellschaft sich über den Besitz der zum Ausbau des Jurabahnhofes nöthigen Mittel hinlänglich ausgewiesen hat, und daß ihr daher nach Mitgabe des Art. 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867 die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern abgetreten werden müssen. Die Bedingungen dieser Abtretung werden wir bei der artikelweisen Berathung des Dekrets zu untersuchen haben. Ich beantrage, Sie möchten in das Dekret eintreten und dasselbe artikelweise berathen.

Gestatten Sie mir zum Schlusse noch einige Worte. Nach dem Beschlusse vom 29. Dezember 1870, durch welchen die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten für das engere Netz ertheilt wurde, wiederholten die Jurassier in den Bezirken Courtelary und Münster stolz die von Herrn v. Gonzenbach bei der Berathung des Dekrets von 1867 ausgesprochenen Worte: „Nous sommes de Berne!“ Nach dem heutigen Beschlusse werden die Jurassier der andern Bezirke mit Stolz ausrufen: „Auch wir sind Berner!“ Und Sie, meine Herren, können, wenn Sie nach Hause zurückkehren, mit Befriedigung die vom gleichen Redner ausgesprochenen Worte wiederholen: „Es ist ein schweres Stück Arbeit hinter uns, aber die schwierige Frage der Jurabahnen ist, Gott sei Dank, zum Vortheil des Kantons Bern und der Eidgenossenschaft zu Ende geführt!“ (Bravo!)

Karrer, als Berichterstatter der Kommission. Die Aufgabe des Berichterstatters in dieser Angelegenheit ist keine kleine: er hat einen massenhaften Stoff zu verarbeiten gehabt, und soll Ihnen nun Dassjenige, was er bei dieser Verarbeitung durch langes Studium sich erworben, zusammenfassend vortragen, wobei es schwer hält, Kürze und Vollständigkeit zu vereinigen. Mit Recht hat der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes die vorliegende Frage für eine außerordentlich wichtige erklärt: es wird der Entscheid, den der Große Rath jetzt zu fassen hat, nicht nur im Eisenbahnwesen, sondern in der bernischen Geschichte überhaupt Epoche machen. Die Kommission ist sich auch der Wichtigkeit ihrer Aufgabe vollständig bewußt gewesen und hat sie auf eine Weise an die Hand genommen, über welche hier einige Mittheilungen zu machen am Platze sein wird. Sie bestand aus den Herren, welche im Eingang ihres Antrages genannt sind; und mit Absicht hat das Bureau des Großen Rathes sie in dieser

Weise zusammengesetzt, damit derselbe in dieser Frage nicht einseitig parteisch, sondern allseitig vertreten sei, namentlich auch von solcher Seite, wo man noch irgend ein Bedenken im Hintergrunde vermuthen konnte. Die Kommission versammelte sich am 15. Februar, um sich darüber zu besprechen, wie die Angelegenheit zu untersuchen sei. Sie theilte sich in drei Sektionen, eine eisenbahnpolitische, eine finanzielle und eine technische, von denen jede für sich Sitzungen abhielt. Den Berathungen wurden die Akten und Pläne zu Grunde gelegt, die vorliegen und von Seiten der vorbereitenden Jurabahngesellschaft beigebracht worden sind. Am 20. Februar fand die Generalsitzung statt, wobei die betreffenden Berichterstatter, nämlich für den politischen Theil meine Wenigkeit, für den finanziellen Herr Sefler, für den technischen Herr v. Werdt, ihre Berichte abgaben. Aus diesen Berichten fand sich die Kommission in dieser Angelegenheit so orientirt, daß ihr Endbeschluß ein einstimmiger war. Es liegt mir nun die Aufgabe ob, Ihnen die Erwägungen der Kommission so kurz und gründlich als möglich mitzuteilen, damit die Bedenken, welche wahrscheinlich der größte Theil der Mitglieder der Kommission Anfangs noch hatte, und welche wohl auch im Schooße des Großen Rathes walten mögen, verschwinden, und der Große Rath mit vollem Bewußtsein einen zustimmenden Beschluß fassen könne.

Die Jurabahnfrage ist eine alte Frage, die mit eigentlicher Wärme bereits im Jahre 1856 auftauchte. Schon nachdem die Centralbahn den alten Kanton von Osten nach Westen mit ihrer Bahn durchzogen hatte, nachdem ferner die Thunerlinie gebaut worden und später die verunglückte Ostwestbahn entstanden war, in Folge deren der Staat sodann die Linien Bern-Langnau, Bern-Biel, Biel-Neuenstadt übernahm, hatte Herr Stockmar das Gefühl, daß der Jura ganz unmöglich ohne Eisenbahn bestehen könne. Wenn man bedenkt, daß der Jura früherhin eine Transitlinie für Personen und Waren hatte, welche den größten des Kantons an die Seite zu stellen war, so ist es begreiflich, daß man die Wegenahme dieses ganzen Verkehrs durch die Eisenbahnen um so mehr empfunden mußte, und daß das natürliche Bestreben erwachte, diesem Uebelstande abzuhelfen. Die ersten Vorarbeiten für die Jurabahnen, die jedoch nur erst den Charakter von Vorstudien hatten, wurden von Herrn Buchwalder unternommen. Diesen folgte die schon viel gründlichere, eine eigentliche technische Thracirung enthaltende Arbeit des Herrn Ingenieur v. Muralt. Nachdem dieser seinen Bericht an die Regierung gemacht und die technischen Grundlagen in großen Zügen vorgelegt hatte, erhielt sodann Herr Dapples den Auftrag, eine eigentliche erschöpfende Arbeit über das Jurabahnhof zu machen, welche Aufgabe er mit Hülfe des Herrn Troté und zweier anderer Ingenieure löste. Die Studien des Herrn Dapples wurden hierauf einer technischen Kommission, bestehend aus den Herren Ingenieuren Bridel, Muralt und Liardet, unterbreitet, und weiterhin deren Bericht über das Projekt Dapples sammt ihren eigenen Vorschlägen einer neuen technischen Kommission vorgelegt, welche ihrerseits wiederum hierüber Rapport abstattete.

So gelangten nach und nach die Vorarbeiten über die Jurabahn zu einer solchen Vollständigkeit, daß man energisch ans Werk gehen konnte. Die Vertreter des Jura, wie der Regierungsrath, fingen an, sich mit der Frage zu beschäftigen, wie man diese Angelegenheit realisiren könne. Es wurden eine Menge Versuche in dieser Richtung gemacht, die aber alle am Geldpunkt scheiterten, so daß man am Ende auf der einen Seite schon dahin kam, den Glauben an die Möglichkeit des Unternehmens aufzugeben, während man auf der andern Seite diesen Glauben dennoch nicht verlor. So gingen die Sachen, bis im Jahre 1867 der Große Rath die Angelegenheit an die Hand nahm und auf den Bericht der Kommission und des Regierungsrathes das Dekret vom 2. Februar faßte, welches die Grundlage der heutigen Diskussion

ist. Durch dieses Dekret ist die Jurabahnfrage im Wesentlichen gelöst. Mit Rücksicht auf die Hauptbedürfnisse des Jura, auf die finanzielle Lage des Kantons und auf die politische Situation, wie sie dazumal war, mit Rücksicht auf die Grenzen des Möglichen und Erreichbaren, sagte und beschloß damals der Große Rath fast einstimmig: Wir wollen dem Jura helfen, diejenige Strecke zu bauen, welche die wenigst rentable und am schwierigsten und theuersten zu erstellende ist, die Linie Biel-Sonceboz-Dachsenfelden; ferner die Linie Sonceboz-Convers. Wenn diese Linien erstellt sind, so ist die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß die besseren Linien von einer Gesellschaft können gebaut werden. Hierfür, sowie für Bruntrut-Delle erkannte der Große Rath unter gewissen Bedingungen eine Summe von Fr. 6,950,000, und nun war es am Jura, zuzusehen, ob er diese Bedingungen erfüllen könne. Es sind denn auch diese Bedingungen heute bis zum letzten Punkte erfüllt; die den Gemeinden zugemutheten, bis zu einer bedeutenden Höhe gezeichneten Subventionen sind, mit Ausnahme derjenigen von Orvin, sammt einem ebenfalls ziemlich bedeutenden Betrage von Privatsubventionen bis auf den letzten Rappen einbezahlt, ohne daß der Staat irgendwie behelligt wurde. Um das Unternehmen ausführen zu können, hat die betreffende Gesellschaft ein Auleihen aufgenommen, worin sie den Beitrag des Staates scontirt, und der Bau ist nun so weit vorgerückt, daß mit großer Sicherheit anzunehmen ist, es werden in 14 bis 15 Monaten die Dekretslinien können befahren werden. Natürlich wurde dieses Resultat nicht ohne Schwierigkeiten erreicht: von Seite der Gemeinden und der Privaten, und namentlich von Seite der an der Spitze des Unternehmens stehenden Personen mußte zu diesem Zwecke unendlich viel Mühe und Arbeit aufgewendet werden. Dies ist ungefähr der Standpunkt, auf dem wir heute stehen, und wir müssen uns nun fragen, was das Dekret vom 2. Februar 1867 über den Ausbau des Neß sagt.

Im § 7 dieses Dekrets ist Folgendes aufgestellt: Sollte sich früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft finden, um das ganze jurassische Bahnen, nämlich außer den genannten Linien auch diesenigen von Dachsenfelden nach Basel und nach Bruntrut auszuführen, so spricht in diesem Falle der Große Rath die Geneigtheit aus, die ganze Linie Bern-Biel und Biel-Neuenstadt zum Kostenswerthe gegen Aktienbertheiligung unter den dazumal zu vereinbarenden Bedingungen in das Unternehmen einzuschließen. Es fragt sich daher vorerst: Ist eine solche Gesellschaft vorhanden? Diese Frage ist bereits in bejabendem Sinne gelöst. Der Große Rath hat der Gesellschaft, welche sich zum Bau der Dekretlinien bildete, im Jahr 1870 die Konzession ertheilt, und diese nämliche Gesellschaft, welche die gegenwärtige Linie baut, hat sich nun auch für das ganze Neß konstituirt und verlangt jetzt, daß der Große Rath den § 7 seines Dekretes erfülle. Nun erhebt sich die fernere Frage: Will diese Gesellschaft die Linien Dachsenfelden-Basel und Delsberg-Bruntrut, also das ganze Neß, wie es in § 7 vorgesehen ist, ausführen? Sie entnehmen aus den vorliegenden Akten und Plänen, daß diese Gesellschaft wirklich das jurassische Bahnen vollständig ausführen will, und zwar noch vollständiger, als dazumal vorgesehen war, indem zu den Linien Dachsenfelden-Basel und Delsberg-Bruntrut noch eine Linie von $2\frac{1}{2}$ Kilometer Länge zwischen Buix, resp. Boncourt und der französischen Grenze bei Faverois hinzukommt. Weiter ist zu fragen: Vietet die Gesellschaft die nöthigen Garantien dar? Für die Untersuchung dieser Frage kommen zwei Punkte in Betracht, nämlich erstens die technische Untersuchung zur Feststellung des Baukapitals, welches für den Bau der projektierten Linien nötig ist, und sodann zweitens die Frage, ob der finanzielle Ausweis geleistet sei in Bezug auf die Beschaffung der Geldmittel zur Deckung dieses Baukapitals. Die Sache ist nach beiden Richtungen hin genau untersucht worden, und wir können Ihnen in Folge dessen die Versicherung geben,

dass sich ein nicht nur beruhigendes, sondern genügendes Resultat herausgestellt hat.

Was erstens das erforderliche Baukapital anbelangt, sotheilt sich dasselbe in zwei Haupttheile. Die zu erstellenden Linien sind:

Dachsenfelden-Basel	· · ·	mit 67 Kilometer,
Delsberg-Bruntrut	· · ·	" 28 "
und Faverois-Boncourt	· · ·	" $2\frac{1}{2}$ "

im Ganzen $97\frac{1}{2}$ Kilometer.

Bezüglich der Linie Buix, resp. Boncourt-Faverois, erlaube ich mir nur eine erklärende Bemerkung darüber, warum sie in der heutigen Vorlage erscheint. Es münden an unserer Grenze in der Gegend von Bruntrut zwei große französische Eisenbahngesellschaften. Die eine derselben, Paris-Lyon-Méditerranée, erstreckt sich von Marseille im Süden gegen Norden bis Paris und wendet sich von dort gegen die Schweiz. Diese Gesellschaft hat 6-7000 Kilometer Eisenbahnen. Eine andere große Gesellschaft, deren Linien vom Kanal la Manche her bis nach Paris und von dort nach der Schweizergrenze gehen, ist die Ostbahn, die früher bei 4000 Kilometer Eisenbahn besaß, in Folge der kriegerischen Ereignisse der letzten Jahre aber einen großen Theil ihrer Linien verloren hat. Jede dieser Bahnen hatte bisher ihre eigene von der andern unabhängige Verbindung mit der Schweiz. Die Paris-Lyon-Méditerranée-Bahn mündet in Genf und in Verrières ein, wird wahrscheinlich in nächster Zeit auch über Morteau-Vocle-Lachauddefonds kommen und mündet gegenwärtig schon in Folge des Baues der Linie Bruntrut-Delle auch dort in die Schweiz ein. Sie hat also bereits drei Verbindungen mit der Schweiz. Die Ostbahn hatte bisher Verbindungen mit der Schweiz über Straßburg durch das obere Elsaß, sowie über Belfort-Mülhausen nach Basel. In Folge des Frankfurter Friedens aber, welcher die Annexion von Elsaß-Lothringen an Deutschland aussprach, hat die Ostbahn ihre direkten Verbindungen mit der Schweiz verloren. Da es nun den Franzosen überhaupt nicht konvenirt, durch deutsches Gebiet in die Schweiz zu kommen, theils aus nationaler Antipathie, theils auch, weil die Überschreitung der deutschen Zolllinie materielle Nachtheile mit sich bringt, so sucht jetzt die Ostbahn eine direkte Verbindung mit der Schweiz, und zwar eine selbstständige, ohne Verhürung der Linie Montbéliard-Delle, welche der Paris-Lyon-Méditerranée-Gesellschaft angehört. Zu diesem Ende will sie von Belfort her bis Faverois bauen, um von dort aus bei Boncourt auf Schweizerboden mit der Linie Delle-Bruntrut zusammenzukommen, und zur Ergänzung dieser Verbindung also muß die Jurabahnsgesellschaft ihrerseits das Stück Buix-Boncourt bis zur französischen Grenze erstellen.

Wir wenden uns nun zu dem Baukostenpunkte. Es liegen in dieser Beziehung drei Devise vor, die aber einander bis auf ungefähr $\frac{1}{2}$ Million nahe kommen.

Nach dem Projekt des Herrn v. Muralt ist die Linie Bruntrut-Delsberg devizirt auf . . . Fr. 11,175,000, Dachsenfelden-Basel auf . . . " 14,955,000,

also die Gesamtkosten auf Fr. 26,130,000.

Nach dem von Herrn Dapples ausgearbeiteten Projekt kommen diese Linien auf ungefähr $\frac{1}{2}$ Million höher, nämlich auf Fr. 26,691,000 zu stehen. Die Herren Bridel, Muralt und Viardet, welche das Projekt Dapples zu untersuchen hatten, kommen für das ganze Neß mit Inbegriff der schon ausgeführten oder im Bau begriffenen Linien, welches Herr Dapples auf Fr. 43,838,000 veranschlagt hatte, auf eine Summe von Fr. 40,700,000. Die Herren Gränicher, Weiß und Trotz endlich, welche im Jahr 1865 diesen Bericht wiederum, sowohl in technischer, als in finanzieller Beziehung untersuchten, berechnen die Baukosten der Linien Dachsenfelden-Basel und Delsberg-Bruntrut auf Fr. 26,248,000. Mag

man also das theureren Projekt des Herrn Dapples, oder eines der beiden andern zu Grunde legen, so ist der Unterschied immerhin nur gering. Ich muß beifügen, daß diese Kostenanschläge, wenn auch inzwischen Material und Arbeit theurer geworden sind, doch heute noch passen, da in den hier vorliegenden Devisen über 2 Millionen für Unvorhergesehenes angesetzt sind, und daß man also die Kostensumme von Fr. 26,248,000 so ziemlich als die richtige annehmen kann.

Diese Projekte basirten sich aber alle auf eine Linie, die von Delsberg aus durch einen Tunnel unter dem Repetsch nach Bruntrut führt. Nachdem nun aber die französische Ostbahn ihre Geneigtheit an den Tag gelegt hatte, sich an der Sache zu betheiligen, erklärte sie, daß diese Linie ihr nicht konvenire. Eine Linie, welche, wie diese, im Tunnel Steigungen von 14% und außerhalb desselben solche von 25% und Krümmungsradien von 1000 Fuß und darunter hat, taugt nicht zu einer Transitlinie. Hiezu ist ein Tracé nöthig, wo das Gefälle nicht über 16% auf offener Bahn und nicht über 10% im Tunnel beträgt. In Folge dessen stellte man frische Untersuchungen an und fand auch wirklich eine glückliche Variante, die nicht nur der Ostbahn konvenirt, sondern auch einem großen Theil des Jura für seinen Verkehr viel besser dient, als die andere, und somit für den Kanton überhaupt viel günstiger ist. Es ist dies die Linie, welche durch zwei Tunnel von Glovelier nach St. Ursitz ins Doubsthal und von dort unter dem Berge durch nach Bruntrut führt. Diese Linie kostet $4\frac{1}{2}$ Millionen mehr, als die andere, hat aber den Vortheil, kürzer zu sein und sich den Verkehrsverhältnissen und Bedürfnissen des Jura weit besser anzubekommen. Schlägt man diese $4\frac{1}{2}$ Millionen Mehrkosten hinzu, so steigt die Bausumme auf 31 bis 32 Millionen an. Was die Kosten der Variante über St. Ursitz betrifft, die Ihnen zur Genehmigung vorgeschlagen wird, so ist diese Linie nicht blos durch die schweizerischen Ingenieure untersucht worden, sondern auch durch die französischen der Ostbahn, die Monate lang mit einem großen Personal alles auf die Kosten Bezugliche, die Gefälls- und Kurvenverhältniss u. s. w. auf das Genaueste untersuchten. Beide Kostenberechnungen, die der schweizerischen und die der französischen Ingenieure, kamen ungefähr auf das nämliche Resultat heraus. Um aber noch sicherer zu gehen und die Frage, ob die Devissumme genüge oder nicht, völlig zur Entscheidung zu bringen, veranstaltete die Direktion der Jurabahngesellschaft eine Ausschreibung über die beiden zu erstellenden Tunnel, deren Termin im Januar dieses Jahres zu Ende ging. Diese Ausschreibung hatte sechs Angebote zur Folge, und zwar lauter ernstlich gemeinte, von soliden Gesellschaften ausgehende. Von denselben bleiben mehr als die Hälfte, nämlich vier, unter der Devissumme, blos zwei gehen darüber hinaus, und das niedrigste Angebot stellt sich um ungefähr eine halbe Million niedriger als die Devissumme. Hiemit haben wir also die Sicherheit, daß die schwierige Strecke Glovelier-Bruntrut mit den beiden Tunneln von Glovelier nach St. Ursitz und von St. Ursitz nach Bruntrut um eine Summe wird ausgeführt werden können, welche sich unterhalb des Devises hält. Denn wenn die Kosten der beiden Tunnel, welche zusammen eine Länge von ungefähr 5 Kilometer haben, in den Devisen so festgestellt sind, daß sie die Angebote solider Gesellschaften zur Ausführung dieser Arbeiten übersteigen, und das gerade bei Tunnelarbeiten, welche bekanntlich den Devissüberschreitungen am meisten ausgesetzt sind, so kann man auch zu den übrigen Ausfällen und Berechnungen alles zu trauen haben.

Es lassen sich demnach die Kosten der Ausführung des Jurabahnneuges nach den vorliegenden Devisen auf 31,250,000 Franken feststellen. Ich muß aber noch bemerken, daß in dieser Bausumme Fr. 793,000 ausgesetzt sind für Arbeiten, die nach den neuern Projekten entweder gar nicht, oder nur

zum geringeren Theile ausgeführt werden. Unter den drei Punkten, die hier zu erwähnen sind, bezieht sich der erste auf den Bahnhof in Basel. Man hatte berechnet, daß dort bedeutende Arbeiten gemacht werden müßten, und für dieselben Fr. 495,000 ausgekehrt. Nunmehr sind sie aber zu drei Vierteln überflüssig geworden durch den Vertrag, welchen die Jurabahngesellschaft mit der Centralbahn über die Mitbenutzung ihres Bahnhofs in Basel abgeschlossen hat. Ferner waren Fr. 220,000 für eine Maschinenwerkstatt in Delsberg bestimmt, die vorderhand ebenfalls nicht nöthig ist. Ferner Fr. 78,000 für den Zubag an der Bahn, welche Summe viel zu hoch gegriffen und erst während des Betriebs auszugeben ist. Die solchermaßen wegfallende Summe von Fr. 793,000 hat man aber dennoch vom Devis nicht abgestrichen, in der Voransicht, es könnten noch andere unvorhergesehene Ausgaben dazu kommen. Ferner sind in den vorliegenden Devisen selbst schon große Summen für Unvorhergesehenes angesetzt, sowie endlich bedeutende Beträge für Hochbauten und eine Menge von Gleiseanlagen, welche nach den beim Bau der Defretslinien gemachten Erfahrungen nicht nöthig sein werden. Man hat aber, wie gesagt, alle diese Summen auf den Devisen stehen lassen, um der berechneten Bausumme eine wirkliche Wahrheit zu geben, und so ist die Kommission zu der vollen Ueberzeugung gekommen, daß die vorliegenden Voranschläge, soweit menschliche Berechnung geht, nicht nur nicht werden überschritten werden, sondern daß man an dieser Summe noch große Ersparnisse wird machen können. Indessen wir behalten, wie bemerkt, die volle Summe von Fr. 31,250,000 als Grundlage bei.

Der allermichtigste Punkt nun, welchen der Große Rath untersuchen muß, um mit Ueberzeugung und Sicherheit seinen Besluß fassen zu können, ist die Frage: Wie will die Jurabahngesellschaft dieses Baukapital aufbringen? Die Beantwortung dieser Frage stellt sich sehr einfach. Vorerst gibt die französische Ostbahn, welche an einer selbständigen, direkten Verbindung mit der Schweiz ein großes Interesse hat, $4\frac{1}{2}$ Millionen Franken. Diese sind zum Theil schon bezahlt, durch die Abtretung ihrer Eigenthumsrechte an dem Bahnstück Basel-St. Louis, welche dann von der Jurabahngesellschaft um die Summe von Fr. 2,225,000 wieder an die Centralbahn abgetreten wurden. Diese Summe wird am 1. Mai dieses Jahres fällig und haar ausbezahlt. Dazu bezahlt die Centralbahn laut Vertrag einen ganzen Jahreszins und überdies sind noch Manipulationen möglich, aus dieser Summe, die sofort verwendet werden kann, einen erklecklichen Marchzins von ungefähr Fr. 70,000 zu ziehen, in der Weise, daß man sowohl Kapital als Zins vorderhand für den Ausbau der gegenwärtigen Defretslinien benutzt, und in Folge dessen die 7 Millionen, welche der Staat schuldig ist, nicht vollständig verbraucht. Man gewinnt vielleicht auf dieser Summe den Skonto eines Jahres. Wir haben also Fr. 4,500,000 sicheres Kapital von Seiten der Ostbahn.

Hiezu kommen: Baselstadt mit	"	500,000
sodann die Gemeinden im bernischen Jura, nämlich Bezirk Münster mit	"	808,000
Delsberg mit	"	1,935,000
Laufen mit	"	155,000
Freibergen mit	"	151,000
Bruntrut mit	"	1,317,000
Courtelary mit	"	5,000
und Burgergemeinde Neuenstadt	"	500

zusammen eine Summe von Fr. 9,371,500 die sich seit der Zeit, wo ich diese Zusammenstellung machte, noch vermehrt hat. Ferner haben drei Gemeinden des solothurnischen Jura Fr. 27,000 gezeichnet. Ueberdies kommen hinzu Aktienzeichnungen von Privaten im Betrage von 951,500 Franken.

Es fragt sich nun, ob diese Beichnungen der Ge-

meinden ächt und gültig sind. Die Aktienzeichnungen liegen hier im Original vor. Stück für Stück derselben ist seinem vollen Inhalt nach von den Mitgliedern der Finanzsektion geprüft und mit dem Tableau verglichen worden, ohne daß sie einen Fehler auffanden. Im Gegentheil ist der Betrag der Zeichnungen noch größer, als er im gedruckten Berichte angegeben ist. Auch hat die Regierung die Zeichnungen der Einwohner- und Burghergemeinden untersucht und ihnen die Genehmigung, deren sie laut Gesetz bedürfen, erteilt. Und daß wir in denselben nicht bloße Scheinzeichnungen vor uns haben, dafür kann der bereits erwähnte Umstand als Beweis dienen, daß diejenigen jurassischen Gemeinden, welche für die Dekretlinien gezeichnet, mit Ausnahme von Orvin, ihre Beiträge bis auf den letzten Batzen einbezahlt haben, ohne den Staat in Anspruch zu nehmen. Es machen nun diese Zeichnungen zusammen einen Betrag von Fr. 10,374,500 aus, also Fr. 374,500 mehr als die vom Jura verlangten 10 Millionen. In Betreff einiger Zeichnungen, welche an ihre Realisirung Bedingungen knüpfen, hat man noch besonders untersucht, ob diese Beiträge von der Gesammtsumme abzuziehen seien oder nicht. Zu diesen zweifelhaften Beiträgen gehören im Ganzen Fr. 65,000, so daß, wenn man sie abzieht, immer noch ein Überschuß von Fr. 10,309,500 bleibt. Jene Bedingungen sind aber der Art, daß, wenn man sie nicht erfüllt und die betreffenden Beiträge zurückweist, ein viel größerer Nutzen herauskommt, als wenn man die Bedingungen erfüllt und die Beiträge annimmt. So anerbietet z. B. die Gemeinde Liesberg einen Beitrag von Fr. 45,000 unter dem Vorbehalt, daß auf ihrem Gebiete ein Bahnhof erstellt werde. Es ist nun sehr leicht möglich, daß dies geschieht. Kann man sich indessen mit der Gemeinde nicht verständigen, so erstellt man ihr einfach keinen Bahnhof und erspart damit eine große Summe, worauf vielleicht Liesberg späterhin in den Fall kommen wird, noch mehr beizutragen als es jetzt anbietet, um einen Bahnhof zu erhalten.

Zu dem angegebenen Aktienkapital von zirka 10½ Millionen kommt ferner das Obligationenkapital. Es hat sich zwischen der bernischen Kantonalbank, der Eidgenössischen Bank und zweien Baslerbanken ein Bankkonsortium oder Syndikat gebildet, das sich verpflichtet, die noch erforderlichen 21 bis 22 Millionen in Obligationen zu geben unter außerordentlich günstigen Bedingungen, die, beiläufig bemerkt, viel günstiger sind, als diejenigen, zu welchen die große und reiche Gotthardbahn ihr Obligationenkapital sich hat verschaffen können. Das Konsortium will das Geld zum Kurse von 96 % liefern, und zwar fest, so daß die Banken verpflichtet sind, das Geld zu geben, auch wenn sie die Obligationen nicht an den Mann bringen können. Und daß die betreffenden Banken im Stande sind, die Summe von 22 Millionen zu liefern, ist sicher. Die Kantonalbank allein könnte das Ganze leisten, ebenso die Eidgenössische, und namentlich diesen beiden Banken ist das günstige Resultat dieses Vertrags zur Beschaffung des Obligationenkapitals zu verdanken. Ebenso bieten die beiden andern Banken, die Basler Handelsbank und der Basler Bankverein, genügende Garantien dar.

So ist denn eine Summe von Fr. 32,250,000 beisammen, während die Gesamtbaukosten, wie vorhin bemerkt, auf Fr. 31,250,000 berechnet sind. Sie sehen also, daß laut den vorliegenden Akten eine Million mehr disponibel ist, als, hoch geschaubt, das Baukapital verlangt. Diese Million wird desseben geachtet verwendet werden, wenn auch nicht für den Bau, doch für solche Gegenstände, die im Interesse der Bahn liegen, sei es, indem man bereits ausgegebene Obligationen kauft, oder auf andere Weise. In jedem Falle ist der Finanzausweis, sowie er vorliegt, vollständig genügend, und die Kommission empfiehlt Ihnen daher einstimmig die Genehmigung derselben, gestützt auf das Resultat ihrer Untersuchung und auf das Dekret vom 2. Februar 1867, welches verlangt,

dass die ausführende Gesellschaft die nötigen Garantien darbietet soll.

Das Dekret redet aber nicht bloß von den nötigen Garantien einer Gesellschaft, sondern es bestimmt namentlich auch, daß alle Verhandlungen und Akten, die irgendwie nötig seien, um sich über die Sache Klarheit zu verschaffen, vom Grossen Rath genehmigt werden sollen. Es werden Ihnen nun folgende Akten zur Genehmigung empfohlen: erstens der Finanzausweis der Gesellschaft, dann die revidirten Statuten, revidirt, weil sie sich nicht bloß über die Dekretlinien, sondern über das ganze Netz erstrecken und damit die Regierung im Verwaltungsrathe gehörig vertreten sei, ferner der mit dem Banksyndikat abgeschlossene Anleihensvertrag und die Uebereinkunft mit der französischen Ostbahngesellschaft.

Das ganze Bahnunternehmen, namentlich der Ausbau des Gesamtnetzes⁸ wäre vielleicht eine Unmöglichkeit gewesen, wenn nicht Verhältnisse eingetreten wären, die außerhalb unserer Macht lagen. Man hatte sich schon in früheren Jahren von Seiten des Regierungsrathes und der Direktion der Eisenbahnen schriftlich und dann durch Absendung einer Deputation mündlich an die Ostbahn zu Paris gewendet, damit sie sich für eine durchgehende Linie Pruntrut - Basel interessire. Sie erklärte aber vor dem Kriege stets: Wir können Ihnen keine patriotische Bahn bauen helfen, von der wir keinen Nutzen haben. Wir sind vor Allem unsren Aktionären eine möglichst große Dividende schuldig, und einstweilen haben wir schöne Verbindungen mit der Schweiz durch Elsaß - Lothringen über Straßburg und Mülhausen gegen Basel zu. Nun kam aber der Krieg und der Frankfurter Friede, und es gelangten in Folge derselben diejenigen Linien, welche der Ostbahn diese Verbindung mit der Schweiz gewährten, die ganze Linie durch Lothringen und das Elsaß nebst den Verbindungslinien, die in Straßburg und in Mülhausen einmünden, gegen Entschädigung an das deutsche Reich. Die bernische Eisenbahndirektion erkannte diese Lage richtig, und sobald die Ostbahn ihren Sitz wieder in Paris aufgeschlagen hatte, begab sie sich sofort in Begleitung des Herrn Froté dorthin, um Verhandlungen für eine durchgehende Linie anzuknüpfen. Solche Verhandlungen fanden nun theils zu Paris, theils in Bern statt; es wurden Studien, Projekte, Vertragsentwürfe ausgearbeitet; hier in Bern wurde noch eine mehrtägige Sitzung abgehalten, und so kam man am Ende zu dem Vertrag, welcher dem gedruckten Berichte der Jurabahngesellschaft beigefügt ist. Der Vertrag erlitt öftere Abänderungen bis zu seinem definitiven Abschluß, da von Seiten der Ostbahn bedeutende Bedinge gemacht worden waren. Zuerst verlangte sie außer dem, was jetzt im Vertrage steht, daß sie den Betrieb der Linie von der französischen Grenze bei Pruntrut bis Basel auf eigene Rechnung und mit eigenem Material, kurz ganz wie für eine französische Bahn übernehmen dürfe. Auf diesen Vorschlag antwortete man sofort mit Nein, und die Ostbahn kam auch nicht wieder darauf zurück. Die Bahn bleibt eine rein schweizerische, so daß sogar wahrscheinlich unsere Züge bis Belfort gehen, dort französische Züge übernehmen und bis Basel führen werden.

Ferner verlangte die Ostbahn direkte Züge für Güter und Personen. Am Ende einigte man sich dahin, daß sie auf direkte Personenzzüge verzichtete, die Güterzüge aber zugestanden erhielt. Vom Reinertrag dieses direkten Verkehrs verlangte sie die Hälfte. In dieser Beziehung erhielt man eine bedeutende Ermäßigung, indem sie jetzt laut Vertrag bloß einen Drittel bezieht. Und wie gering dieser Anteil ist, kann man daraus entnehmen, daß, wenn die Rentabilität diejenige ist, welche Herr Marti für die Linie aufgestellt hat, der für die Ostbahn sich ergebende Drittelertrag ungefähr Fr. 134,000 betragen wird. Natürlich bezieht den doppelten Betrag hievon die Jurabahn, und ist der Ertrag höher, so ist auch dieser Zweidrittelertrag höher. Die Ostbahngesell-

shaft gibt überdies, wie gesagt, einen Beitrag von $4\frac{1}{2}$ Millionen. Dagegen muß man der Ostbahn gestatten, daß sie überall an den wichtigeren Plätzen des Jurabahnnetzes in Pruntrut, Basel, Biel, Bern u. s. w., Handelsagenturen aufstellen, d. h. Handelsagenten einzuladen kann, die sich an den betreffenden Plätzen aufzuhalten und dafür sorgen, daß die Waaren, welche von und nach der Ostbahn kommen und gehen, gehörig spedit werden, sowie daß die Bahn möglichst viel Waare bekomme. Man hatte Anfangs gegen diese Agenten einen großen Widerwillen, den auch ich theilte, indem man fürchtete, sie könnten Anlaß zu Reibungen geben, unverschämt und anmaßend werden, wie es hie und da bei französischen Angestellten der Fall ist. Deswegen ist in den Vertrag die Bestimmung aufgenommen worden, daß, wenn die eine oder andere Partei mit diesen Agenten nicht zufrieden ist, ihre Abberufung erfolgen soll. Auch ist es ausgesprochen, daß sie sich nur mit dem internationalen Verkehr beschäftigen und in allem Uebrigen den bernischen Beamten und Angestellten untergeben sein sollen. Daß übrigens diese Einrichtung nichts Neues ist, beweist die Thatssache, daß schon gegenwärtig in Basel Agenten der französischen Ostbahn, der rheinischen Bahnen u. s. w. sich befinden, wie denn auch wir das Recht haben, falls wir es zweckmäßig finden, eine Handelsagentur in Belfort zu errichten. Diese Agenten werden von der betreffenden Gesellschaft bezahlt.

Eine fernere Bestimmung ist die, daß der Tarif für den internationalen Verkehr von Seite der Ostbahn bestimmt wird. Man hat auch dies nicht sehr gerne gelehnt, allein man mußte am Ende auch etwas für die Ostbahn thun. Wenn diese sich verpflichtet, sämmtliche Waaren auf unsere Bahn zu schicken, und daneben noch $4\frac{1}{2}$ Millionen bezahlt, so will sie natürlich hiebei auch eine Aussicht auf Gewinn haben. Sie darf aber diese Tarife nur in der Weise aufstellen, daß sie den Transit durch die Schweiz in gleicher Weise belasten, wie den Transit von gleichen Gegenständen auf ihren eigenen Linien. Es sind also die Preise auf ihren Linien in Frankreich die gleichen oder verhältnismäßig die gleichen, wie in der Schweiz selber. Der Vertrag wurde einer Kommission von Sachverständigen zur Untersuchung unterbreitet, in welcher sich u. A. auch Herr Großrath Bucher befand. Die Bemerkungen dieser Kommission theilte man alsdann der Ostbahn mit, und merkwürdigerweise hat sie auch einem großen Theil derselben Rechnung getragen, obgleich sie uns zu Anfang ihres Antwortschreibens sagt: Ihr plagt uns so mit euren Bedenkliekeiten, daß es uns lieber ist, wenn ihr das Geld, das ihr nötig habt, anderswo, als bei uns sucht. Eine wichtige Bestimmung, die auf solche Weise zu Stande kam, ist auch die, daß die Dauer des Vertrages auf 30 Jahre festgesetzt wurde, während die Ostbahn früher eine solche von 99 Jahren verlangte. Weiter herab wollte sie aber durchaus nicht gehen.

Was nun die Folgen dieses Vertrages betrifft, so ist es natürlich, daß die Ostbahn von dem Momente an, wo sie $4\frac{1}{2}$ Millionen hergibt, und überdies von Belfort bis Vuix eine Linie baut, die ihr weitere 6 "

Kostet, für diese irgend einen Vortheil haben will, und sie kann den Erfolg nicht anders bekommen, als dadurch, daß sie die Linie Pruntrut-Basel möglichst viel benutzt. Indem sie aber dies thut, handelt sie zugleich im Interesse der Rentabilität der Linie, und es ist somit die Jurabahn, wie sie sich jetzt gestaltet, eine der seltenen glücklichen Bahnen, die in ihrem Entstehen schon einen Transit von solcher Größe haben, wie nicht leicht eine andere. Ich habe auch die Ueberzeugung, daß die Rentabilitätsberechnungen der Herren Marti und Jolissaint in ganz kurzer Zeit weit unter der Wirklichkeit sein werden.

Fernere Akten, welche zur Genehmigung vorliegen, sind die Protokolle betreffend Aktienübernahme Seitens der Gemeinden, wie sie hier vorliegen, und der Vertrag mit der Centralbahn über die gemeinsame Benutzung des Bahnhofes in Basel. Sie wissen, daß es sich schon früher für die Jurabahn darum handelte, in diesen Bahnhof hineinzukommen; aber in der letzten Zeit hatte sich das Verhältniß zwischen ihr und der Centralbahn auf eine Weise gestaltet, daß man glauben mußte, es werde gar nichts mehr auszurichten sein. Nun hatte die Ostbahn an der französischen Grenze von St. Louis bis Basel ein kleines Stück Bahn inne und zugleich laut Verträgen, welche sie mit der Centralbahn geschlossen, die Befugnis, den Centralbahnhof in Basel mit zu benutzen. Sowie nun die Ostbahn in Elsäss-Orthezingen nicht fahren konnte, hatte sie auch kein Interesse mehr an diesem Bahnstücke und suchte es irgendwie zu verwerthen. Da that die Jurabahn, und an ihrer Spitze Herr Direktor Marti, den gewagten aber glücklichen Wurf, dieses Stück für $2\frac{1}{2}$ Millionen zu kaufen, worauf sie sich an die Centralbahn wandte und in die Rechte der Ostbahn am Bahnhof einzutreten verlangte. Die Basler, d. h. die Centralbahn und neben ihr die Regierung, verstanden aber die Sache nicht so, und als die Uebergabe stattfinden sollte, untersagten sie dieselbe mit Polizeigewalt und erklärten: Wir anerkennen die stattgehabten Verhandlungen nicht. Ihr könnt hierüber keinen Vertrag mit der Ostbahn schließen, den wir nicht zuvor genehmigt haben. Man glaubte daher bereits, die ganze Angelegenheit aufzugeben zu müssen.

Aber gerade deshalb, weil der Wurf sehr gewagt war, führte er auch zum Gelingen. Durch Vermittlung des Herrn Bundespräsidenten Welti kamen mehrere Konferenzen zu Stande, welche zu einem außerordentlich günstigen Resultate führten, sowohl in Bezug auf die Abtretung der genannten Bahnstrecke, als über die Mitbenutzung des Bahnhofs. Für jene zahlt die Centralbahn Fr. 2,225,000 sammt einen Jahreszins zu 5% der Jurabahn aus, und was den Mitbenutzungsvertrag mit der Centralbahn betrifft, so ist auch dieser günstig. Ich hebe einzelne Punkte derselben hervor. Bisher bleibt die Centralbahn Eigentümerin des Bahnhofs, und wenn irgend eine Erweiterung oder neue Einrichtung für den Betrieb der Jurabahn nötig ist, so führt sie die Bauten aus; diejenige Gegenstände, die ganz allein von der Jurabahn benutzt werden, fallen auch ihr zur Last; für die gemeinsame Benutzung aber zahlt die Jurabahn gegenwärtig einen 5%igen Pachtzins des siebenten Theils des für den gemeinsam benutzten Theil des Bahnhofes ausgelegten Kapitals und, wenn die ganze Linie ausgebaut ist, einen 5%igen Pachtzins des sechsten Theils. Dies lautet also viel günstiger, als die Bedingungen, unter denen wir hier in Bern den Bahnhof benutzen können, wo wir einen 5%igen Zins von dem dritten Theile des auf denselben verwendeten Baukapitals bezahlen müssen. Der ganze Vertrag macht den Eindruck einer großen Loyalität der Parteien. Wir können Ihnen also auch diesen Vertrag mit der Centralbahn zur Genehmigung empfehlen.

In § 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867 steht nun noch eine andere Bestimmung. Es heißt dort, der Große Rath spreche die Geneigtheit aus, für den Fall, daß sich eine Gesellschaft zur Ausführung des ganzen jurassischen Bahnnetzes finden sollte, die Linie Bern-Biel-Neuenstadt zum Kostenswerthe in das Gesamtnetz einzuwerfen. Es ist daher nötig, daß man diesen Kostenswerth bestimme. Allein heute ist dies noch nicht möglich. Nach dem vorliegenden Dekretsentwurfe und nach dem Vertrage, wie er mit dem Bankkonsortium abgeschlossen ist, wird mit dem heutigen Beschuß des Großen Rathes die bernische Staatsbahn Bern-Biel-Neuenstadt eigentümlich der Jurabahn-Gesellschaft abgetreten. Dagegen aber behält sich der Staat, damit er nicht in den Fall

Komme, etwas Voreiliges zu machen, — und es ist dies auch vom Bankkonsortium zugestanden — Folgendes vor: Der Staat Bern benutzt und betreibt die Linien Biel-Biel und Biel-Neuenstadt und bezieht die Einnahmen davon so lange, bis das ganze Jurabahnenetz beendigt ist und auf allen Linien befahren werden kann. Also bis zum Jahre 1877 bleibt der Kanton Bern, wenn auch nicht dem Namen nach, so doch in Wirklichkeit, Eigentümer. Die Kosten nun kann man erst festsetzen in dem Zeitpunkte, wo man die Bahn übergibt, also im Jahre 1877. Nach den Berechnungen im Berichte des Herrn Marti soll diese Uebergabe zwar noch vor dem Jahre 1877 zu Stande kommen. Doch nehmen wir an, die Uebergabe finde im Jahre 1877 statt, so wird um diese Zeit die Baurechnung geschlossen, und für den je nach Umständen sich ergebenden Betrag dem Staate Aktien abgegeben. Vorläufig wird nach dem hier vorliegenden Entwurf der Betrag festgestellt auf Fr. 10,817,785.

Ich komme nun zu dem eigentlichen Hauptpunkte des Dekrets, zu dem Ausdruck „Geneigtheit.“ Ich werde aber über die Frage, wie dieser Ausdruck zu verstehen sei, nicht viele Worte an Sie richten; denn diese Frage ist im Jahre 1867 im Großen Rath nach allen Richtungen und nach ihrer vollen Tragweite behandelt worden, und damals, als der Große Rath den Beschluss fasste, er spreche diese Geneigtheit aus, wußte es von Denen, die dafür, wie von Denen, die dagegen sprachen, Jedermann: Sobald dies im § 7 steht, haben wir späterhin nicht mehr die Wahl, zu beschließen, was wir wollen, sondern wir haben dann ein bestimmtes Versprechen abgegeben. Ich mache nur aufmerksam auf eine Neuherung, welche Herr Aebi damals that. Meine Herren, sagte er, das Wort, das Sie hiermit aussprechen, ist ein Ehrenversprechen, und ein solches, vom Kanton, von der Regierung und dem Großen Rath gegeben, ist ebensoviel, als eine Verpflichtung. Derselben Meinung waren alle die Herren, welche gegen den Artikel sprachen. Herr von Wattenwyl von Diezibach z. B. sagte: Entweder hat dieses Wort eine Bedeutung, oder nicht. Liegt überhaupt etwas darin, so enthält es eine Verpflichtung und macht den Kanton verbindlich; nun aber will ich mich für jetzt nicht binden. Des ungeachtet wurde die Sache mit großer Mehrheit erkannt. Das Wort „Geneigtheit“ ist also wirklich ein Ehrenversprechen, das gehalten werden muß, wenn nicht der Große Rath auf seine ehrenhafte Stellung verzichten will. Aber zur Verhügung der Aengstlichen, und zu diesen habe ich selber gehört, will ich mir noch einige Worte über die Rentabilität der Bahn erlauben. Es steht zwar diese Frage mit § 7 in keinem Zusammenhang. Wenn auch die Bahn gar nicht rentabel ist, so ist doch das Versprechen da. Aber wenn man nachweisen kann, daß der Kanton mit der Erfüllung dieses Versprechens ein gutes Geschäft macht, so kann man um so freudiger die Verpflichtung lösen.

Wir haben hier drei große Faktoren. Der erste ist die Linie Biel-Neuenstadt und Biel-Bern. Diese Linie wirft in der letzten Zeit einen Ertrag von ungefähr Fr. 750,000 ab. Nun glaube ich, die Berichte schlagen die Rentabilität derselben eher zu niedrig an, namentlich wenn man weiß, daß gegenwärtig die Erneuerung des Oberbaues muß vorgenommen werden, und daß nur für Schienen hundert und einige tausend Franken ausgegeben worden sind, die auf die Betriebsrechnung fallen und den Ertrag schmälern. Aber wir wollen von dem Ertrage von Fr. 700,000 ausgehen. Diese Rentabilität ist sicher, und sie wird im Laufe der Zeit jedenfalls bedeutend zunehmen. Der Bau der Dekretlinien wird in 1½ Jahren, und derjenige der andern Linien bis Anfangs, vielleicht Mitte 1877 vollendet sein; nehmen wir den 1. Januar 1877 an. Was nun schon der gegenwärtige Bau der Dekretlinien für einen Einfluß auf die Staatsbahn hat, sagen die vorliegenden Zahlen. Vor zwei bis drei Jahren warf die Bahn Biel-Bern nur Fr. 14,000 per Kilometer ab,

im Jahre 1872 Fr. 17,000 und der Januar 1873 zeigt auf dem ganzen Netze einen Waarenverkehr von 62,000 Zentner mehr, als im Jahre 1872, und eine Mehreinnahme von Fr. 27,000. Was dagegen die Linie Biel-Neuenstadt betrifft, so glaube ich nicht, daß sie viel zunehmen wird. Sie wird unter Umständen sogar abnehmen, weil eine Menge von Waaren, welche bisher über Biel und Neuenstadt nach Coole, Chauxdefonds und ins St. Immerthal gelangten, in Zukunft bei Biel von dieser Linie abgehen werden. So ist mir z. B. ein großes Handelshaus, Müller in Basel, bekannt, welches einen bedeutenden Verkehr mit dem St. Immerthale hat und seine Sendungen über Biel und Neuenstadt nach Convers befördert. Dies wird nun in Zukunft nicht mehr der Fall sein. Wir werden uns in dieser Beziehung alsdann selber Konkurrenz machen. Doch abnehmen wird der Ertrag auf die Länge auch nicht. Wie ja überhaupt der Verkehr in allen Theilen immer größer wird, so wird er es namentlich auf einer Linie, welche, wie diese, durchs Herz der Eidgenossenschaft geht. Dagegen wird die Linie Biel-Bern außerordentlich zunehmen. Wenn die Dekretlinien fertig sind, und in Folge dessen der Verkehr von Coole und Chauxdefonds über Sonceboz und Biel nach Bern geht, so wird dies für die Linie Biel-Bern schon im ersten Jahr eine Mehreinnahme von Fr. 3—4000 per Kilometer bewirken, also deren Ertrag in kurzer Zeit von Fr. 17,000 auf Fr. 20—21,000 steigern. Von der Strecke Biel-Dachsenfelden haben wir keinen oder jedenfalls nur einen sehr geringen Ertrag zu erwarten, dagegen wird vielleicht die Linie Sonceboz-Convers über die Verzinsung des Obligationenkapitals hinaus einen Ertrag zur Verzinsung der Aktien abwerfen.

Ganz anders wird sich die Sache nach dem Ausbau des Jurabahnnetzes gestalten. Auf der einen Seite wird man in Verbindung stehen mit der großen Paris-Yon-Mittelmeerbahn, welche, um die nach Basel und weiter bestimmten Waaren möglichst lange auf ihren Linien zu behalten, sie nicht in Genf oder Verrières, sondern in Pruntrut in die Schweiz eintreten lassen und über das Jurabahnnetz führen wird. Dass auch die Ostbahn der Jurabahn einen bedeutenden Verkehr zuführen wird, braucht keines weiteren Nachweises. Die Ostbahn hat offenherzig erklärt, sie sei keine patriotische Bahn, sondern sie verfolge einfach ihr Interesse. Sie wird daher bestrebt sein, von den 4½ Millionen, welche sie an die Jurabahnen beiträgt, einen höheren Zins als 3% zu erhalten. Wenn aber die im Besitz der Ostbahn befindlichen Jurabahnaktien einen schönen Zins abwerfen, so wird dies natürlich auch mit allen übrigen Aktien der Fall sein. In Basel steht die Jurabahn in Verbindung mit der Centralbahn, den badischen und den elsässischen Bahnen. Zwischen der Jurabahn und der Centralbahn besteht ein Vertrag, laut welchem die letztere sich verpflichtet, in Bezug auf die dem Transit zu gebende Richtung mit der Jurabahn auf billigen Grundlagen zu unterhandeln. Die Centralbahn gibt also die Zusicherung, einen Theil des Waarenverkehrs, der bisher über Olten ging, der Jurabahn abzutreten. Alle diese Faktoren machen die Linie Basel-Pruntrut zu einer Linie, welche mit Biel-Neuenstadt verglichen werden kann.

Dazu kommt, daß auch der innere Verkehr bedeutend sein wird. Schon gegenwärtig bestehen im Jura eine Menge industrieller Etablissements, wie Eisenwerke, Seidenspinnereien, Glasfabriken, Holzfaserstofffabriken u. s. w., die bereits jetzt einen großen Verkehr haben. Die Eisenwerke von Choindez, Courrendlin und Uverdier haben allein einen Güterverkehr von über 500,000 Zentner. Daneben besteht noch der Hochofen von Rondez, und derjenige von Delsberg wird wieder in Betrieb gesetzt werden. Das Werk von Audincourt gewinnt im Delsbergerthale Erz, welches auf der Eisenbahn transportiert werden wird. Es kann daher der Güterverkehr der Eisenindustrie auf jährlich 750,000 Zentner angeschlagen werden. Die Fabrik von Bellerive führt jährlich 60,000

Bentner Holzstoff aus, die Glashütten von Münster und von Besselay bei 40,000 Bentner Glas, die Papierfabriken in Grelingen 50,000 Bentner, und die großen Spinnereien zwischen Delserberg und Basel haben ebenfalls einen enormen Verkehr. Der Steintransport wird sich nach der Erstellung der Bahn auf mehrere 100,000 Bentner beziehen, und ebenso die Holzausfuhr. Sobald der Jura von Eisenbahnen durchzogen sein wird, wird sich die Zahl der industriellen Etablissements dasselbst beträchtlich vermehren, um so mehr, als dieser Landesteil bedeutende Wasserkräfte besitzt. Ich führe im Weiteren an, daß zwischen Basel und Bern früher ein bedeutender Fremdenverkehr bestand, der sich jährlich auf ungefähr 50,000 Reisende bezeichnete, welche Zahl aber gegenwärtig auf zirka 14—15,000 herabgesunken ist. Nach dem Baue der Jurabahn wird auch der Fremdenverkehr wieder beträchtlich zunehmen, und namentlich werden sich auch Touristen dorthin wenden, um die schönen Schluchten zwischen Court und Münster, welche man selbst im Oberlande in dieser Eigenthümlichkeit selten findet, zu bewundern.

Einen weiteren Anschluß wird die Jurabahn in Convers, resp. in Chauxdefonds finden. Nach dieser Richtung wird der Waarenverkehr zwar nicht von großer Bedeutung sein, wohl aber der Personenverkehr. Der Jura industriel hatte im Jahre 1871 eine kilometrische Bruttoeinnahme von Fr. 21,000 und 1872 eine solche von 23,618. Man kann mit Sicherheit annehmen, daß die Linie durch das St. Immerthal eine wenigstens ebenso große Frequenz erhalten wird. Im Weiteren hat die Jurabahn Anschlüsse in Neuenstadt an die Westbahnen, in Biel und Bern an die Centralbahn und endlich an letzterem Orte auch an die Dornbahn und an die Entlebucherbahn. Höchst wahrscheinlich wird der in Basel und Pruntrut auf die Jurabahn gelangende, nach Luzern und dem Gotthard bestimmte Verkehr über die Entlebucherbahn geführt und die Rentabilität dieser Linie dadurch erhöht werden. Dies ist um so wahrscheinlicher, als man bereits davon spricht, diese Linie mit der Jurabahn in ein Unternehmen zu verschmelzen. Es wird vielleicht nicht manches Jahr dauern, bis die Entlebucher- und die Jurabahnen unter die gleiche Verwaltung gestellt werden, in welchem Falle man natürlich suchen wird, den Verkehr der einen Bahn möglichst auf die andere zu leiten.

Nach diesen allgemeinen Bemerkungen will ich einige Zahlen anführen. Herr Marti berechnet in seinem Berichte die Rentabilität auf $3\frac{1}{8}\%$ (der gedruckte Bericht sagt zwar $4\frac{1}{8}\%$, es ist dies aber ein Druckfehler). Herr Marti fügt bei, man habe ihm gesagt, er habe die Betriebskosten zu gering angeschlagen; wenn dies richtig sei, so habe er auch den Verkehr, resp. die Einnahmen, weit unterschätzt. Er stellt nun eine weitere Berechnung auf, bei welcher er auf eine Aktienverzinsung von $4\frac{1}{2}\%$ kommt. Der Herr Eisenbahndirektor schlägt die Rentabilität auf 4% an. Seine Berechnungen sind sehr moderat, und er schlägt den Ertrag der Staatsbahn geringer an als Herr Marti. Nimmt man eine Bruttoeinnahme von Fr. 5,604,000 an, so ergibt sich, nach Abzug der Betriebskosten für 207 Kilom. mit Fr. 2,690,000 der Einlage in den Reservefond (Fr. 800 per Kilometer)

mit " 165,600
und der Verzinsung des Obligationenkapitals mit " 1,250,000

Totalausgaben " 4,105,600

ein Reinertrag von Fr. 1,498,400 = $4\frac{1}{2}\%$ des Aktienkapitals. Alle diese Berechnungen sind natürlich illusorisch. Bei der Uebernahme der Ostwestbahnlinien hat man berechnet, es werden die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern einen Bruttoertrag von Fr. 24,000 per

Kilometer liefern. Wie sehr man sich damals irrite, beweist das Faktum, daß gegenwärtig Biel-Neuenstadt einen Bruttoertrag von zirka Fr. 50,000 und Biel-Bern einen solchen von Fr. 17,000 aufweist. Das auf die Staatsbahn verwendete Kapital, mit Ausschluß der Ostwestbahnbeteiligung, rentirt gegenwärtig ungefähr $4\frac{1}{2}\%$.

Wie würde sich nun die Sachlage gestalten, wenn man die noch fehlenden Linien des Jurabahnnetzes nicht erstellen würde? Gegenwärtig beläuft sich der Ertrag der Staatsbahn auf ungefähr Fr. 750,000. Wenn nun aber das Netz nicht ausgebaut würde, so würden die 7 Millionen, welche der Staat für die Defektslinien nächstens zu zahlen haben wird, keinen Ertrag abwerfen. Es müßten daher von dem Ertrage der Staatsbahn mit Fr. 750,000 für die Verzinsung der 7 Millionen " 350,000 verwendet werden, so daß sich dieser Ertrag

auf Fr. 400,000 reduzieren würde. Auf der andern Seite würde sich in Folge der Erstellung der Defektslinien der Ertrag der Linie Biel-Bern um ungefähr Fr. 3000 per Kilom. also für 34 Kilom. um " 100,000 vermehren. Für den Fall also, daß das Jurabahnnetz nicht ausgebaut würde, würden die Staatsbahn und die Defektslinien

einen Ertrag von Fr. 500,000 liefern. Es liegt also der heutige Beschuß, wie er beantragt wird, auch im Interesse des Fiskus.

Aus den angebrachten Gründen stellt die Kommission einstimmig den Antrag, Sie möchten in den Defektsentwurf eintreten und die im Dekret vom 2. Februar 1867 ausgesprochene Geneigtheit zum Einschluß der Staatsbahn in dem Sinne auffassen, wie dieser Ausdruck damals ausgelegt worden ist, nämlich als ein Ehrenversprechen, das der Große Rath dem Jura gegeben hat. Bern hat traditionell stets sein Wort gehalten, und gerade diese Charakterstärke hat bewirkt, daß es seit seinem Entstehen im Jahre 1191, wo es blos noch die kleine Landzunge, auf der wir uns gegenwärtig befinden, und den Bremgarten besaß, zu einer so großen und schönen Stadt, zur Bundesstadt geworden ist. Diese Ehrenhaftigkeit, welche Bern groß gemacht hat, werden Sie auf den heutigen Tag nicht verläugnen, sondern Sie werden, gleich Ihren Vorfahren, Ihr Wort halten, wie es auch Ihre Nachkommen thun werden! (Bravo!)

v. Werdt, als Berichterstatter der technischen Sektion der Kommission. Es war Aufgabe der technischen Unterabteilung Ihrer Kommission, Tracé und Voranschlag der neu zu erstellenden Linien zu prüfen, mit Tracé und Voranschlag des amtlichen Vorprojektes von 1865 zu vergleichen, und dabei die beim Baue der sogenannten Defektslinien gemachten Erfahrungen zu berücksichtigen. Um ein richtiges Urtheil zu erhalten, zog Ihre Kommission die Herren Bridel, Dumur und Ott bei. Diese, wie Herr Froté, Mitglied unserer Kommission, sind wohl die hervorragendsten schweizerischen Techniker, welche in der Angelegenheit der Jurabahnen bis auf den heutigen Tag gearbeitet haben. Es gaben auch diese Herren nach jeder Richtung die verlangte Auskunft und anerkannten im Allgemeinen die Details im Berichte des Herrn Marti als richtig. Es ist denn auch dieser Bericht ein ausgezeichneter, wahrhaft klassischer; er ist die gründliche Arbeit eines Mannes, der seit Jahren an einer Aufgabe schafft, von welcher er überzeugt ist, ihre Lösung liege im Interesse des Vaterlandes, und für die er deshalb mit Leib und Seele einsteht.

Das Jurabahnnetz umfaßt folgende Linien:

(26. Februar 1873.)

	Länge.	Länge.
1) Biel-Sonceboz-Dachs- felden	21,450 Meter.	
2) Sonceboz-les Convers Dachsfelden-Delsberg	27,000 "	
Delsberg-Basel . . .	29,190 Meter.	
Delsberg-Basel . . .	38,100 "	
3) Dachsfelden-Basel . . .	67,290 "	
Delsberg-Glovelier . . .	11,160 Meter.	
Glovelier-Pruntrut . . .	17,500 "	
4) Delsberg-Pruntrut . . .	28,660 "	
5) Pruntrut-Delle . . .	12,000 "	
6) Buir-Faverois . . .	2,500 "	

Zusammen 158,900 Meter.

Hievon sind theils im Bau begriffen, theils bereits im Betrieb die sogenannten Dekretlinien, nämlich:

	Länge.	Länge.
Biel-Sonceboz-Dachsfelden	21,450 Meter.	
Sonceboz-les Convers	27,000 "	
Pruntrut-Delle (im Betrieb)	12,000 "	
	60,450 Meter.	
Neu zu erstellen sind:		
Dachsfelden-Delsberg-Basel	67,290 Meter.	
Delsberg-Pruntrut	28,660 "	
Buir-Faverois	2,500 "	
	98,450 "	

Total, wie oben 158,900 Meter.

Bezüglich des Tracé's weicht dasjenige der neu zu erstellenden Linien in zwei wesentlichen Punkten von dem Tracé des amtlichen Vorprojektes ab. Früher ging die Linie von Delsberg nach Pruntrut von Glovelier an durch den Repetsch und führte über Alle. Dieses Tracé war 22,000 Meter lang, ersteigte eine Höhe von 653 Meter über Meer, hatte Steigungen bis zu 25 % und viele Kurven von blos 300 Meter Radius. Es zeigte sich bald, daß dieses Tracé den Anforderungen eines großen internationalen Verkehrs nicht entspreche, und es tauchte ein neues Projekt auf, dasjenige über Lüzel nach Basel. Die Bestrebungen nach dieser Richtung wurden hauptsächlich unterstützt durch die französische Ostbahn und durch Baselstadt. Es bedurfte bedeutender Anstrengungen seitens der Regierung von Bern und der Jurabahngesellschaft, um dieses unschweizerische, unbernerische Projekt fallen zu machen. Da aber dasselbe technisch wirklich besser war, als dasjenige durch den Repetsch, so mußte ein anderes Tracé gesucht werden, das mindestens die nämlichen Vortheile biete, wie dasjenige über Lüzel. Nach einläufigen Studien wurde denn wirklich ein Tracé festgestellt, welches von Glovelier an über St. Ursitz nach Pruntrut führt. Diese Linie kostet allerdings Fr. 4,500,000 mehr als diejenige durch den Repetsch, ist aber nur 17,500 Meter lang, ersteigt blos eine Höhe von 525 Meter über Meer, hat nur 16 % Maximalsteigung und kleinste Radien von 350, meist aber solche von 1000 Meter. Es hat dieses Tracé ferner den eminenten Vortheil, daß es das Herz des Jura berührt, Pruntrut direkt mit Delsberg verbindet und St. Ursitz mit dem industriellen Doubsthal und dessen gewaltige Wasserkräfte an die Hauptverkehrsader bringt. Es ist kein Zweifel, daß Frankreich später gegen St. Ursitz bauen und daß St. Ursitz dadurch ein weiteres Ein- und Ausgangsthör für unsern Verkehr mit dem Auslande sein wird. Durch Delsberg aber werden Weltstraßen, große internationale Linien ziehen. Die Ver-

hältnisse für unsere gesammten jurassischen Linien gestalten sich dadurch weit günstiger, und gewiß wird nicht nur der internationale, sondern auch der lokale Verkehr auf ihnen ein ganz bedeutender werden. Nach dieser Richtung verständigten sich schließlich die verschiedenen Interessen, und es gelang der Jurabahngesellschaft, nach allen Seiten vortheilhafte Verträge zu schließen. So räumte die Centralbahn derselben das Mitbenutzungsrecht ihres Bahnhofes in Basel ein, wodurch der Jurabahn bedeutende, im Devis berechnete Kosten für dortige Bahnhofsbauten erspart bleiben.

Eine fernere Tracéveränderung fand statt auf der Strecke Delsberg-Basel von Angenstein an auf basellandschaftlichem Gebiet. Nach dem amtlichen Vorprojekte führte die Bahn auf dem linken Birsufer thalabwärts, Baselland aber machte seine Koncession davon abhängig, daß das Tracé auf die rechte Seite der Birs verlegt werde. Die Jurabahngesellschaft entsprach diesem Begehr, trotzdem das neue Tracé Fr. 270,000 mehr kosten wird. Es führt aber dasselbe durch die industriellen Ortschaften Aesch, Dornachbrück und Mönchstein. Diese werden zu den einträglichsten Stationen der Bahn gehören, so daß, was auf der einen Seite mehr verausgabt wurde, auf der andern reichlich wieder eingeht.

Gehen wir nun über zu den im Bau begriffenen oder bereits gebauten Strecken, und betrachten wir die dabei erzielten Resultate. Fassen wir vorerst die Strecke Pruntrut-Delle ins Auge. Dieses Bahnhstück, welches bereits betrieben wird, ist 12,000 Meter lang und war sammt Bahnhof Pruntrut und Rollmaterial, laut Vortrag der Eisenbahndirektion vom November 1872, auf zirka Fr. 2,480,000 devisirt. Diese Strecke wurde nach Einheitspreisen (séries de prix) ausgeführt, im Gegensatz zur Ausführung der übrigen Dekretlinien nach Pauschalsummen (à forfait). Gegenüber dem Devis fanden erhebliche Mehrarbeiten statt, nämlich:

1. Vergrößerung des Bahnhofes in Pruntrut. Es wurden im lokalen Interesse Wohnungen und Gesellschaftsäle gebaut, das Buffet vergrößert und Dependenzen errichtet, wodurch sich übrigens die Gesellschaft einen jährlichen Pachtzins von Fr. 5,000 mindestens gesichert hat. Ferner wurde ein sogenanntes entrepôt-port franc mit Kellern zum Abschließen und Remisen von Waaren, Gütern &c. erstellt. Die dahierigen Mehrkosten beliefen sich auf wenigstens Fr. 100,000.

2. In Folge Reklamationen der dieses Bahnhstück befahrenden französischen Gesellschaft Paris-Yon-Mittelmeer mußten auf dem nämlichen Bahnhofe mehr Gleise gelegt und mehr Drehscheiben, Weichen, Signale &c. angebracht werden, wodurch Mehrkosten von zirka " 24,000. veranlaßt wurden.

3. Es zeigte sich, daß die Kurven des Vorprojektes zu stark waren, und es wurden solche von größeren Radien angelegt. Dadurch entstand eine Verlängerung des Tunnels von Gourchavon um volle 100 Meter. Rechnen wir den Meter blos zu Fr. 550, so entstanden auch hier Mehrkosten im Betrage von " 55,000.

4. Bei Grandgourt führt die Bahn 15 Meter tief durch Felsen. Hier mußten Futtermauern angebracht und oben die Böde abgeschlossen werden, was Mehrkosten im Verlaufe von " 10,000. zur Folge hatte.

Wir erhalten somit im Ganzen eine Mehrausgabe von " Fr. 189,000.

Die Kosten der Linie Bruntrut-Delle waren, wie bereits mitgetheilt, amtlich auf Fr. 2,480,000 veranschlagt, in welcher Ziffer die Ausgaben für den Bahnhof und das Rollmaterial inbegriffen sind. Ziehen wir hievon für das Rollmaterial, welches die betreibende französische Gesellschaft liefert, die im Voranschlag dafür ausgesetzten

ab, so verbleiben als amtlicher Devis dieser 12 Kilom. langen Bahnstrecke.

Die Ausführungskosten aber beliefen sich, trotz der Fr. 189,000 Mehrkosten, nur auf

so daß sich eine Ersparnis erzielt von Fr. 375,806 und doch wütete während des Baues der Krieg von 1870/71 an den Grenzen. Rechnen wir zu den Ausführungskosten im Betrage von Fr. 1,846,494 noch für Rollmaterial " 257,700 hinzu, so erhalten wir eine Gesamtausgabe

von Fr. 2,104,194. Somit käme der Kilometer dieser Strecke, mit Berücksichtigung des Rollmaterials, auf Fr. 175,349 zu stehen. Als Ursachen dieser Ersparnis ist Folgendes zu bezeichnen. Zunächst waren die Einschnittsmassen des Voranschlags überall reichlich gerechnet. Ferner waren Schienen zu $37\frac{1}{2}$ Kilogramm per Meter angenommen und die Tonne (20 Zentner) zu Fr. 240 devisirt. Nun erwiesen sich Schienen von etwas verringertem Profil (36 Kilogramm per Meter) als hinreichend für die Steigungsverhältnisse der Bahn. Es werden diese Schienen nicht nur auf den bernischen Jurabahnen, sondern auch auf allen benachbarten Linien verwendet, und es war damals die Tonne in Delle noch um Fr. 200 zu erhalten. Bei Barrieren und Schranken konnte ebenfalls gespart werden, ebenso bei Schwellen, wo in den meisten Fällen kanisierte tannene, statt eichener, verwendet wurden, was eine Ersparnis von circa Fr. 1.50 per Stück zur Folge hatte. Trotz der Ersparnisse an Schienen und Schwellen im Detail kam übrigens der Oberbau höher als im Devis berechnet war, weil überhaupt mehr Gleisfläche gelegt werden mußten. Erhebliche Ersparnisse wurden gemacht an Verwaltungskosten, an Geldbeschaffung und Zinsen; während der Bauzeit erhalten die Aktien keinen Zins.

Im Baue begriffen sind ferner die Dekretslinien:

	Länge.	Devisirt auf:
Biel-Dachsenfelden	Meter 21,450	Fr. 8,287,029.
Sonceboz-les Convers	" 27,000	" 5,485,949.

	Meter 48,450	Fr. 13,772,978.
Zusammen	Meter 48,450	Fr. 13,772,978.
Dieselben sind zu bestimmter Summe Unternehmern verauftordert worden, und kommen, trotz bedeutend größerer Landentschädigung, als im Voranschlage berechnet worden war, mit Rollmaterial nur auf " 12,250,000.		
Es ergibt sich somit auf diesen 48,450 Meter		

eine Ersparnis von Fr. 1,522,978.

Die Verwaltung glaubt zuverlässiglich, beim Schlusse der Baurechnung noch weitere Fr. 250,000 erspart zu haben. Demnach reduzirten sich die Baukosten auf Fr. 12,000,000, der Kilometer dieser Bahnstrecke käme mit Rollmaterial auf Fr. 247,678, und es wären Ersparnisse gemacht worden im Betrage von Fr. 1,772,978. Es ist dies, in Anbetracht der großen technischen Schwierigkeiten dieser Strecke, eine bedeutende Ersparnis. Dieselbe röhrt von den nämlichen Umständen her, wie bei Bruntrut-Delle: sehr stark berechnete Massen

und hohe Ansätze; billigere Schienen und billigere Schwellen, als im Devis angenommen waren. Erhebliche Ersparnisse wurden durch Weglassung unnöthiger Nebengeleise auf Bahnhöfen erzielt. Endlich fand eine bedeutende Reduktion der Verwaltungs- und Geldbeschaffungskosten und in der Verzinsung statt.

Wir kommen nun zu den neu zu erstellenden Linien Dachsenfelden-Delsberg-Basel, Delsberg-Glovelier-Bruntrut und Bivz-Faveroiz. Von diesen Linien wie von denjenigen des Dekrets, ist hervorzuheben, daß sie nicht den Charakter eigentlicher Gebirgsbahnen tragen; sie folgen meist den Thälern, dem Lauf der Gewässer, die für sie die Berge des Jura durchbrochen haben. Nur in wenigen Fällen durchsticht die Bahn Querzüge, so bei Pierre Pertuis und bei St. Ursiz. Anders verhält es sich mit den Bahnen im westlichen und südwestlichen Jura, wo wiederholt Gebirgsgrüften sich quer vor die Bahn legen und tiefe Thäler im rechten Winkel überbrückt werden müssen. Der Franco-Suisse zählt auf 27 Meter Bahn 1 Meter, der Jura industriel sogar auf 6 Meter Bahn 1 Meter Tunnel. Noch weit größer aber sind die Schwierigkeiten, mit welchen die Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zu kämpfen hat, wo dieselbe zwischen Genf und Lyon die südwestlichen Ausläufer des Jura durchbricht. Dort mußten gewaltige Bauten erstellt werden, so der Tunnel von Bellegarde, der 4000 Meter lang ist. Solche Werke erhöhen natürlich die Anlagekosten einer Bahn außerordentlich. Bei unsern Jurabahnen ist dies glücklicherweise nicht der Fall. Wie bemerkte, ziehen dieselben mit den Gewässern thalabwärts. Auf ihrem Wege aber berühren sie die wohlhabenden industriellen Ortschaften der Landschaft, gehen durch Gegenden, die reich sind an Erzeugnissen aller Art, die speziell ein ausgezeichnetes Baumaterial, sowie mächtige Erzlager besitzen.

Gestatten Sie mir nun, in kurzen Zügen eine Beschreibung des Tracé's der neuen Linien zu geben. Zaffen wir zunächst die Linie Dachsenfelden-Delsberg-Basel ins Auge, welche 67,290 Meter lang ist. Dachsenfelden ist ein wichtiger Knotenpunkt des jurassischen Straßennetzes. Dort vereinigen sich die Straßen von St. Immer und von Bern-Biel und gehen weiter nach Basel. Eine Straße zieht nördlich über Bellenay gegen St. Ursiz und Bruntrut und eine andere nordwestlich nach den Freibergen. Die erste Sektion Dachsenfelden-Court, ist 12,444 Meter lang, hat 12% Steigung und Minimalkurven von 350 Meter Radius. Das Tracé hält sich auf dem linken Ufer der Birs, möglichst entfernt von derselben, um Korrekturen zu vermeiden. Dadurch ergeben sich Ersparnisse gegenüber dem amtlichen Vorprojekte. Die zweite Sektion, Court-Münster, ist 5,890 Meter lang. Es ist dies die schwierigste Strecke der ganzen Linie. Die Birs und mit ihr die Bahn durchbricht in langer, tiefer Felsenschlucht den Graity. Da Münster erheblich tiefer liegt als Court, war es schwierig, in diesen Felsen ein ordentliches Tracé aufzustellen. Dasselbe des amtlichen Vorprojektes wies Steigungen bis über 30% auf. Da diese Steigung nicht mit ganzen Zügen hätte befahren werden können, sah man Abkupplungen voraus und hatte in Court einen größeren Bahnhof mit Remisen &c. projektiert. In Folge neuester Untersuchungen kam man schließlich auf ein anderes Tracé, welches im Maximum 25% Steigung hat und den normalen Betrieb zuläßt. Dadurch ergeben sich auf der einen Seite Mehrkosten, auf der andern aber Ersparnisse in Folge bedeutend einfacherer Bahnhofsanlage in Court und erleichterten Betriebes. Dieses Tracé bleibt bis gegen Münster auf dem rechten Ufer der Birs, um lösliche Mergellager des linken Ufers zu vermeiden.

Die dritte Sektion, Münster-Courrendlin, ist 7,526 Meter lang. Auch hier findet sich eine gewaltige Felsenschlucht, wohl die interessanteste des Jura in geologischer wie in landschaftlicher Beziehung. Es sind dies les grand-Roches bei

Münster. Die Birs durchbricht drei parallele, nahe aneinander gerückte Gebirgszüge. Die Kurven dieser Partie sind mit 240 Meter Radius etwas zu scharf und müssen geändert werden. Die vierte Sektion, Courrendlin-Delsberg, hat eine Länge von 3330 Meter. Die Bahn betritt bei Courrendlin wohl die größte Ebene des Jura, das Becken von Delsberg, und kommt in eine an Erzlagern reiche Gegend. Die dortigen Gruben wurden bereits unter den Fürstbischöfen von Bruntrut ausgebaut, sollen aber noch auf viele Jahre hinaus unerschöpft sein. Die Arbeiten für Erstellung der Bahn sind gering, das Tracé ist meist gerade, das Gefälle beträgt bis 10‰.

Bei Delsberg theilt sich die Bahn in zwei Arme, der eine führt nordöstlich gegen Basel, der andere westlich gegen Glovelier, St. Ursiz und Bruntrut. Die Strecke Delsberg-Basel (38,100 Meter) ist leicht zu bauen und leicht zu betreiben. Sie weist günstige Gefällsverhältnisse, im Maximum 11‰, auf. Dagegen hat sie, der Krümmungen der Birs wegen, viele Kurven. Die Linie Delsberg-Basel zerfällt in 3 Sektionen:

Delsberg-Laufen	.	.	Länge 15,900 Meter
Laufen-Angenstein	:	:	" 12,000 "
Angenstein-Basel	:	:	" 10,200 "

Total 38,100 Meter

Es sind folgende Zwischenstationen auf dieser Linie: Soyhières, Liesberg, Laufen, Grellingen, Aesch, Arlesheim, Dornachbrück und Mönchenstein. Die Bahn überschreitet die Sorne unmittelbar vor ihrer Einmündung in die Birs, geht links der Birs mit dieser durch die Schlucht der Vorburg bis über Soyhières hinaus und tritt von da auf die rechte Flussseite bis unterhalb der Station Liesberg. Auch hier durchbricht die Birs drei Gebirgszüge: bei Vorburg, Liesberg und Laufen. Diese Gebirge sind aber weiter auseinander gerückt, als die bei Münster, und der Durchbruch selbst ist ein weiterer. Der Fluss war mächtiger geworden und die Felsen, die sich ihm entgegenstemmten, weicherer Art. Im Laufenthal wird ein weicher, weißer Korallenkalkstein gebrochen, der sich leicht bearbeiten lässt, aber an der Luft erhärtet. Schon die Römer kannten diesen Stein und verwendeten ihn u. A. bei ihren Bauten von Augusta Rauracorum (Baselauft). Bei allen ältern Bauwerken im Jura kommt er vor und ist in neuester Zeit auch beim Bahnhofsgebäude in Bruntrut benutzt worden. In Laufen mündet die Straße von Klein-Lützel ein, das schmale Birsthal erweitert sich, Wälder und Weiden gehen über in Wiesen und Acker. Die Strecke Laufen-Angenstein ist 12,000 Meter lang. Das Tracé befindet sich meist auf dem rechten Ufer der Birs, und das Maximalgefälle beträgt 10‰. Bei Zwingen mündet die Straße aus dem solothurnischen Oberamte Dornach-Thierstein ein. Auf der Strecke Angenstein-Basel (10,200 Meter) bleibt die Bahn auf dem rechten Ufer der Birs und durchzieht ein äußerst fruchtbares und industrielles Gelände, die solothurnischen und basellandschaftlichen Ortschaften Aesch, Dornach, Dornachbrück, Arlesheim und Mönchenstein, geht bei letzterm Orte über die Birs und gelangt in möglichst gerader Richtung nach Basel in den Centralbahnhof. Auf der ganzen Strecke Delsberg-Basel befinden sich viele und gute Steinbrüche.

Auf der Strecke Delsberg-Glovelier, welche 11,160 Meter lang ist, folgt die Bahn dem Thale der Sorne. Diese Strecke hat günstige Steigungs- und Krümmungsverhältnisse, und an ihr liegen die Stationen Courtetelle, Courfaivre und Glovelier, welch' letztere Ortschaft ein ähnlicher Straßenknotenpunkt ist, wie Dachsfelden. Auch in diesem Thale findet sich reichlich Baumaterial. Die Strecke Glovelier-Bruntrut hat eine Länge von 17,000 Meter. Da der Bahnhof in Bruntrut gebaut, während die Lage dessenigen in Glovelier noch nicht fixirt ist, so gebe ich bei der Beschreibung dieser Strecke von Bruntrut aus. Das Tracé zieht sich südöstlich gegen Cour-

genay und Courtemautruy und gelangt nach einer Strecke von 7000 Meter zum Tunnel La Croix, welcher 2890 Meter lang ist, paßt denselben, durchsticht den Schloßberg von St. Ursiz auf einer Länge von 160 Meter, überbrückt 45 Meter hoch die Schlucht von Combe-Maran und gelangt zum Bahnhofe von St. Ursiz. Sodann zieht es sich den steilen Felswänden des rechten Doubsufers entlang und gelangt durch zwei kleinere Tunnels von zusammen 280 Meter zum Tunnel von Glovelier, der 1930 Meter mißt. Wie bereits bemerkt, hat diese Strecke ein Gefälle von 16‰ im Maximum und Kurven von mindestens 350, meistens aber von 1000 Meter Radius.

Die Anlagekosten gestalten sich, wie folgt: Die Linien Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier (78,450 Meter) waren deviziert auf Fr. 18,195,839, somit der Kilometer auf circa Fr. 232,000. Bei Bruntrut-Delle kommt der Kilometer mit Inbegriff des Rohmaterials auf Fr. 175,349. Bei Biel-Dachsfelden und Sonceboz-les-Convers dagegen kostet der Kilometer Fr. 247,678 bei Fr. 12,000,000 Gesamtkosten dieser Strecke. Im Vergleich mit diesen Linien sind aber Fr. 232,000 für den Kilometer der einspurigen Bahn Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier jedenfalls zu hoch gegriffen. Außerdem bei Münster sind hier keinerlei technische Schwierigkeiten, während dies bei Biel-Dachsfelden und Les Convers auf längere Strecken in erheblichen Maße der Fall ist. Der Voranschlag des amtlichen Vorprojektes war hauptsächlich in Berücksichtigung der schwierigen Bahnstrecke, wie Biel-Dachsfelden, St. Immer-Les Convers, Court Münster und Glovelier-Bruntrut, stark gerechnet worden. Die Massen sind reichlich, die Einheitspreise hoch genommen. Dazu kommt ein Zuschlag von 20% für Unvorgesehenes. Für Schienen und Schwellen sind Ansätze gemacht worden, die 20% höher sind als die Preise bis 1871. Es müssen hier ansehnliche Ersparnisse gemacht werden können. Auch auf dieser Strecke genügt das schwächere Schienenprofil von 36 Kilogramm per Meter um so mehr, als jetzt keine größeren Steigungen mehr vorkommen als 25‰. Der gegenwärtige Preis der Schienen, Fr. 350 per Tonne, ist ein künstlicher, zu hoher, und es ist anzunehmen, daß bis zur Zeit, wo die Schienen angekauft werden müssen, ein Sinken der Preise eingetreten sei. Wie auf den übrigen Strecken, waren auch hier eichene Schwellen angenommen, die an den meisten Orten durch billigere, kanisierte Tannene ersetzt werden können.

Ferner hat sich bei Ausführung der Dekretslinien gezeigt, daß eine Menge unnötiger Nebengeleise berechnet und angenommen worden war. Auch hier ist dies der Fall, so daß auf diesem Punkte ebenfalls erhebliche Ersparnisse zu machen sind. Den nämlichen Erfahrungen zufolge kann auch bei den Stationen viel Ueberflüssiges weggelassen werden. So wird, wie bereits nachgewiesen, die Station Court weit kleiner ausgeführt, als angenommen worden war. Ueberdies sind in den Fr. 18,200,000 des Vorprojektes bedeutende Beträge, die ganz oder zum größten Theile weggelassen werden können. Für Bahnhofsgebäude in Basel sind Fr. 495,000 angesetzt. Wie mitgetheilt, räumt die Centralbahn der Jurabahn das Mitbenutzungsrecht ihres Bahnhofes in Basel ein. Es werden daher nur noch Remisen, Wasser- und Kohlenstation zu erstellen sein, so daß sich obiger Posten stark verringert. Vermuthlich werden Fr. 250,000 hier genügen. Für eine Konstruktionswerkstätte in Delsberg waren 220,000 deviziert. Es ist möglich, daß später, nach längerem Betrieb, eine solche erstellt werden wird, vor der Hand genügen aber geringere Werkstätten. Der Ansatz von 78,000

Uebertrag Fr. 793,000

Uebertrag Fr. 793,000
(Fr. 1000 per Kilometer) für einen Lebhaag,
der meist erst während des Betriebes gesetzt
und von den Bahnwärtern unterhalten wird,
ist wohl um das Doppelte zu hoch. Also
auf diesen drei Posten, welche zusammen

auf Fr. 793,000 sich belaufen, allein, ergeben sich ganz bedeutende Ersparnisse. Mehrkosten dagegen wird man haben in Folge veränderten Trace's zwischen Court und Münster und der Bahnverlegung in Basel und vom linken auf das rechte Ufer. Diese Mehrkosten aber werden reichlich durch obige Ersparnisse gedeckt.

Die Linien Dachsenfelden-Basel und Delsberg-Glovelier werden trotz der gegenwärtig erhöhten Preise in keinem Falle die Fr. 18,200,000 des amtlichen Voranschlagens kosten. Ziemliche Gewissheit hierüber erhält man in Folge Bauausreibung durch Eingaben von Unternehmern. Im November 1871 machten die Unternehmer Gouin und Comp. eine Eingabe in Betreff der Ausführung der Bahnstrecke Dachsenfelden-Basel und Delsberg-Bruntrut durch den Repetesch, nicht inbegriffen Landerwerb, Rollmaterial, Verzinsung, Verwaltung &c. Das betreffende Angebot betrug circa Fr. 1,650,000, gegenüber dem Voranschlag jener Partie. Im Januar 1872 langte ein weiteres Angebot der schweizerischen Baugesellschaft der Jurabahnen, welche gegenwärtig Biel-Dachsenfelden und Sonceboz-les Convers erstellt, ein, betreffend Dachsenfelden-Basel, ebenfalls mit Ausnahme von Landerwerb, Rollmaterial, allgemeinen Verwaltungskosten, Verzinsung des Baukapitals und Geldbeschaffung. Das Angebot betrug circa Fr. 1,083,400. Die Jurabahngesellschaft konnte damals auf diese Offerten nicht eingehen, sie war noch nicht ausgerüstet, wie heute. Jetzt, bei den höheren Preisen, würde es schwieriger sein, so günstig abschließen zu können. Trotzdem haben sich die Verhältnisse nicht derart geändert, daß nicht bei Abschließung eines Vertrages à-sorsai eine Ersparnis von über einer halben Million zu erzielen wäre. Um aber sicher zu gehen, beauftragte die Jurabahngesellschaft ihren Oberingenieur, Herrn Viardet, die Sache nochmals zu studiren und die Ansätze des Voranschlagens den gegenwärtigen Verhältnissen und den gegenwärtigen Preisen anzupassen. Das Resultat dieser Studien war folgendes:

Neuer Devis. Amtl. Vorprojekt von 1865.		
	Fr.	Fr.
Landerwerb	1,402,325	1,266,480
Unterbau	8,039,720	7,860,720
Oberbau	3,377,845	2,993,743
Hochbau	1,236,000	1,590,380
Verschiedenes und Telegraph	434,720	434,720
Rollmaterial	1,832,820	1,832,820
Verwaltung	852,500	852,500
Zusammen		16,881,363
Verzinsung und Geldbeschaffung	968,855	1,364,476
Total	18,144,785	18,195,839
rund	18,150,000	18,200,000

Herr Viardet hat also, in Berücksichtigung der höheren Preise, eine wesentliche Erhöhung des Voranschlagens von 1865 vorgenommen in den Rubriken Landerwerb, Unterbau und Oberbau. Dagegen ließ er eine Ermäßigung eintreten für den Hochbau. Gleich geblieben sind die Ansätze für Verschiedenes, Rollmaterial und Verwaltung. Für Verzinsung und Geldbeschaffung sind im neuen Devisen eingetragen Fr. 968,855. Auf Seite 38 des Berichtes des Herrn Marti steht

dagegen Fr. 803,724, welche Zahl von Herrn Viardet in Folge einlässlicher Berechnungen aufgestellt worden war. Herr Viardet erkrankte seitdem, und Herr Dumur verifizierte seine Rechnungen und änderte jenen Betrag auf Fr. 968,855. Dieser Posten ist immer noch um " 395,621

niedriger als die Fr. 1,364,476 des amtlichen Voranschlagens. Es kommt dies daher, daß die Aktien während der Bauzeit keinen Zins erhalten, und daß die Strecken Delsberg-Basel bereits in zwei Jahren, Dachsenfelden-Delsberg-Glovelier in drei Jahren in Betrieb gesetzt und so während der Bauzeit nutzbar gemacht werden. Nach dem neuen Voranschlag kämen also Dachsenfelden-Basel und Delsberg-Glovelier rund auf Fr. 18,150,000, wobei die angeführten, meist zu ersparenden Ansätze für den Bahnhof Basel, die Reparaturwerkstätte in Delsberg und den Lebhaag, zusammen im Betrage von Fr. 793,000, belassen worden sind. Demnach käme der Kilometer auf Fr. 231,357 zu stehen. Dieser Voranschlag von Fr. 18,150,000 ist aber, wie nachgewiesen, ein höchst vorsichtig und breit angelegter. Die wirklichen Ausführungskosten werden diesen Betrag nicht erreichen.

Ich gehe nun über zu der Strecke Glovelier-St. Ursprung-Bruntrut (17,500 Meter). Es ist dies eine der interessantesten und schwierigsten Strecken, zugleich aber auch die am gründlichsten studirte Partie des ganzen Netzes. Zuerst machte Herr Ingenieur Froté die benötiglichen Studien. Unabhängig davon ließ auch die französische Ostbahn das Tracé, und zwar genau, untersuchen. Pläne und Berechnungen liegen bei den Akten. Dann nahmen, als Experten der Jurabahn, die Herren Bridel und Viardet diese Arbeit zu Handen, prüften das gesammte reiche Material, verglichen es mit den eigenen Aufnahmen und Berechnungen, und stellten schließlich ein Projekt auf, nach welchem nun gebaut werden soll. Der Bericht dieser Techniker von anerkanntem Rufe ist eine höchst interessante, gediegene Arbeit. Er ist gründlich gehalten und benutzt die Erfahrungen bei ähnlichen Bauobjekten; den erhöhten Preisen ist Rechnung getragen, aber auch den Fortschritten der Technik. Dabei sind stets ungünstigere Verhältnisse angenommen worden, selbst da, wo ziemlich sicher weniger Schwierigkeiten vorauszusehen waren. Diese Strecke ist devisiert auf Fr. 12,743,710 oder rund Fr. 12,750,000. Somit käme hier der Kilometer, inbegriffen Rollmaterial, Verwaltung, Verzinsung &c., auf Fr. 728,571. Dabei sind aber allein 5,200 Meter Tunnel, devisiert auf Fr. 6,261,400.

Bei diesem Voranschlage sind sicher nach verschiedenen Richtungen Ersparnisse zu machen. So z. B. ist für die Tonne Schienen der höchste Preis angenommen, der gegenwärtig bezahlt wird, nämlich Fr. 350 (Fr. 0,35 per Kilogramm). Nun eilt aber die Schienenbeschaffung nicht, da die Unternehmer sich mit eigenen Schienen behelfen müssen. Die Bauzeit ist auf 2½-3 Jahre berechnet, und kommt es dann zum Ankaufe der Schienen, so ist wohl anzunehmen, dieser übertrieben hohe Preis sei gesunken. Für Rollmaterial sind im Devisen (Seite 41 des Berichtes des Herrn Marti) Fr. 376,250 angefertigt, wozu noch ein entsprechender Zuschlag für Unvorhergesehenes kommt. Da aber laut Vertrag die französische Ostbahn Wagen liefert, so wird diese Summe nicht in dieser Höhe beansprucht werden.

Der Tunnel de la Croix, 2890 Meter lang, ist per laufenden Meter zu Fr. 1,040 berechnet. Dazu kommen für Ventilation, Geräthe aller Art, Gerüstungen, Werkstätten &c. weitere " 220

Gesamtkosten per Meter Fr. 1,260. Beim Ansatz von Fr. 1,040 per Meter sind, trotzdem daß die geologischen Profile ein ziemlich hartes Material angeben, viele und starke Verkleidungen vorausgesetzt. Nur auf 70

Meter nahm man keine an, während an andern Stellen solche von 0,7—0,9 Meter Stärke projektiert sind. Bei den gleichen geologischen Verhältnissen sind z. B. im Tunnel des Loges Verkleidungen von weit geringerer Mächtigkeit ausgeführt. Fr. 220 Buschlag per Meter für Ventilation &c. sind ebenfalls hoch geprägt. Unter weit ungünstigeren Verhältnissen sind dafür beim Hauenstein allerdings Fr. 340 verbraucht worden. Bei Pierre-Pertuis dagegen sind nur Fr. 150 und beim Tunnel des Rangiers Fr. 180 Buschlag per Meter berechnet. Der Voranschlag für den Tunnel de la Croix ist somit ebenfalls ein reichlicher. Die Ingenieure der Ostbahn schätzen denselben auf Fr. 3,723,296 = Fr. 1289 per Meter. Die Arbeit sollte in 28½ Monaten beendet sein. Um mehr Angriffspunkte zu haben, projektierten sie 4 Schachte von 39—69 Meter Tiefe und 2 Schrägstollen von 462 und 490 Meter Länge. Opfert man dagegen einige weitere Monate für den Bau, so genügen drei Schachte, und die beiden Betriebsstollen können entbeamt werden. Darin liegt der Grund der niedrigeren Ansätze der Herren Bridel und Viardet.

Der Tunnel von Glovelier, 1930 Meter lang, braucht 2 Förderungsschachte von 125 und 132 Meter Tiefe. Er ist per laufenden Meter berechnet zu Fr. 990 Buschlag für Ventilation, Geräthe, Gerüstungen &c., per Meter " 210

Zusammen Fr. 1,200 macht auf 1930 Meter Fr. 2,316,000. Die Tunnels von St. Ursib und des Doubs, zusammen 308 Meter lang, waren geschätzt auf Fr. 966 und 961 per Meter. Da aber fester Felsen durchbrochen wird, nehmen die Experten für die Ausführung Fr. 800 per laufenden Meter als genügend an. Somit betragen die Baukosten nach dem Voranschlage Fr. 304,000. Es sind also die Tunnelarbeiten devisiert, wie folgt:

Tunnel de la Croix	2890 Meter	Fr. 3,641,400.
Tunnel von Glovelier	1930 "	" 2,316,000.
Tunnels von St. Ursib und des Doubs	380 "	" 304,000.

Zusammen 5200 Meter Fr. 6,261,400. Demnach fäme auf dieser Strecke der laufende Meter Tunnel auf Fr. 1204. Im Vergleich zum Tunnel von Pierre-Pertuis, wo der Meter auf Fr. 1000, und zu den Tunnels des Jura industriel, wo der Meter auf Fr. 760—900 zu stehen kommt, kann jener Ansatz ein sehr hoher genannt werden.

Um auch hier eine richtige Einsicht zu erhalten, bot die Verwaltung der Jurabahn nach sorgfältig ausgearbeitetem Bedingungsheft unter der Hand die Ausführung der Tunnels und Anfahrten bekannten technischen Firmen an. Bis im Januar dieses Jahres langten 5 Angebote von Personen oder Gesellschaften ein, die alle im Falle wären, den gemachten Anforderungen zu entsprechen, u. A. auch Fr. 200,000 Rauktion zu hinterlegen. Die Herren Bridel und Viardet hatten den Tunnel de la Croix mit Befahrten, Kunstdämmen und Beschotterung veranschlagt auf Fr. 4,297,312 und den Tunnel von Glovelier auf " 2,731,259

Zusammen Fr. 7,028,571 Von jenen 5 Angeboten waren 3 unter und 2 über dem Voranschlage. Die niedrigste Eingabe war Fr. 6,575,400, die höchste stieg auf Fr. 7,392,993. Im ersten Fall also ein Angebot von Fr. 453,171. Waren sämtliche Arbeiten dieser Strecke ausgeschrieben worden, so würden wohl stärkere Angebote erfolgt sein. Der Voranschlag ist so hoch, daß 1 Million daran erspart werden dürfte. Es sind, wie gesagt, hohe Preise und ungünstige Verhältnisse angenommen, Verhältnisse, die sich bei der Ausführung voraussichtlich weit besser gestalten werden.

Die Bahnstrecke zur Verbindung mit der französischen

Ostbahn, Buix-Faverois, ist nur 2500 Meter lang, hat beinahe keine Kunstdämmen und ist ohne jegliche Schwierigkeit zu errichten. Speziell studirt wurde sie von den Ingenieuren der Ostbahn. Die Herren Bridel und Viardet veranschlagten diese Strecke wohl viel zu hoch auf Fr. 500,000, also den Kilometer zu Fr. 200,000. — Wir kommen nun zu folgendem Resultat: Laut Voranschlag kommen die Bahnstrecken: Dachsenfelden-Basel und Delsberg-Glovelier auf Fr. 18,150,000 Glovelier-St. Ursib-Pruntrut auf " 12,750,000 Buix-Faverois auf " 500,000

Zusammen Fr. 31,400,000 In Berücksichtigung der gemachten Offeren seitens tüchtiger Unternehmer und erheblicher Ersparnisse, welche, wie nachgewiesen wurde, auf einzelnen Posten des Voranschlages zu machen sind, komme ich zum nämlichen Schlusse, wie Herr Marti in seinem Berichte: Es ist kein Zweifel, daß diese Linien ausgeführt, und zwar gehörig ausgeführt, kaum Fr. 30,000,000 kosten werden. Angenommen, dies sei richtig und der Bau dieser neu zu erstellenden Linien koste Fr. 30,000,000 Biel-Dachsenfelden und Sonceboz-les Convers rund " 12,000,000 und Pruntrut-Delle " 1,846,500

so kostet das ganze Netz (158,900 Meter) Fr. 43,846,500

oder rund Fr. 43,847,000 somit per Kilometer Fr. 275,940. Der Voranschlag des amtlichen Vorprojektes belief sich auf " 42,300,000 Die wirklichen Baukosten kommen also nach

obiger Berechnung um Fr. 1,547,000 höher, dagegen sind zu berücksichtigen die bedeutenden Mehrkosten in Folge Tracéverlegungen. Ferner kommt in Betracht die bedeutende Zunahme der Preise in den letzten Jahren, sowie der Umstand, daß im Voranschlage des amtlichen Vorprojektes die Baukosten von Buix-Faverois nicht inbegriffen waren.

Ich glaube nun, Ihnen genügende und beruhigende Auskunft über den technischen Theil der Vorlage geben zu haben. Die technische Unterabtheilung Ihrer Kommission anerkennt die gemachten Angaben, und ich wäre somit zum Schlusse gekommen. Da ich aber das Wort noch habe, so bringe ich hiermit dem Jura meine herzlichen Glückwünsche dar, daß nach langer Arbeit, nach Angst und Sorgen, er endlich Gewißheit erhält, am Ziele seiner Bestrebungen anzulangen. Es war eine Zeit, wo es nicht so glatt ablief, sich für jurassische Bahnbestrebungen zu interessiren oder gar zu begeistern; haben doch Söhne des Jura selbst sich nach dieser Richtung mit Händen und Füßen gesperrt! Doch die Zeiten haben sich geändert und hoffentlich jene Männer auch. Dem Jura aber blüht eine rosig Zukunft. Er erhält Verkehrslinien von einer Wichtigkeit und Tragweite, von denen er nie geträumt hätte. Mich freut dies. Wenn er aber endlich angelangt ist am Ziele seiner Wünsche, wenn die Lokomotive braust durch die Thäler und Wälder des Jura, dann gedenke er auch unser dankbar und in Freundschaft, des alten Kantons, der ihm nicht nur mit 18 Millionen geholfen hat, sondern auch mit seiner Sympathie und seinem guten Willen! (Bravo!)

Sehr, als Berichterstatter der finanziellen Sektion der Kommission. Nachdem sowohl der Herr Eisenbahndirektor, als namentlich Herr Ritter, als Berichterstatter der Kommission, sich ausführlich ausgesprochen haben auch in Bezug auf den Finanzausweis, glaube ich, Ihre Geduld nicht ermüden, meine große Armatur auf die Seite legen und mich möglichst einfach halten zu sollen. Die Finanzsektion, bestehend aus den Herren Steiner, Hofer, Immer und mir, hat weniger zu räsonniren, als zu arbeiten gehabt. Ihre Hauptarbeit ist gewesen, einen

großen Aktenband mit sich selbst nach seinem eigenen Resümé und die sämtlichen Akten zu verifizieren und mit den Berichten des Herrn Marti und der Eisenbahndirektion zu vergleichen. Diese Vergleichung hat auf das Gewissenhafteste stattgefunden. Das Aktienregister der Jurabahn verzeigt für Fr. 10,333,500 Aktien. Dazu sind nachträglich, nachdem das Register dem Regierungsrathe eingereicht war, noch für Privataktien und für Aktien der Gemeinde Morvelier gekommen,

was also eine Gesamtzeichnung von ausmacht. Im Berichte des Herrn Direktor Marti sind die Aktienzeichnungen auf angegeben. Die Differenz röhrt daher, daß er von den nachträglichen Privataktienzeichnungen im Betrage von Fr. 33,000 bereits aufgenommen hatte. Es sind also

bloß noch beizufügen . . . Fr. 8,500
nebst den nachträglichen Gemeindezeichnungen mit . . . " 8,000
zusammen " 16,500
Außerdem haite Herr Marti nicht aufgenommen die im Aktienregister bereits stehenden nachträglichen Zeichnungen von Epauvilliers und Epiquerez mit zusammen . . . " 8,000
Ergänzen wir nun die Angaben im Berichte des Herrn Marti durch obige Zahlen, so erhalten wir genau die oben angegebene

Summe von . . . Fr. 10,374,500
Ganz in den gleichen Zahlen bewegt sich der Herr Eisenbahndirektor; nur ist seine Zusammenstellung eine etwas andere, indem er sogleich Abzüge macht, während Herr Marti nur in einem Nachsatz sagt, was er abziehen würde. Die Kommission war erfreut über die Korrektheit, mit welcher die gesamte Aktenauslage der Jurabahn stattgefunden hat: es ist wohl selten ein so großes Register von solcher Korrektheit dem Großen Räthe vorgelegen. Die Kommission hatte ferner eine Masse von Bedingungen in den Zeichnungen der Gemeinden durchzulesen, wobei sie öfters sah, daß die gestellten Bedingungen von späteren Gemeinderversammlungen aufgehoben worden waren, oder sich überzeugte, daß die Bedingungen gar keinen Werth haben, indem sie etwas verlangen, was ohnehin ausgeführt wird. Einige, die von den Herren Marti und Jolissaint hervorgehoben werden, sah sich die Kommission noch näher an, so die Zeichnungen der Gemeinden Echert und Corcelles, die, wenn ihre Wünsche in Bezug auf die Anlage des Bahnhofes in Münster nicht erfüllt werden, ihre Aktienzeichnungen um je Fr. 10,000 reduzieren, die Zeichnung der Gemeinde Riesberg, die ihre Fr. 45,000 nur unter der Bedingung zeichnet, daß auf ihrem Gebiete eine Station errichtet werde, u. s. w. Die Kommission gelangte aber einstimmig zu der Ansicht, es sei kein Grund vorhanden, etwas Weiteres abzuziehen, als was die Herren Marti und Jolissaint selbst als zweifelhaft angeben, um so mehr, als die meisten Konditionen, um die es sich handelt, der Art sind, daß, wenn man sie nicht erfüllt und die betreffenden Aktien fahren läßt, eine fast noch größere Summe an devirten Kosten erwartet wird. Man hätte somit füglich fast die ganze Summe der gezeichneten Aktien als definitiv annehmen können. Allein wir hielten es für gut, auf den allerniedrigsten Ansatz herunterzugehen, und einigten uns dahin, dem Großen Räthe mit aller Bestimmtheit zu erklären: Es sind reelle, feste Aktienzeichnungen für mindestens $10\frac{1}{4}$ Millionen vorhanden. Diese vertheilen sich in folgender Weise:

Zeichnungen von Gemeinden	Fr. 4,414,500
" " Privaten	960,000
" der französischen Ostbahn	4,500,000
" von Baselstadt	500,000

Total	Fr. 10,374,500
Nach Abzug von für vielleicht nicht erfüllbare Bedingungen	" 124,500

bleibt ein gesichertes Aktienkapital von Fr. 10,250,000 Nachdem sich die Kommission über diese Aktiensumme genau orientirt hatte, ging sie zur Prüfung des Finanzvertrages mit den Banken über und stellte sich vor Allem die Frage: Gewähren diese Banken die nöthige Sicherheit bei einem à forfait-Vertrag über 22 Millionen? Es sind, wie Sie wissen, der Basler Bankverein, die Basler Handelsbank, die Kantonalbank und die Eidgenössische Bank von Bern. Diese zusammen arbeiten mit einem Stamm-, resp. Aktienkapital von circa 80 Millionen Franken, und die Aktien und Titel dieser Banken — die Kantonalbank hat auch Obligationen mit Gewinnanteil — stehen weit über pari. Die Frage also, ob diese Banken stark genug seien, um unter allen Umständen, es mögen Krieg oder sonstige unvorhergesehene Ereignisse eintreten, 22 Millionen zu liefern, wenn sie sie auch nicht beim Publikum an den Mann bringen können, ist mit Ja zu beantworten. Nun ist der Vertrag im Uebrigen unter billigen Bedingungen abgeschlossen. Zuerst der Kurs von 96 %. Wir stellten in Bezug hierauf Vergleichungen an. Es ist ein Anleihen von $3\frac{1}{4}$ Millionen für das Dekretsjahr zu $96\frac{1}{2}\%$ negoziert worden; dagegen aber mußten sich die sämtlichen an den Linien liegenden Gemeinden zur Zinsengarantie verpflichten, was hier nicht der Fall ist. Das unter den schönsten Aufzügen entstandene Gotthardunternehmen hat sein erstes Anleihen zu 95 % gemacht. Wir überzeugten uns also durch Vergleichungen, daß der genannte Kurs für ein Unternehmen, das keine andere Garantie bietet, als die es in sich selbst trägt, ein angemessener ist. In Bezug auf die Lieferung des Geldes steht eine Bestimmung im Vertrage, wonach die Banken unter allen Umständen nach Bedürfniß der Bahn das Geld liefern müssen, auch wenn sie noch nicht emittieren können. Für die Emission ist ihnen, ihrem Verlangen gemäß, alle mögliche Freiheit gegeben worden, jedoch mit Einschaltung der Bestimmung, daß sie dies mit thunlichster Berücksichtigung der Interessen der Jurabahn ausführen sollen, damit diese nicht zu viel chômage d'argent hat. Wahrscheinlich werden die Banken diese 22 Millionen nicht auf einmal auf den Markt werfen können, sondern serienweise, was dem Uebelstand der Fondsanhäufung abhelfen würde. Wie Sie wissen, ist der Vertrag absolut fest, insofern wir abschließen. Es steht im Vertrage eine Klausel, daß bei außerordentlichen Umständen die Banken zurücktreten dürfen, was sie aber acht Tage vor der zur Entscheidung veranstalteten Großerathssitzung erklären müssen. Sie haben nun keine derartige Erklärung abgegeben, so daß, wenn wir die Vorlage genehmigen, daß Obligationenkapital fest angebunden ist. In diesem Vertrage ist ausdrücklich vorbehalten, daß zwar die Staatsbahlinien sofort Eigentum der Jurabahn werden müssen, daß aber der Ertrag derselben bis zum Ausbau des Jurabahnnetzes dem Staate Bern angehört. Es fehlt also an den nöthigen Vorbehalten im Vertrag nicht, und er hindert uns nach keiner Richtung, dem Wunsche zu entsprechen, daß der Kanton Bern noch einige Jahre die Rendite seiner Staatsbahn anstatt eines Zinses von Aktien beziehe. Noch eine Bemerkung: diese Banken sind, nach allerdings ziemlich langen Verhandlungen, in zwei Richtungen coulant geworden. Sie haben zugestanden, daß wir die Ablösung des ganzen Kapitals auf das Jahr 1881 stellen können, während die Ablösung von Seiten der Banken erst auf das Jahr 1890 gestellt ist. Dies wurde unserseits verlangt, damit man eventuell 1881 das dannzu-

(26. Februar 1873.)

mal fällige Anleihen von $3\frac{1}{4}$ Millionen aufheben und die ganze Jurabahnshuld in ein Anleihen verschmelzen kann. Ferner gestanden sie zu, daß wir nicht alle 22 Millionen zu nehmen brauchen, sondern es ist nur für 21 Millionen fest akkordirt und der Jurabahn vorbehalten, zu verlangen, daß die 22. Million auch emittirt, oder im Portefeuille behalten wird.

Indem also die Finanzsektion Aktien und Obligationenkapital als durchaus gesichert an-

nahm, fand sie, daß im Ganzen gesichert vorhanden seien. Sie mußte nun gewärtigen, was die technische Sektion in Bezug auf die Bauausgaben sagt, um daraus den Schluß zu ziehen, ob das Kapital für alle Eventualitäten hinreichend sei. Die technische Sektion der Kommission hat den Devis von $31\frac{1}{4}$ Millionen bestätigt. Der Herr Eisenbahndirektor hat angeführt, sie habe wegen eines Fehlers in der Binsberechnung Fr. 50,000 zugeschlagen. Indessen nehme ich nach den Angaben des Herrn v. Werdt an, daß sie den Devis von Fr. 31,250,000 als hinreichend feststellt. Es würde also von dem vorhandenen gesicherten Kapital von

Fr. 10,250,000
" 22,000,000

eine Summe von Fr. 1,000,000 übrig bleiben. Wenn Sie den Bericht des Herrn Marti, der neuere Angaben in Bezug auf die Verakfördirung der Doubs-tunnel enthält, genau durchgehen, so werden Sie Zutrauen zu seiner Berechnung bekommen, wonach man, statt mit $31\frac{1}{4}$, auch mit $30\frac{1}{4}$ Millionen wird auskommen, in welchem Falle somit 2 Millionen übrig bleiben würden. Indessen ist es vorsichtiger, man nehme die höhere Summe an. Nach diesem Ansahne übersteigt das gesicherte Kapital die nothwendige Bausumme um 1 Million, so daß man mit aller Verhügung der Sache ins Auge blicken und sicher sein kann, daß die Bahn in keine Verlegenheit kommen wird. Ich will noch anführen, was zwar bereits erwähnt worden ist, wie gewisschäft der Jura seine Verpflichtungen erfüllt. Es sind von allen für die Dekretslinien gezeichneten Aktien noch ausstehend Fr. 6500, nämlich Fr. 6000 von Ilfingen (Orvin) wegen eines Streithandels und Fr. 500 von einem verunglückten Privaten. Sie werden selten eine solche Summe gezeichnet gesehen haben mit einem so kleinen Ausstande. Ebenso sicher werden auch die Fr. 10,250,000 eingehen, ja mehr als eingehen.

Der nämliche Ueberschuß von 1 Million, der sich bei der Feststellung des Baukapitals auf Fr. 31,250,000 ergibt, stellt sich auch für das ganze Neß heraus. Zu diesen

Fr. 31,250,000

kommen dann noch hinzu für:

Pruntrut-Delle . . .	Fr. 1,850,000
die Dekretslinien . . .	" 12,250,000
die Staatsbahnlinien	
rund	" 10,800,000

24,900,000

Fr. 56,150,000

Dies ergibt eine Summe von Dagegen haben wir Fr. 57,150,000 Fonds, nämlich außer den für die noch zu erstellenden Linien gesicherten Fr. 32,250,000 noch die Aktien von Pruntrut-Delle mit " 1,550,000 Die Aktien der Dekretslinien mit " 9,000,000 die abzutretenden Staatsbahnlinien im Werthe

Uebertrag Fr. 42,800,000 Fr. 56,150,000

Uebertrag Fr. 42,800,000	Fr. 56,150,000
von	
an Obligationenkapital	" 10,800,000
für Pruntrut - Delle	" 300,000
und	" 3,250,000
für die Dekretslinien	" 57,150,000

Dies ergibt zusammen

also die nämliche Differenz von Fr. 1,000,000 zwischen Baukosten und Kapital, wie oben. Namens der Finanzsektion kann ich Ihnen also gewissenhaft das Eintreten ins Dekret und die Genehmigung des Finanzausweises empfehlen.

Die Finanzsektion hat sich auch gefragt, ob es ihre Sache sei, die Rentabilität zu begutachten. Sie hat gefunden, es sei zweckmäßig, wenn sie sich hierin orientire, aber einstimmig anerkannt, die Rentabilitätsfrage sei auf den heutigen Tag nicht entscheidend. Will man nach bernischem Einchrlich Wort halten, so ist die Frage nicht, ob das Unternehmen etwas einbringt, ob es mehr oder weniger rentirt. Indessen haben wir uns in den verschiedenen Berechnungen umgesehen, und ich will Ihnen die Reihe derselben vor Augen führen. Die erste ist von Herrn Direktor Marti und datirt aus der Zeit, wo er auf dem Punkte stand, mit den Banken für das Obligationenkapital in Negoziation zu treten, und denselben eine Unterlage bieten müste. Damals standen ihm die Faktoren noch sehr unvollständig zu Gebote; er wußte aber wohl, mit wem er zu rechnen hatte, nämlich mit Banken, die sicher gehen wollen, wenn sie à forsait übernehmen, und rechnete also lieber zu niedrig, als zu hoch. Nun kam er auf eine Dividende von $3\frac{1}{8}\%$. Ich halte es für außerordentlich wichtig, zu konstatiren, daß von keiner einzigen der vier Bankdirektionen kritisirende Bemerkungen über diese Rendite gemacht worden sind. Sie sehen, daß die Banken an diese Rendite glauben, sonst würden sie nicht verhältnismäßig so günstige Bedingungen bei einem so großen Anleihen zugestanden haben. Herr Jolissaint kommt auf 4° . Er hat etwas weniger Betriebseinnahmen und sieht einige Faktoren etwas anders an, als Herr Marti, der jetzt, nach vielen neuen Untersuchungen, und nachdem er in Folge besserer Kenntnisse insbesondere den Verkehr der Ostbahn viel genauer hat beurtheilen können, als im Herbst vorigen Jahres, auf $4\frac{1}{2}\%$ kommt. Wir können also auswählen zwischen $3\frac{1}{8}$, 4 und $4\frac{1}{2}\%$. Es ist möglich, daß man sich täuscht, sei es daß man zu hoch, sei es, daß man zu tief geht. Ich will indessen daran erinnern, daß bei der Staatsbahn die Pessimisten auf ein Defizit von höchstens Fr. 240,000, die Optimisten auf ein solches von Fr. 160,000 rechneten. Nun sind beide weit hinter der Wahrheit zurückgeblieben, die Pessimisten gleich für die ersten Jahre, die Optimisten für die späteren. Und doch besteht die Staatsbahn, mit Ausnahme der Linie Biel - Neuenstadt, nicht aus nothwendigen Fortsetzungen anderer Bahnen, sondern aus Verbindungen von Kopfstationen, daher sie sich, wie ein neues Handelshaus oder eine neue Industrie, ihre Kundschafft zuerst machen müste. Sie hat sie aber auch gemacht: Jahr für Jahr sah man die Rendite steigen, trotz der Kopfstationen. Hier aber haben wir nun eine ganz andere Sachlage. Auf der einen Seite ist die Fortsetzung der Bahn nach Luzern gesichert, so daß das Ende derselben nicht mehr Kopfstation sein wird. Was aber noch viel wichtiger: hier ist das ganze Neß nur die Fortsetzung der französischen Ostbahn gegen den Gotthard zu. Während andere Bahnen zuerst Jahre lang sich einleben müssen, um sich ihre Kundschafft im Verkehre zu machen, tritt hier mit dem ersten Tage des Bestandes dieser Bahn ein großartiger Waarentransit ein, der ohne viele Uebertriebung auf 2 Millionen Bentner geschäft werden kann. Dies ändert alle Verhältnisse so, daß wir finden, man dürfe bei dieser Bahn aller-

dings hoffen, daß die ersten Jahre nicht so sehr ungünstig abweichen werden von dem, was man etwa als Durchschnitt von 8–10 Jahren annehmen könnte. Wir waren also in der Finanzsektion hinsichtlich der Rentabilität durchaus nicht besorgt, wir sind im Gegentheil auch über diesen Punkt beruhigt, da nirgends in der Berechnung Schwund getrieben ist, und man ebenso gut unter der Wahrheit geblieben sein kann, als irgendwo um etwas darüber. Ich schließe mit dem Wunsche, daß dieses große Werk wo möglich einstimmig vom Grossen Rathé möge erkannt, daß einstimmig die endliche Einheit des ganzen Kantons Bern möge beschlossen werden. (Bravo!)

Der Große Rath beschließt, in den Entwurf einzutreten und denselben artikelweise zu berathen.

§ 1.

(Siehe denselben Seite 22 hievor).

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der Regierungsrath hat der allgemeinen Diskussion, die soeben stattgefunden und welche den § 1 hinlänglich motivirt hat, nichts beizufügen.

Der § 1 wird unverändert genehmigt.

§ 2.

(Siehe Seite 22 hievor).

Der Regierungsrath beantragt, nach den Worten „revidirten Statuten vom 13. Oktober 1872“ beizufügen: „mit den vom Regierungsrath am 25. Februar 1873 beantragten Abänderungen“.

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Der § 2 zerfällt in drei verschiedene Theile: der erste betrifft die Genehmigung der in demselben genannten Akten, der zweite die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten und der dritte stellt die Bedingungen fest, an welche diese Ermächtigung geknüpft ist. Was die Akten betrifft, deren Genehmigung in § 2 vorgeschlagen wird, so sind ihre hauptsächlichsten Bestimmungen in den geschriebenen Berichten, sowie in der Diskussion über die Eintretensfrage auseinandergezett worden. Der Berichterstatter der Kommission, Herr Karrer, hat die mit der französischen Ostbahngesellschaft und mit der Centralbahngesellschaft abgeschlossenen Verträge und der Berichterstatter der finanziellen Sektion der Kommission, Herr Sehler, den mit den Banken vereinigten Vertrag über die Beschaffung des Obligationenkapitals besprochen. Ich will daher nicht auf diese bereits hinreichend erläuterten Aktenstücke zurückkommen. Es bleibt mir noch übrig, einige Erläuterungen über die Statuten, die Protokolle über die Aktienzeichnungen der Gemeinden, die Pläne &c. zu geben.

Was zunächst die Statuten betrifft, so bemerke ich, daß dieselben in einigen Punkten geändert werden müssten, um sie mit der dermaligen Ausdehnung der definitiven Jurabahngesellschaft in Uebereinstimmung zu bringen. Die Statuten umfassen jetzt den Bau des ganzen Netzes, das Gesellschaftskapital ist auf 32 Millionen festgesetzt, die Zahl der Mit-

glieder des Verwaltungsrathes, welche nach den alten Statuten 9–18 betrug, wurde auf 15–25 erhöht, und der § 17, welcher bestimmte, daß Niemand, sei es in eigenem Namen, sei es per procura, mehr als 100 Stimmen abgeben dürfe, wurde vom Regierungsrath dahin geändert, daß die Zahl der Stimmen, welche eine Person abgeben kann, auf 1,000 festgesetzt wurde. Diese Abänderung wurde hauptsächlich vorgenommen, um dem Staate die Ausübung seiner Rechte als Aktionär zu erleichtern. Endlich wurde der § 23 der Statuten, nach welchem die bernische Regierung 2 oder 3 Mitglieder des Verwaltungsrathes zu ernennen hatte, folgendermaßen geändert: „Der Regierungsrath des Kantons Bern erneut unmittelbar $\frac{1}{5}$ der Mitglieder (3–5) des Verwaltungsrathes &c.“ In Bezug auf den Vertrag mit der französischen Ostbahn und den Vertrag mit der Centralbahn über gemeinsame Benutzung des Bahnhofes Basel, habe ich den darüber gemachten Bemerkungen des Berichterstatters der Kommission, welche diese Aktenstücke genau geprüft hat, nichts beizufügen. Die Protokolle über die Aktienzeichnungen der Gemeinden wurden von der Direktion des Gemeindewesens, vom Regierungsrath, der sie als in Ordnung befindlich genehmigte, und von der Finanzsektion der Kommission geprüft. Sie haben den günstigen Bericht der letztern über diese Protokolle angehört, welche, wie die Kommission erklärt, allen gesetzlichen Formalitäten entsprechen. Hinsichtlich des Generalplanes des Trace's habe ich bereits bemerkt, daß dieses auf der Strecke Delserberg–Pruntrut wichtige Modifikationen erlitten hat, indem es jetzt über St. Ursitz führt; es ist daher nothwendig, daß der Große Rath diese Abänderungen genehmige.

Die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten ist an zwei Bedingungen geknüpft. Zunächst soll die Gesellschaft die in der Koncession für das ganze Netz verlangte Kautions von Fr. 500,000 leisten, soweit dies noch nicht geschehen ist. Die Kautions von Fr. 250,000, welche im Dekret vom 10. März 1870 für das engere Netz vorgeschrieben ist, ist von der Gesellschaft für die Linien Biel–Dachsfelden–Convers bereits geleistet. Sodann soll sie den Nachweis leisten, daß der Vertrag über die Beschaffung des Obligationenkapitals definitiv in Kraft erwachsen und vollziehbar geworden ist, und daß die Generalversammlung der Aktionäre der Ostbahn und der schweizerische Bundesrat den Vertrag vom 20. Juni 1872 ratifiziert haben. Endlich räumt der § 2 dem Regierungsrath das Recht ein, die Bauten und die Verwaltung der Gesellschaft nach Gutfinden zu überwachen und den fünften Theil der Mitglieder des Verwaltungsrathes des neuen Unternehmens zu wählen. Die erste dieser Bedingungen ist dem Dekret vom 29. Dezember 1870, betreffend die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten des engern Netzes, entnommen, und die zweite Bedingung ist eine Folge des regierungsräthlichen Beschlusses vom 25. Februar abhängig, durch welchen verschiedene Abänderungen der Statuten genehmigt wurden. — Ich empfehle die Annahme des § 2 mit den erwähnten Abänderungen.

Der § 2 wird mit den vom Regierungsrath vorgeschlagenen Abänderungen genehmigt.

§ 3.

(Siehe Seite 23 hievor).

Die Kommission beantragt:

- 1) statt des Wortes „Abtretung“ zu setzen: „Übergabe“.
- 2) den letzten Satz also zu fassen: „Dagegen wird auf „so lange, als der Staat die Einnahmen der fraglichen

„Staatsbahlinien bezieht, für die den Gegenwerth der selben bildenden Aktien von der bernischen Jurabahngesellschaft kein Zins entrichtet werden.“

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Dieser Paragraph ist die Ausführung des zweiten Alinea's des § 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867. Er führt diese Bestimmung in der Weise aus, daß er die sofortige Abtretung der Staatsbahlinien an das gesammte Jurabahnnetz im Grundsache ausspricht, die fernere Benutzung dieser Linien aber bis zur Vollendung des Gesamtnetzes und bis zur Einzahlung von wenigstens 5 Millionen auf den von den Gemeinden und Privaten gezeichneten Aktien dem Staat einräumt. Die wichtigsten Bedingungen der Abtretung der Staatsbahlinien sind bereits im Art. 7 des Dekrets vom 2. Februar 1867 enthalten, welcher sich darüber folgendermaßen ausspricht: „Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nöthigen Garantien ausgerüstete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnetz, nämlich außer den oben speziell genannten Linien auch diejenigen von Dachsenfelden nach Basel und nach Pruntrut auszuführen, so spricht der Staat jetzt schon die Geneigtheit aus, unter alsdann zu vereinbarenden näheren Bedingungen die Strecken der jetzigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Kostenwerthe in das Gesamtnetz einzufügen und für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens sich zu betheiligen. Mit Rücksicht auf diese Eventualität ist in den Konzessionen für die Einzellinien die Möglichkeit vorzubehalten, diese einzeln konzidirten Strecken später mit in das Gesamtnetz zu ziehen.“ Die durch diesen Besluß vorgeschriebenen Hauptbedingungen sind demnach die folgenden:

- 1) Bildung einer Gesellschaft, welche zur Ausführung des ganzen Netzes die nöthigen Garantien bietet;
- 2) Der Kostenwerth der Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern ist auch zugleich der Preis für die Abtretung;
- 3) In Zahlung statt für diese Abtretung erhält der Staat Aktien des neuen Unternehmens bis zum Betrag des Kostenwerthes;
- 4) In den Konzessionen für die Einzellinien ist die Möglichkeit vorzubehalten, dieselben später mit in das Gesamtnetz zu ziehen;
- 5) Endlich enthält der Art. 7 des Dekrets noch den Vorbehalt, daß die näheren Bedingungen zur Zeit der Abtretung zu vereinbaren seien.

Diese Grundbedingungen, wie sie bereits im Dekret enthalten sind, lassen sich in zwei Kategorien eintheilen, nämlich in solche, welche von der Jurabahngesellschaft zu erfüllen sind, bevor sie den Einschluß der Staatsbahn verlangen kann, und in solche, welche alsdann näher zu vereinbaren und somit in das Abtretungsdekret aufzunehmen sind. Wir haben uns daher zu fragen, ob die Erfüllung der Bedingungen, welche das Begehrn rechtfertigen können, den versprochenen Einschluß nun zu leisten, vorhanden sei. Die Antwort hierauf findet man in den Konzessionen, welche der bernischen Jurabahngesellschaft durch diejenigen Kantone ertheilt wurden, deren Gebiet durch ihre Bahn berührt wird; ferner im Dekret vom 4. Dezember 1869 (Art. 9 betreffend den Rückkauf der Pruntrut-Delle-Bahn); dann in den am 13. Oktober 1872 revidirten Statuten dieser Gesellschaft und endlich im Beilagenband zur Leistung des Finanzausweises für die Ausführung des ganzen Unternehmens. Durch diese Akten wird bewiesen:

- 1) daß die Einzellinien in das Gesamtnetz gezogen werden;
- 2) daß eine Gesellschaft zu folgendem dreifachem Zweck gebildet wurde: zur Errichtung der Linien Biel-Delsberg-Basel, Sonceboz-Convers (Chauxdefonds) und Delsberg-Pruntrut; zur Erwerbung der Linien Prun-

trut-Delle, Biel-Neuenstadt und Biel-Bern und endlich zum gemeinschaftlichen Betrieb dieser verschiedenen Bahnstrecken; und

- 3) daß diese Gesellschaft die nöthigen Garantien zur Vollendung des ganzen jurassischen Bahnnetzes bietet.

Die Vorbedingungen, welche im Art. 7 des Dekrets von 1867 gefordert wurden, sind demnach erfüllt. Was nun diejenigen Bedingungen anbelangt, welche in das Dekret betreffend die Abtretung der Staatsbahn aufzunehmen sind, so haben wir bereits oben bemerkt, daß die hauptsächlichsten der selben, diejenigen bezüglich des Preises und per Art der Bezahlung mit Aktien, schon im Art. 7 selber enthalten sind.

Die von der Kommission vorgeschlagenen Modifikationen betreffen nur die deutsche Redaktion, d. h. die Verichtigung der deutschen Uebersetzung. Mit diesen Abänderungen bin ich einverstanden. — Ich bemerke schließlich, daß die vorberathenden Behörden bei der Feststellung der Bedingungen der Abtretung der Staatsbahlinien sich gefragt haben, ob man nicht ausdrücklich erklären sollte, daß diese Linien in Bezug auf den Unterhalt und den Betrieb in gutem Zustande an die Jurabahngesellschaft abgetreten werden sollen. Die vorberathenden Behörden haben indessen gefunden, es verstehe sich doch von selbst; sie haben daher darauf verzichtet, dies ausdrücklich zu erklären, um so mehr, als es nicht zweifelhaft sein kann, daß der Kanton Bern, welcher die fraglichen Linien bis zur Eröffnung der Jurabahnen betreiben wird, sie, wie bisher, gehörig unterhalten wird.

Der § 3 wird mit den von der Kommission vorgeschlagenen Redaktionsveränderungen genehmigt.

§ 4.

(Siehe Seite 23 hievor).

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Diese Bestimmung findet sich bereits in den Statuten der Gesellschaft, man hat es aber für zweckmäßig gehalten, sie im Dekret, welches nur mit Genehmigung des Grossen Rathes abgeändert werden kann, zu reproduzieren. Der Sitz der bernischen Jurabahngesellschaft wird die Bedeutung der Bundesstadt erhöhen. Von welcher Bedeutung dieser Punkt ist, beweist der Umstand, daß das im Jahre 1859 in Paris festgestellte Projekt über die Fusion der schweizerischen Eisenbahnen scheiterte, weil Zürich und Basel sich über den Sitz der fusionirten Gesellschaften nicht einigen konnten, indem jede dieser Städte diesen Sitz beanspruchte.

Der § 4 wird unverändert genehmigt.

§ 5.

(Siehe Seite 23 hievor).

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Dies ist eine Bestimmung der Gerechtigkeit und Billigkeit. Es wäre wirklich nicht billig, das Personal der Staatsbahn zu entlassen, soweit es wenigstens in dem neuen Unternehmen beibehalten werden kann.

Genehmigt.

§ 6.

(Siehe Seite 23 hievor).

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Eine ähnliche Bestimmung steht bereits im Dekret vom 4. Dezember 1869, die Gesellschaft hat aber gewünscht, es möchte dieselbe durch das gegenwärtige Dekret bestätigt werden. Wir glaubten, es sei kein Grund vorhanden, diesem Begehr nicht zu entsprechen.

Angenommen.

§ 7.

(Siehe Seite 23 hievor).

Die Kommission beantragt, hier beizufügen: „und es wird der Regierungsrath mit der Vollziehung beauftragt.“

Ohne Bemerkung genehmigt.

Gang.

(Siehe Seite 22 hievor).

Der Gang wird ebenfalls ohne Einsprache angenommen.

Es wird verlangt, daß die Generalabstimmung über das Dekret mit Namensaufruf stattzufinden habe.

Von anderer Seite wird dieser Antrag bestritten.

Stämpfli, Bankpräsident. Ich empfehle, die Abstimmung mit Namensaufruf vorzunehmen, womit durchaus kein moralischer Zwang auf irgend ein Mitglied ausgeübt werden soll. Ich betrachte den Beschluß des heutigen Tages für so außerordentlich wichtig und als eine Frage der Ehrenhaftigkeit und Entschlossenheit des Kantons Bern in Sachen des allgemeinen Interesses, daß man ja freilich mit Namensaufruf abstimmen soll. Es wird nach meiner Ansicht in der ganzen Schweiz mit großem Vergnügen aufgenommen werden, daß der Kanton Bern nach vielen vorausgegangenen Kämpfen in Eisenbahnsachen die vorliegende Frage so zu sagen mit Einstimmigkeit oder doch, wie ich hoffe, mit großer Mehrheit nach den Anträgen der vorberathenden Behörden entschieden hat.

Der Antrag, die Abstimmung mit Namensaufruf vorzunehmen, vereinigt mehr als 20 Stimmen auf sich, es ist so mit dieser Antrag zum Beschlusse erhoben.

Abstimmung.

Für Annahme des Dekrets-entwurfes. 232 Stimmen, nämlich die Herren Aebi, Althaus, Ambühl, Anken, Arn, Bähler, Bangerter, Berger

Christian, Berger Gottlieb, Beuret, Bieri, Bohnenblust, Böhren, Bourguignon, Bouvier, Brand, Brügger, Brunner Johann, Brunner Rudolf, Bucher, v. Büren, Burger Rudolf, Burger Franz, Bürgi, Burri, Büttikofer, Charpié, Chodat, Chopard, Choulat, Cuenat, Cuttat, Dähler, Därendinger, Ducommun, Egger Kaspar, Egger Hector, Engel Karl, Engel Gabriel, Engemann, v. Erlach, Etter, Gymann, Fahrni-Dubois, v. Fischer, Fleury Viktor, Fleury Joseph, Flück, Flückiger, Folletete, Fréne, Friedli, Froté, Furer, Geiser-Leuenberger, Geiser Friedrich Gottl., Geissbühler, Gerber in Steffisburg, Gerber in Stettlen, Gfeller Niklaus, Gfeller Friedrich, Gobat, v. Gonzenbach, v. Goumoens, Gouvernon, Greppin, Grosjean, v. Groß, Grossenbacher, Gruber, Grünig, v. Grünigen, Gurtner, Gygaz Gottfried, Gygaz Jakob, Gyger, Häberli, Haldemann, Hauert, Hebler, Hegi, Hennemann, Hengelin, Herren, Herzog, Heß, Hofer Johann, Hofer Christian, Hofmann, Hoffstetter, Huber, Hügli, Hurni, Immer, Imobersteg, Joliat, Jolissaint, Joost, Jöb, Kaiser Niklaus, Kalmann, v. Känel in Marberg, v. Känel in Wimmis, Karrer, Käsermann, Kehrli, Keller, Kernen, Klaye, Kohler, Kohli Johann, Kohli Ulrich, König, Kuhn, Kummer, Leemann-Günier, Leemann Johann, Leemann Adolf, Leemann Johann Jak., Leibundgut, Lenz, Liechti Jakob, Liechti Johann, Linder, Lindt Rudolf, Lindt Paul, Lucher Albert, Lucher Christian, Löffel, Macke, Mader, Mägli, Maistre, Manuel, Mauerhofer, Meister, Meyer, Michel Friedrich, Michel Christian, Migy, Mischler, Monin, Moschard, Mösching, Möschler, Müller Albert, Müller Johann, Müller Karl, v. Muralt, Niggeler, Nussbaum, Oberli, Ott, Peter, Blüß, Preter, Racle, Reber in Niederbipp, Reber in Diemtigen, Rebetez, Regez, Renfer, Rieder, Ritschard Jakob, Ritschard Johann, Roth in Kirchberg, Roth in Wangen, Rothlisberger Mathias, Ruchti, Salisberg, Salzmann, Schären, Scherz, Scheurer, Schmid Andreas, Schmid Rudolf, Schori, Schräml, Schwab Gottfried, Schwab Johann, Schwab Friedrich, Seiler, Seßler, v. Siebenthalm, Sigri, Simon, v. Sinner Eduard, v. Sinner Rudolf, Sommer Jakob, Sommer Samuel, Spring, Spycher, Stämpfli Jakob, Stämpfli Christen, Stämpfli Niklaus, v. Steiger, Steiner, Sterchi, Stettler, Streit, Stuber, Stucki, Studer Gottlieb, Studer Rudolf, Terrier, v. Tavel, Thönen, Trachsel, Vogel, Walther, Wampsler, v. Wattenwyl Ludwig, v. Wattenwyl Eduard, Wenger Jakob, Wenger Joseph, v. Werdt, Werren, Widmer, Wiesinger, Willi, Winzenried, Wirth, Würsten, Wyss, Beesiger, Beller, Bingg, Bob, Bumkehr, Zumwald, Zwahlen, Zyro.

Für Verwerfung des Dekrets-entwurfes

Niemand.

Der Herr Präsident theilt mit, daß er soeben einen Beschluß des Regierungsrathes erhalten habe, laut welchem diese Behörde den Zusammentritt des Großen Rathes zur ordentlichen Session auf den 24. März nächsthin beim Präsidiu[m] des Großen Rathes beantragt.

Der Herr Präsident schließt hierauf die Sitzung mit folgenden Worten:

Meine Herren!

Es gereicht mir, wie Sie wohl alle leicht begreifen werden, zur ganz besondern Freude, Ihnen soeben gefaßten Beschluß von dieser Stelle aus dem Volke verkünden zu können. Ich habe nie daran gezweifelt, daß die Jurabahnfrage in diesem Sinne mit großer Mehrheit werde erledigt werden; jedoch hätte ich mir nie träumen lassen, daß eine solche Einstimmigkeit bei dieser Schlussnahme sich ergeben würde. Es zeugt dies davon, daß der Große Rath diese große Frage vollständig begriffen hat; er hat sie mit einer Einsicht und mit einem Muthe gelöst, die ihm zur höchsten Ehre und dem Lande zum größten Nutzen gereichen wird. Sie haben jetzt einen einigen Kanton Bern, und ich bin überzeugt, daß Ihnen der Jura reichlich lohnen wird, was Sie Gutes an ihm gethan haben.

Indem ich Ihnen allen eine glückliche Heimreise wünsche, erkläre ich die Sitzung für geschlossen. (Lebhaftes Bravo.)

Schluß der Sitzung und der Session um 1½ Uhr.

Der Redaktor:

Fr. Buber.

Verzeichniß

der seit der letzten Session eingelangten Vorstellungen und Petitschriften.

Vorstellungen der Gemeinden Bußwyl bei Büren, Grafenried, Oberbipp, Niederbipp, Limpach, betreffend die Frage der Burrgüter, vom 28. und 29. Januar und 3., 9. und 11. Februar 1873.

Vorstellungen, den gleichen Gegenstand betreffend, von 187 Burrgemeinden, Viertelsgemeinden und burgerlichen Korporationen, vom 25. Februar.

Beschwerde der Burrgemeinde Belp über einen Entschied des Regierungsrathes vom 16. Januar 1873 über die Nutzungsberechtigung auswärtiger Burger, vom 26. Februar.

Kassationsgesuch der Pfarrer Grelier und Stouder betreffend ihre Absezung, vom 9. Februar.

Vorstellung der Gemeinden Laupen, Mühlberg und Neuenegg betreffend die Korrektion der Straße von Flamatt nach Schwarzenburg, vom 17. Februar.

Steuerrefurs des Herrn Chr. Nollier, Lehrer, in Bern, vom 24. Februar.

Gesuch der Ortschaft Werdthof um Trennung von Wyss, vom 25. Februar.

Vorstellung des gew. Bischof Vachat, betreffend seine Amtsentsezung, vom 24. Februar.

Fünf gleichlautende Eingaben von katholischen Pfarrern im Jura gegen den Gesetzesentwurf über die Organisation der Kirchenverfassung, vom 25. Februar.

Petitionen zu Gunsten des abgesetzten Bischof Vachat, laut Angabe des Herrn Großerath Folletete mit 9703 Unterschriften versehen, vom 26. Februar.