**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:** 12.12.2025

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

# Cagblatt

Des

## Großen Rathes des Kantons Bern.

Außerordentliche Winterfitung 1878.

## Kreisschreiben

an

die Mitglieder des Großen Rathes.

Biel, ben 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 einzuberusen. Sie werden demnach eingeladen, sich am bezeichneten Tage, des Bormittags um 9 Uhr, auf dem Rathhause in Bern einzusinden.

Die Gegenstände, welche zur Behandlung kommen werben, find folgende:

### A. Borträge.

- a. Des Regierungsprafibenten.
- 1) Bericht über Erfatwahlen in ben Großen Rath.
  2) Entlaffungsgefuch bes herrn Regierungsrath Rummer.
  - b. Der Direktion ber Juftig und Polizei.
- 1) Naturalisationen.
- 2) Strafnachlaßgesuche.
- c. Der Direktion bes Rirchenwefens. Bericht über bie Bisthumsverhaltniffe.

- d. Der Direktion ber Domanen und Forften. Räufe und Berkaufe.
- e. Der Direktion bes Militars. Entlaffung bon Stabsoffizieren.
  - f. Der Direktion ber öffentlichen Bauten.
- 1) Bertheilung ber Kreditsumme für bie Sochbauten.
  2) " " " " " " " " " " Strafenneubauten.
- 2) 3) Straßenbauten.
  - g. Der Direttion ber Gifenbahnen.

Finanzausweis der Jurabahnen und Antrage betreffend Bervollständigung des Reges.

### B. Wahlen.

- 1) Gines Mitgliedes bes Regierungerathes.
- 2) Der Gerichtspräsidenten von Signau und Thun.
- 3) Von Stabsoffizieren.
- 4) Gines Rommandanten ber Scharfichugen.

Für ben ersten Tag werben auf bie Tagesorbnung gejest bie Bortrage bes Regierungsprafidenten und ber Direttionen.

Die Wahlen finden Dienstag den 25. Hornung statt.

Dit Jurabahnangelegenheit wird Mittwoch ben 26. zur Behandlung kommen, und es werden hiezu die Mitglieder bet Eiden geboten.

Mit Hochachtung!

Der Großrathspräsident:

Marti.

### Erste Sikung.

Montag, den 24. Februar 1873. Vormittags um 9 Uhr.

Unter bem Borfige bes herrn Prafibenten Darti.

Nach dem Namensaufrufe find 174 Mitglieder Nach dem Ramensäufruse sind 14 Witiglieder anwesend. Abwesend sind mit Entschuldigung: die Herren Anker, Bühlmann, Bürki, Indermühle, Kalser Friedrich, Rosselt, Köthlisberger Wilhelm, Scheidegger, Schertenleib, ohne Entschuldigung: die herren Bähler, Bangerter, Berger Christ., Bernard, Beurer, Bohnenblust, Bohren, Brand, Bucher, Burger Peter, Burger Rudolf, Burger Franz, Choulat, Cuttat, Därendinger, Egger Kaspar, Egger Heftor, Engel Karl, Engel Gabriel, Engemann, Froté, Geiser Friedrich Matklieh Mirard, w. Gonnenhadt, Grewnin, Grünigen, Brünigen. Engel Karl, Engel Gabriel, Engemann, Froté, Geiser Friedrich Gottlieb, Girard, v. Gonzenbach, Greppin, Grünig, v. Grünigen, Gurtner, Hegi, Hennemann, Herren, Hurni, Kalmann, Käsermann, Keller, Klaye, Kohli Ulrich, Lehmann=Cunier, Leibundgut, Linder, Michel Christian, Wigy, Mischler, Möschler, Wüller Johann, Racle, Rebetez, Regez, Kenser, Ritschard Jakob, Ritschard Johann, Röthlisberger Matthick, Ruchti, Scheurer, Schmid Andreas, Schmid Rudolf, Schrämli, Sommer Samuel, Stämpst Niklaus, v. Wattenwyl Eduard, v. Werdt, Wührich, Wyß, Zeesiger, Zeller, Zingg, Zumkehr, Zumwald, Zwahlen.

Der herr Prafident eröffnet die Sigung mit folgen= ben Worten :

Meine Herren!

Indem ich Sie zu dieser Sitzung willkommen heiße, kann ich nicht umhin, mit wenigen Worten von den zur Behand= lung kommenden Geschäften diesenigen beiden zu berühren, welche dießmal Ihre besondere Ausmerksamkeit in Anspruch

nehmen werden.

Bunächst handelt es sich um das Entlaffungsgesuch des Herrn Regierungsrath Kummer. Kaum mehr als ein Jahr ift verstoffen, seit Herr Weber, der mahrend einer Reihe von Jahren in den schwierigsten Berhaltniffen mit Berrn Rummer Jahren in den schwierigsten Verhältnissen mit Herrn Kummer an der Spite der Regierung stand, von uns schied, um dem ehrenvollen Auf zum Gotthardunternehmen zu folgen. Nun muß auch Herr Kummer, in Rücksicht seiner im Dienst des Kantons Bern geschwächten Gesundheit, sich von den Regierungsgeschäften zurückziehen und eine andere, seine Kräfte weniger aufreikende Thätigkeit beginnen. Er wird zwar in seiner neuen Stellung dem Baterland immer noch nüglich sein und sedensfalls in vollem Maße das Bertrauen rechtsertiegen meldes ihn dasse herriken hat bei den Paren fertigen, welches ihn dazu berufen hat; für den Kanton Bern aber ist sein Austritt aus seinem bisherigen Wirkungskreise ein schwerer Berluft. Herr Kummer hat schon so viel öffent-liche Anerkennung seiner Leistungen gefunden, daß es übersflüssig wäre, seine Schöpfungen auf dem Gebiete des Schuls wesens und feine bedeutende Wirksamkeit in andern wichtigen Bermaltungszweigen weitläufig hervorzuheben; es bleibt mir baber nur übrig, hier auszusprechen, bag wir ibm bafur ftets bantbar jugethan bleiben werden und nur munichen fonnen, daß es uns gelingen möge, für die durch feinen Austritt er= ledigte Regierungsrathsstelle einen eben so würdigen Nach=

folger zu finden.

folger zu finden.
Der andere Gegenstand, dessen hohe Wichtigkeit schon daraus hervorgeht, daß zu dessen Behandlung der Große Rath bei Eiden geboten wurde, ist die Jurabahnfrage. Es handelt sich hiebei nicht um etwas Neues, sondern lediglich um die Ausschürung des großräthlichen Dekretes vom 2. Februar 1867. Durch dieses Dekret hat der Große Rath das Maß der Staatsbetheiligung an der Erstellung der Jurabahnen sestgeset, so zwar, daß er zu Gunsten gewisser Strecken derzselben eine bedeutende Subvention durch lebernahme von Aktien gegen baares Geld bewilligte, und für die Ausssührung des ganzen jurassischen Bahnnetzes überdieß die Geneigtheit aussprach, unter zu vereinbarenden Bedingungen die Staatsbahnlinien Bern-Biel und Biel-Reuenstadt zum Kostenwerthe in das Gesammtnetz einzuwerfen und für diesen Betrag mit Aktien des neuen Unternehmens sich zu betheiligen. Die Erzsüllung dieses letztern Versprechens wird nun vom Staate verlangt; da aber dasselbe nicht in rechtlich bindender Korm verlangt; da aber dasselbe nicht in rechtlich bindender Form abgegeben wurde, ebensowenig die Modalitäten seiner Ber-wirklichung im Boraus fostgestellt worden sind, ist es immer noch Sache des Großen Rathes, nach Prüfung aller in Betracht kommenden Verhältniffe so oder anders zu entscheiden. Sie, meine Herren, sind nun dazu berufen, diesen Entscheid zu fassen, und ich bin überzeugt, daß er Ihnen zur Ehre, dem Lande zum Nugen gereichen wird.

Biermit erflare ich die Sigung eröffnet.

### Cagesordnung:

### Bortrag über die seit der letten Session stattgefundenen Erfasmahlen.

Laut diesem Bortrag wurden zu Mitgliedern bes Großen Rathes gewählt :

1) Im Bahlfreise Zweilutschinen am Blage bes aus= getretenen Berrn Anechtenhofer :

herr Gottlieb Karl Burti, Direttor ber Discontotaffe in Interlaten ;

2) Im Bahlfreise Batterkinden am Plate bes ver=

ftorbenen herrn Rebrit: Berr Friedrich Schwab, Gemeindschreiber in Buren zum Sof.

Da gegen diese Wahlen keine Einsprachen eingelangt find, fie auch fouft teine Unregelmäßigkeiten barbieten, fo werden sie auf den Antrag des Regierungsrathes genehmigt.

Es leiftet hierauf ben verfassungemäßigen Gib ber an= mefende Berr Gd mab.

### Ueberweifung bon Trattanden an Rommiffionen.

Das neu eingelangte Geschäft betreffend ben Finanzaus= weis für die Brobethalbahn wird auf ben Antrag bes Herrn Präsidenten an eine Rommission von 3 Mitzgliedern gewiesen.

Die Ernennung biefer Kommission wird bem Bureau überlaffen.

Die Borträge ber Domanendirektion betreffend Kaufe und Berkaufe werden an die unterm 18. November v. J. bestellte Kommission gewiesen, welche besteht aus:

Herrn Großrath Brunner, Johann.
Burger.
U. Boumoens.

Herr Prafibent. Es sind mehrere Attenstücke vom gewesenen Bischof Lachat eingelangt. Wir erwarten von der Regierung einen Bericht über die Absehung des Bischofs, er ist aber noch nicht ausgetheilt worden, und ich schlage daher vor, die neu eingelangten Attenstücke an die Regierung zu weisen, um in ihrem Berichte allfällig nachträglich darauf Rücksicht zu nehmen.

Teuscher, Kirchenbirektor. Der Bericht des Regierungsrathes ift bereits gedruckt und wird biesen Morgen hier ausgetheilt werden.

Herr Präsibent. Ich will gleichwohl die Eingaben bes gewesenen Bischofs an die Regierung zur Vernehmlassung weisen. Ich halte dafür, es werde in dieser Session unter keinen Umständen eine Diskusston über diesen Gegenstand stattsinden können.

### Entlaffungegefuch des Herrn Regierungerath Rummer.

Der herr Brafibent verliest biefes Gefuch, welches folgendermaßen lautet:

Berr Brafident !

Berren Regierungerathe!

Der Unterzeichnete beehrt fich, Ihnen zu handen des Großen Rathes feine Demission einzureichen, und zwar, wenn

möglich, auf Ende bes laufenden Monats.

Er berauert es lebhaft, daß mit der Direktion des Erziehungswesens, welche aufzugeben er keine Beranlassung hatte, so viele andere Berantwortung und Sorge, und namentlich eine parlamentarische Thätigkeit unzertrennlich verknüpft ift, welche über seine dermaligen physischen Kräfte geht.

Dankbar erkennt er es an, daß ihm mahrend längerer Beit und wiederholt Urlaub und bereitwillige Aushülfe von feinen Herren Kollegen gewährt worden ist; da er aber eine folche nicht länger und auf Unkosten der Berwaltung beanspruchen kann und will, so glaubte er, eine seinen Berhältznissen entsprechendere Stellung annehmen zu sollen.

Mit ber Bitte, Sie möchten auch bem Scheidenden Ihr Bohlwollen bewahren, zeichnet

Mit Hochachtung!

Bern, ben 11. Februar 1873.

### Rummer, Regierungsrath.

Dbiges Entlassungsgefuch wird bem Großen Rathe überswiesen mit bem Antrag auf Entsprechung in allen Ehren und unter bester Berdankung der geleisteten vorzüglichen Dienste.

Bern, ben 19. Februar 1873.

3m Namen bes Regierungerathes,

Der Prafident:

Joliffaint.

Der Rathsichreiber:

Dr. Trächjel.

Joliffaint, Regierungspräsident, als Berichterstatter bes Regierungsrathes. Der Regierungsrath theilt die Gefühle bes Bedauerns und der Anersennung, welche der Herr Großerathspräsident 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 dieß in allen Ehren und unter bester Verdanstung der geleisteten vorzüglichen Dienste des Herrn Kummer geschehen.

Der Große Rath genehmigt burch Aufstehen ein= ftimmig ben Antrag bes Regierungsrathes.

## Vorträge der Zaudirektion.

## 1) Verwendung der Kreditsumme pro 1873 für die Straßen=Renbanten.

Der Bortrag ber Direktion ber öffentlichen Bauten über biefen Gegenstand lautet, wie folgt:

Herr Präsident! Meine Herren!

Gestügt auf ben Beschluß bes Großen Rathes vom 12. März 1868, welcher ben Beschluß vom 14. März 1865 zum Borgange hat, sind — gleichwie in ben Jahren 1869, 1870, 1871 und 1872 — Fr. 300,000 für die Straßen = neubauten, resp. für die Bervollständigung des kantonalen Straßenneges in das Baubüdget pro 1873 aufgenommen worden.

Die Vertheilung dieser Kreditsumme von Fr. 300,000 auf die einzelnen Bauohjekte ist der Genehmigung des Großen Rathes vorbehalten, und es beehrt sich nunmehr die Bausdirektion, Ihnen die Vertheilung nach Mitgabe des nachsstehenden Tableau vorzuschlagen, welchem die hierseits als

nothig erachteten Erlauterungen beigefügt werben.

### A. Korrektionen bestehender Staatsstraßen.

	Grimfel-Paß (Hof-Guttannen) Lauterbrunnen-Straße (Tripfiftugkorrektion)		14,000 20,000	
3.	Zweisimmen-Saanen-Straße .	"	4,600	
4.	Simmenthal=Straße	"	16,000	•
	huttmpl=Langenthal-Strafe .	"	6,000	
6.	Huttmil-Griswyl-Straße .	"	10,000	
7.	Toffen = Thurnen = Riggisberg =	155		
	Straße	"	16,000	
8.	Bern=Schwarzenburg=Straße .	" 11	7,700	
9.	Schwarzenburg = Guggisberg =			
	Guggersbach-Straße	"	9,000	. %
	Laupen- Neueneck-Straße	"	14,000	
	Jura=Straßen	"	33,000	
<b>12</b> .	Berfügbare Restanz (Borarbei=		100	
	ten, Aufficht 2c.)	"	7,700	
	, ·			Fr. 158,000

## B. Staatsbeiträge an neue Straßen (Staatsftraßen).

Reichenbach = Strafe (Berbin=			
bung mit ber Krutigen=Strafe	Fr.	6.000	15
		0,000	
		4 000	
	"		
	"	15,000	
Wynigen=Mühleweg=Straße .		13,000	
	"	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,	
		0.000	
	"		
	"	7,000	
Sagneck: Nidau-Straße		17,000	
Develier Bourrionon = Scholis=	,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,,		
		10.000	
	"	10,000	
	"	15,000	
Bellelan: Benevez-Strafe .		8.000	
	"		
Saufen-ocofmeng-Straße.	"	5,000	
	-		
	bung mit der Frutigen=Straße Spiez=Straße (zum Landungs=plaß). Gonten=Merligen=Straße Whnigen=Mühleweg=Straße Uhnigen=Mühleweg=Straße Linden=Straße (Thörigen=Lin=denholz) Seeberg=Miedtwyl=Straße Hagned=Nidau=Straße Develier=Bourrignon=Scholis=Straße	Spiez=Straße (zum Landungs= plaß).  Bonten=Merligen=Straße  Bynigen=Mühleweg=Straße  Kinden=Straße (Thörigen=Lin= denholz)  Seeberg=Niedtwyl=Straße  Hoagned: Nidau=Straße  Straße  Straße  Ctraße  Ctraße  Bellelay=Genevez=Straße  "Bonfol-Bendlincourt-Straße  "Raufen-Räschenz-Straße	bung mit der Frutigen=Straße Spiez=Straße (zum Landungs- plaß).  Bonten=Merligen=Straße Linden=Straße Linden=Straß

## C. Freiwillige Staatsbeiträge an Straffen IV. Klasse.

25.	Meltwald=Etraße	٠	yr.	2,600	
26.	Thun=Goldimpl=Straße .		"	7,000	
27.	Worb=Wattenwyl=Straße	٠	"	2,000	
<b>2</b> 8.	Nieder = Goldbach = Schwanden	Ξ			
	Ober=Goldbach=Straße		"	8,400	
<b>2</b> 9.	Biel=Evilard=Straße .	•	"	8,000	

# 28,000 Summa Fr. 300,000

114,000

NB. Bei ber Mehrzahl berjenigen Bauobjette, welche mit Staatsbeitragen ausgeführt werden, find bie ausgefesten Summen nur Theile ber betreffenden Staatsbeitrage.

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

Die wegen Bollendung und Ausbezahlung wegfallenden

Bauten find :

### Abtheilung A.

Die Wylerbrücke-Meiringen=Straße. Die Grindelwald=Straße (Korrektion des Rüglistaldens und Wartenberg=Stußes). Die Frutigen=Kandersteg=Straße (Korrektion des Bifig=

Stuges).

Die Dießbach-Linden-Straße (Korrektion bei Aeschlen). Sowohl die Grindelwald-Straße, als die Frutigen-Kandersfteg-Straße und die Dießbach-Linden-Straße enthalten noch Strecken, welche der Korrektion bedürftig sind, allein zur Bornahme derselben muffen gunftigere Berhältnisse und die Grsfüllung anderweitiger Berpflichtungen abgewartet werden.

### Abtheilung B.

Die St. Ursanne-Spauvillers-Soubey-Straße, mittelst welcher durchgehenden Linie nun das Clos du Doubs einerzeits mit Bruntrut und anderseits mit der Straße durch die Freisbergen eine Verbindung erhalten hat.

### Abtheilung C.

Die Steffisburg-Homberg-Straße. Die Dürrgraben-Laternengraben und Lichtgutgraben-Straße und Die Wohlen-Straße.

Als neue Objette im dießjährigen Tableau figuriren bingegen :

### Abtheilung A.

Der Grimfelpaß (Sof=Guttannen).

Die Simmenthal Straße.

Die huttwol-Eriswyl-Strafe.

Die Schwarzenburg-Buggisberg-Guggersbach-Strafe.

Die Laupen=Neuened=Strafe.

### Abtheilung B.

Die Reichenbach=Straße.

Die Spieg-Straße (jum Landungsplag).

Die Bellelan-Genevez-Straße. Die Bonfol-Bendlincourt-Straße.

### Abtheilung C.

Die Jeltwald-Strafe.

Die Borb=Wattenmyl=Strafe.

Die Nieder=Boldbach=Schwanden=Dber=Boldbach-Straße.

Daß noch viele Gesuche für anderweitige Straßenforretstionen und für Staatsbeiträge an neue Straßenbauten vorsliegen, darf als selbstverständlich bezeichnet werden, aber ebenso einleuchtend ift, daß bei der verhältnißmäßig geringen Kreditsumme, welche für die Straßenbauten ausgesetzt ist, nur ein allmähliger 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 kämpsen hat, sind sowohl Ihnen, Herr Präsident, meine Herren, als auch dem Tit. Großen Rathe allzugut bekannt, als daß es nöthig wäre, sich hier weitsäusiger darüber auszusprechen und zu wiedersholen, was in frühern Borträgen gesagt worden ist.

Ueber die Bertheilung der Areditsumme auf die einzelnen Objekte des Tableau ift im Allgemeinen zu bemerken, daß dabei allen in Betracht kommenden Berhältnissen möglichst Rechnung getragen worden ist. Neben der Frage der Oringslichkeit der Bauten und der von den Gemeinden und übrigen

Intereffenten anerbotenen Leistungen sind jeweilen noch versichiedene andere Faktoren für eine angemeffene Kreditverstheilung zu bedenken, wie 3. B. die Größe des Baues und Die babei vortommenden Schwierigfeiten, ber Beitpuntt, in welchem die Arbeiten begonnen werden, der Stand des Baues und die dafür geleifteten Bahlungen, Die Bunfchbarteit, Die Strafe bis auf einen gewiffen Beitpunkt fahrbar zu machen

u. f. w. - Die nachstehenden Erlauterungen zu den einzelnen Bauobjekten werden diese und andere Faktoren noch augenfälliger

### ad A. Korrektion bestehender Staatoftragen.

Grimfelpaß (Sof-Guttannen). Wie bei diefem Poften in dem f. 3. genehmigten Straßennettableau vorgesehen worden, handelt es sich nun darum, auf der Linie der gutunftigen Sof-Guttannen, refp. Grimfelftraße, wofur ber Blanzwischen Sof und Guttannen aufgenommen ift, einen neuen Weg am Abhange des sog. Zubenhogers zu erstellen, womit ber Berkehr auf bem Grimselpaß schon wesentlich erleichtert und zugleich eine Borarbeit fur den fpatern Stragenbau ge=

schaffen werden foll.

Der Weg über ben "Zubenhoger" hat eine Steigung und Gegengefälle bis auf 38%, während ber neue Weg von eiren 3060' Länge mit einer Maximalsteigung von 81/2%und bann bis gur innern Urweid fogufagen borizontal angelegt werden kann. Der Nugen diefer Anlage erklart fich noch beutlicher aus ber Mittheilung, daß der neue Weg zirka 140' unter dem Aulminationspunkte (Zuben) des bestehenden Weges zu liegen kommt, womit also ein gang unnöthiges, ftarkes, den Berfehr hinderndes Gegengefälle abgeschnitten wird. Die neue Weganlage foll mit der ausgesetten Summe und mit Bulfe ber von ber betheiligten Wegend zu leiftenden Beitrage bis im Commer biefes Jahres ausgeführt werden konnen.

Lauterbrunnenstraße (Tripfistugkorrektion). im letten Jahre begonnene Korrettion nahe beim Dorfe Lauterbrunnen foll nach Möglichkeit fo gefordert werden, baß Die neue Strafe noch in ber biegiahrigen Fremdenfaifon' befahren werden kann. Die ganze Devissumme 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.

Bweifimmen = Saanen = Straße (Hochbrücke über den großen Simmengraben). Diefer auf Fr. 45,000 veranschlagte Bau ift, soweit er bie Brude selbst betrifft, im letten herbft vollendet worden. Es find jedoch noch Arbeiten an den An= fahrten auszuführen und fonftige Bahlungen zu leiften.

Simmenthalstraße. Diese der ganzen Thalschaft Dienende Strafe hat noch verschiedene Korrektionen nothig, namentlich im Amtsbezirk Niedersimmenthal. Nun ift aber das Konzessionsgesuch für eine Gisenbahn von Bulle über Saanen durch das Simmenthal nach Thun in Aussicht ge-stellt worden. Wie sehr es den Ortschaften dieser Thaler zu gonnen mare, ein folches Berfehrsmittel gu erhalten, fo ift boch, dem Bernehmen nach, die Hoffnung auf eine Berwirt= lichung des Projettes noch teine allgemeine.

Unter Diefen Umftanden und bei den ohnehin beschrantten Gulfsmitteln gegenüber ben allseitigen Begehren für Stragenbauten sind wir immerhin darauf angewiesen, die Ab= klärung der Situation abzuwarten und daher wenigstens jest keine durchgreifende Korrektion der Simmenthalstraße vorzunehmen, beren erhebliche Koften nicht gerechtfertigt waren, wenn bann in nicht ferner Zeit doch eine Gifenbahn zu Stande fame. Bon diesem Gesichtspunfte ausgehend, wird hierseits vorläufig auch nur eine Korrektion bei Latterbach in Aussicht genommen, welche fur alle Eventualitäten ihren

Berth haben wird. Gelbstverftanblich ift auch hier bie Ausführung des gegenwärtig noch in der Aufnahme begriffenen Projettes durch die Leiftungen ber Wegend bedingt.

Sutt wnl=Langenthalftraße. Die Korrektion einer Strecke zwischen Rohrbach und Kleindietwyl mit ber Brucke über die Langeten ist in Ausführung begriffen und soll in einigen Monaten vollendet werden. Wegen Schwierigkeiten mit mehreren Landeigenthumern mußte jedoch die Korrektions= linie auf eine furzere Strecke beschränkt werden, womit zugleich die auf Fr. 17,000 verauschlagten Koften ermäßigt werden. Die im Tableau ausgesetzte Summe von Fr. 6000 ift weniger für diese Korrettion als vielmehr für Berbefferung der Straße zwischen Madiswyl und Langenthal bestimmt, auf welcher der Berkehr wegen Mangels eines Steinbettes und wegen des hochstehenden Grundwaffers, sowie wegen anderer Uebelstände erschwert wird, weßhalb von der Gegend Ab-hülfe verlangt worden, welche jedoch auch ihrerseits durch an= gemeffenes Entgegenkommen unterftust werden muß.

huttwyl-Griswylftraße. In erfter Linie handelt es sich um die Korrettion ber untern Strecke von huttwyl bis 2900' hinter Tschappel, deren Koften je nach der Wahl der Einmündungslinie zu Huttwyl auf Fr. 63,000 bis Fran-ten 77,000 veranschlagt sind. Die Gemeinde Eriswyl ist Willens, diese Korrektion mit Hulfe von Huttwyl gegen Zusicherung eines angemeffenen Staatsbeitrages zu übernehmen.

Toffen=Thurnen=Riggisberg=Straße. Diefer Bau, welcher unterm 1. Februar 1872 mit einem Staatsbeistrage von Fr. 156,200 beschloffen worden, wird von einer die Gemeinden vertretenden Baugefellschaft ausgeführt. Die Arbeiten werden thatig betrieben und bis Ende 1872 find auf Rechnung bes Staatsbeitrages Fr. 18,511 angewiesen morben.

Bern=Schwarzenburg=Straße. Die ausgesetzte Summe ift theils fur bie noch nicht gang vollendete, auf Fr. 25,000 veranschlagte Korrektion bei Gafel, jum größern Theil aber für einige weitere Berbefferungen beftimmt, bis die Kreditverhaltniffe es gestatten, die größern Korreftionen bei Riedburg u. f. w. an die Sand zu nehmen.

Schwarzenburg = Guggisberg = Guggersbach = Straße. Diese Bezeichnung betrifft die Reuanlage der Schwarzenburg=Guggisberg-Straße von Riedstetten über Kalt= stetten bis Guggisberg und im Weitern ben Bau einer Straße. von Kalkstetten bis Buggersbach an ber Sense. Die Strecke Guggisberg-Kalfstetten wird bemnach ein Bestandtheil sowohl ber Straße nach Schwarzenburg als berjenigen nach Buggers= bach sein und die Strecke Riedstetten Kalkstetten muß bann auch fur den Berkehr von Schwarzenburg nach Guggersbach dienen, indem die Guggersbachstraße sich bei Kalkstetten von der Schwarzenburg-Guggisberg-Straße abzweigt. Nachdem bie Gemeinde Guggisberg Diesen Straßenbau jeit Jahrzehnten angestrebt und hinfichtlich der Koftenbetheiligung Beschluffe gefaßt hat, sowie in Betracht, daß Guggisberg eine ziem-lich 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 Begehren Diefer abgelegenen Begend fo= weit möglich Rechnung zu tragen und ben Bau auf der einen oder andern Abtheilung zwischen Riedstetten und Guggisberg an die Hand zu nehmen, nachdem das gegenwärtig noch in der Umarbeitung begriffene Projett genehmigt sein wird. In Gewärtigung des formlichen Devises können vorläufig die Roften für Die Geftion Riedstetten-Raltstetten auf zirta 50,000 Franken und fur die Sektion Kalkstetten-Guggisberg auf circa Fr. 60,000 veranschlagt werden.

Laupen=Neuened=Strafe. Die Gemeinde Laupen ift nunmehr bereit, die feit einer Reihe von Jahren ange= ftrebte Straße durch das Thal der Sense auszuführen, nachsbem das Projekt mit dem Kostenbeitrage des Staats genehmigt sein wird. Die Kosten sind auf Fr. 95,000 und nach einer Bariante auf Fr. 92,000 veranschlagt. Die Straße kann nahezu horizontal angelegt werden, während die jetige Straße vom Bezirkshauptorte Laupen aus stark und lange bis an das Hochplateau von Reßleren steigt und dann von Brüggelbach die Neueneck wieder fällt. Welch' große Verkehrserleichterung nach der Eisenbahnstation Flamatt 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.

Juraftraßen. Die ausgesette Summe ist hauptsächlich bestimmt für die im Bau begriffene Korrektion der Freibergensstraße bei Montfaucon (Fr. 7000, wovon Fr. 2000 bezahlt sind), für die von Herrn Großrath Zumkehr um Fr. 16,000 übernommene Korrektion der Renans Cibourg su Ferrièresstraße und für diesenige der Straße Moulinsdes Pontenet und Malleran, an welche ein Staatsbeitrag von Fr. 45,000 beschlossen ist.

### ad B. Staatsbeiträge an neue Strafen (Staatsftragen).

Reichenbachstraße (Verbindung mit der Frutigensetraße). Es betrifft dieß eine neue Verbindung des Pfarrsdorfes Reichenbach mit der Thun-Frutigen-Straße in der Richtung einerseits gegen Frutigen und anderseits gegen Thun, letterer Zweig mit Ausmündung oberhalb Mühlenen. An diesen auf Fr. 18,000 verauschlagten Bau haben Sie jüngsthin der Gemeinde Reichenbach einen Staatsbeitrag von 6000 Franken in Aussicht gestellt, nachdem der Große Rath ihr voriges Jahr das Exprepriationsrecht ertheilt hatte.

Spiezsftraße (zum Landungsplat). Im November abhin ertheilte der Große Rath der bauführenden Dampfschifffahrtsgesellschaft auf dem Thuner- und Brienzersee das Expropriationsrecht gegen einen Grundeigenthümer, und hierauf
stellten Sie ihr an die auf Fr. 21,000 veranschlagten Kosten
bes 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 find bis Ende Jahres 1872 Fr. 34,000 angaemiesen.

Bynigen = Mühleweg = Straße. Die Straße ift bis an verschiedene Vervollständigungsarbeiten ausgeführt und fahrbar. An den Staatsbeitrag von Fr. 70,000 find Fr. 57,000 bezahlt, so daß die ausgesetzen Fr. 13,000 die Restanzstumme ausmachen.

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

Seeberg = Riedtwyl = Straße. Der Bau foll in biefem Jahre vollendet werden. An den Staatsbeitrag von Fr. 16,000 find 9,000 Fr. angewiefen, so daß die ausgesfesten Fr. 7,000 die Restanzsumme ausmachen.

Hagned: Niban: Straße. Die Borlagen für biesen, seit vielen Jahren von den Gemeinden hagned, Täuffelen, Gerlafingen, Mörigen, Sut, Lattrigen, Ipsach und Nidau angestrebten Bau sind wegen lokaler Austände 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 daherigen Ans

träge werben erfolgen, sobald das nunmehr umgearbeitete Projekt mit der noch in der Ausstellung begriffenen Koftensberechnung geprüft sein wird. Abgesehen von der ansehnlichen Zahl der Gemeinden, welche Opfer für diesen Straßensbau bringen wollen, kann noch hervorgehoben werden, daß Sirchgemeinde, 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 Brovethalbahn).

Develier: Bourrignon: Scholis: Straße. Der Bau ift zwischen Develier und Bourrignon weit vorgerückt. Auf Rechnung bes Staatsbeitrages von Fr. 62,300 find Fr. 39,095 angewiesen.

St. Imier=Breuleng=Tramelan = Straße. Der Bau ift im legten Jahre thatig betrieben worden. An ben Staatsbeitrag von Fr. 66,000 find Fr. 27,500 bezahlt.

Bellelay: Genevez: Straße. Genevez, als eine Kirchgemeinde, hat Anspruch auf eine Staatsstraße und wunscht bieselbe bis Gernil-de-Tramelan zur Berbindung mit Tramelan und Saignelegier auszudehnen. Für diesen Fall sind die Kosten der ganzen Linie auf Fr. 72,000 berechnet. Mit Rückssicht auf die Kreditverhältnisse muß jedoch einstweilen der zu bewilligende Staatsbeitrag auf die Straße Bellelay: Les Genevez beschränkt werden.

Bonfol=Bendlincourt=Straße. Seit Jahren verslangt Bonfol, als Airchgemeinde, eine Berbindung mit Pruntrut mittelft Anschluß an die Alle=Bendlincourt=Straße und will die Straße mit einem Staatsbeitrage ausführen. Die Kosten sind nach dem von der Gemeinde vorgelegten Projekte auf zirka Fr. 48,000 veranschlagt.

Laufen :Röscheng : Straße. Dieser Ban wird von ben Gemeinden Laufen und Röschenz ausgeführt. Mit Rückssicht auf die Expropriationsentschädigungen beim Spital zu Laufen ift auf den Staatsbeitrag von Fr. 5,000 eine Abschlagszahlung von Fr. 2,000 angewiesen worden.

### ad C. Freiwillige Staatsbeiträge an Straßen IV. Klasse.

If elt wald setraße. Es betrifft bieß bie Straße zu Jeltwald, als Endflück der vor einigen Jahren ausgesührten Bönigen-Jeltwald-Straße. Auf das bereits im Jahr 1869 von der Gemeinde Jeltwald eingereichte Subventionsegesuch sind nun an die auf zirka Fr. 10,300 veranschlagten Kosten Fr. 2,600 als Staatsbeitrag aufgenommen worden.

Thun = Goldiwyl = Straße. Diefer Bau ift weit vorgernat und an den Staatsbeitrag von Fr. 38,000 find Fr. 23,400 bezahlt.

Worb: Wattenwyl: Straße. Die ausgeseten 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.

Rieder = Golbbach = Schwanden = Ober = Golbbach = Straße. Rach dem von den betheiligten Gemeinden vorsgelegten Projekte find die Koften auf Fr. 57,000 veranschlagt.

Es find jedoch noch Berbefferungen am Blane in Ausficht genommen, wonach dann die Borlage für Bewilligung eines Staatsbeitrages erfolgen kann.

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

Da es sich bei bem vorstehenden Tableau um nichts Anderes als um die Bertheilung einer Budgetsumme handelt, so haben die beigefügten Erlauterungen auch nur den Zweck. bie Behörden mit ben Posten des Tableau im Allgemeinen

vertrauf zu machen.

Bezüglich derjenigen Bauten, für welche die Bewilligung und Projektgenehmigung noch nicht erfolgt sind, bleiben selbste verständlich die Beschlüsse über die besondern Vorlagen vors behalten.

Auf diese Auseinandersetzungen werden Sie, Gerr Brafistent, Gerren Regierungerathe, ersucht, dem Großen Rathe

folgende Schlugnahme empfehlen zu wollen :

1. Das von der Direktion der öffentlichen Bauten vorgelegte Verzeichniß über die Vertheilung der gemäß Großrathsbeschluß 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 daherigen Projektvorlagen vorbehalten bleiben.

2. Allfällig im Caufe des Jahres nicht zur Berwendung kommende Beträge find auf andere Bauobjekte des Berzeichnisses, im Interesse ihres Baubetriebes, überzu=

tragen.

Mit Hochachtung!

Bern, ben 22. Januar 1873.

Der Direktor ber öffentlichen Bauten:

F. Kilian.

Bom Regierungsrathe genehmigt und mit Empfehlung bem Großen Rathe überwiefen.

Bern, ben 8. Hornung 1873.

Im Namen bes Regierungsrathes, Der Bräfibent:

Iolissaint.

Der Rathsschreiber:

Dr. Trächfel.

Kilian, Baubirektor, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Bekanntlich wurde durch Beschluß des Großen Rathes vom 12. März 1868 ein Jahreskredit von Fr. 300,000 für die Straßen-Reubauten bewilligt, welcher, in Gemäßheit dieses Beschlusses, auch für das laufende Jahr auf das Büdget der Baudirektion gebracht worden ist. Es handelte sich nun darum, diesen Kredit auf die einzelnen Bauobjekte zu vertheilen. Diese Operation ist sewillen 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 sedaat bekanntlich keine Pflicht zur Unterstügung der Straßen vierter Klasse hat.

Rlasse hat.

Mehrere Bauobjekte, welche im letten Tableau sigurirten, konnten — weil liquidirt — 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 Grundsate 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 Jeteresse dersenigen Gemeinden, welche gegenwärtig Straßenbauten ausführen, son-

bern auch im Intereffe ber fpater an die Reihe kommenben Bemeinden, indem bei ber fchnellern Liquidirung bes Staats= beitrages der Binsverlust für die betreffenden Gemeinden geringer wird. Die neu in das Tableau aufgenommenen Objette sind folgende: In der Abtheilung A, Korrektionen bestechender Staatsstraßen, erscheint zunächst eine fehr nügliche Korrektion einer Straßenstrecke (Saumweg) zwischen Hof und Guttannen. Ein weiteres Objekt betrifft die Simmenthal= straße. Diese hat noch mehrere Korrettionen nothwendig, die Baudirettion glaubt jedoch, es folle hiefur einstweilen feine große Summe verwendet werden, ba ein Ronzeffionsbegehren in Aussicht steht, um eine Eisenbahn von Bulle über Saanen durch das Simmenthal nach Thun zu erstellen. In jüngster Beit wurde ein kurzer Bericht darüber in das Publikum ge= worfen. Sollte diefe Gifenbahn ju Stande kommen, was naturlich hierfeits noch nicht mit Bestimmtheit gefagt werden fann, fo mare es angefichts der in andern Wegenden bes Kantons vorhandenen Bedürfniffe nicht gerechtfertigt, nun eine Summe von Fr. 185-187,000 für eine rationelle Straßen= forrektion im Simmenthal auszugeben. Man hat daher nur eine kleinere Korrektion in Aussicht genommen, deren Ausführung mit Rudficht auf ben Beschluß vom 12. Marz 1868 übrigens von den Leistungen der betreffenden Gemeinden ab= hangen wird. Reue Objette find auch die Huttmyl-Erismyl= Straße, deren Korrektion höchst nothwendig ist, die Schwarzensburg-Guggisberg-Guggersbach-Straße, deren Korrektion seit Jahrzehnten ein Desiderium der betheiligten Gemeinden bildet, und die Laupen = Neueneck - Straße, beren Berlegung, wie sie projektirt ist, für den Amtsbezirk und namentlich für den Amtssig Laupen eine sehr große Bedeutung hat. In ber Abtheilung B, neue Straßen, figuriren als neue Objekte bie Reichenbachstraße, durch welche bas Pfarrdorf Reichenbach mit ber Thun-Frutigenstraße verbunden werden foll, die Spiez-straße (zum Landungsplat), die Bonfol-Bendlincourt-Straße, auf welche die Kirchgemeinde Bonfol, da sie noch keine Staatsftraße besitt, einen gesetlichen Anspruch hat, und endlich bie Bellelay : Genevez Straße. Genevez verlangte die Erstellung einer Straße einerseits nach Bellelay zur Verbindung mit der Gifenbahnstation Dachsfelden und anderseits nach Gernil-de= Tramelan jur Berbindung mit Tramelan und Saignelegier. Unfere Rreditverhaltniffe gestatten uns jedoch einstweilen nicht, Die Erstellung Diefer gangen Strafenlinie in's Ange gu faffen, fondern wir muffen uns vorerft auf die Linie Bellelay-Geneves beschränken. Als Kirchgemeinde hat Genevez Anspruch auf eine Staatsstraße. In der Abtheilung C, freiwillige Staats= beitrage an Straßen IV. Klasse, figuriren drei neue Objekte. Das erste betrifft die Jeltwaldstraße. Jeltwald hat vor einigen Jahren in Gemeinschaft mit der Gemeinde Bonigen die zwischen den beiden Ortschaften liegende Straße ausgeführt, und nun handelt es fich um die Gubventionirung ber Straße zu Ifeltwald als Enbstud der erwähnten Straßen-linie. Das zweite Objekt betrifft die Worb = Wattenmyl= und bas britte bie Niedergoldbach = Schwanden = Dbergoldbach=

Bon ber Kreditsumme von Fr. 300,000 fallen nach bem vorliegenden Tableau auf die Abtheilung :

Fr. 300,000

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

Es handelt fich heute nicht um befinitive Beschluffe in Bezug auf die betreffenden Bauten, sondern nur um die Bertheilung einer Budgetsumme, welche jeweilen nach Maß-gabe ber Große ber Bauten, bes Zeitpunktes ihres Beginnes und der Liquidation der beschloffenen Gubventionen vorge= nommen werden muß. Diesen Berhältnissen ist nach Möglich= feit Rechnung getragen worden. Die Baudirektion hat das Tableau so festgestellt, daß eine Aenderung desselben bessen Dekonomie wesentlich stören wurde. 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 Straßennehes be-stimmt, und es ist daher diese Berwendungksumme gleichsam als eine Abschlagszahlung an die Gesammtkosten des Straßenneges zu betrachten. Treten baher bei der Ausführung einzelner Bauten Hinderniffe ein, so ift es gerechtfertigt, die in Folge beffen nicht verwendete Summe gur raschern Liquidirung der Subvention auf andere Objefte bes Tableau's überzutragen. 3ch empfehle die Antrage des Regierungsrathes zur Annahme.

Fur er. Der Große Rath hat fur bie Ausführung einer Straße zum Landungsplate in Spiez bas Expropriationsrecht ertheilt. Es soll nun in dieser Beziehung eine Beschwerde eingereicht werden. Die Breite ber projektirten Strafe ift auf 19' angenommen, es scheint mir aber, es sollte hier auch eine geringere Breite genugen. Ich mochte dieß dem Regierungs= rathe zu bedenten geben.

derr Berichterstatter des Regierungsrathes. Es handelt fich hier gegenwärtig bloß um die Bertheilung einer Budgetsumme, und nicht um die Breite der Spiezsftraße. Ich will indessen gleichwohl auf die von Berrn Furer berührte Frage antworten, die zwar vom Großen Rathe bereits bei der Behandlung des bezüglichen Expropriationsbegehrens ents schieden worden ift. Damals hat der Große Rath den vorgelegten Plan genehmigt und das Expropriationsrecht auf Grundlage deffelben ertheilt. Bei diesem Anlaß hat der Berichterstatter des Regierungsrathes weitläufig auseinandergeset, daß es sich hier um die Erstellung einer wichtigen Zufahrts-straße zu dem Landungsplate in Spiez handle, die eher noch breiter als 19' erstellt werden sollte. Dieser Landungsplat ift nicht nur fur die Ortschaft Spiez von Bedeutung, sondern es munden hier zwei Thalftraßen aus, die einen ziemlich großen

1)	Bern,	Entbi	ndungs	anstalt		•	٠	•	Fr.	50,000
2) 3) 4)	"	Schüt	anstalt senmatt	halde	•	•	•		" "	12,000 7,000 3,000
5) 6) 7)	Mütti, Münch	Acterb enbuch	fee, G	.e eminar	•	•	•	•	" "	3,000 7,000 6,000
8)	Frienis	-			•	•	٠	٠	"	6,000
10)	Hindell Thorbe Amtsar	rg, A	nstalt	injtait	•	•	•	•	" "	3,000 6,000 3,000
12)	Trachse Thun,	Iwald,	Schlo		•	•	•		" "	3,000 5,000
14) 15)	Köniz, T Pfarrge	Depen' ebäude	denzd.C	Strafaı •	ıstalt,	Pferd	escheu:	ne	" "	5,000 7,000
	Kirchen Amtsge		isse.				•		"	6,000 1 <b>4</b> ,000
<b>1</b> 8)	Verfüg	bare I	destanz	•	:	•	•	:	<u>"</u>	4,000

Summa Fr. 150,000

Berkehr vermitteln, nämlich die Straße von Frutigen und biejenige 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 Nath bewilligte der Regierungsrath, wos 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 Antrage bes Regierungsrathes werden ohne Gin= sprache genehmigt.

### 2. Bertheilung der Areditsumme der Sochbauten pro 1873.

Es liegt folgender Bortrag ber Baubireftion ge= bruckt vor :

Bern, ben 17. Februar 1873.

### Berr Prafident, Meine Berren!

Nach Mitgabe bes vierfährigen Boranschlages find in Budget pro 1873 Fr. 150,000 für die Hochbauten

des Staates aufgenommen worden.

Bon biefer Kreditsumme entfällt jedoch ber britte Theil mit Fr. 50,000 auf ben beschloffenen Reubau ber Entbindungsanstalt, so daß für die übrigen Hochbauten nur Fr. 100,000 verwendet werden können. Es sind nun im nachstehenden Kredittableau die dringend sten Bauobjette aufgenommen und benfelben diejenigen Summen zugetheilt worden, die bem Umfange der Bauten und den sonstigen maßgebenden Bershältniffen so weit entsprechen, als die Repartitionssumme es gestattete.

Den Poften des Tableau find die nothigsten Erläuterungen

in Rurge beigefügt.

Die Baudirektion ersucht Sie, bas nachstehende Rredittableau dem Großen Rathe jur Genehmigung empfehlen gu wollen.

### Mit Hochachtung!

Der Direktor ber öffentlichen Bauten :

### R. Kilian.

### Erläuterungen.

Auf Rechnung bes Neubaues laut Großrathsbeschluß vom 19. Dezember 1872. Umbau fur Bokalerweiterungen und neue Archive.

Fortsetzung der Abtrittbauten und eventuell großer Schopf. Große Kloake.

Für verschiedene Staatsgebaube. Abtrittbau und Erganzungen am neuen Dependenzbau.

Babanftalt, Planirung bes Hofes 2c. Umbau ber Muhlescheune und Reft fur Erganzungen an ben Umbauten ber Unftalt.

Umbau der Anftaltsfüche.

Großer Dörrofen und Erganzung von Umbauten.

Erweiterungsbauten.

Erftellung einer Wohnung fur ben Berichtsprafibenten.

Einbau einer Bohnung und Bureau fur den Amtsichaffner, refp. Salgfaftor.

Umbau der Scheune fur die Strafanstalt Bern.

Umbauten in Folge Baufälligfeit und Rellerbau jum beutschen Pfarrhaus Courtelary.

Umbauten einiger Rirchenchore wegen Baufalligfeit. Fortsetzung der Bauten und Lokalvermehrungen.

Für Borarbeiten, Bauaufsicht 2c.

Bom Regierungsrathe genehmigt und mit Empfehlung bem Großen Rathe überwiesen.

Bern, ben 21. Februar 1873.

Im Namen bes Regierungsrathes, Der Biceprafibent:

Aummer.

Der Rathsschreiber: Dr. **Trächsel.** 

herr Ber ichter statter des Regierungsrathes. Für die Hochbau-Neubauten ist in dem Boranschlag für die Jahre 1871—1874 ein Kredit von Fr. 600,000, per Jahr somit Fr. 150,000 aufgenommen worden. Un dieser Kreditsumme darf, da der viersährige Boranschlag vom Bolke genehmigt worden ist, weder der Regierungsrath, noch der Größe Rath etwas ändern. Es ist zwar diese Summe sehr knapp zugemessen, um den von Jahr zu Jahr sich mehrenden Bedurfnissen Genüge zu leisten, allein man muß sich nun einmal nach derselben richten. Bon der Summe von Fr. 150,000 fallen Fr. 50,000 auf Rechnung des Neubaues der Entbindungsanstalt gemäß Großrathsbeschluß vom 19. Dezember v. J. Kür die übrigen Bauobjekte bleiben somit bloß noch Kr. 100,000 übrig, und man konnte daher nur die allernothewendigten Objekte aufnehmen. Ich will, wenn es nicht derslangt wird, auf die einzelnen Objekte nicht näher eintreten, da dem Tableau bereits die nothwendigen Erläuterungen beigefügt sind. Ich mache nur darauf aufmerksam, daß gewisse Objekte Jahr für Jahr wiederkehren, his die betreffenden Bauten vollendet sind. Es betrifft dieß den Ausbau der Amtzgesängnisse, für welche in frühern Zeiten wenig geschehen ist. Auch die Wasserversorgung öffentlicher Gebäude in der Hauptstadt wird noch einige Jahre im Tableau singuriren. 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 Strafamschlicher Mehrleistungen zur Kolge haben. Ich emberkelle bie Genehmigung des vorgelegten Tableau's.

Das vorgelegte Kredittableau wird vom Großen Rathe ohne Einsprache genehmigt.

### 3. Laupen=Neuened=Straße.

Der Regierung grath ftellt folgende Antrage:

1) Für die von der Einwohnergemeinde Laupen auszus führende Laupen : Neuened : Straße durch das Thal der Sense wird das Kostenbetreffniß 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 kunftgerecht ausgeführt werde;

b. daß die Zahlungen auf Rechnung des Staatsbeitrages fich jeweilen nach dem betreffenden Budgetfredite zu richten haben;

c. daß die Einwohnergemeinde Laupen jeweilen zum zukünftigen Unterhalt und Bersicherung der bei Laupen in das Senjebett zu liegen kommenden Straßenstrecke (von Nr. 10 des Planes bis hinab zur Senjenbrücke) das Schwellenmaterial, bestehend aus Rundholz und Faschinen, dem Staate unentgeldlich zu liefern und s. 3., wenn es sich als nothwendig herausstellen sollte, die Erweiterung des Flußbettes mittelst Zurücksteung des linkseitigen Ufers gegenüber so eben erwähnter Straßenstrecke vorzunehmen habe.

2) Der Einwohnergemeinde Laupen wird auf Grund bes vorliegenden Blanes das Expropriationsrecht ertheilt und die Baudirektion ermächtigt, allfällige im Interesse bes Baues sich erzeigende Abanderungen am Plane vor-

unebmen

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 Gümmenen, in der Richtung nach Bern, resp. nach der Eisenbahnstation Flamatt aber, ist die bestehende Straße mit bedeutenden Uebelständen behaftet. Sie führt nämlich über die zirka 350 Fuß über der Sense liegende Höhe von Neßlern und sodann über Brüggelbach hinunter nach Neueneck wieder an das Ufer der Sense. Dadurch wird begreislich der Verkehr von Laupen mit Bern beträchtlich erschwert, und es wurde daher bereits vor 14 Jahren ein Projekt für die Korrestion der Straße durch Neuanlage längs der Sense aufgenommen. Dieses Projekt nahm zugleich auch die Korrektion der Straßenstrecke von Reueneck nach Thörishaus in Aussicht. Die Aussihrung dieses Projektes war, abgesehen von den Schwierigkeiten, welche von Seite des Staates in Bezug auf die Subventionirung vorlagen, nicht möglich mit Kücksicht auf die beträchtlichen Hindernisse, welche Seitens der Gemeinden ihr entgegenstanden. Diese Straße würde weit mehr gekostet haben, als die Aussährung des heutigen Projektes, zudem fand man schließlich, es sei nicht absolut nothwendig, 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 Freisburg liegt.

burg liegt.

Sö hat sich daher schließlich die Gemeinde Laupen auf das Projekt der Erstellung einer Straße nach Neuenest durch das Thal der Sense beschränkt. Im Jahre 1871 wurde das ursprüngliche Projekt von 1859 einer Umarbeitung unterworfen. Es zeigte sich, daß noch einige Varianten möglich seinen. 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 Trace, welches den an diesen Straßenbau zu stellensden Anforderungen hinlänglich entspricht. Es werden immershin noch zwei schwierige Partien auszusühlten sein, nämlich bei der sog. Bärenklauensluh, wo eine größere Strecke durch das felsige Hochuser, 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 linten Ufer erweitert werden muß.

Die neue Straße wird ungefähr mit dem Gefäll der Sense angelegt werden können; sie wird nämlich ein durchschnittliches Gefäll von 0,7% erhalten. Eine wie große Erleichterung dadurch für den Berkehr von Laupen geschaffen wird, bedarf keines weitern Nachweises. Es ist daher auch begreislich, daß die Gemeinde Laupen erhebliche Opfer für diesen Straßenbau bringen will. Die Kosten besselben sind auf Fr. 95,000 veranschlagt, doch können sie, wenn eine Bariante angenommen wird, was der aussührenden Gemeinde Laupen freigestellt wird, auf Fr. 92,000 reduzirt werden.

Die Baudirektion hielt bafur, es fei für biefes Unternehmen bie Berabfolgung eines Staatsbeitrages von Fr. 60,000 ge-rechtfertigt. Es handelt sich hier namlich nicht barum, eine rechtfertigt. Es handelt fich hier namlich nicht barum, eine Strafe zwischen zwei Buntten anzulegen, zwischen benen noch gar keine Straßenverbindung besteht; denn zwischen Laupen und Neueneck ist bereits eine vom Staate unterhaltene Straße vorhanden. Es handelt sich vielmehr blos darum, eine bessere und bequemere Straßenverbindung herzustellen. Die Ge-meinde Laupen hat hiefur eine Summe von ungefahr Fr. 33,000 aufbringen können, wovon ungefahr Fr. 25,000 von der Burgergemeinde und ein Theil von Brivaten übernommen wird. Da wo die Strecke über Burgerland führt, wird die Burgergemeinde daffelbe unentgeldlich abtreten. Von der Gemeinde Neueneck ist, wie es scheint, keine Subvention ershältlich. Die Baudirektion hat später sinden müssen, es sei der Fall, den Staatsbeitrag noch etwas höher als Fr. 60,000 zu stellen, da man genöthigt ift, an denselben eine Bedingung zu knupfen, welche darin besteht, daß der Gemeinde Laupen die Verpslichtung auferlegt wird, das nöthige Schwellenmaterial fur die Erneuerung der Schwellenbauten bei ber in bas Sensenbett zu liegen kommenden Straßenstrecke zu liefern. Es wird deshalb beantragt, einen Staatsbeitrag von Fr. 63,000 zu bewilligen. Gin solcher Beitrag entspricht den Berstelligen haltnissen, wie sie bei derartigen Straßenbauten bestehen. Bie Sie aus dem vorhin behandelten Tableau über Bertheilung ber Rreditsumme fur Die biegiahrigen Stragenbauten entnommen, ist in dasselbe ein Ansatz von Fr. 14,000 für diesen Bau aufgenommen, indem nach Genehmigung der heutigen Vorlage der Ausführung kein Hinderniß mehr im Wege steht. Die Gemeinde Laupen hat auch die Ertheilung bes Expropriationsrechtes verlangt, und ich kann erklaren, daß die dortige Stragenbaukommission die in dieser Richtung 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 Gigenthümern nicht gütlich verskändigen. Mit Rücksicht auf das Angebrachte empfiehlt der Regierungsrath folgende Anträge zur Genehmigung: (Der Redner verliest die oben mitgetheilten Anträge.)

Der Große Rath genehmigt diese Antrage ohne Ginfprache.

### 4. Bellelan-Genevez-Strafe.

Der Regierungsrath legt folgende Untrage vor:

1) Der Gemeinde les Genevez wird an die Koften der Anlage einer neuen Straße von Bellelay (tannerie) nach les Genevez ein Staatsbeitrag von Fr. 13,000 bewilligt. Wenn indeffen außer dieser Einmundung auch diesenige bis zur Tuilerie erstellt wird, so soll der Staatsbeitrag Fr. 15,000 betragen.
2) Der Straßenbau soll nach dem von der Baudirektion

vorgelegten Projette und gemäß ihren weitern Bor=

schriften folid und kunstgerecht ausgeführt werden. Die Ausbezahlung des Staatsbeitrages hat sich nach dem jeweiligen Budgetkredite zu richten.

herr Berichterstatter bes Regierungsrathes. Ich tann mich hier ziemlich turz faffen, da ich über biefen Strafen= bau 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 ber auf Fr. 61,630 bevifirten Strafe von Bellelan über les

Genevez nach le Cernil bei Tramelan ein Staatsbeitrag von Fr. 30,000 bewilligt werden. Die Baudirektion hat gefun= ben, es konne mit Rücksicht auf die Kreditverhaltniffe einst= veilen nicht so weit gegangen werden, sondern man musse sich vorläusig auf die Verabsolgung eines Beitrages an die Rosten eines Theils dieser Straße beschränken. Die Gemeinde Genevez ist eine Archgemeinde und hat daher Anspruch auf eine Staatsstraße. Man mußte sich nun fragen, welche Straßenstrecke zunächst erstellt werden solle. Offenbar ist die Verbindung von les Genevez mit Vellelah von größerer Wichtigkeit als diesenige mit le Cernil, da durch die ertere die Ortschaft les Genevez mit der Europalun in Noerhierder die Ortschaft les Genevez mit der Jurabahn in Berbindung gebracht werden wird. Man hat daher zunächst die Erstellung ber Strafe zwischen les Genevez und Bellelan in Ausficht genommen.

Das Projett fieht zwei Ginmundungen in Bellelay vor, die eine in der Richtung nach Tavannes, die andere in der Richtung nach Münster und Delsberg. Die Baudirektion hält die erstere Verbindung für die wichtigere, und es wurde baher ber Staatsbeitrag mit Rücksicht auf das Projekt mit bieser Sinmündung berechnet. Will jedoch die Gemeinde Genebez beide Ginmündungen erstellen, so ist es billig, einen etwas höhern Staatsbeitrag auszurichten. Die Kosten ber Straße Bellelay-Genevez sind auf Fr. 33,000 devisitrt. Da ben Gemeinden im Jura an derartige Straßenbauten ge-wöhnlich ein Beitrag von einem Drittel der Kosten bewilligt wird, indem sie meist beträchtliche Zuschüsse von den Burgergemeinden erhalten, so glaubte man, auch fur das vorliegende Unternehmen nicht einen Staatsbeitrag von der Balfte ber Ansternehmen nicht einen Staatsbeitrag von ver Jaise ver 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 Bellelay von Fr. 15,000 beautragt, und zwar unter der Bedingung, daß der Straßenbau nach dem von der Baudirekton vorschaften Moriakten Latie gelegten Projette und gemäß ihren weitern Borichriften folib und kunstgerecht ausgeführt werde, und daß die Ausbezahlung des Staatsbeitrages sich nach dem jeweiligen Büdgetkredite zu richten habe. Ich empfehle die Anträge des Regierungs= rathes zur Unnahme.

Dieje Antrage werden ohne Ginsprache genehmigt.

### 5. Nidan=Hagned=Strafe.

Die Antrage bes Regierungerathes lauten, wie folgt:

1) Fur die Erstellung einer Strafe auf dem füdlichen Ufer bes Bielerfee's von Ridau bis zum zutunftigen Aarkanal bei hagned wird ben ausführenden Bemeinden an bie veranschlagten Roften 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 Borschriften der Baudirektion folid und kunftgerecht zu geschehen, und diese Behörde wird ermächtigt, allfällige im Interesse des Baues fich erzeigende Abanderungen am Plane von fich aus vorzunehmen.

In Betreff ber Auszahlung bes Staatsbeitrages haben bie Bemeinden, refp. bie biefelben bertretenbe Strafen-tommiffion fich nach bem jeweiligen Budgetfrebite fur Straßenbauten zu richten.

Herr Berichterstatter bes Regierungsrathes. handelt fich hier um eine Strafenangelegenheit, welche feit Jahrzehnten auf den Eraktanden der Bauverwaltung steht, nömlich um die Plangenehmigung und Subventionirung einer Straße von Nidau nach Hagned. Bereits in den 30er Jahren find im Schoofe ber oberften Landesbehorde Antrage fur bie Anlage einer neuen Straße von Biel, resp. Nidau, dem sud-lichen Ufer des Bielersee's entlang nach Ins oder nach Murten eingebracht worden. Das in Folge dessen aufgenommene Brojett tam aber nicht zu Stande. Spater find, andere Brofekte aufgetaucht, und es haben, wie es scheint, die andern Landesgegenden mehr Thätigkeit entwickelt, um zu ihren Straßenbauten zu gelangen. Bor ungefähr 14 Jahren trat die Frage der Anlegung einer Straße auf dem südlichen Ufer des Bielersee's wieder in den Bordergrund, indem sich die Gemeinden von Nidau bis Ins zusammenthaten, woraufhin ein Brojett für eine Strafe von Nibau über Sagned und Bruttelen nach Ins aufgenommen wurde. Es find zwar verschiedene Aussepungen an Diesem Projett gemacht worden, gleichwohl gingen die Gemeinden vor und ftellten einen Bertragsentwurf auf, nach welchem sie sich bereit erklärten, den Bau mit einem Staatsbeitrage gleich der Hälfte der Devissumme zu übernehmen. Nun erhob sich aber bei Ins ein Anstand, da diese Gemeinde sich mit Brüttelen über das Trace nicht verständigen konnte. Die Gemeinde Ins erklärte, wenn bas von Bruttelen verlangte Trace angenommen werde, fo trete fie mit ihrem Beitrage gurud. Letteres gefchah benn auch trog einem von ber Baudirektion bereits im Jahre 1869 angeordneten Augenschein, auf ben fie zwei volle Tage ver-wendete, ber aber zu keinem Ginverständniß zwischen den betheiligten Gemeinden führte. Die Baudirektion mußte sich baber vorläufig barauf beschränken, die Ausführung ber Strafenstrede von Ribau über Ipsach, Sug-Lattrigen, Mörigen, Gerlafingen, Täuffelen bis an den neuen Aarkanal in Sagneck ins Auge zu faffen.

Aber auch für diese Straßenstrecke zeigten sich Anstände. Einige Gemeinden wünschten, theilweise den alten Weg benuten zu können, und sie verlangten, daß die Straße mehr den Ortschaften genähert werde. Dies verlangten namentlich die Gemeinden Mörigen und Suß-Lattrigen. Erstere wünschte die Berschiebung der Straße gegen den oberen Theil des Oorfes, 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 Suß-Lattrigen so angelegt, daß nur noch eine kurze Berbindungslinie nach dieser Ortschaft erstellt zu werden braucht. In dieser Weise

wurde das Projekt nochmals umgearbeitet.

Das Tracé ist so angelegt, daß es möglichst gunftige Gefällsverhältnisse aufweißt, indem die Steigungen nirgends mehr als 4% betragen. Die Kostensumme ist auf 173,100 Franken devisirt. Gegenüber dem frühern, vor ungefähr 14 Jahren aufgenommenen Projekte wurde eine Dekonomie von eirea Fr. 49,000 erzielt. Damals wurde nämlich das Tracé von einem mehr in der Aufnahme von Eisenbahntracés gesübten Ingenieur aufgenommen. Bieht man übrigens die seit seiner Beit eingetretene bedeutende Steigerung der Arbeitsstöhne und Materialpreise in Betracht, so ergibt sich eine die Summe von Fr. 49,000 wesentlich übersteigende Ersparniß. Der Plan und die Kostenberechnung wurden so eingerichtet, daß für jede der betheiligten Gemeinden (Nidau, Ipsach,

Bellmund, Suh-Lattrigen, Mörigen, Täuffelen-Gerlasingen, Hagneck) das Kostenbetreffniß ausgesetzt werden konnte, woburch die Behandlung des Geschäftes für die Gemeinden wessentlich erleichtert wird. Es liegt ein Vertrag in zwei Doppeln vor, wonach sich die Gemeinden verpstichten, den Bau der Straße gegen einen Staatsbeitrag gleich der Hälfte der Dewissumme auszuführen. Es können jedoch nicht alle Gemeinden sich im Verhältnisse der Kosten der auf ihren Vezirk falelenden Strecken betheiligen, weßhalb andere Gemeinden sich im Vertrage verpslichtet haben, das Fehlende für sie zu vecken. 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 Bermuthung ausgesprochen werden, daß, wenn die Straße einmal bis dashin erstellt ist, ihre Berlängerung 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 Bortheil 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 Staatssates auf eine Reihe von Jahren vertheilen. Uebrigens wird beantragt, daß sich die Auszahlung des Staatsbeitrages nach den sewelligen Büdgetverhältnissen zu richten habe. Boraussüchtlich werden die Gemeinden später auch noch das Expropriationsrecht verlangen, vorläusig liegt aber in dieser Beziehung kein Begehren vor. Ich empsehle die Anträge des Regierungsrathes, welche lauten: (Der Redner verliest dieselben.)

Die Antrage bes Regierungsrathes werden ohne Ginfprache genehmigt.

Der Herr Präsident theilt mit, daß das Büreau die Kommision für den Finanzausweis der Brope= thalbahn bestellt habe aus:

> Herrn Großrath Meyer, Kuhu, """"Hofstetter.

### Strafnachlaßgesuche.

Auf den Antrag des Regierungsrathes und ben mundlichen Rapport des Herrn Justig- und Polizeidirektor Teus cher werden erlassen:

- 1) ber Elifabeth Kocher, von Buren, ber lette Biertheil ber ihr unterm 25. November 1870 von den Affifen bes Jura megen Kindsmords auferlegten dreifahrigen Buchthausstrafe;
- 2) ber Marie Baumann, von Henbschifon, Kanton Aargau, ber lette Biembeil ber ihr unterm 28. Februar 1871 von ben Affisen bes II. Geschwornenbezirks wegen Kindsmords auferlegten Jährigen Korrettionshausstrafe;

- 3) bem Jakob Theobald Friedli, von Rohrbach, der lette Viertheil der ihm am 23. Mai 1871 von den Assisch des Oberlandes wegen Diebstahls auferlegten 2<sup>4</sup>/2jährigen Zuchthausstrafe;
- 4) bem Gottlieb Kummer, von Oberönz, der lette Biertheil seiner 15monatlichen Zuchthausstrafe, welche ihm unterm 2. April 1872 von den Assisse des III. Bezirks wegen Diebsstahls auferlegt wurde;
- 5) bem Gottlieb Schneiter, von Schwendibach, ber lette Biertheil ber ihm unterm 12. April 1872 von ben Affifen bes I. Bezirks wegen Diebstahls auferlegten 14monatlichen Buchthausstrafe;
- 6) bem Manfred Abt, von Bunzen, Kanton Aargau, ber lette Biertheil ber ihm unterm 21. Mai 1872 von den Afsifen des II. Bezirks wegen Unterschlagung auferlegten 15monatlichen Zuchthausstrafe;
- 7) der Elijabeth Baumgart, geb. Burri, zu Bumplit, die ihr vom Polizeirichter von Bern unterm 10. Dezember 1872 wegen Frevels auferlegte Buße von Fr. 10;
- 8) bem Daniel Neuenschwander, von Eggiwyl, ber Rest ber ihm unterm 6. Dezember 1872 vom Polizeirichter von Bern wegen Nichterfüllung ber Alimentationspflicht auferlegten smonatlichen Zwangsarbeitsstrafe;
- 9) bem Friedrich Scheibegger, von und zu Sumiswald, bie ihm am 20. Dezember 1872 vom Amtsgericht Trachsel-wald wegen Mißhandlung auferlegte Amonatliche, in einfache Enthaltung von gleicher Dauer umgewandelte Korrektions-hausstrafe.

Im Beitern werben:

- 10) bem Jakob v. Bergen, von Oberried, Schnigler in Brienz, die ihm vom korrektionellen Gericht von Interlaken unterm 17. Oktober 1872 wegen Verläumdung auferlegte achttägige Gefängnißstrafe in eine Buße von Fr. 40 umge-wandelt;
- 11) bie im Jahr 1866 von ben Afsijen bes I. Bezirks wegen Kindsmords zu 11 Jahren Zuchthaus verurtheilte Berena Brand, von Ruegsau, in Anwendung des Art. 562 St. B. für den Rest der Strafe, vom 1. Mai 1873 an gerechnet, begnadigt.

Abgewiesen dagegen wird das Gesuch des Johann und Theodor Grimmler, Metzer, beide in Frankreich, um Nachlaß der ihnen unterm 19. Dezember 1871 vom Amtsgericht Pruntrut wegen Mißhandlung ihres Bruders auferzlegten 10tägigen Gefangenschaftsstrafe.

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

## Chehindernistdispensationsgesuch des Joh. Glanzmann und der Maria Kanz.

Der Regierung grath trägt auf Abweifung an.

Teuscher, Direktor der Justig und Polizei, als Bericht= erstatter des Regierungsrathes. Die Petenten, Joh. Glang= mann, von Hasle zu Landiswyl, und Maria Kauz daselbst, stehen in einem verwandtschaftlichen Berhältnisse. Glanzmann ist nämlich der vollbürtige Bruder der Mutter der Maria Kauz, also der vollbürtige Dheim der letztern. Es kann daher mit Kücksicht auf Sat. 44 C. dem von ihnen eingereichten Chehindernistispensationsgesuche nicht entsprochen werden; denn in dieser Satung ist dieser Berwandtschaftsgrad als ein absolutes Chehindernist aufgestellt. Zudem wird in keinem Spezialgesetze die Dispensation bei so naher Verwandtschaft als zuläsig erklärt. Ich mache noch darauf ausmerksam, das auch der neue Entwurf des Personenrechtes (Art. 83) dieses Cheverbot aufrecht erhält.

Der Antrag des Regierungsrathes wird genehmigt.

Der herr Prafident stellt, auf gemachte Anregung hin, den Antrag, die Ersammahl eines Mitgliedes des Regierung grathes auf die kunftige Session zu verschieben.

Der Große Rath ift bamit einverftanden.

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

Schluß der Sigung um 111/2 Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

## 3weite Sigung.

### Dienstag, den 25. Februar 1873.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter bem Borfite bes herrn Prafibenten Marti.

Nach dem Ramensaufrufe find 214 Mitglieder anwesend. Abwesend sind mit Entschuldigung: die Herren Anker, Bühlmann, Bürki, Indermühle, Kosselet, Röthlisberger Wilhelm, Scheidegger; ohne Entschuldigung: die Herren Bangerter, Berger Christ., Bernard, Beuret, Brunner Rudolf, Burger Peter, Burger Franz, Cuttat, Flück, Froté, Girard, Gygar Gottfr., Hennemann, Kalmann, Keller, Klape, Kohli Johann, Leibundgut, Lenz, Möschler, Müller Albert, Reber in Niederbipp, Regez, Kenfer, Seßler, Simon, Steiner, Bogel, Wüthrich, Zeller, Zingg.

Das Protofoll der letten Sitzung wird verlesen und genehmigt.

### Cagesordnung:

### Wahl eines Gerichtspräsidenten von Signau.

Vorschlag bes Amtsbezirks:

1) Berr Gottlieb Berger, Fürsprecher in Bern. 2) herr Friedrich Salzmann, Amterichter in Signau.

Vorschlag bes Obergerichts:

1) Berr Moosmann, Fürsprecher in Ing. 2) Berr Scherg, Sohn, Fürsprecher in Bern.

Bon 152 Stimmenden erhalten im erften Wahlgange:

Berr Berger 133 Stimmen Salzmann 12 Scherz 52 Moosmann

Gewählt ift somit herr Gottlieb Berger, Fürsprecher in Bern.

### Wahl eines Gerichtspräfidenten bon Thun.

Borichlag bes Amtsbezirks:

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

Vorschlag des Obergerichts:

1) Herr Spring, Fürsprecher in Thun. 2) herr Gaffer, Fürsprecher in Münfingen.

Bon 155 Stimmenden erhalten im erften Bahlgange:

Herr Wirth 131 Stimmen Wälti Spring

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

### Entlassung von Stabsoffizieren.

Auf den Antrag der Militarbirektion und bes Re= gierungerathes werden in allen Ehren und unter Berbantung ber geleifteten Dienfte entlaffen :

1) herr J. Imoberfteg, als Rommandant bes Scharfichutenforps; 2) herr B. B. Spahr in Bruntrut, Kommandant bes

Bataillons 69, vom Militärdienst überhaupt;
3) herr J. Ch. Morgenthaler, Kommandant des

Sandwehrbataillons Rr. 12;
4) Herr Joh. Friedr. Baumgart, Kommandant des Landwehrbataillons Rr. 10;
5) Herr Joh. Konrad Schwarz, von Bern, Kommanstant der Infanterie der Landwehr;

6) Herr Gottl. Friedr. Stettler, in Rubigen, Major des Landwehrbataillons Rr. 10.

Für die nun vorzunehmenden Bahlen wird bas Bureau verstärft burch bie Berren Dr. Bugli und Grosjean.

### Wahl eines Kommandanten der Scharfschüben.

Es wird im ersten Bahlgange mit 106 Stimmen von 142 Stimmenben gewählt:

Herr Gottfried Joost, von Langnau, Major des Scharffchügenbafaillons Rr. 17.

### Wahl von Stabsoffizieren.

Es werden gemäß bem Antrage bes Regierungerathes und ber Rommiffion gewählt:

### Bum Bataillonstommandanten:

Im ersten Wahlgange mit 110 Stimmen von 135 Stim= menden herr heinrich Ludwig Gaillet, v. Freiburg, Ma= jor im Bataillon Mr. 62.

### Bu Majoren:

Im ersten Wahlgange mit 99 Stimmen von 101 Stim= menben :

1) Berr Friedrich v. Luternau, von Bern, Sauptmann

und Aidemajor im Bataillon 18;

2) herr Baul Konig, von Bern, hauptmann im Bataillon 54;

3) Herr Georg Agaffig, von Neuenburg, Hauptmann und Nidemajor im Bataillon 62;

4) Herr Rudolf Gngax, von Bleienbach, hauptmann und Aibemajor im Bataillon 43.

5) herr Matth. Burbuchen, von Ringgenberg, Sauptmann im Bataillon 16.

Endlich wird Herrn Chrift. Behr, von Riederstocken, in La Ferrière, Rommandanten des 14. Militarbegirks, ber Majorsgrad ertheilt.

Der herr Prafibent zeigt an, bag folgender

### Unjug

### d. d. 24. Februar 1873 eingelangt fei :

Die unterzeichneten Mitglieder des Großen Rathes ftellen bie Motion, ber Große Rath wolle dem Bor-geben bes Regierungsrathes in ben Diogesanangelegen beiten feine Buftimmung geben.

Diefer Anzug ift unterzeichnet von 174 Mitgliedern des Großen Rathes, nämlich von :

R. Kaiser, Baul Jolissaint, R. Chodat, A. Großjean, J. Bouvier, Elie Ducommun, Charles Zumkehr,
Riggeler Fürsp., Schwab Fürsp., Zyro Fürsp., Ritschard Fürsp., Sd. Bähler, Wyß, Julien Racle,
H. Euenat, Theobald Maistre, Lehmann-Cunier,
Ab. Frone, Fleury, Choulat, A. Chopard, Louise
Monin, v. Känel Fürsp., A. Scheurer, Hans Herzog,
Sigri, And. Willi, G. Engel, Ch. Kuhn, Peter Not.,
Arn Fürsp., J. Althaus, Joh. Zoß, Flückiger,
Rud. Heggi, Berger Fürsp., Alb. Locher, J. Wirth,
J. J. Lehmann, Scherz, G. Joost, Hauert, Bürcher,
J. Ukägli, M. Stämpsti, J. Sommer, G. Syger,
J. Burri, Hett. Egger, M. Köthlisberger, E. Oberli,
Joh. Wieniger, Käsermann, Bend. Hurni, Ad. Leh-N. Raifer, Paul Joliffaint, A. Chobat, A. Groß= J. Burri, Heft. Egger, M. Röthlisberger, C. Oberli, Joh. Wieniger, Käsermann, Bend. Hurni, Ad. Lehmann, G. Ott, Halbemann, Bucher, Gerber von Steffisburg, Salzmann, Ch. Stettler, Rd. Burger, Ur. Meister, J. Geiser-Leuenberger, Joh. Brand, Kitl. Etter, C. Gerber (Stettlen), J. Bracher, Joh. Höfer, J. Bohnenblust, Locher v. Maikirch, Joh. Därendinger, Löffel, Jb. Roth-Glauser, A. Fried. Born, Sam. Großenbacher, F. Huber, Salvisberg, S. König, Fr. Rummer, Joh. Lehmann, Chr. Schertenleib, S. Bieri, C. Schrämki, A. Grünig, Joh. Widmer, Joh. Mader, Fr. Cymann, Chr. Stucki, Fr. Schwab, Bond. Nußbaum, Ukr. Heß, G. Plüß, J. Meyer, Rieder, Jmobensteg, Or. Hügli, A. Gobat, Fl. Imer, Jak. Gygar, S. Sommer, Kaiser Rot., Mauerhofer, Bend. Zeesiger, Fr. v. Werdt, Bütigstoser, Gottsried Gygar, Dr. Reber, J. G. Thönen, Chr. Berger, Joh. Winzenried, Chr. Stämpsli, J. Linder, Fried. Lenz, Joh. Bangerter, Fr. Zeller, Kasp. Egger, H. Kehrlt, C. Brügger, J. Sterchi, R. Bohren-Ritschard, Chr. Gurtner, Joh. Herren, Chr. Häberli, Chr. Wüthrich, J. Wampsler, Fahrni-Dubois, E. Charpié, Joh. Müller, Jak. Stämpsli, J. R. Bogel, S. Karrer, Fr. Michel, J. Sessler, Alb. Müller, Zumwald, Klaye, Cuttat, G. C. Bürki, G. Engel, J. Flück, E. Ruchti, Kalmann, Joh. Schori, R. Brunner, J. Brunner, Joh. Jos, H. v. Groß, R. Studer, Fr. Posmann, G. R. Engemann, S. Anken, G. Schwab, F. G. Geiser, Joh. Walther, Bend. M. Studer, Fr. Hofmann, G. R. Engemann, S. Anten, G. Schwab, F. G. Geiser, Joh. Walther, Bend. Zingg, Joh. Renfer, Rud. Regez, Hans Hofsteter, J. Reber (Diemtigen), Beter v. Känel (Wimmis), E. Froté, S. Leibundgut, J. Spring, Mischler, Chr. Keller, U. Kohli, Fr. Friedli, Joh. Möschler, Nitl. Gfeller, Und. Schmid, U. Geißbühler, Rud. Schmid, . Streit.

herr Prafibent. Es fragt sich, ob die Bersammlung biefen Angug noch in diefer Geffion behandeln oder aber ihn auf die nachste verschieben will; im erstern Falle murbe ich ihn auf nachsten Donnerstag auf die Tagesordnung segen. Gestern ift Ihnen ein weitläufiger Bericht der Kirchendirektion über die Diogesanangelegenheit ausgetheilt worden, ich zweifle aber, ob Sie Zeit gefunden, ihn so zu studiren, daß Sie die Angelegenheit schon in dieser Session mit voller Sachkenntniß Distutiren tonnen.

Dr. v. Gongenbach. Es scheint mir, ber Anstand erheische, daß dieser Gegenstand auf die nachste Seffion ver= schoben werde. Es handelt fich hier um einen Entscheid, burch welchen man möglicherweise einen Landestheil in seinem Inner= ften, in feinem Beiligften verlett oder aber ihn überzeugt, daß man ihm nicht zu nahe treten will. Seute find wir mit Bahlen beschäftigt, und morgen haben wir die wichtige Frage der Jurabahnen zu behandeln; wo wollen Sie nun Beit nehmen, um die umfangreichen Aften in der Diozefanange= legenheit zu studiren ? Ich wünsche, daß die Behandlung der Motion auf die nachste Sestion verschoben werde, damit der Große Rath fie mit voller Sachtenutnig behandeln fann.

Herr Präsident. Auch ich bin der Ansicht, es solle die Behandlung des Anzuges auf die nachfte Seffion verschoben merben.

Raifer, in Grellingen. Ich bin ebenfalls mit der Berschiebung einverstanden, da ich dafür halte, es solle diese wichtige Frage vom Großen Rathe grundlich behandelt werden. Ich bin zwar schon zum Boraus überzeugt, wie der Enticheid bes Großen Rathes von Bern ausfallen wird: Der Große Rath wird die Regierung in ihren Schlugnahmen unterftugen.

Sofer, Fürsprecher. Für den Fall der Berschiebung ftelle ich den Antrag, es mochte schon jest eine Kommistion jur Borberathung Der Diozesanangelegenheit niebergeset merden.

Teuscher, Kirchendireftor. 3ch will Namens des Regierungsrathes die Erklärung abgeben, daß er es dem Er= meffen des Großen Rathes anheimstellt, Die Angelegenheit ichon in diefer oder aber in der nachsten Seffion zu behandeln. Mit Rucficht auf Die große Wichtigkeit der Frage wird es jedenfalls der Fall fein, daß der Große Rath fich in diefer oder jener Form mit der Sache befaffen muß.

Herr Prafibent. Es wird sich meines Erachtens einfach barum handeln, gegenüber dem Borgehen der Regierung Billigung ober Mißbilligung auszusprechen. Es wird kaum der Fall sein, eine weitere Schlufinahme in dieser Angelegenheit zu fassen. Mit der Riedersehung einer Kommission bin ich einverstanden und schlage vor, dieselbe aus 7 Mitgliedern zusammenzusetzen.

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

### Raturalifationegefuche.

Auf den Antrag des Regierung srathes und den mündlichen Rapport des Herrn Justiz- und Polizeidirektor Teuscher werden in Kollektivasskimmung mit dem gesetzlichen Mehr von 3/3 der 104 stimmenden Mitglieder ins bernische Landrecht aufgenommen:

1) Theodor Schelble, von Gufingen bei Donauseschingen, Großherzogthum Baben, hafner in Bern, Ratholit, verheirathet mit Fanny Blau von Bern, bem bas Ortsburgerzrecht von Stettlen zugesichert ift.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 94 Stimmen. " Abweisung . . . . 5 "

2) Abraham Levy, von Niederhagenthal im Elfaß, Handelsmann in Laufen, Ifraelit, mit förmlicher Zustimmung seines Baters und zugesichertem Ortsburgerrecht von Löwen-burg.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 85 Stimmen. " Abweisung . . . . 13 "

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

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 93 Stimmen. " Abweisung . . . . 4 "

4) Karl Friedrich Aleg. Bimmer, von Datmyl, Kanston Aargau, Sandelsmann in Biel, reformirt, verheirathet, Bater zweier Kinder, mit zugesichertem Ortsburgerrecht von Biel.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 96 Stimmen. " Abweisung . . . . 4 "

5) Ernft Cafar Zimmer, von Datwyl, Kanton Aarguu, Sandelsmann in Biel, reformirt, verheirathet und Bater von Kindern, welchem das Ortsburgerrecht von Biel zugefichert ift.

Tagblatt bee Großen Rathes 1873.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 98 Stimmen. " Abweisung . . . . 1 "

6) Numa Maire, von les Ponts, Kanton Reuenburg, Balancierfabrifant in Biel, verheirathet aber kinderlos, mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Biel.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 98 Stimmen. " Abweifung . . . . 1 "

7) Frau Clemence Seusler, geb. Blosch, in Biel, Wittwe bes Stadtbaumeisters Emanuel heuster von Basel, Mutter zweier Kinder, mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Biel.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 97 Stimmen. " Abweisung . . . . 2 "

8) Bittwe Marie Luise Hirt, geb. Schindler, von Lauffohr, Kanton Aargau, Spezereihandlerin in Biel, reformirt, Mutter breier Kinder, mit zugesichertem Ortsburgerzrechte von Biel.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 95 Stimmen. " Abweisung . . . 5 "

9) Wittwe Anna Lina Strebel, geb. Dättwyler, von Bublikon, Kanton Aargau, Uhrmacherin in Biel, reformirter Konfession, Mutter zweier Kinder, mit zugesichertem Orts-burgerrechte von Biel.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 96 Stimmen. " Abweisung . . . . 1 "

10) Joh. Jak. Bånziger, von Lugenberg, Kanton Appengell A. Rh., gew. Kurschner in Bern, reformirt, versheirathet aber kinderlos, dem das Ortsburgerrecht von Baris-wyl zugesichert ist.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 79 Stimmen. " Abweisung . . . . 23 "

11) Die Brüder Gottlieb und Joh. Ulr. Kappeler, von Zurzach, Kanton Aargan, Handelsleute in Burgdorf, reformirter Konfession, ersterer unverheirathet, letterer versheirathet und Vater zweier Kinder, beide mit zugesichertem Ortsburgerrechte von Burgdorf.

### Abstimmung.

Für Entsprechung . . . 97 Stimmen. " Abweifung . . . 2 "

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

### Abstimmung.

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

13) August Brugger, von Alt-Glashütten, Großher= zogthum Baden, Handelslehrling in Pruntrut, mit form-licher Zustimmung seines natürlichen Bormundes und mit zugesichertem Ortsburgerrecht von Seleute.

### Abstimmung.

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

14) Abraham Bigarb, aus Seppois le Bas im Elfaß, Handelsmann in Coeuve, Ifraelit, mit förmlicher Bustimmung seines natürlichen Bormundes und mit zugesichertem Ortssburgerrechte von Seleute.

### Abstimmung.

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

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

### Abstimmung.

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

Die unter Biffer 1, 2, 3, 12, 13 uub 14 genannten Personen haben nachtraglich eine authentische Urfunde über ihre Entlassung aus dem auswärtigen Staatsverbande beisubringen.

Der herr Prafident zeigt an, daß bas Bureau bie Rommiffion für die Diozefanangelegenheit zusammen= gesett habe aus:

herrn Großrath Stampfli, Bantprafibent, " Raifer, in Grellingen,

" " " Roschard, " " Boschard, " " Holetete, " " Hofer, " " Ducommun,

" " Niggeler.

## Verkauf des Schiefermagazins nebft Umschwung zu Bofftetten bei Thun.

Der Regierung frath und die Rommission tragen auf hingabe bieses Grundftudes, für welches die Bergbautasse bisher ber Domanentasse 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 biefem Antrage bei.

### Finanjausweis für die Brogethalbahn.

Meyer, als Berichterstatter ber Kommission. Sie haben gestern eine Kommission niedergesetzt, um den Finanzausweis der Broyethalbahngesellschaft zu prüsen 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 beigesbracht werden konnten. Mit Rücksicht darauf trägt die Kommission auf Berschiebung der Angelegenheit bis auf die nächste Session an.

Diefe Berichtebung wird vom Großen Rathe ohne Gin= fprache beschloffen.

herr Bizepräsident Mign übernimmt ben Borfit.

## Strafnachlafigesuch des Aime Conftant Gobat von Münfter.

Der Regierung brath 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 Rathe zu lebenslänglicher Zuchthausstrafe begnadigt worden war.

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

Teuscher, Direktor ber Justig und Polizei, als Berichterstatter des Regierungsrathes. Am 23. Januar 1847 saß der heutige Betent, Aimé Constant Gobat, von Münster, damals 20—21 Jahre alt, in der Wirthschaft zur Sonne in Münster beim Kartenspiele. Als ein gewisser Büsch, der bereits etwas angetrunken war, Uhren spiegelte, faßte Gobat den Entschluß, ihm diese zu rauben. Zu dem Zweck berauschte er den Büsch im Laufe des Abends mit Branntwein. Um 10 Uhr verließen die Beiden zusammen das Wirthshaus, 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 Nastuch

und versetzte damit, nach vorausgegangenem von ihm provozirten Wortwechsel, dem Büsch mehrere Siebe auf den Hinterfopf. Sodann gab er ihm mit dem Messer mehrere Stiche in den Rücken. Nachdem Büsch bereits todt war, schleppte er ihn etwas oberhalb der Brücke ans User und war ihn in den Fluß. Nach der That begab sich Gobat in eine Wirthschaft, suhr fort zu trinken und verkauste einem Unbekannten die Uhren. Letzterer Umstand lenkte später den Verdacht auf ihn, und im Laufe der Untersuchung legte er ein umfassendes Geständniß seiner That ab. Das Urtheil des Gerichtes, das noch unter der alten Strafgesetzgebung ausgefällt wurde, lautete auf Todesstrafe, wurde aber vom Großen Rathe auf ein eingereichtes Begnadigungsgesuch hin nach einlästlicher Disstussion, an der sich eine Wenge Redner betheiligten, mit 82 gegen 79 Stimmen in lebenslängliche Kettenstrase umgewandelt. Gobat hat jetzt bereits 25 Jahre seiner Strafe im hiesigen Buchthause ansgehalten und sucht nun um Erlaß des

Reftes berselben nach.

3ch 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 Umwandslung des Strafurtheils genossen hat. Wenn dessen ungeachtet die Justizdirektion und der Regierungsrath heute auf Entssprechung antragen, so geschieht dieß aus folgenden Gründen. Bor Allem aus ist zu erwähnen, daß Gobat eine höchst vernachläßigte Erziehung genossen hat. Dieser Punkt wurde dereits im Jahr 1848 in der Diskussion im Großen Kathe lebhaft betont und gab den Ausschlag. Gobat hatte schlechte Eltern, die offenbar den größten Theil der Schuld tragen, daß er so ausgefallen ist. Es ergibt sich dieß aus dem Umsstande, 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 letzen Strafe trat Gobat in neapolitanische Dienste, wo er sich etwas dem Trunke ergab. Unmittelbar nach der Kückschr 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 vernachläßigten Erziehung, welche Gobat genossen, spricht auch der Umstand für ihn, daß sein Betragen in der Stafanstalt seit vielen Jahren ein so musterhaftes war, daß er zum Unterausseher ernannt wurde, welche Stelle er noch heute besteidet. Endlich dürfte auch die Jugend des Petenten zur Zeit der Begehung des Berbrechens in Betracht gezogen werden.

Der Umstand, daß er bereits 25 Jahre seiner Strafe ausgehalten hat, sein musterhaftes Betragen in der Strafanstalt und das gute Zeugniß, welches ihm der Verwalter derselben gibt, der ihn zur Begnadigung empsiehlt, lassen daraufschließen, 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 neuern Zeit, namentlich seit Einführung des Strafgesetzluches, in Fällen von Mord beobachtete Gerichtsprazis für die Begnadigung spricht. In den letzten 10 Jahren sind eine Anzahl wenigstens eben so schwerer Verbrechen unter vielleicht noch gravirendern Umständen begangen worden, wobei die Betreffenden mit höchstens 25 30 Jahren Zuchthaus bestraft worden sind. Ich erinnere nur an den Fall Talat im Jura, an den Gistmord auf der Schwarzeneck 2c. Aus diesen Gründen beantragt der Regierungsrath, dem Petenten den Rest seiner Strafe zu erlassen.

Byro, als Berichterstatter ber Mehrheit ber Bittschriftenkommission. Die Mehrheit ter Bittschriftenkommission stimmt dem Antrage des Regierungsrathes bei, die Mindersheit dagegen, bestehend aus Herrn Manuel, trägt auf Abweisung an. Ich habe vorläusig dem Berichte des Herrn Borredners nichts beizufügen.

Dr. Manuel, als Minderheit der Bittschriftenkommisston. Für das Gesuch des Gobat sprechen folgende Gründe:

1) die lange Strafzeit, die zirka ¼ Jahrhundert dauerte;

2) seine musterhaste Aufsührung in der Strafanstalt und die Empfehlung des Verwalters derselben; 3) seine vernachläßigte Erziehung, und 4) einige mildere Strafurtheile bei gleichzartigen Fällen. Fragen wir uns nun, welche Gründe gegen die Begnadigung des Gobat sprechen. Der Raubmord ist die gefährlichste Art des Mordes, weil Eigennuh das verbreitetste Motiv ist. Die Todesstrafe ist in unserm Strafzesehe durchaus nicht abgeschafft, obwohl sie es de sacto ist, weil sie von den Assien nicht mehr ausgesprochen wird. Die milden Strafzurtheile der neusten Beit, namentlich in den Fällen Constant Talat (Brudermord), Etienne Collin (Ermordung zweier Chegatten), Hertig von Stefsisdurg (Bergistung), sind hier für mich nicht maßgebend. In England werden die Urtheile der Geschwornen oft sehr scharf beurtheilt, bei uns dagegen ist dieß bekanntlich nicht der Fall. Was ist aber die Folge dieser milden Strafjustiz? Daß die Unsscheheit ungemein überhand nimmt. In der Umgebung von Bern z. B. ist sie so größ geworden, wie in der Umgebung von Mailand und anderer großen Städte, so daß man sich nach einer gewissen Stünde sate nicht mehr vor die Stadt hinaus wagen darf.

Im Weitern mache ich darauf aufmerkjam, daß Gobat vom Großen Nathe 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 Nath, wiewohl nur mit einer Mehrheit von 3 Stimmen, die Todesstrasse in lebens-längliche Zuchthausstrasse umgewandelt. Wan wendet vielleicht ein, nach dem neuen Strassesehe könne die lebenslängliche Zuchthausstrasse nicht mehr ausgesprochen werden. Es heißt allerdings im § 10: "Die zeitliche Zuchthausstrase dauert mindestens ein und höchstens zwanzig Jahre." In Fällen aber, wo die Todesstrasse in Zuchthausstrasse umgewandelt wird, ist nicht gesagt, daß die letztere nicht lebenslänglich sein könne. Mit Kücksicht auf das Angebrachte stelle ich den Antrag, es sei Gobat mit seinem Gesuche abzuweisen. Sollte aber der Große Rath die Begnadigung aussprechen, so beantrage ich eventuell, seine Strasse in Kantonsverweisung auf unbestimmte

Beit umzumandeln.

Herr Berichterstatter bes Regierungsrathes. Ich muß mich gegen ben eventuellen Antrag des Herrn Borrebuers aussprechen. Es ist nämlich Aussicht vorhanden, daß Gobat auch im Falle der Begnadigung in der Strafanstalt als Unterausseher bleibt, welche Stellung er bereits jest als Strästing versieht. Wenn dieß geschehen kann, und ich werde es mir zur Pflicht machen, darüber noch speziell mit dem Strafanstaltsverwalter zu sprechen, so läge kein Grund vor, Landess verweisung auszusprechen.

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

### Abstimmung.

Eventuell für Kantonsverweisung . .

Minderheit.

Gemäß bem revidirten § 84 bes Großrathsreglements findet die befinitive Abstimmung mittelft ausgetheilter Stimmzettel statt. Sie ergibt folgendes Resultat:

Bon 128 Stimmenben fprechen fich aus : Für den Antrag des Regierungerathes " Abweisung bes Gesuches . .

86 42

Schluß ber Sigung um 12 Uhr.

Der Herr Brafibent zeigt an, daß folgender Auzug eingelangt fei :

Die Regierung ift eingelaben, die Intereffen bes Kantons bei ber Ausführung ber Bropethal- und ber Baubahn zu mahren.

Stänpfli, J. A. Bogel, Julien Racle, Fr. v. Werbt, E. Charpić, G. Ott, Heft. Egger, G. Jooft, Berger (Bern), Bucher, Hand Herzog, A. Chodat, Whß, N. Kaifer, El. Ducommun, Dr. Hügli, Joh. Brunner, M. Köthlisberger, And. Schmid, Mauerhofer, Rustolf Schmid, Geifer-Lenenberger, A. Gobat, J. Seßler, Ch. Ruhn, Abolf Frène, A. Fried. Born, Schmaß, Fürin Schwab, Fürsp.

Der Rebattor: Fr. Buber.

Berr Burti von Interlaten leiftet ben verfaffunge= mäßigen Gib.

Tagesordnung:

## Vortrag

betreffenb

A. den Finanzausweis der bernischen Jurabahngesellschaft,

und

B. den Einschuß der Staatsbahnlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern als Staatsbetheiligung an der Vollendung des jurassischen Eisenbahnnekes.

Es liegen bem Großen Rathe gebruckt vor : I. Bericht und Antrage des Berwaltungs-rathes der bernischen Jurabahngefellschaft an den Regie-rungerath zu handen des Großen Rathes, vom Januar 1873,

nebst folgenden Beilagen : a. Bertrag mit der französischen Oftbahngesellschaft be-treffend Abtretung ihrer Rechte im Bahnhose Basel an die Jurabahngesellschaft, vom 12. April 1872.

Bertrag mit der namlichen Gefellschaft betreffend Gin=

richtung eines internationalen Betriebsdienstes zwischen Frankreich und ber Schweiz, vom 20. Juni 1872.
c. Bericht der Herren Experten Al. Bucher, Ingenieur G. Koller, H. Hoffmann - Merian und Gameter über diesen Vertrag, vom 30. November 1872.

d. Bertrag mit der Centralbahngesellschaft betreffend Ab= tretung ber Rechte ber Jurabahngesellschaft im Bahn= hofe Basel, vom 13. Juli 1872. e. Schreiben des Direktoriums ber Centralbahn an die

Jurabahngesellschaft, enthaltend die Anzeige ber Rati= fikation dieses Vertrages, vom 14. September 1872.

Dritte Sikung.

Mittwoch, den 26. Februar 1873.

Vormittags um 9 Uhr.

Unter bem Borfige bes Berrn Brafibenten Marti.

Nach dem Namensaufrufe sind 236 Mitglieder an = wesend. Abwesend sind mit Entschuldigung: die herren Anter, Bracher, Buhlmann, Indermuhle, Kaiser Fr., Rosselet, Rothlisberger Wilhelm, Scheidegger, Schertenleib, Bürcher; ohne Entschuldigung: die herren Berger Chr., Bernard, Brunner Johann, Burger Peter, Girard, Hofer Friedrich.

Das Protofoll ber letten Sigung wird verlefen und genehmigt.

f. Schreiben bes herrn Bunbespräfibenten Welti an bie Berren Jacqmin und Ledru, Direktoren ber Oftbahngesellschaft, betreffend Errichtung einer Handelsagentur in Bafel, vom 12. November 1872.

Antwort auf obiges Schreiben, vom 22. November

Berzichtleistung der Oftbahngefellschaft auf ihre Rechte im Bahnhofe Basel, vom 22. November 1872. Schreiben der Direktion der Oftbahngefellschaft an die

Direktion ber Jurabahngesellschaft, vom 22. Novem= ber 1872.

Schreiben des Direktoriums ber Centralbahngesell= schaft an die Direktion der Jurabahngesellschaft, vom 18. Dezember 1872.

Bertrag ber Jurabahngesellschaft mit der Centralbahn-gesellschaft betreffend Mitbenuhung des Bahnhofes Basel, vom 29. November und 5. Dezember 1872.

Schreiben des Centralbahndirektoriums betreffend die-

fen Vertrag, vom 18. Dezember 1872.

Schreiben Des Centralbahndireftoriums an den Regie= rungerath betreffend ben Baarenverfehr zwischen Bafel und Biel 2c., vom 28. Februar 1870. Bericht ber technischen Experten (Herren Liardet und

Bridel) über die Doubstunnels, vom Dezember 1872.

- Bericht der geologischen Experten (Gerren Mathen, Brofeffor Lang und Greppin) über die Doubstunnels, vom 28. Mai 1872.
- Anleihensvertrag ber Jurabahngesellschaft mit verschie= benen Bankinstituten, vom 19. Oktober 1872.
- II. Vortrag der Direktion der Gisenbahnen betreffend den Finanzausweis der Jurabahngesellschaft, vom Februar 1873, nebft folgenden Beilagen :
  - Expertenbericht vom 30. November 1872 (fiebe oben Biff. I., litt. c.).

Schreiben ber Gifenbahndirektion an Berrn Oftbahndirektor Jacqmin, vom 15. Januar 1873.

Antwort Des herrn Jacqmin, vom 16. Februar 1873.

- III. Vortrag der Direktion der Gifenbahnen betreffend die Abtretung ber Staatsbahn, vom Februar 1873, nebft nachgenannten Beilagen :
  - Defretsentwurf ber Gifenbahndireftion.

b. Auszug aus bem Tagblatte ber Berhandlungen bes Großen Rathes vom 2. Februar 1867.

Bericht bes eibg. Sandels= und Bolldepartements be= treffend 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. Defretsentwurf des Regierungsrathes, vom 13. Februar 1873.
- 1. Abänderungsanträge der Großrathskom: miffion zu diefem Defretentwurfe, vom 15 .- 20. Februar **1**873.

Bon biefen Aftenftuden lauten :

### A. Anträge des Verwaltungsrathes der bernischen Jura= babngesellschaft.

1) Es fei der Finanzausweis der bernischen Jurabahn= gefellschaft fur den Ausbau der Jurabahnen, b. h. fur bie Ausführung ber Linien Dachstelben-Bafel und Delsberg-St. Urfanne-Bruntrut zu genehmigen.

2) Es seien in Ausführung bes Defrets vom 2. Februar 1867 ber Jurabahngesellschaft die Streden ber jegigen Staats= bahn Bern=Biel und Neuenstadt-Biel mit Bubchorden gum Koftenswerthe abzutreten und ber Staat Bern habe fich für biefen Betrag mit Aftien ber bernischen Jurabahngesellichaft an den Unternehmungen diefer Gefellschaft zu betheiligen.

3) Gs fei ber Gefellschaft zu gestatten, gemäß ben in Sachen ber Unternehmung Bruntrut-Delle vom Großen Rath unterm 3. Juni 1865 und 4./11. Dezember 1869 gefaßten Befchluffen die Linie Bruntrut-Delle anzukaufen, und es folle ihr namentlich erlaubt sein, auf Rechnung des Kaufpreises die liberirten Aftien der Linie Pruntrut-Delle gegen ebensoviele Aftien ber bernischen Jurabahngesellschaft einzulösen.

### B. Dekretsentwurf der Eisenbahndirektion.

Der Große Rath bes Rantons Bern,

nach Ginficht

ber von ber bernischen Jurabahngesellschaft beigebrachten

Aften und bes von ihr geleisteten Finangausweises; bes Urt. 9 bes Defrets vom 4. Dezember 1869 betref= fend den dieser Gesellschaft zugesicherten Ankauf der Pruntrut= Delle=Bahn :

ber revidirten Statuten ber genannten Befellichaft;

in Betrachtung, daß aus diesen Akten hervorgeht, daß alle Linien des jurassischen Neges in ein und dasselbe Unter= nehmen vereinigt werden sollen und daß die bernische Jura= bahngesellschaft die nöthigen Garantien zur Bollendung des genannten Neges bietet, d. h. zum Bau der Linien Dachs= felden=Delsberg-Basel, Delsberg-Bruntrut und der Anschluß= linie 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 Defrets vom 2. Februar 1872 mit Frist-verlängerung durch Großrathsbeschluß im Monat Dezember

auf ben Antrag bes Regierungsrathes und ber Großrathstommiffion,

### beschließt:

### Art. 1.

Der Ausweis der bernischen Jurabahngesellschaft über die nothigen Mittel zum Bau der Linien Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut nebst der Anschlußlinie an die frangofische Oftbahn von der frangosischen Grenze bei Faverois weg bis zur Pruntrut-Delle-Bahn zwischen Boncourt

und Buig wird genehmigt.

Die durch Diefe Gefellschaft beigebrachten Aften betreffend die Bollenbung des juraffischen Neges, nämlich der mit dem Bankspudikat unterm 19. Oktober 1872 abgeschloffene An-Leihensvertrag, die Konvention für Einführung eines internationalen Transportdienstes zwischen Frankreich und der Schweiz vom 20. Juni 1872, die Protokolle über die Aftienzeichnungen der Gemeinden 2c., werden genehmigt und der Jurababngesellschaft zu den in den folgenden Artikeln enthals tenen Borbehalten und Bedingungen Die Ermachfigung jum Beginn ber Erbarbeiten ertheilt.

### Art. 2.

Die Erbarbeiten burfen nicht begonnen werden, bevor die Bahngesellschaft bem Regierungsrathe ben Nachweis ge= leistet hat, daß der Bertrag zur Sicherung des Obligationen= fapitals definitiv und vollziehbar geworden ift und außerdem, daß die Generalversammlung der französischen Oftbahngesell= schaft, sowie ber Bundesrath ben Vertrag vom 20. Juni 1872

ratifizirt haben.
Dieser Nachweis ist bis zum 15. Juni nächsthin beizus bringen. Dieser Termin kann indeß vom Regierungsrathe nach Umftanden verlangert werben.

Der Regierungsrath ift berechtigt, bie Bauarbeiten und Die Verwaltung ber bernischen Jurabahngesellschaft nach seinem Gutfinden überwachen zu laffen.

### Art. 4.

Der Regierungsrath hat in ben Berwaltungsrath ber bernischen Jurabahngesellschaft brei bis fünf Mitglieder zu mählen.

### Art. 5.

In Ausführung des zweiten Lemma's des Art. 7 im Defret vom 2. Februar 1867 wird der Ginschuß der Staat-8 bahnlinien Biel-Reuenstadt und Biel-Bern, bezw. Bollikofen (mit Inbegriff ihrer Bubehörden und der Rechte und Bflich= ten, welche aus ben am 9. Februar 1863 und am 13./19. Auguft 1869 mit ber schweizerischen Centralbahngesellschaft abgeschloffenen Verträgen hervorgehen) in das juraffische Be= fammtnet ju folgenden Bedingungen bewerkstelligt:

### Art. 6.

Gemäß ber im vorgenannten Defret von 1867 enthal= tenen Bestimmung hat diefer Ginschuß zum Roftenswerthe ber genannten Linien, d. h. fur die Bautoftensumme ftattzufinden, welche die zur Beit der Betriebsübergabe ber genannten Bahnftrecken an die bernische Jurabahngesellschaft abzuschließende Baurechnung konstatiren wird.

Inzwischen wird diese Summe provisorisch auf ben Be-trag von Fr. 10,817,785 festgesetzt, welcher ben Kosten dieser Bahnstrecken und ihrer Zubehörden auf 31. Dezember 1871

gleichkommt.

Wenn der Regierungsrath und die bernische Jurabahn= gesellschaft sich über den Abschluß der Baurechnung nicht ver= ständigen können, so wird der Große Rath über die streitigen Bunfte in definitiver Beife entscheiden.

### Art. 7.

Un Bahlungsstatt für ben Betrag ber sammtlichen Bautoften zur Beit ber Uebergabe ber fraglichen Bahnftrecken an bie Jurabahugesellschaft find bem Staate Bern liberirte Aftien ber bernischen Jurabahngesellschaft bis zum Belauf ber genannten Summe zuzuftellen.

### Art. 8.

Der Staat wird ben Betrieb ber abgetretenen Linien bis zur Betriebseröffnung des vollständigen Jurabahnneges für seine eigene Rechnung fortführen.

### Art. 9.

Bis gie biefer Beit erhalten bie Aftien, mit welchen ber Ginschuß ber befagten Linien bezahlt wird, von der bernischen Jurabahngesellschaft keine Berzinsung, da der Staat fortfährt, alle von daher ruhrenden Ginnahmen felber zu beziehen.

### Hebergangsbefimmungen.

### Art. 10.

Das Berfonal der Staatsbahn, welches gur Bett ber Betriebsfusion ber abgetretenen Linien mit bem juraffischen Nepe in Funktion sein wird, ift so viel als thunlich auch für die neue Unternehmung beizubehalten.

### Art. 11.

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

Das gegenwärtige Defret tritt fofort in Rraft.

### C. Dekretsentwurf des Regierungsrathes.

Der Große Rath bes Kantons Bern,

nach Ginficht ber von ber bernischen Jurabahngesellschaft beigebrachten Akten und gelieferten Nachweise; nach Ginficht ber ihr für den Bau und Betrieb des ge-

sammten jurassischen Eisenbahnnetzes ertheilten Konzesstonen; nach Einsicht des Art. 9 des Dekrets vom 4. Dezember 1869, welcher dieser Gesellschaft das Rückfaufsrecht für die Linie Bruntrut Delle zufichert;

nach Ginficht ber revidirten Statuten ber genannten Be-

sellschaft:

verlängert hat;

in Betracht, daß nach diesen Aften fammtliche Linien bes jurafsischen Gifenbahnneges in ein einziges Unternehmen follen vereinigt werden, und daß die bernische Jurabahngesellschaft bie nothigen Garantien darbietet zur Bollendung biefes Neges, nämlich zur Erstellung der Linien Dachsfelden-Delsberg-Bafel, Delsberg=Pruntrut und der Verbindungelinie 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 ber Große Rath durch Beschluß vom 19. Dezember 1872

auf den Antrag des Regierungsrathes und der vom

Großen Rathe hiefür niedergesetten Kommission,

### beschließt:

### Art. 1.

Es wird anerkannt, daß die Gesellschaft ber bernischen Jurabahnen fich über den Befit der finanziellen Mittel aus= gewiesen hat, welche jur Erstellung der Linien Dachsfelden= Delsberg=Bafel und Delsberg=Bruntrut, fowie der Berbin= dungslinie zwischen ber Oftbahn und der französischen Grenze bei Faverois und ber Linie Pruntrut-Delle (zwischen Boncourt und Buig) erforderlich find.

### Art. 2.

Die von dieser Gesellschaft vorgelegten Aften betreffend bie Bollendung des jurafischen Gisenbahnnehes, nämlich die revidirten Statuten vom 13. Oftober 1872, der mit dem Banksyndikate unterm 19. Oftober 1872 abgeschlossene Ans leihensvertrag, die Uebereinfunft mit der französischen Oftsbahngesellschaft vom 20. Juni 1872, wie fie durch das Schreiben des herrn Direktor Jacqmin vom 6. Februar 1873

modifizirt worden ift, über Errichtung eines internationalen Betriebsbienstes zwischen der Schweiz und Frantreich, Die vom Regierungsrathe genehmigten Brotofolle betreffend Aftien= übernahme seitens ber Gemeinden, der Bertrag mit der Gen-tralbahngesellschaft über gemeinsame Benutung des Bahnhofes in Basel und der Generalplan des Trace's werden geneh= migt, und es wird ber bernischen Jurabahngesellschaft bie Ermachtigung jum Beginne ber Arbeiten unter ben nachgenannten Vorbehalten und Bedingungen ertheilt:

a. Der Bau barf nicht begonnen werben, bevor bie Gesfellschaft bem Regierungsrathe bie im Art. 1 bes Defrets vom 10. Marg 1870 verlangte Kaution oder Geldhinter= lage, sowie den Nachweis geleistet hat, daß der Bertrag über Beschaffung des Obligationenkapitals definitiv in Kraft erwachsen und vollziehbar geworden ist und die Beneralversammlung ber Aftionare ber Oftbahngefell= schaft, sowie der schweizerische Bundesrath den Bertrag vom 20. Juni 1872 ratifizirt haben. Die Kaution, sowie dieser Nachweis sollen bis zum 15. Juni nächst= hin geleiftet werden.

Dem Regierungsrathe steht das Recht zu, die Bauten und die Berwaltung der Gefellschaft der bernischen Jura= bahnen nach Gutfinden zu übermachen

In den Berwaltungsrath der Gesellschaft der bernischen Jurabahnen wählt der Regierungsrath 3-5 Mitglieder

### Art. 3.

In Ausführung des Art. 7, zweites Alinea, des Defrets vom 2. Februar 1867 werden die Staatsbahnlinien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern, resp. Bollitofen, nebst Zubehörben und den aus den mit andern Gesellschaften abgeschloffenen Berträgen fließenden Rechten und Pflichten unter nachfolgenben Bedingungen an das Gesammtunternehmen des juraffischen Eifenbahnnetes abgetreten:

Bemäß ber angeführten Bestimmung bes Defrets von 1867 findet diese Abtretung zum Kostenswerthe der ge-nannten Linien, d. h. um die Summe statt, welche laut Baurechnung dieser Linien zur Beit der Uebertragung ihres Betrieds 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 fammt Bubehorben bis zum 31. Dezember 1871

reprafentirt.

Kann zwischen dem Regierungsrathe und der Berwaltung der bernischen Jurabahngesellschaft in Bezug auf die Feststellung der Baurechnung eine Einigung nicht erzielt werden, so wird der Große Nath über die streitigen Punkte endgültig entschied. An Zahlungsstatt für den Betrag der Gesammtaußgabe der Erstellung der fraglichen Linien im Zeitpunkte ihrer

Abtretung an die Jurabahngesellschaft werden bem Staate Bern liberirte Aftien des Unternehmens der bernischen Jurabahnen bis zum Belauf ber obigen Summe

verabfolat.

Der Betrieb ber bernischen Staatsbahnlinien bauert auf Rechnung des Kantons fort, bis fammtliche das juraffische Gifenbahnnet bildenden Linien dem Betriebe übergeben und wenigstens funf Millionen auf ben von ben Be= meinden und Privaten fur Die Bollendung Diefes Reges gezeichneten Aftien einbezahlt fein werben. Dagegen wird, da der Staat bis zu diesem Zeitpunkt alle Ein-nahmen der fraglichen Staatsbahnlinien bezieht, für die den Gegenwerth derselben bildenden Aktien kein-Bins von der bernischen Jurabahngesellschaft entrichtet merben.

Art. 4.

Die Gesellschaft ber bernischen Jurabahnen hat ihren Git in Bern.

### Art. 5.

Das zur Zeit ber Berschmelzung bes Betriebs ber abge= tretenen Linien mit bem Betriebe Des Jurabahnneges im Dienste der bernischen Staatsbahn stehende Bersonal soll, soweit möglich, auch in dem neuen Unternehmen beibehalten werden.

### Art. 6.

Die Gesellschaft der bernischen Jurabahnen wird ermächstigt, von dem ihr bereits gemäß Urt. 9 des Dekrets vom 4. Dezember 1869 zustehenden Rechte des jederzeitigen Rücks taufes der Linie Bruntrut=Delle unter den im Ronzeffions= afte vom 3. Juni 1865 und im Art. 9 des vorgenannten Defrets vom 4. Dezember 1869 vorgesehenen Bedingungen Gebrauch zu machen. Sie wird namentlich ermächtigt, auf Rechnung des Kaufpreises der Linie Pruntrut = Delle die liberirten Aftien derselben gegen ebensoviele Aftien ihrer Ge= fellschaft einzulöfen.

### Art. 7.

Diefes\_Defret tritt fofort in Rraft.

D. Anträge der Großrathskommission (bestehend aus den Herren Karrer, Stampfli, Jooft, v. Gonzenbach, Bucher, Steiner, Fürsprecher Hofer, Gefler, Imer, Fürsprecher v. Känel, v. Werdt, Rud. v. Sinner, Froté, Bogel und Kürsprecher Ritschard):

> Die Kommission empfiehlt einstimmig ben Dekrets= entwurf des Regierungsrathes mit folgenden Redaktions= veranderungen :

in Art. 3, litt. b. ftatt des Ausdrucks "Abtretung" zu setzen : "Uebergabe".

in Art. 3, litt. c. ben letten Sat also zu fassen: "Dagegen wird auf so lange, als der Staat die Einnahmen der fraglichen Staatsbahnlinien bezieht, für die den Gegen= werth berselben bildenden Aftien von der bernischen Jura=

bahngesellschaft 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 soixantedix, par devant MMes 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:

- ces concessions;
- 2º 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-Elisabeth 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 1er.

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;
- Ligne de la frontière française, prês 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;
- 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:

- 1º 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;
- 2º 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 1º Si dans le délai de six mois elle obtient 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, Bienne, 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 ralations 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'extention 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, Bienne, 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, Bienne, 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:

4º 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.

2º 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:

4º 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 dûs 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 libèrera alors au fur et à mesure des appels qui seront faits sur les autres actions.

2º 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 capitalactions 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 interêts 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:

1º Par les Assemblées générales des actionnaires des

chemins de fer de l'Est et du Jura restreint;

2º Par les autorités compétentes du canton de Berne;

3º 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 Oftbahngesellschaft.

Un den hohen Regierungsrath des Rantons Bern.

Hochgeachteter Herr Prasident! Sochgeachtete Berren!

Sie haben uns mit dem Auftrage beehrt, das Ueberein= tommen, welches die Jurabahn-Gefellschaft am 20. Juni diefes Jahres mit der franz. Oftbahn-Gesellschaft für Erstellung eines internationalen Dienstes zwischen Frankreich und der Schweiz, vorbehältlich höherer Genehmigung, abgeschloffen hat, hauptsächlich in Bezug auf die Artikel 3, 4, 5, 7 und 9 eines Näheren zu prüfen und Ihnen unsere Ansicht über die Erag-weite der betreffenden Bestimmungen zur Kenntniß zu bringen.

Bir haben uns beftrebt, biefer uns gewordenen Aufgabe, joweit es in unsern Kräften lag, dadurch möglichst gerecht zu werden, daß wir in erster Linie die Kardinalbestimmungen bieses Uebereinkommens einläßlicher Diskussion unterstellten, um dahin zu gelangen, einerseits die Lichtseiten, anderseits aber auch die Schattenseiten flarer hervorheben zu können und um in britter Linie anzudeuten, inwiefern die betreffen-ben Bestimmungen hie und da noch einer Korrektion unterworfen werden burfen.

sudem wir die Artifel 1 und 2, als außer unserer Auf= gabe liegend, unberührt laffen, tommen wir auf den in ben Artifeln 3 und 4 vorgesehenen internationalen Berfehr zu fprechen.

Seben wir uns vorerst diesen internationalen Verkehr der Jurabahnen mit Frankreich im Allgemeinen etwas näher an;

er wird aus folgenden Elementen bestehen:
1) Aus dem Berkehr von Reisenden, die von der Baris-Lyon=Mittelmeer=Bahn und den hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Delle über die Jurabahnen nach andern schweizerischen Bahnen transitiren, und benjelben Transporten in umgekehrter Richtung.

Aus dem Bertehr von Gutern und Biehmaaren, die von der Paris=Lyon-Mittelmeer=Bahn und den hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Delle über bie Jurabahnen nach andern schweizerischen Bahnen transitiren, und denselben Transporten in umgekehrter Richtung.

3) Aus dem Bertehr von Reifenden, Gutern und Biehmaaren, die von Stationen der Paris. Lyon-Mittelmeer-Bahn nach den Stationen der Jura=

bahnen gehen und umgefehrt.

Aus dem Bertehr von Reifenden, die von der frang. Oftbahn und den hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Faverois über die Jurabahnen nach andern schweizerischen Bahnen transitiren, und denselben Transporten in umgekehrter Richtung. Aus dem Berkehr von Gutern und Biehwaaren,

Die bon ber frang. Oftbahn und ben hinter ihr gelegenen Bahnen mit Anschluß in Delle über die Jurabahnen nach andern schweizerischen Bahnen transitiren, und benselben Transporten in umgekehrter Richtung.

Aus dem Berfehr von Reisenden, Gutern und Bie hwaaren, die von Stationen ber frang. Oftbahn nach den Stationen ber Jurabahn gehen und umgekehrt.

Der im vorliegenden Uebereinkommen in Art. 3 und 4 vorgeschriebene internationale Berkehr betrifft nur die obige Biffer 5, er wird also darin besteben, daß sammtliche Güter und Bieh waaren, die von den übrigen schweizerischen Bahnen tommen und nach der frangofischen Oftbahn oder nach hinter ihr liegenden Bahnen bestimmt sind, auch die gleichen Trans-porte in umgekehrter Richtung, in direkten, von der fran-zösischen Oftbahn gelieferten Wagen das Net der Jurabahnen tran sitiren.

Diefe Letteren werden nur die Bugfraft (nämlich die Lokomotiven im Feuer) dafür liefern, austatt daß die Ber= mittlung bieses Berkehrs, wie bei ben übrigen unter Biffer 1, 2, 3, 4 und 6 aufgeführten Berkehre, unter spezieller Mitwirfung sammtlicher betheiligten Bahnen, also auch ber tran-fitirten Bahn, bewerfstelligt wird.

Diefer in ben Artiteln 3 und 4 bes Uebereinkommens vorgeschene Modus hat nun zur Folge, daß die französische Oftbahn, in Abweichung von den Bestimmungen, die bei Erstellung von internationalen Verkehren in der Regel zur

Geltung kommen:
1) Gine Bertretung auf fammtlichen Endpunkten der Jura-

verlangt.

Daß sie berechtigt sein will, selbstständig die Tarife

für diesen Berkehr zu erstellen.

3) Daß sie von den Jurabahnen einen Drittheil vom Rettoertrag dieses Berkehrs beansprucht.
Diese sub Ziffer 1 vorgesehenen Agenturen sollen nach Art. 3 des Bertrags in Basel, Bern, Biel und Neuenstadt den betreffenden transstuertehr vermitteln und für desse Entsentstellen Entsentstellen kallen fahre kallen Entsentstellen kallen ka wicklung besorgt sein, ohne sich jedoch bei dem eigentlichen Stationsdienst irgendwie zu bethätigen. Gs wird dieses Bersbältniß zweifelsohne den Vortheil eines vermehrten Transit= verkehrs über die Jurabahnen von und nach Frankreich her= beiführen helfen, und es läßt fich nicht verkennen, bag barin die Gewähr liegt, die französische Oftbahn trachte mit allem Ernft und mit Aufwand von nicht geringen Kosten, die Transportfähigkeit dieser Linien möglichst zu steigern; — anderseits aber muß es als ein lästiges Servitut für die Jura= bahnen angesehen werden, diese von der Oftbahn einseitig aufgestellten und unterhaltenen Agenturen auf den sammt-lichen Endpunkten ihres Netzes dulden zu muffen, auch dann, wenn die Interessen beider Bahngesellschaften aus irgend welchen Berumftandungen auseinander geben follten. Es ift übrigens zu erwarten, die französische Oftbahn werde schon wegen dem Roftenpunkt von ihrem Rechte nicht in vollstem Maße Gebrauch machen. Gin Korrektiv biefer Bestimmungen burfte immerhin barin gefunden werden, daß den Jurabahnen bas Recht eingeräumt murde, die Remplacirung von Agenten zu perlangen, falls folche in Ausübung ihrer Funktionen ihre Aufgabe überschreiten; ferner follen die Jurabahnen berech-tigt fein, zu gleichen Bedingungen eine Agentur in Belfort

zu errichten.

Die oben sub Biffer 2 ermahnte, in Art. 4 ber Ueber= eintunft aufgestellte Bestimmung, welche ber frangofischen Oftbabn bas Recht einräumt, felbstitandig die Tarife fur ben Berfehr auf den Jurabahnen zu erstellen, wird in ihrer Un= wendung zur Folge haben, daß die Oftbahn burch Diefes Mittel den verschiedenen Zweigen der Jurabahn die möglichste Konfurrengfähigteit verschafft, insofern Dieselbe in Berbindung mit den übrigen frangofischen Bahnen im Falle ift, ben Sauptvertehr von den innern Centren und von den nördlichen und westlichen Seeplagen bireft über die Jurabahnen zu vermitteln, indem fie lettere in diefer Beziehung als einen integri= renden Theil ihrer eigenen Bahnen betrachtet, und in Folge ber durchlaufenen großeren Streden auf ihrem eigenen Gebiet unbefangener nach den Endpunkten des Juraneges gieben fann, ohne fich angitlich vor einer langeren filometrischen Diftang abschrecken zu laffen, gegenüber einer furgern der Konkurrenzorte.

Allerdings gehört ein unbegrenztes Butrauen dazu, Die Festjegung ber Tarife, welche Die Wefenheit Des Bertehrs einer Bahn bedingen, gang in Die Bande eines fremden Rach= bars zu legen und ibm biefe Baffen in ber Sand gu laffen, auch auf die Befahr hin, daß er durch diese oder jene Ber: umständung dazu verleitet werde, sie gegen das Interesse der Jurabahnen zu richten. Unter den schweizerischen Bahnen bat ein ähnliches Borkommen bis dahin nicht Blat gegriffen, und es ift daber diefer Bunkt der besondern Ermägung werth, wobei man immerhin in Betracht ziehen muß, daß unter allen Umftanden, mit oder ohne Autonomie fur die Tariferstellung, der in diesem Uebereinkommen vorgesehene internationale Guterverfehr der Jurabahnen ftets vom guten Bufammen-wirken mit der frangösischen Oftbahn abhangen wird. Auch burfen wir nicht vergeffen, noch gang besonders zu betonen, baß aus dem im Uebereinkommen vorgefehenen Abrechnungs modus deutlich hervorgeht, daß die frangofifche Oftbahn auf ben Jurabahnen keine andern kilometrischen Sage anwenden darf, als auf ihren eigenen Streden, mas fur die Jura-bahnen immerhin eine genugende Beruhigung darbietet.

Der dritte Sauptpuntt, ber in Art. 4 Diefes Ueberein= tommens ausgesprochen ift, betrifft bas Berlangen ber frangoftiden Oftbabn um Abtretung eines Drittheils ber fich auf bem Ret der Jurabahnen auf Diefem internationalen Guter=

vertehr ergebenden Nettoeinnahmen.

Nach den Bestimmungen Dieses Art. 4 sollen nämlich nach Abzug von 40 Ct. (vierzig Centimes) per Tonne (1000 Rilogramme) für die Jurabahnen und vom gleichen Betrag für die frangösische Oftbahn einerseits sammtliche Ginnahmen auf Diesen dirett durchgehenden Bagen, anderseits die Ausgaben für die Bugfraft und ben Bahnunterhalt per Achfen= kilometer reduzirt werden. Der Unterschied zwischen diesen beiden Faktoren soll dann das Rettobetreffniß bilden, von welchem 3 auf die Jurabahngefellschaft und 1/3 auf die fran-zöfische Oftbahn fallen.

Diefe Bestimmung ift fur die Jurabahngefellschaft eine harte, mag diefer Abtrag von größerer oder fleinerer Bedeu-Sie fteht allerdings mit den Stipulationen von Art. 6 des Uebereinkommens im Busammenhang, nämlich mit ber Betheiligung von 41/2 Millionen der frangösischen Oftbahn

am Jurabahnunternehmen.

Die Oftbahn will sich durch das Mittel diefer Bethei= ligungsjumme als Rommanditar der Jurabahnen nach Bafel und nach bem Innern ber Schweiz nicht nur eine Tranfit= route öffnen, sondern sie verlangt außer dem, was auf ihre Attien fallen kann, einen direkten Ruhantheil auf ihren internationalen Gütertransport mit den Jurabahnen. Der von der französischen Oftbahn unter gegebenen

Umftanden geleiftete pefuniare Beitrag, wie ihn Urt. 6 des Uebereinkommens bestimmt, mag allerdings stark in die Wag= schale fallen, an und tann es nicht fein, das Gewicht diefer reellen Argumentation zu bestimmen, hingegen bleibt immer= hin ju Gunften der betreffenden Bestimmung eines direkten Antheils der frangosischen Oftbabn am Rugen noch beizu= fugen, bag die frangofische Oftbabn, im Begensage ber all= gemeinen Uebung im internationalen Gifenbahnverkehr, fur bie Ueberlaffung ihrer Bagen, die fur Diefen internationalen Transitverkehr über den Bereich der Jurabahnen in der eint= und andern Richtung verwendet werden, keine besondere Bagenmiethe fordert; ferner, daß sie der Jurabahngesellschaft ben Anschluß ihrer Linie in den französischen Bahnhof bei Faverois obne irgendwelchen fianzielle Leiftung rudfichtlich ber Betriebskoften gestattet, welche beide Konzessionen durchaus nicht als zu gering angeschlagen werden burten.

Bor Allem nuß aber ber Gedanke vorwalten, welcher fich unverkennbar burch den ganzen Bertrag hinzieht, daß die Jurabahnen durch Anschluß an die franzosche Oftbahn und durch die Einleitung direkter internationaler Transitverkehre mit berfelben, ihre richtige Gatwicklung finden werden, wozu allerdings der gute Bille ber frangofifchen Oftbahngefellschaft vorausgeset werden muß und auch vorausgeset wer=

den darf.

Diese Erwartung, welche sich nebenbei durch die obmaltenden politischen Verhaltniffe der in Belfort zur Zeit abge= schnittenen Oftbahn rechtfertigen läßt, ift burch bie in Art. 9 des Uebereinkommens festgesette Bertragsbauer eines Beit= raumes von 30 Jahren fehr pragnant ausgesprochen, und es bedarf hiefur allerdings biefes, fo zu fagen unbedingten Bu= trauens in das Berhalten der frangofischen Oftbahn, von dem das Gedeihen des Jurabahnunternehmens nach dem vorlie-

genden Uebereinkommen fehr wesentlich abhängt.

Immerhin, da bei einer so ausgedehnten Zeitdauer unvorhergesehene Berhaltniffe eintreten konnen, hielten wir es für wünschbar, wenn auf irgend eine Beise die Vertrags. dauer von 30 Jahren auf einen kurzeren Termin gebracht werden könnte, sei es durch Herabsehung derselben auf 20 Jahre, oder sei es, daß den Jurabahnen vom 12. oder 15. Jahre an das Kündigungsrecht, mittelft einer an die Oftbahn zu entrichtenden jährlichen Entschädigung bis zum 30. Jahre, eingeräumt murde.

Soweit unfere Einblicke in die leitenden Gründzüge dieses

Uebereinkommens.

Noch bleibt uns übrig, Diejenigen wenigen Bunkte in Art. 4 anzudeuten, wo wir im Interesse der Korrektheit ber Redaktion einzelne Ginschaltungen und einzelne Streichungen

beantragen möchten:

ad Art. 4 beantragen wir die Streichung des vierten Minea "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 Zusat zum fünften Alinea

"mit Ausnahme ber Expreß- und Boftzuge."
ad Art. 4 im fiebenten Alinea follte ber Schluffat: Pour ce trafic, etc., gestrichen und bas achte Alinea wie folgt redigirt werden: Pour ce trasic, 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 jegigen zehnten und beim letten Alinea ware beizufugen : "und per Rilometer."

Als besonderer Artifel follten schließlich die Bestimmungen über havarie und Schadenerfat, welche diefen internationalen Transitverkehr beschlagen, festgestellt werden und zwar nach unserem Dafürhalten auf der Grundlage des kilometrischen Betreffnisses, insofern nicht bestimmt ermittelt ift, daß der entstandene Schaden durch die eine oder andere Bahn veranlaßt wurde. Im andern Falle aber wird ber Schaden von berjenigen Bahn ganz getragen, die ihn veranlaßt hat.
Soweit unfere Anträge zu näherer Präzisirung der im Uebereinkommen dominirenden Bestimmungen.

Bir erlauben uns jedoch, noch daran zu erinnern, daß ben Jurabahnen zu freiem und felbstftandigem Abschluß bie fammtlichen Bertehre mit ben schweizerischen Bahnen, mit ber Barid=Byon=Mittelmeer=Bahn offen behalten find; ferner ber birette und internationale Bersonenvertehr mit ber frangösischen Oftbahn, welcher durch bie Bereinigung mit diefer Bahn eine ganz besondere Entwicklung erhalt, — daß also ber in Art. 3 und 4 vorgesehene Gemeinschaftsverkehr lediglich nur ben Transit von Gutern und Biehmaaren zwischen der französischen Oftbahn und den schweizerischen Bahnen über das Jura-bahnnet beschlägt, der dadurch ebenfalls seine Belebung erhalten wird.

hiemit glauben wir auch unfern Bericht fchließen zu burfen und es bem Ermeffen ber hohen Behorbe anheim= zustellen, aus unserer ebenso unbefangenen als gewissenhaften Beurtheilung diesenigen Folgerungen zu ziehen, die Ihnen für bas Interesse des Unternehmens der Jurabahnen und des

Rantons im Allgemeinen bas Befte fcheinen.

Genehmigen Sie, hochgeachteter Herr Prafibent, hochs geachtete Herren, die Bersicherung unserer vollkommensten Hochachtung und Ergebenheit!

Bern, ben 30. November 1872.

Alexander Bucher, Prafident. B. Koller, Ingenieur. S. Soffmann = Merian. Gameter.

### G. Schreiben der Eisenbahndirektion an gerrn Jacqmin, Direktor der Oftbahngesellschaft:

Bern, 15. Januar 1873.

Berr Direktor!

Rach Art. 11 bes am 20. Juni 1872 in Paris zwischen Ihrer Gesellschaft und berjenigen ber Gisenbahnen im ber= nischen Jura, zur Erstellung eines internationalen Bahn-dienstes zwischen Frankreich und der Schweiz, abgeschloffenen Bertrages soll dieser den kompetenten Behörden des Rantone Bern, d. h. bem Großen Rathe, auf ben Bericht und ben Untrag bes Regierungsrathes jur Genehmigung vorgelegt

Die Verwaltung der Jurabahngesellschaft hat diese Ueber= einfunft dem Regierungerath zugestellt, mit dem Gesuche, Die-felbe in empfehlendem Sinne dem Großen Rathe zur Geneh=

migung zu unterbreiten.

Dieser Bertrag berührt im Allgemeinen technische Betriebs- und Verkehrsfragen, weßhalb die Regierung, bevor sie ihren Antrag stellte, und in der Absicht, dem Großen Rathe alle nothigen Elemente zur Burdigung beffelben mit genauer Kenntniß bes Sachverhalts vorzubringen, es für zweckmäßig erachtet hat, benfelben ber vorläufigen Brufung einer Kommission von Kachmannern vorzulegen.

Tagblatt bes Großen Rathes 1873.

Die Expertenkommiffion hat die Uebereinkunft vom 20. Juni 1872 in mehreren Sitzungen, welchen Gr. Bribel, als berathender Ingenieur der Jurabahngefellschaft, und der Unter= zeichnete, welche beibe bei der Ausarbeitung der Uebereinfunft

mitgewirkt hatten, beiwohnten, genau geprüft. Wir erlauben uns, zur Rechtfertigung der Schlüffe des vorliegenden Schreibens, Ihnen das Original, sowie eine Uebersehung des Berichts der Experten zuzustellen und deren Bemerkungen bezüglich der Uebereinkunft vom 20. Juni 1872 annahernd wortlich wiederzugeben, fowie auch die Abanderungs=

Busabantrage, welche fie bem Großen Rathe empfehlen. Die herren Experten bruden sich über biefen Buntt fol-

gendermaßen aus:

"Der in den Art. 3 und 4 des Uebereinkommens vors geschene Modus hat die drei nachbezeichneten Abweichungen von den bei Erstellung internationalen Berkehrsdienstes ge-wöhnlich angenommenen Regeln gur Folge:

1. Die Oftbahngefellschaft verlangt auf fammtlichen End= stationen der Jurabahnen durch faufmannische Agenturen ver=

treten zu fein.

Dieje Agenturen fonnen ben Bortheil haben, daß fie ben Transitverkehr fordern; gleichwohl ift die der Jurabahngesell= schaft auferlegte Berpflichtung als eine lästige Servitut anzu= schen, diese Agenten dulden zu mussen, 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 ersehen.
2. Die Oftbahngesellschaft will berechtigt sein, selbst=
ständig die Tarife für den internationalen Berkehr von Baaren und Thieren festzusegen (Art. 4). Diese im Betrieb waren und Ehreren festzusegen (Art. 4). Diese im Betrieb ber schweizerischen Bahnen unerhörte Bestimmung sest ein unbegrenztes Zutrauen der Jurabahnen in die Ostbahngesellschaft voraus. Allerdings muß dieses Zutrauen vorhanden sein, sagen die Experten weiter, wenn man der Wilktur einer Nachbargesellschaft die Festsellung der Tarife überläßt, von denen die Höhe des Ertrages einer Eisenbahnunternehmung abhängt. Der Bericht fügt bei, daß je nach Umständen diese Besugniß, die Tarise einseitig für daß jurassische Retzusstellen, unangenehme Kolaen für daßlehe haben könnte ftellen, unangenehme Folgen fur daffelbe haben tonnte.

3. Die französische Jothahngesellschaft verlangt brittens in Art. 4 die Abtretung eines Orittbeils der sich auf dem Netz der Jurabahnen aus diesem internationalen Güterverkehr ergebenden Netvoeinnahmen. Diese Bestimmung, sagen die Experten, ist hart für die Jurabahnessellschaft. Die Ostbahnessellschaft mit nicht von Sieren Kail gesellschaft will nicht nur, fügen sie bei, daß die Jurabahnen ihr eine neue Transitlinie nach Basel, das Innere der Schweiz 2c. öffnen, sondern sie verlangt nebst diesem indirekten Bortheil noch einen unmittelbaren Antheil an ben Nettoeinnahmen bes

Berfehrs.

4. Die Experten beanftanden die Dauer der Ueberein= kunft, welche auf 30 Jahre festgesett ift, was einem Erbpacht gleich zu stellen sei. Sie empfehlen den Behorden ganz be-sonders, die Dauer auf 15 oder höchstens auf 20 Jahre zu stellen und sogar auf 12 Jahre mit einer zwischen den Bar-

teien zu vereinbarenden Entschädigung.

5. Die Brufungstommiffion bezeichnet in der Ueberein= funft vom 20. Juni eine Lucke, welche barin besteht, bag feine 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 Lucke Durch Beifugen eines Artifels auß= zufüllen, nach welchem die Entschädigungen nach dem Ber= hältniß der auf beiden Negen durchlaufenen Kilometern berechnet werden foll, infofern nämlich nicht erwiesen werben fann, daß ber Schaden von ber einen ober andern Gesellschaft verschuldet worden, in welchem Falle die Entschädigung ber fehlbaren Befellichaft auffallen murbe.

Die Experten schlagen überdieß noch verschiedene Redattionsabanderungen vor, in der Absicht, ben Ginn einiger mehr oder weniger zweideutiger Bestimmungen des Bertrags vom 20. Juni 1872 deutlicher und sicherer wiederzugeben. Bevor die Eisenbahndirektion den Regierungsrath zu

einem amtlichen Antrag über die Ratifikation des Bertrages vom 20. Juni 1872 und über den Expertenbericht veranlaffen wollte, hielt sie es für ihre Pflicht, Ihnen folgende Bemer= fungen und Vorschläge vorzulegen:

Bu Nr. 1, den Aussetzungen der Experten: In dem Schreiben, welches die Regierung unterm 30. März 1872 Ihnen zugesandt, hat sie ihre Anschauungsweise über Bor= und Nachtheile ter kommerziellen Agenturen gesprochen und Diese Unschauung stimmt jo ziemlich mit ber-jenigen ber Experten überein. Da jedoch Die unterzeichnete jenigen der Experten überein. Da jedoch die unterzeichnete Eisenbahndirektion erklart hat, Sie segen einen großen Werth auf die Erstellung diefer Agenturen, fo murbe ber Art. 3 ans genommen werben, wenn Sie einwilligen murben, nachfolgenbe zwei Beftimmungen beizufügen, namlich:

1. Die bernische Jurabahngesellschaft kann verlangen, daß diesenigen Agenten der Oftbahngesellschaft, welche ihre Rompetenz überschreiten oder zu wiederholten Klagen Unlaß

geben sollten, ersett werden. 2. Die Jurabahngesellschaft ist berechtigt, unter obigen Bedingungen eine Verkehrsagentur auf dem Bahnhof der Oftbahn in Belfort zu errichten. Bu Rr. 2 und 3, Bestimmung der Tavife des inter=

nationalen Berfehrs und Theilung Des Reinertrags beffelben:

In Betreff Dieser zwei Hauptpunkte hat Die Jurabahn= gesellschaft zwei ungewöhnliche Konzessionen gemacht, welche die Experten sehr streng beurtheilen. Indem sie der Oftbahn= gesellschaft das absolute Recht einräumt, die Tagen des inter= nationalen Verkehrs auf ihren Linien zu bestimmen, hat sie, so zu sagen, auf ihre Autonomie verzichtet, und indem fie einen Drittheil der Netto-Berkehrseinnahmen abtritt, welche ihr ganz zukommen follten, macht fie ein mahres Weschenk.

Nach den Bemerkungen der Experten laffen fich diefe weitgehenden Konzessionen nicht anders erklären, als durch bas große Zutrauen der Jurabahngesellschaft in die Lonalität ber Oftbahngesellschaft und überdieß durch die Hoffnung, diese lettere werde, da sie bezüglich des Ertrages des internationalen Berkehrs sehr betheiligt ist, den größtmöglichen Theil desselben dem bernischen Jurabahnnege zuwenden.

Es ware nichtsbestoweniger sehr wünschenswerth, daß die Oftbahngesellschaft, wie es die Expertenkommission verlangt, dazu einwillige, daß der Vertrag nach dem 12ten, 15ten oder

20sten Jahre aufgefündet werden konnte.

Wir leben in einer in allen Beziehungen zu sehr be-wegten Zeit, die politischen Greignisse, die Umgestaltungen im Gebiete der Bolkswirthschaft und des Berkehrswesens folgen zu rasch aufeinander, als daß es gestattet ware, auf eine so absolute Weise die Interessen zweier Generationen burch einen Bertrag von folder Tragweite aufs Spiel gu fegen, beffen Ergebniffe und Folgen befonders fur ben Jura und den ganzen Kanton Bern gegenwärtig nnmöglich vorge= feben werden fonnen.

Wir glauben schon weit zu gehen, wenn wir ohne Bor= behalt der Auffündung eine Dauer von 12, 15 oder 20 Jahren

vorschlagen.

Bu Mr. 5, Berantwortlichfeit im Fall von Berluft und

Havarie:

Wir hoffen auch, daß Gie mit den Experten die Lucke bezüglich der Berantwortlichkeit im Fall von Berluft, Savarie 2c. anerkennen werden.

Um in diefer hinficht das Bergeffene nachzuholen, schlagen wir Ihnen einen Zusatartikel in dem von der Kommission angegebenen Sinne vor. (Siehe Rr. 5.) Gin folcher Artifel findet fich in allen Berträgen über biretten und internationalen Dienft.

Endlich empfiehlt die Kommission im Interesse der Klar= heit und Bestimmtheit verschiedene Redaktionsabanderungen, mit welchen wir einverstanden find, insbesondere betreffenb ben Art. 4 bes Bertrags. Sie schlägt bemnach vor :

1. Das vierte Alinea zu ftreichen, 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 Bertrag, da dieser jett nur noch auf den Transport von Wagen für Baare und Thiere Bezug hat, welche auf den Jurabahnlinien transitiren.

2. Am Ende des fünften Alinea beizufügen : "Mit Ausnahme ber Expreß= und Postzüge". Dieser Beifat versteht

fich von felbft.

3. Den Sat am Ende bes fiebenten Alinea zu ftreichen : "Für diesen Berkehr 2c." und das achte Alinea so zu fassen: "Für diesen internationalen Berkehr soll die Oftbahngesell= schaft die Wagons unentgeldlich beschaffen."

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

Materials festgesetzt werden."

Diefe lettere Abanderung wird vorgeschlagen, um eine 3weideutigkeit zu verhüten, welche aus Unachtsamkeit in die Abfaffung des befinitiven Vertrages von Paris vom 20. Juni sich eingeschlichen hat.

4. Dem zehnten und dem letten Alinea biefes Art. 4 noch beizufügen: "und per Kilometer".

5. Endlich Den Schluß des fechsten Alinea des Art. 6 folgendermaßen zu redigiren: "von allen Aftien ber Gemein= ben bes Jura", ftatt "von ben Aftien bes Jura".

Bum Schluß geben wir Ihnen die Erklarung ab, daß die Absicht, welche uns bei ber vorliegenden Buschrift geleitet hat, barin besteht, die Ratifikation bes Bertrags vom 20. Juni 1872 zu erleichtern.

Die Sisenbahndirektion hofft, daß Sie dieser Absicht Rechnung tragen, die vorliegenden Vorschläge in Erwägung

gieben und annehmen werden.

Da ber Große Rath im Laufe bes Hornung sich vers fammeln wird, um den Finanzausweis, den Bertrag vom 20. Juni 20. ju genehmigen und die Ermächtigung zum Be= ginn ber Arbeiten an ben bernischen Jurabahnlinien zu erthei= len, 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 ber Gifenbahnen des Kantons Bern:

Joliffaint.

### Beilagen:

1. Original des Expertenberichts in deutscher Sprache. (30. November 1872).

2. Uebersetzung biefes Berichts ins Französische.

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

Paris, 6. Februar 1872.

Ich habe die Ehre, Ihnen den Empfang Ihres Schreibens vom 15. Jenner abhin anzuzeigen, mit welchem Sie verschiedene Abanderungen bes Bertrags vom 20. Juni 1872 verlangen, in der Abficht, die Genehmigung diefes Uebereinkommens durch bie Regierung des Kantons Bern zn erleichtern. Durch den Wortlaut Ihres Schreibens felbst, betreffend

Ihr Dazwischentreten in ben Berathungen ber Expertentom=

miffton, glauben wir bavon enthoben zu fein, die ungenauen

Bemerkungen Ihres Berichts naber hervorzuheben.

Die Bestimmungen unseres Bertrages wurden lange genug berathen, als daß wir beidseitig nicht billige und für die beiden Gesellschaften der Jura= und der Oftbahn ersprießliche Bebingungen angenommen batten.

Wir hoffen, daß Sie in dieser Beziehung mit unfern Ansichten einig geben. Indeffen begreifen wir, daß seit der Unterzeichnung des Vertrages die Aussetzungen, welche Ihnen mogen gemacht worden fein, Ihre Anschauungen in Diefer Beziehung geandert haben; wir find daher gang bereit, Ihnen Ihre Freiheit zurückzugeben und den Vertrag vom 20. Juni 1872 als nichtig anzusehen, wenn Sie jest glauben, harte, für die Interessen und die Entwicklung des jurafsischen Reges nachtheilige Bedingungen eingegangen zu fein. Wir können Ihnen nicht verhehlen, daß die Art, wie

unfer Bertrag in Bern beurtheilt wird, die Genehmigung desselben durch unsere Gesellschaft erschweren wird, indem Dieselbe noch unter dem Gindrucke der Willfürhandlungen von

Basel sich befindet.

Sie werden begreifen, daß alle diese Afte gusammen einen verdrießlichen Eindruck hervorbringen und die Genehmigung einer so bedeutenden Berbindlichkeit, wie wir fie eingegangen

find, auf's Spiel fegen fann.

Wir glauben daher, es ware beffer, bevor Sie unfere Uebereintunft abzuandern fuchen, Gie murden bei Ihrer Regierung neuerdings Schritte thun, um hinreichende finanzielle Unterftugung zu erhalten, damit Sie unfere Mitwirtung ent=

behren fonnten.

Wir bedauern, daß unfere langen und beschwerlichen Unterhandlungen nicht zu einem endgültigen Ergebniß geführt haben; aber wir werden die Beziehungen mit ber bernischen Jurabahngesellschaft in so guter Erinnerung behalten, baß wir nach dem Ausbau ihres Reges uns glücklich fühlen werden, die Unterhandlungen auf neuen Grundlagen wieder aufzu-

Wir wollen jedoch nicht, daß Gie annehmen konnen, wir weisen von vornherein Ihre Borschläge von der Hand; wir haben im Gegentheil dieselben mit ber größten Gorgfalt geprüft und sind bereit, diesenigen Abanderungen anzunehmen, welche das Gleichgewicht der durch die Uebereinkunft in killiger Weise geordneten Interessen nicht zerstören.

Wir geben Ihnen nachstehend unfere Ansichten auf jede

Ihrer Fragen :

1) Art. 3. Wir hielten es für nuglos, in die Konvention eine Strafbestimmung gegen bie Angestellten ber eint ober andern Gefellschaft, welche ihre Pflichten verlegen oder die Beftimmungen des Uebereintommens überschreiten, aufzunehmen.

Wenn Sie aber glauben, diesen Fall vorsehen zu follen, fo sind wir damit einverstanden, nach dem sechsten Alinea des Art. 3 folgenden Sat aufzunehmen :

"Jede Gesellschaft ist berechtigt, zu verlangen, daß den Lokalagenten ber andern Gefellschaft, welche die ihnen burch ben gegenwärtigen Bertrag übertragenen Pflichten verlegen,

ein Berweis ertheilt, oder daß sie entlaffen werden." Dieser Artikel ware auf die Chefs unserer Agenturen, sowie auf die Stationsvorstände anwendbar, welche unfern Dienft, fowie benjenigen ber Jurabahngefellichaft gu beforgen haben. Derfelbe fest einen nicht gerade mahrscheinlichen, bofen Willen voraus, welchen zu unterbrücken im Intereffe ber beiben Gefellschaften liegt, um eine lonale Durchführung des Uebereinkommens zu fichern. Wir feben baber in ber Unnahme Dieser Abanderung gar feinen Rachtheil; Dieselbe ift sogar im Sinn und Beifte der Ronvention.

2) Wir find bereit, ben folgenden Beifat am Ende bes

Art. 3 zuzugefteben :

Die Jurabahngesellschaft ift berechtigt, auf dem Bahnhof in Belfort eine tommerzielle Agentur aufzustellen, beren Berrichtungen gleicher Art find, wie Diejenigen der Agenturen, welche die Oftbahn auf dem Juranet nach den obigen Be= stimmungen errichtet.

3) Wir geben die Weglaffung bes vierten Alinea in Art. 4

zu, lautend :

"Gs wird für alle Güter, welche auf- oder abgeladen werden, eine Supplementarfrist von 24 Stunden gestattet." Diese Bestimmung wird bann in ben Bertragen über

Auswechslung des Materials ihren Blat finden.

4) Wir können Ihrem Gesuche nicht entsprechen, Guter à grande vitesse bei Expreß= und Postzugen nicht anzunehmen.

Bir begreifen ben Zweck biefer Ginschräntung nicht; biefer Dienst wird gegenwärtig unter ben gleichen Bedingungen zwischen Belfort und Basel durch die deutsche Berwaltung ausgeubt, fo, wie wir felbst zwischen Baris und Belfort es auch thun.

Wir können nicht einsehen, mas vom technischen Stand= punkt bes Betriebs Ihre Schnellzüge verhindern könnte, frisches Fleisch, Wildpret, Seefische und überhaupt alle Post= gegenstände anzunehmen, beren Gewicht unbedeutend und beren Ertrag beträchtlich ift.

Ihr Vorschlag hatte das Ergebniß, diesen Verkehrstheil den Deutschen zu überlaffen. Bir tonnen demnach diefe Gin= schräntung, welche gegen unfer gemeinschaftliches Intereffe ift, nicht zugeben.

5) Man könnte bas Alinea von Art. 4, welches alfo

lautet :

"Für diesen Berkehr liefert die Oftbahngesellschaft die Bagen. Die Bedingungen über den Gebrauch diefer Wagen follen durch die auf den Austausch des Materials bezüglichen Berträge festgesett werden", abandern und Ihrem Bunsche

gemäß folgenden Beifat annehmen : "Für diefen internationalen Bertehr wird die Oftbahn= gefellschaft die Wagen unentgeldlich hergeben. In Betreff der Bedingungen des Gebrauchs diefer Wagen und überhaupt des Materials, sollen bieselben durch die auf den Austausch be-

Sie werden begreifen, daß die unentgeldliche Sendung unserer Wagen Sie nicht davon entheben kann, dieses Mate= rial zu beforgen und uns basfelbe in gutem Buftande und in der fürzesten Frist zurudgeben, wie dasjenige jeder andern Gesellschaft.

6) Bezüglich der Verantwortlichkeit in Fällen von Havarie oder Berluften hatten wir diefe Fragen ausgeschieden, weil fie gewöhnlich Begenftand von Spezialvertragen find, welche in furzen Terminen revidirt werden konnen, wie die Aus= tauschverträge.

Wir feben jedoch fein Sinderniß, den allgemeinen Grund= welchen Sie bem Vertrage beigefügt wünschen, sofort

aufzustellen.

Diefer neue Artifel konnte folgendermaßen gefaßt werden : "Die Folgen nachgewiesener Berlufte, Irrungen, Dieb-ftahle, Havarien sollen unter Die Gesellschaften ber Oft- und Jurabahnen nach Verhältniß ber auf jedem Net vom streitigen Begenftande befahrenen filometrifchen Streden vertheilt werden, fofern nicht festgeftellt werben fann, daß ber Schaben ber einen ober ber anbern ber Gefellichaften gur Laft gelegt werden fann. In diefem Falle aber murbe ber Schaden ber= jenigen Befellschaft auffallen, welche benfelben veranlagt hat.

7) Wir sehen keinen Nachtheil, das Wort "per Kilometer" beizufugen, ba dasselbe wirklich zweimal in bem letten Alinea

des Art. 4 fehlt.

8) Die Redaktionsabanderungen bei Art. 6 find im Sinne

bes Bertrages.

Wir find damit einverstanden, daß, statt "von allen Aftien des Jura", man fete "von allen Aftien der Gemeinden bes

Danach mare im folgenden Paragraphen ju fegen "auf biefen Aftien" ftatt "auf den andern Aftien".

9) Die von Ihnen verlangte Berminderung ber Dauer

ift einer ber wichtigften Buntte bes Bertrages.

Nach allen in diefer Beziehung schon gemachten Konzessionen betrachten wir die Grenze von 30 Jahren als ein faum ge= nugendes Minimum, welches wir nicht noch mehr abfurgen

Sie wollen in Betracht ziehen, daß wir während ber Bauzeit die Zinfe unferer Kapitalien vollständig verlieren. In ber erften Zeit bes Betriebs werden die Aftien feine Gin= nahmen bringen und erft nach langern Jahren konnen wir

einen Binsantheil erwarten.

In Betreff des Gewinnstes auf dem Verkehr, den wir auf Ihre Linien bringen werden, glauben wir, daß in den ersten Jahren wir kaum die Kosten decken. Rur nach besteutenden Verlusten und bei unausgesetzen Anstrengungen können wir in den letzten Jahren unserer Affociation eine billige Rompenfation aller langen und toftspieligen Opfer,

bie wir gebracht haben, erwarten.

Sie geben allerdings zu, daß uns bei der Auffündung eine Entschädigung gebuhre, allein, da Sie verlangen, daß wir alle Laften während den bosen Jahren auf uns nehmen, während Sie fich gleichzeitig bas Recht vorbehalten, uns in bem Augenblick auszuschließen, wo die Sache gewinnbringend wird, so könnte Ihr Vorfchlag, da Sie uns keine Aussicht auf Gewinnst übrig lassen, nur annehmbar sein, sofern Sie uns gegen alle Verlustgefahren becken würden. Dadurch würden wir veranlaft, von Ihnen zu verlangen, sofort eine sehr besteutende Entschädigung zu bestimmen für den Fall der Aufstündung des Vertrages vor seiner ganzen Wollziehung.

Unsere Lage ist überhaupt nicht mit derjenigen der berni= schen Regierung und der Gemeinden des Jura zu vergleichen; wir haben feinen Grund, Ihnen unsere finanzielle Mitwirtung unentgeldlich barzubringen. Die Erleichterungen bes fommer= ziellen Betrichs, welche Sie uns durch ben Bertrag gemahren, werden Sie uns auch spater anerbieten, felbst wenn Ihrem Unternehmen fremd bleiben wurden. Unfere Intereffen find

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 Borschüffe, die Beit, wo Sie in günstigen Berhältnissen sein werden, abzu-warten. Mir wollen das gleiche Schickfal mit Ihrem Unternehmen theilen und glauben demfelben auf diese Weise unser Interesse zu beweisen, allerdings innert den Schranken Desjenigen, was Sie vernünftigerweise von uns verlangen können.

Dbgleich wir nicht gefinnt waren, über ben uns vorge-legten Bericht uns auszulassen, können wir boch nicht umbin, über Ihre Auslegung bes Art. 4 einige Bemerkungen gu

machen.

Der Expertenbericht setzt voraus, daß der in den Art. 3 und 4 vorgesehene internationale Berkehr nur die Guter und Biehwaare betreffe, welche mit der französischen Oftbahn von Faverois und weiter gurud herkommend, im Tranfit bie Eisenbahn bes Jura befahren, um auf andere schweizerische Linien überzugeben und umgekehrt.

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

Der Verfehr aller Guter, Thiere inbegriffen, von Basel, Bern, Biel, Neuenstadt und von jeder andern Berbin-dungsstation nach dem Net der Oftbahn und umgekehrt von der frangöstischen Grenze auf Diese Bahnhöfe, wird von der Ditbahn beforgt, ebenfo der Transport der Guter und Thiere, welche weiter herkommen, ober zu noch weiterer Beforberung bestimmt find."

Durch diesen vollständig klaren Artikel ist ber Lokalver= tehr von Bafel und von allen andern Verbindungsbahnhöfen

eingeräumt .-

Dbidon nach den Diskuffionen über diefen Artitel bei Ihnen kein Zweifel obwalten kann, wollen wir dennoch nicht unterlaffen, Ihre Aufmerkfamkeit auf jene fo ungenaue Auslegung hinzulenten, indem wir um feinen Breis mochten, daß eine Zweideutigkeit über Die Ausführung unferer Uebereinkunft vorhanden fei.

Wir ersuchen Sie, auf den nächsten 1. Heumonat Ihre

Frist zum Nachweis

1) ber Abtretung ber Staatsbahnlinien;

2) der im Art. 11 der Konvention verlangten Genehmi=

gungen, zu befdyranten.

Sie werden begreifen, daß wir fo bedeutende Berpflich= tungen, wie fie im Bertrage vorgesehen find, nicht übernehmen tonnen, ohne über die Frift ber Ausführung im Reinen gu fein, welche die Regierung von Bern fozusagen in's Unbe-ftimmte hinausschieben kann, fo wie fie es schon in Betreff ber Abtretung ihrer Linien und ber befinitiven Ronftituirung bes juraffifchen Neges gethan hat.

Bir haben in bem beiliegenden Bertrage Diejenigen Ab= anderungen, welche wir fur möglich halten, mit rother Tinte

eingetragen.

Schließlich habe ich Die Ehre, Ihnen in Erinnerung zu bringen, daß die bevorstehende Ginberufung unferer General= versammlung uns eine Frist sest und daß es auch mit dem besten Willen uns unmöglich ift, Unterhandlungen, auf welche wir nicht mehr zurückzutommen hofften, weiter als bis zum 25. Marg nachfthin hinauszuziehen.

Genehmigen Sie den Ausbruck unserer vorzüglichen Hoch= achtung.

> Der Direktor der Oftbahngesellschaft : Jacqmin.

### I. Anleihensvertrag zwischen

der Kantonalbank von Bern, ber Gidgenöffischen Bant in Bern, bem Baster Bankverein (in Bafel) und ber Basler Sandelsbant (in Bafel)

als vereinigtes Banks nnbikat einerseits

und

dem Verwaltungsrath der bernischen Jurabahngesellschaft in Biel,

in beren Aller Ramen Die end unterzeichneten De= legirten verhandelt haben,

ift folgender Bertrag abgeschloffen worden:

§ 1.

Die obengenannten Syndikatsbanken verpflichten sich, für bie Ausführung derfenigen Linien des Gesammineges der bernischen Jurabahnen, welche noch nicht in Bau begriffen oder vollendet find, nämlich der Linien:

Dachsfelden=Delsberg-Bafel, mit Anschluß im bortigen

Centralbahnhofe, und Delsberg-Bruntrut, mit Anschluß an die französische Oft-

bahn an der französischen Grenze, ein Obligationenkapital von 22 Millionen Franken fest zu übernehmen unter den hienach folgenden Bedingungen.

Der Gesellschaft der Jurabahnen wird die Befugniß qu= gestanden, von diefem Unleihen einen Betrag bis zu einer Million jurudzubehalten, beziehungsweife nicht zu emittiren.

### § 2.

Die Jurabahngesellschaft hat den Besit ober die fichere Erwerbung der folgenden jum Gefammtnet ber Jurabahuen gehörenden Bahnlinien nachzuweisen :

1) ber fog. Defretelinien Biel-Soncebog-Dachefelden und Soncebog-Convers, mit einem einbezahlten oder gesicherten Aftienkapital von Fr. 9,000,000 Kilom.  $48^{4}/_{2}$ 

2) der Linie Pruntrut-Delle mit einem einbezahlten Aftienkapital von

3) ber neu zu erftellenden Linien Dachsfelden = Dels= berg=Bafel und Delsberg= Pruntrut mit Anschluß an Die Linie Bruntrut Delle und an die Oftbahn an ber frangofischen Grenze, mit einem gesicherten und noch einzubezahlenden Af= tienkapital von

der jetigen Staatsbahn= linien Bern-Biel=Neuen= ftatt mit allen Bugehör= gegen Uebernahme Aftien fur beren Roftenwerth von girta

1,550,000 12

10,000,000 971/2

10,800,000 49

Total Aftienkapital Fr. 31,350,000 Kilom. 207 Die genannten Linien alle follen gleichmäßiges und unbeschwertes Eigenthum der Jurabahngesellschaft fein, vorbe= halten die auf einzelnen Linien bereits aufhaftenden Unleihen, welche die Jurabahngefellschaft übernimmt, nämlich:

a. auf ben Strecken Biel-Soncebog=Dachsfelden und Son= cebog = Convers ein auf die Bahn im ersten Range hypothekirtes 5 % Anleihen von . Fr. 3,250,000 b. auf der Strecke Pruntrut-Delle, An=

250.000leihen ohne Hypothek Das Anleihen litt. a bleibt in feinem Beftande und in feinen Rechten unberührt und wird durch bas neu aufzunehmende Obligationenkapital weder getilgt noch convertirt; bas Anleihen litt. b fann burch Konverfion aus bem neuen Unleihen getilgt werden.

### § 3.

Der Binsfuß der Obligationen ift 5%, semesterweise gahlbar bei den übernehmenden Banken und auf andern von Lettern zu bestimmenden Bankplagen.

Die Rudgahlung tann fruheftens auf 30. September 1890 nach vorausgegangener sechsmonatlicher Kündigung verlangt werben, welches Kundigungsrecht jedem einzelnen Obligationensinhaber für den Betrag seiner Obligationen zukommt. Die schuldnerische Gesellschaft kann das Anleihen ganz

ober theilweise ebenfalls auf sechs Monate, jedoch frühestens auf 30. September 1881 fündigen. Im Falle einer theilweisen Kundigung Seitens der Schulduerin sind die für die Rücks zahlung in Raten von wenigstens 1 Million Franken zu funbenden Obligationen durch das Loos zu bezeichnen.

Die Rückzahlung gefchieht an ben nämlichen Stellen wie

die Zinsenzahlung.

### § 4.

Bon Seite ber schuldnerischen Gesellschaft sind folgende Sicherheitsbedingungen zu erfüllen :

Nachweis über die erfolgte rechtliche Konstituirung als Aftiengefellschaft fur das Gesammtneg ber Jurabahnen, mit Statuten, welche von der Regierung Des Rantons Bern und, foweit erforberlich auch von ben Regierungen der übrigen Kantone, welche durch die Linien der Jurabahnen berührt werden, ju genehmigen find. Die Gefellschaft hat ihren Sig in Bern zu nehmen.

Die Statuten find vor ihrer Feststellung bem Bantsyndifate behufs allfälliger Bemerkungen mitzutheilen. Gesicherte Erwerbung ber im § 2, Biff. 1, 2 und 4 genannten Bahnlinien gegen die bort ausgesetzten Aftiensummen und die Uebernahme ber baselbst genanns ten besondern Anleihen, und gesicherte Rongeffionen von allen dabei betheiligten Kantonen für die noch gu erbauenden Linien Dachsfelden-Delsberg-Bafel und Delsberg-Pruntrut-französische Grenze.

Beficherte Unichluffe im Centralbahnhofe in Bafel und burch bie Linie Pruntrut-Delle an Die frangofische Dft-

bahn.

Geficherte neue Aftienbetheiligung von mindeftens Franten 10,000,000 für die zu bauenden Linien Dachofel= ben=Delsberg-Bafel und Delsberg-Bruntrut. Die in Diefer Summe begriffenen Aftienzeichnungen von Be-

meinden follen bedingungslos fein. Geficherte Bauausführung und Anschaffung des nothigen Betriebsmaterials ber neuen Linien fur eine Summe, welche innerhalb ber Grenzen bes neu aufzubringenden Actien- und Obligationenkapitals (Fr. 10,000,000 und

Fr. 22,000,000) liegt.

Das Bantfynditat behält fich die Brufung und Beneh= migung ber subb, c, dunde geforderten Sicherheiten vor. f. Bildung eines Refervefonds fur die Bauerneuerung oder andere außerordentliche Ausgaben, im nämlichen Maße, wie es für das fog. Defretsnet bereits festge= ftellt ift.

Supothekarische Verpfandung des Gesammtneges der furabahnen im I. Range in der im § 2 genannten

Ausdehnung.

Als einziger Borgang wird in Rang und Rechten intakt gelaffen das bereits effektuirte Hypothekaranleishen im I. Range auf die jog. Dekretslinien (Bielsonceboz-Dachskelben und Sonceboz-Convers).

Für einen allfälligen Manco in der Rendite Diefer Linie zur Berginfung Diefes Spezialanleihens haben die die Berginsung garantirenden Gemeinden einzu= ftehen, und foll dieser Manco das Gesammtnet nicht

Ausgenommen von der Verpfandung fann auch werden ber Ertrag der Staatsbahulinie Bern=Biel= Reuenstadt bis zur Betriebseröffnung des Gesammt= neges der Jurabahnen, und fann bis jum gleichen Beitpunkte auch die Bermaltung und der Betrieb der Staatsbahnlinie burch bie Staatsbahn felbft beforgt werden. Die Abtretung und Ginwilligung gur Berpfandung ber Bahn fur bas neue Obligationentapital ift dagegen gleichzeitig zu autorifiren mit ber Geneh= migung bes Finanzausweises für die Ausführung bes Befammtneges.

Genehmigung burch ben Großen Rath bes von ber Jurabahngefellschaft geleisteten Finanzausmeises, aus welcher Genehmigung auch zu entnehmen ift, baß ber Große Rath die nachgewiesenen Mittel fur die Bauvollendung und Inbetriebfegung ber Bahn als ge= nugend anerfannnt hat.

Berfdreibung ber allgemeinen Sabe und Guter ber Gefellschaft nach ben Gefeten bes Kantons Bern (alter Kantonstheil) fur bas Gefammtanleihen von 22 Mil-

lionen Franken.

Bor jeder Einzahlung auf Rechnung bes Obligationen=

kapitals ift vor Allem ber volle Betrag ber neuen Attienzeichnungen von 10 Millionen (§ 4, litt. d.) nach Inhalt ber betreffenben, bem Banksyndikate zur Einsicht und Genehmi= gung zu unterftellenden Beichnungsengagemente einzuwerfen und auf ben Bau zu verwenden.

Rach Erfüllung ber Bestimmung von Art. 5 verpflichtet sich bas Bantinnbifat, die Ginzahlung bes Obligationenkapitals an die Gesellschaft nach Bedürfniß und im Berhaltniffe bes Borruckens des Baues zu leiften. Gine desfallfige nabere Regulirung bleibt vorbehalten.

Bur Kontrole über die Art und den Fortgang der Bauten und zur Einsichtnahme in die Bücher der Gesellschaft kann das Bankspndikat, wenn es solches für nöthig erachtet, von Beit zu Beit Sachverständige oder Delegirte abordnen, beren Kosten die Bahngesellschaft zu verguten hat.

Das Bantsyndikat behalt sich das Recht vor, die Gin= gahlung bes Obligationenkapitals nach Maggabe ber wirklich erfolgten Emission zu antizipiren. Für alle antizipirten Gins zahlungen wird ber Bins zu 5% vergütet.

### § 8.

Die Einzahlung bes Anleihens geschieht franko für bie Gefellschaft auf ben Blaten Bern und Bafel. Die Bahngesellschaft stellt ben Banten bie befinitiven

Titel nach Maggabe ber geleifteten Ginzahlungen gu.

Dem Banksyndikate fteht es frei, das Anleihen auf einmal oder ferienweise mit thunlichster Berudfichtigung der Interessen ber Bahngefellschaft zu emittiren.

Bon jeder Emission ist der Bahngesellschaft angemessene Beit zum Boraus Kenntniß zu geben. Alles, was auf die Art und Form der auszugebenden

Titel Bezug hat, bestimmt bas Bantinnbitat.

Alle Koften ber Titelanfertigung, Stempel u. f. w. tragt bie Bahngefellschaft.

### § 10.

Jeder der vier Syndikatsbanken wird das Recht vorbe= halten, mahrend der Bauzeit einen Bertreter in den Berwal-tungerath der Jurabahngesellschaft zu ernennen, welcher be-rathende und entscheidende Stimme hat und von der Gesellfchaft die gleiche Entschädigung bezieht, wie alle andern Mitglieder.

### \$ 11.

Der Rurs, zu welchem bas Bankfinditat bas Anleihen von 22 Millionen Franken fest übernimmt, wird unter Bor-behalt der Erfüllung aller oben enthaltenen Bedingungen auf

96% bes Nominalwerthes festgestellt.
Für die Einlösung der Zinsencoupons ist den Syndikats-banken eine Rommission von ½% des bezahlten Zinsensbetrages und für die Kapitalrückzablung ¼% des rückbezahlten Rapitals auszurichten.

Die erforderlichen Gelber fur die Binfen und fur die Rapital= rudzahlung find ben Syndifatsbanken jeweilen wenigstens 8 Lage bor bem Berfalltermine gur Berfügung zu ftellen.

Die aus dem Berkehr zwischen den Syndikatsbanken und ber Bahngesellschaft entstehenden Portoauslagen trägt bie Bahngefellschaft.

### § 12.

Nach Unterzeichnung biefes Bertrages burch bie allfeitigen Delegirten bis zur befinitiven Genehmigung oder Berwerfung beffelben burch die betreffenden tompetenten Behorden werden die Wertreter der Jurabahnen teine auf dieses Anleihen bezüglichen Berhandlungen mit andern Saufern anknupfen.

### § 13.

Das Banksnnbikat erklärt sich für seine in diesem Berstrage enthaltene Offerte dem Berwaltungsrathe der Jurasbahngesellschaft gegenüber längstens bis Ende des Jahres 1872 gebunden, innerhalb welcher Frist der Berwaltungsrath alle in diesem Bertrage geforderten Ausweiss und Sicherheitssbedingungen zu erfüllen hat.

Im Falle des Eintrittes außerordentlicher politischer Greigniffe ober außerordentlicher finanzieller Rrifen konnen bie Syndifatsbanten von Diefem Bertrage gurudtreten, fofern fie davon wenigstens acht Tage vor bem nachsten Busammen-tritte des bernischen Großen Rathes dem Berwaltungsrathe ber Jurabahngesellschaft Anzeige machen.

### § 15.

Die Ratifikation dieses Bertrages Seitens der kompetenten Behörden der Syndifatsbanken hat innert zwanzig Tagen, von heute an gerechnet, zu erfolgen und von Seite der Jura= bahngesellschaft spätestens bis den 11. November nächsthin.

Olten, ben 19. Oftober 1872.

Namens bes Baster-Bankvereins:

Riedtmann. Stehlin.

Ramens ber Gibgenöffischen Bant : Stämpfli.

Namens ber Baster-Banbelsbant:

Cd. Gnfin.

Namens ber Rantonalbant von Bern:

F. L. Aebi. 3. Mener.

R. Bengi.

Namens bes Verwaltungerathes ber Jurabahngefellichaft,

Die Delegirten:

Marti.

A. Girard.

B. Joliffaint.

In. Seßler.

NB. Obiger Vertrag wurde rechtzeitig von allen Bethei= ligten ratifizirt und durch seitherige Uebereinkunft dahin erganzt, 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 burch ben Prafibenten bes Direktoriums, herrn Gulger,

unb

### die bernische Jurabahngesellschaft,

vertreten burch ben Direftor berfelben, Herrn Rationalrath Marti, .

haben

### unter hentigem Tage folgenden Bertrag abgefchloffen :

### Art. 1.

Die bernische Jurabahngefellschaft verpflichtet sich, binnen einer Frist von acht Tagen nach Ratisitation dieses Vertrages der schweizerischen Centralbahn einen schriftlichen Att der französischen Oftbahngesellschaft zur hand zu stellen, womit diese lettere auf die nachstehend verzeichneten Rechte förmlichen Verzicht leistet:

a. auf alle Rechte, welche bie französische Oftbahngesellschaft burch folgende Konzessionen und Berträge erworben hat: 1) Konzession bes Großen Rathes von Basel-Stadt

1) Konzeffion des Großen Rathes von Bafel-Stadt vom 21. Juni 1843 betreffend Berlängerung der Straßburg-Basler-Gifenbahn von St. Louis bis nach Bafel;

2) Bertrag vom 15. April 1858 zwischen ber französis schen Oftbahns und der schweizerischen Centralbahns gesellschaft betreffend den Bau und Betrieb der Bahn von Basel bis zum Anschluß an die französissche Oftbahn;

3) Konzession ber Regierung von Basel-Stadt vom 20. Ottober 1858 fur bie Berbindungsbahn mit

ber frangofischen Oftbahn;

4) Uebereinfunft vom 6. März 1860 zwischen der Regierung von Basel. Stadt und der französischen Oftbahn betreffend das Aufgeben des Bahnhofes zu St. Johann;

5) Uebereinkunft vom 6. März 1860 zwischen ber schweizerischen Centralbahn und der französischen Oftbahn betreffend die Mitbenugung des Bahnhofes in Basel;

b. auf bas Eigenthum und alle andern binglichen Rechte, welche in Ausführung ber vorgenannten Konzessionen und Berträge von der französischen Oftbahn 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 Bahn-hof Basel von der französischen Oftbahn erstellten Gesbäulichkeiten und Schienenanlagen.

Die französische Ostbahn hat in ihrer Berzichtleistung 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 Berzichtleistung mit der Jurabahn abzusinden und dießfalls keinerlei Ansprüche

an die Centralbahngesellschaft zu machen habe.

### Art. 2.

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

### Art. 3.

Alls Gegenwerth für die nach Art. 1 von der Jurabahnsgesellschaft zur hand zu stellende Berzichtleistung der französischen Oftbahn bezahlt die schweizerische Centralbahngesellschaft

ber bernischen Jurabahngesellschaft bie Summe von zwei Millionen und einer Biertelmillion Franken (21/4 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 achttägige Voranzeige stattsinden.

### art. 4.

Die Centralbahngefellschaft erklärt fich bereit, über bie Anschlußverhältnisse und die Stellung der Jurabahn im Bahnshofe in Basel mit der letztern in kurzester Frist ein angemeffenes Abkommen zu treffen.

### Art. 5.

Die beiben Theile behalten fich die Ratifikation bieses Bertrages burch ihre Berwaltungsrathe vor und verpflichten sich, dieselbe bis zum 15. September d. J. beizubringen.

Bern, ben 13. Juli 1872.

Sulger. Marti.

Herr Regierungsprästbent Jolissaint, Eisenbahnbirektor, als Berichterstatter bes Regierungsrathes. Seit ben
benkwürdigen Berhandlungen, welche im Februar 1867 im
Schoose dieser Bersammlung stattgefunden haben, hat sich in
biesem Saale keine so wichtige Diskussion entsponnen, wie
bie heutige. Diese Diskussion bildet nur die Fortsetzung
bersenigen 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 Rathe verschiedene Meinungen zu Tage: die schüchternste, furchtsamste wollte die ganze Frage auf die Erstellung der Tronçons Delsberg-Basel, Pruntrut=Delle, St. Immer=Convers und Biel=Dachsfelden beschränken. Eine andere Ansicht wollte weiter gehen und die Hauptlinie Biel-Bajel oder Biel-Pruntrut subventioniren. Endlich trat eine dritte Meinung für den Bau der Jurabahnen durch den Staat auf. Der Rezierungsrath und die Großrathskomission stellten sich auf einen andern Boden, auf den Boden des Gesammtnezes, da sie besürchteten, durch die Erstellung von Trossçons den Jura in Hussicht seiner politischen, industriellen und commerciellen Beziehungen zu trennen.

industriellen und commerciellen Beziehungen zu trennen. Der Regierungsrath beantragte die Bewilligung einer Subvention von 15 Millionen für das Gesammtnetz, welche Summe unter die verschiedenen Sektionen des Ilnternehmens vertheilt und einbezahlt werden sollte, sobald die betheiligten Gegenden den Rest des für die Erstellung 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 Gesammtnetz nicht aus dem Auge verliere, auf der andern Seite aber wollte sie auch den dringenden Bedürsnissen der jenigen Gegenden Rechnung tragen, welche die Rothwendigkeit des Baues von Eisenbahnen bereits durch Aktienzeichnungen dargethan hatten. Zwischen dem Antrage des Regierungstathes und demjenigen der Kommission bestand nur der Unterschied, daß ersterer eine Staatsbetheiligung von 15 Millionen in baarem Gelde empfahl, während die Kommission diese Be-

theiligung in zwei Theile trennen wollte: fie beantragte namlich eine Subvention in Beld, bestehend in einer Aftienübernahme von Fr. 6,950,000 ju Bunften ber Linien Biel= Soncebog = Dachsfelden, Soncebog = Convers und Bruntrut= Delle, und ferner für den Fall der Bollendung des Jura= bahnneges den Ginschuß der Staatsbahnlinien Bern-Biel und Biel-Neuenstadt jum Koftenswerthe gegen Uebernahme von 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 Rathe genehmigt, und dessen Detret vom 2. Februar 1867 zerschnitt ben gordischen Knoten ber schwierigen Frage ber

Jurabahnen. Ich will die verschiedenen Phasen, die zahllosen Wechsel= fälle, welche die Frage der Bollendung des juraffifchen Gifen= bahnnehes burchmachen mußte, Ihnen nicht bor Augen führen. Das Gefchichtliche ber schweren Geburt Dieses großen Wertes, welches in Folge ber verschiedenartigsten Berwicklungen 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 diefem Saale, fondern im gangen Kanton und selbst in einem großen Theile der Sidgenoffenschaft auf der Tagesordnung steht, muß von zwei Gesichtspunkten geprüft werden: zunächst in seiner Gesammtheit vom allgemeinen und sodann in seinen Details vom speziellen Stands puntte aus. Der allgemeine Theil umfaßt die Brufung des Finanzausweises und der prinzipiellen Frage der Abtretung der Staatsbahnlinien. Der spezielle Theil betrifft die Genehmigung der Akten, die Ermächtigung zum Beginn der Arbeiten und die an die Abtretung der Staatsbahnlinien zu knüpfenden Bedingungen. In meinem Bortrage über die Eintretensfrage werde ich mich auf den allgemeinen Theil beschränken, d. h. auf die Brüfung des Finanzausweises und

ber grundsählichen Frage ber Abtretung ber Staatsbahnlinien.

Der spezielle Theil der Frage wird bei der artikelmeisen Be-rathung des Dekretsentwurfes zu erörtern fein.

Der Finanzausweis, wie man ihn von einer Gesellschaft wie die Jurabahngefellschaft verlangen muß, zerfällt in zwei Theile, in einen technischen und in einen finanziellen. Er ift technisch, weil man fich vor Allem aus fragen muß, ob bie Kosten des Unternehmens positiv festgesetzt sind, und er ist finanziell, weil man untersuchen muß, ob die Mittel, über welche die Gesellschaft verfigt, 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 auseinanderzuseßen. Die technische Sektion ber Kommission, welche biese Frage einläßlich geprüft hat, wird sie Ihnen naher erörtern. Ich will mich baber auf einige allgemeine Bemerkungen beschränken. Die meisten, oft sehr bedeutenden Unterschiede, welche fich zwischen den Bor-anschlägen der Baukosten von Gisenbahnen und den wirklichen Bauausgaben für diese Unternehmungen herausstellten, rühren bavon ber, daß die Gefellschaften vor der Inangriffnahme ber Arbeiten nicht ernsthafte und gründliche Studien machten. Die Jurabahngesellschaft hat sich wohl gehutet, in diesen Fehler zu verfallen; sie hat sich mahrend sechs Jahren damit beschäftigt, durch ernfte Ctudien Die Roften des Unternehmens fo genau als möglich festzuseten.

Bereits im Jahre 1861 beauftragte der Regierungsrath herrn Ingenieur v. Muralt, die in verschiedenen Bezirten vom Centralinitiativtomite ausgeführten Arbeiten zu prufen und einen Bericht über das Ganze der juraffifchen Gifenbahn= frage auszuarbeiten. Die Arbeit bes herrn v. Muralt ift bereits fehr vollständig, und er hat auch bie Eventualität ber Erstellung einer Bariante burch bie Doubstunnels bereits einer vorläufigen Untersuchung unterworfen. herr v. Muralt schlägt die Bautoften ber Linien Dachsfelden-Delsberg-Basel und Delsberg-Pruntrut auf Fr. 26,130,000 an. Der Arbeit

biefes Ingenieurs folgten bie vom Staate vorgenommenen Studien. 1863 ordnete ber Große Rath, geftugt auf ben gunftigen Bericht bes herrn v. Muralt, offizielle Studien an. herr Ingenieur Dapples murbe mit ber Leitung biefer Studien und mit ber Aufstellung bes Borprojettes beauftragt. Er berechnete die Baukosten ber gegenwärtig noch auszufüh-renden Linien auf Fr. 26,691,000. In der Absicht, die Kosten zu vermindern, nahm herr Dapples von der Bariante über St. Urfit Umgang. Die offiziellen Studien bes Berrn Dapples murden 1864 einer ersten Expertise unterbreitet, und diefe Expertenkommiffion aus den herren-Ingenieuren Bridel, v. Muralt und Liardet zusammengesett. 1865 ordnete bie Eisenbahndirektion eine zweite Expertise an und unterbreitete ben Bericht dieser Ingenieure, welcher die Gesammtsoften des Jurabahnneges auf Fr. 40,700,000 veranschlagte, einer neuen technischen Kommission, bestehend aus den Herren Ingenieuren Gränicher, Weis und Froté. Diese zweite Expertise schäftet Die Bautoften der betreffenden Linien auf Fr. 26,248,489. Wenn die jungften Greigniffe nicht eine Aenderung des Trace's nothwendig gemacht, wenn ferner nicht eine beträcht-liche Erhöhung ber Arbeitslöhne, der Roften bes Terrains und hauptfächlich ber Schienen und der Gifenwaaren im Allgemeinen eingetreten mare, fo hatte man nicht neue erganzende Studien aufgenommen.

In Bezug auf die letten Studien und Erftellungstoften fann man die ju bauenden Strecken in brei Geftionen ein-

theilen, nämlich: 1) Dachsfelben Delsberg-Bafel und Länge 77,790 Meter.

17,500 3) Buig = frangofische Grenze bei Favervis 2,360

97,650 Meter.

Nach den offiziellen Studien bietet die erfte Settion folgende technische Bedingungen dar. Das Trace folgte zwischen Court und Münfter 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% an. Die vortheilhafte Lage, welche burch die Greig= nisse von 1870/1871 für die jurassischen Eisenbahnen und namentlich für die Linie Faverois=Delsberg-Basel geschaffen worden ift, hat neue Studien auf breitern technischen Grundlagen nothwendig gemacht. Für die Linie Dachsfelden=Bafel find folgende Berbefferungen angenommen worden. In ben Schluchten von Court-Munfter, wo bie Baffage fehr eng und das Gefälle stark ist, hat man das Trace bei der Glashütte von Munster auf das linke Ufer der Birs verlegt. Im Weitern wurde das Trace zwischen Angenstein und Bafel auf das rechte Birsufer verlegt, um die wichtigen Ortschaften Arlesheim, Mönchenstein, Dorneck 2c. 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 Berrn Liardet revidirt und vervollständigt, und zwar die Sektion Delsberg-Basel durch die Ingenieure der schweizerischen Baugesellschaft Herren Ott und Comp. und die Sektion Dachsfelden Delsberg durch Herrn Bertray, frühern Bauingenieur der Baris-Lyon-Mittel= meer=Bahn. Dicfe neuen Studien find noch nicht ganglich beendigt, immerbin waren die Dofumente, über welche Berr Liardet verfügte, genügend, um die Baukosten der zu erstel-lenden Linien zu schätzen. Herr Liardet veranschlagte die Kosten der Linien Dachsfelden-Delsberg-Wasel und Delsberg-Glovelier auf Fr. 17,979,654. Der Devis des offiziellen Borprojektes berechnete biefe Koften auf Fr. 18,195,839. Bergleicht man ben offiziellen Devis mit bem neuen Devis bes Berrn Liardet, fo findet man, daß Letterer auf brei Ra=

piteln bes Boranschlages eine Erhöhung vorgenommen hat, welche betreffen 1) ben Landerwerb, 2) den Unterbau und 3) den Oberbau. Auf dem Kapitel "Landerwerb" täuscht man fich fehr häufig bei ber Devifirung, fur die fraglichen Linien ift man aber in biefer Beziehung mit ber größten Um: ficht zu Berke gegangen. Der Landerwerb murde im offiziellen Devis nach den zur Zeit der Aufstellung desselben bezahlten Breisen oder nach den allgemein üblichen Grundslagen berechnet; sodann hat man für verschiedene Entschäbigungen noch 50 % und für Expropriationskosten 10 % beis gefügt. Außer diesen Erhöhungen hat man noch eine weitere von mehr als 20 % vorgenommen. Dessenungeachtet hat Herr Liardet dieses Kapitel noch um weitere Fr. 135,845 erhöht. Auf dem Kapitel "Unterbau" hat man bereits im Borprojekte 20 % und auf dem Kapitel "Oberbau" 10 % für Unworhergesehenes beigefügt. Da auf diefen beiden Kapiteln Die in ber legten Beit eingetretene Breiserhöhung fich haupt= fächlich geltend gemacht hat, so hat Berr Liardet die betref-fenden Ansage des offiziellen Devises um Fr. 563,102 erhöht. Man kann daher annehmen, daß die drei ersten Rapitel des

Devises hoch genug veranschlagt find. Dagegen hat Herr Liardet den Ansatz für den Hochbau (Rapitel IV) um Fr. 354,380 herabgefest. Es find bei ber Erftellung ber Babnhofe und Stationen Erfparniffe möglich, und es wird diese Berabsetzung burch die bei dem Baue ber Defretslinien auf diesem Kapitel gemachten Erfahrungen ge-rechtfertigt. Die Ansätze der Kapitel V, diverse Ausgaben und Lelegraph, VI, Kollmaterial, und VII, Berwaltung 2c., haben durch die Revision des Boranschlages keine Veränderung erlitten. Eine beträchtliche Herabsehung hat dagegen Herr Liardet auf dem letzen Kapitel, Berzinfung, Bankkommissionen, 2c., vorgenommen. Diese Herabsehung, die nicht weniger als Fr. 560,000 beträgt, rechtfertigt sich durch den Umstand, daß das Aktienkapital, welches von vornherein für den Baue Berwendung gelangt, nach Mitgabe der Stauten keinen Link möhrend der Raueit gehalten foll mas man hei der Bins während der Bauzeit erhalten foll, was man bei der Aufstellung bes offiziellen Devises nicht vorgesehen hat. 11eb= rigens soll ich bemerken, daß die von der technischen Sektion der Kommiffion vorgenommene Berifikation einen Irrthum in dem Ansage bes Kapitel VIII, Berginfung, ergeben hat, indem von den Fr. 560,000 eine Summe von Fr. 50,000 in Abzug gebracht werden muß. Faffen wir die von den herren Granicher, Beiß und Frote, sowie von herrn Liardet aufgestellten Berechnungen zusammen, so erhalten wir folgendes Resultat: Gesammtkosten für die Linien Dachsfelden-Dels= berg-Bafel und Delsberg-Glovelier nach

1) dem Boranschlage des offiziellen Bor-projektes (1864/1865) Fr. 18,195,839

2) bem neuen Boranschlage bes herrn Liardet 17,979,654

Differenz zu Gunften des Devises bes herrn Liardet . . . 216,185 Fr. 200,000 rund

Der Beweis dafür, daß die Voranschläge der Bauausgaben für die angeführten Linien hoch genug gegriffen sind, und daß die Bahngesellschaft voraussichtlich eine erhebliche Restuftion auf diesen Ansähen erzeien wird, wird durch die von den schweizerischen Untangeben wird, wird durch die von den schweizerischen Untangeben eine gestellten Schweizerischen ben schweizerischen Unternehmern eingereichten Offerten für Uebernahme bes Baues à forfait geleistet. Die Jurabahn= gefellschaft, welche damals ihr Kapital noch nicht vollständig gebildet hatte, konnte diese Offerten nicht annehmen, und es blieben dieselben resultatios; immerhin aber konstatiren sie, daß der Boranschlag des Herrn Liardet hoch genug gegriffen ist. Für die Linie Delsberg-Glovelier sind die offiziellen Studien des Vorprojektes nicht revidirt worden. Diese Linie, Die fich in einer Chene befindet, bietet wenig Schwierigkeiten bar und erheischt nur einige fleine Runftbauten. Man fann

daher annehmen, daß die Bautoften der Linien Dachsfelden= Delsberg-Bafel und Delsberg-Glovelier die Summe von Fr. 18,050,000 nicht übersteigen werden.

Gehen wir nun über zu der Prüfung des Boranschlages für die Linie Glovelier-St. Ursts-Pruntrut. Bekanntlich nahm man für die Linie Oelsberg-Pruntrut anfänglich, und zwar auch in den offiziellen Studien, ein Trace durch den Repetsch mit dem Tunnel Seprais-Afuel an. Dieses Trace ist billiger als das später gewählte. Die Lage, welche durch die Erecignisse der letten Jahre, nämlich durch die Annexion des Essaßes 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-Bruntrut-Delsberg-Basel geschaffen wurde, gestattete die Beis behaltung des Trace's über den Repetsch nicht, für welches Die Studien des Borprojettes Steigungen von 25% auf 10 Kilometer ju beiden Seiten des Tunnels und von 14%00 im Junern besfelben annahmen. Angefichts biefer ungunftigen technischen Bedingungen erklärte bie frangosische Oftbabinge-fellschaft bereits beim Beginne der Unterhandlungen, daß, wenn das Trace durch den Repetsch nicht aufgegeben werde, fte tein Intereffe habe, fur die Errichtung eines internationalen Transportbienftes zwischen beiben gandern einen Bertrag abzuschließen, ba biefes Trace feinen bedeutenden Guterverkehr gestatte.

Man mußte baher ein neues Trace auffinden, welches ben Bedürfniffen ber neuen Situation und einem großen Berfehr genügte. Die Oftbahngesellschaft beabsichtigte, eine Linie durch das Lugelthal zu erstellen, welche allerdings fehr gunftige technische Bedingungen barbietet, allein weder in bem Interesse bes Kantons, noch in demjenigen der Schweiz liegt. Gs bedurfte fehr großer Energie von Seite bes Re= gierungsrathes, um die Gefellschaft zu bewegen, dieses Trace zu verlaffen. Um das Trace durch das Lügelthal mit Erfolg befampfen zu konnen, beauftragte die Gifenbahndirektion im September 1871 Herrn Ingenieur Frote, das Trace durch den Doubstunnel zu ftudiren. Herr Frote tam diesem Aufden Doubstunnel zu studiren. Herr Froté kam diesem Aufstrage nach, und er veranschlagte die Kosten der Linie Glosvelier-St. Ursiß-Pruntrut (17½ Kilometer) auf Fr. 10,550,000. Damals war herr Froté noch nicht im Besiße der vollständigen geologischen Studien, und er empfahl in seinem Bezrichte, die geologischen Berhältnisse der Doubstunnel näher studiren zu lassen. Die Direktion der Jurabahngesellschaft beauftragte mit diesen Studien eine Kommission, bestehendaus den Herren Lang in Solothurn, Greppin in Basel und Matthey in Delsberg. Die Ostbahngesellschaft wollte sich selbst über die Verhältnisse der Linie Glovelier-St. Ursiß-Rruntrut ins Klare seken, und ihre Ingenieure machten sehr Bruntrut ins Rlare fegen, und ihre Ingenieure machten fehr einläßliche Studien für diese Sektion. Rachdem die Direktion der Jurabahngesellschaft im Be-

fige der Studien des herrn Frote, der Oftbahngesellschaft und der geologischen Experten war, beauftragte fie die herren Ingenieure Bridel und Liardet mit der Begutachtung bersel-Ohne Zweifel haben Sie von dem intereffanten Berichte dieser Ingenieure, welcher dem Berichte des Berwaltungs-rathes der Jurabahngesellschaft beigefügt ist, Kenntniß ge-nommen. Ich kann mich daher in dieser Beziehung auf wenige Bemerkungen beschränken. Die Ostbahngesellschaft verauschlagte die Kosten der Linie Glovelier=St.-Urstheskruntrut auf Fr. 12,701,258, und die Experten Bridel und Liardet schätzten ste auf Fr. 12,743,710. Wir glauben annehmen zu können, daß diese Summe nicht erreicht werden wird. Diese Annahme wird durch daß Resultat der Ausschreibung bestätigt, welche die Jurabahngesellschaft für ben Bau ber Doubstunnel eröffnete, bei welchen Kunftbauten hauptsächlich unvorhergesehene Ausgaben noth-wendig werden konnten. Aus ben Submissionen, welche von Unternehmern gemacht worden find, die alle wünschbaren Garantien über ihre Moralitat, Fahigfeit und Solvabilitat

Charne" angelegt werde.

zusammen um

Im Weitern muffen .

eine Summe von .

biefer Stationsanlage noch nicht gelöst ift, fo

muß man die Aftienübernahme Diefer beiden

Gemeinden um je Fr. 10,000 reduziren, alfo

barbieten, ergibt es fich, baß die Jurabahngesellschaft biese Kunftbauten um Fr. 500,000 unter den Ansagen der Experstise Bridel und Liardet ausführen fann. In Folge neuer Unterhandlungen wird wahrscheinlich noch eine weitere Reduttion vom gleichen Betrage erzielt werben fonnen, fo daß bie Wefellschaft schon auf den Kunstbauten eine Ersparniß von ungefähr einer Million machen wird. Deffenungeachtet müssen die Behörden für die Schätzung der Baukosten der Sertion Pruntrut-St.=Ursits-Glovelier die Jiffer des Devises der Herren Bridel und Liardet beibehalten. Die daherige Ausgabe wird baher auf Fr. 12,744,000 bestimmt.

Bur Bervollständigung bes Boranichlages ber Roften ber noch auszuführenden Linien muffen wir schließlich untersuchen, wie hoch fich die Ausgaben für Erstellung der Anschlufilinie von Buig bis zur französischen Grenze bei Faverois belaufen wer= ben. Dieses Bahnftuc hat eine Länge von 2360 Metern, befindet sich in einer Ebene und weist sehr günstige technische Berhältnisse auf. Die Studien für dieses Bahnstuck wurden burch die Oftbahngesellschaft und durch herrn Liardet bestorgt, welche die Kosten dieser Linie auf Fr. 500,000 oder Fr. 200,000 per Kil. devisiren. Da die Linie Pruntrut-Delle, die in Beung auf die Milacekosten ähnliche Nerbeltwisse die in Bezug auf die Anlagekosten ähnliche Berhältnisse aufweist, wie die Linie Buig-Faverois, blos ungefähr Fr. 160,000 per Kil. gekostet hat, so kann man annehmen, der Boranschlag der Ostbahngesellschaft und des Herrn Liardet sei

hoch genug gegriffen. Faffen wir den erften Theil unferer Frage, nämlich ben technischen Theil, susammen und fragen wir uns, wie hoch fich die Gesammtausgabe der Jurabahngesellschaft belaufen wird, so erhalten wir folgendes Resultat:

1. Se t t i on: Dachsfelden=Delsberg=Basel und Dels=

berg=Glovelier Fr. 18,050,000

II. Sektion: Glovelier = St. Urfit= 12,750,000 Pruntrut III. Sektion: Buix-Faverois 500,000

Fr. 31,300,000 Totalausgabe ober auf 971/2 Kilometer durchschnittlich 321,000 per Kilometer.

per Kilometer.

Sehen wir nun über zu dem zweiten Theile des Finanzausweises, nämlich zu der Prüfung der Frage, ob die Jurabahngesellschaft die nöthigen Mittel besitzt, um das jurassische Eisenbahnnetz zu vollenden. Diese Frage ist leicht zu lösen.
Die Gesculschaft hat ihr Kapital auß zwei Faktoren zusammengesetzt, auß Aktien und auß Obligationen. Waß zunächst daß Aktienkapital betrifft, so lagen dis zum 20. Februar 1873
folgende Zeichnungen vor:

1) pon den Privaten

Fr. 960.000

960,000 1) von den Privaten Fr. Gemeinden 4,414,500 der Oftbahngesellschaft 4,500,000 11 Baselstadt 500,000

Fr. 10,374,500

Die Beichnungen wurden von ben vorberathenden Behorden mit der größten Sorgfalt geprüft. In ihrem Bortrage hat die Gifenbahndirektion, welche bas Aftienregifter untersucht hat, vorgeschlagen, das gezeichnete Aftienkapital um Fr. 113,000 zu reduziren, und zwar aus folgenden Grunden: Die Gemeinden und Privaten des folothurnischen Jura haben eine Aftienübernahme von Fr. 41,000 gezeichnet, beren Einzahlung aber an die Be-bingung der Erstellung von Stationen geknupft, welche zwar mahrscheinlich werden errichtet werden, ohne daß dieß indessen sicher ift. Die Gemeinden Corcelles und Eschert haben sich vorbehalten, ihre Betheiligung um je Fr. 10,000 zu vermindern, wenn ber Bahnhof von Mun= fter nicht öftlich von diefem Dorfe bei der Uebertrag 41,000 gestrichen werden, welche von der Gemeinde Beuchapatte unter der Bedingung gezeichnet worden sind, daß der Staat die Kommunistationsmittel dieser Gemeinde verbessere. Die Aftienzeichnung von . der Gemeinde Mettenberg, welche an die Be-4,000 bingung ber Errichtung einer Station auf bem Bebiete von Sophières geknupft ift, muß, weil diefer Bunkt noch zweifelhaft ist, ebenfalls eliminirt werben. Endlich hat die Gemeinde Liesberg 45,000 unter der Bedingung gezeichnet, daß auf ihrem Gebiete eine Station errichtet werde, welche Frage noch nicht entschieden ift. Wir muffen daher nach dem Bortrage der Gifenbahndiret= tion die Aftieneinzahlungen ber Gemeinden und Privaten um Fr. 113,000 Nichtsbestoweniger glaube ich, daß diese Summe

Fr. 41,000

Fr. 10,374,500

110,000

20,000 3,000

Uebertrag

Da die Frage

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

werde bezahlt werden, und diefe Ansicht theilt auch die finan= zielle Sektion ber Kommission. Um indeffen jede Tauschung

zu vermeiden, hat die Kommission von dem Aftienkapital

Sind die Gemeinden folvabel und im Stande, ihre ein= gegangenen Berpflichtungen zu erfüllen? Ich glaube, biefe Frage ohne Unstand bejahend beantworten zu konnen. mand wird die Solvabilitat ber Gemeinden, welche Aftien gezeichnet haben, in Zweifel ziehen. Was die Privaten be-trifft, fo find ihre Unterschriften und ihre Sabhaftigfeit größtentheils von den Gemeindsprafidenten oder Regierungsftatthal= tern bescheinigt. Man fann baher annehmen, daß die ge= zeichneten Subventionen wirklich werden einbezahlt werden. Daß übrigens bie juraffischen Gemeinden und Brivaten gewohnt sind, ihre Berpflichtungen zu erfüllen, zeigt die Ersfahrung, welche man bei der Einzahlung des Attienkapitals für die Defretslinien gemacht hat. Außer Orvin, welche Gemeinde gegenwärtig im Prozesse liegt, haben alle Gemeinden ihre Aftienübernahmen einbezahlt.

Derzweite Faktor des Baukapitals ift bas Obligationenkapital. Laut einem Bertrage, welchen der Berwaltungsrath der Jura= babngefellichaft mit einem Syndifate von ichweizerischen Banten, bestehend aus der Rantonalbant Bern, der Gidg. Bant, bem Baster Bantverein und der Baster Sandelsbant, abgefchloffen vaster Dantverein und der Vaster Handelsbant, 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 bemerke nur, daß der Jinssuß des Obligationenkapitals auf 5%, der Emmissionskurs auf 96% des Nominalwerthes festgesett ist, und daß die Rückzahlung dieses Kapitals von den Obligationsinhabern nicht vor 1890 verlangt werden kann, daß dagegen die bernische Jurabahn= gesellschaft das Recht hat, dieselbe schon von 1881 an nach vorausgegangener sechsmonatlicher Kündigung zu leisten. Ich halte dafür, die Bedingungen des Anleihensvertrages seien günstig. Zur Unterstützung dieser Behauptung erinnere ich daran, daß der Emmissionskurs für das Obligationenkapital von 68 Millionen bes Gotthardbahnunternehmens auf 95 %,

inbegriffen eine Provision von 2%, fixirt worden ift. Fassen wir die Mittel der Gesellschaft zusammen, so er=

halten wir folgende Ziffern:

Aftienfapital 10,250,000 Fr. , 21-22,000,000 Obligationenfapital

Busammen Fr. 32,250,000

Rach Abzug der Bautoften ber Linien Dachsfelben=Bafel, Delsberg = St. Urfit = Pruntrut und Buig-Faverois im Betrage

Fr. 31,300,000

bleibt noch ein verfügbarer Ueber=

schuß von 950,000 Es ergibt fich hieraus, daß die Jurabahngefellschaft alle

nothigen Garantien fur bie Ausführung des Neges bietet, und daß fie den Finanzausweis mehr als genugend ge-

Ich komme nun zur zweiten Frage: sollen die Linien Biel-Neuenstadt und Biel-Bern dem Jurabahnunternehmen abgetreten werden? Nach den soeben gemachten Auseinanderssehungen 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 Betheiligung des Staates bei dem Jurabahnunters nehmen befinitiv festgesett. Diese Betheiligung zerfällt in zwei Theile, in eine Leiftung in Baarschaft in der Form einer Aftienübernahme von Fr. 6,950,000 für die Linien Biel-Dachsfelden-Convers und Pruntrut-Delle, und, um die Bollendung des Neges ju fichern, in eine Raturalleiftung, bestehend in der Abtretung der Linien Biel-Bern und Biel-Neuenstadt zum Koftenswerthe und gegen Uebernahme von Attien. Nach diesem Defret wird die Staatsbetheiligung un= abanderlich feftgeftellt und wird fur ein und alle Mal ausbezahlt. Der Staat foll außer der in Art. 2 festgesetten Gub= vention von Fr. 6,950,000 feine weitere Leiftungen an Geld für die Ausführung des jurafsischen Gisenbahnneges geben, auch soll er feine Borfchuffe machen und feine Binfengarantie übernehmen. Fur den Kall jedoch, daß fruher oder spater eine mit den nöthigen Garantien ausgerüftete Gesellschaft sich finden sollte, um das ganze jurassische Bahnnet auszuführen, so spricht der Staat jest schon die Geneigtheit aus, die Streeken der jetigen Staatsbahn Bern-Biel und Neuenstadt-Biel zum Koftenswerthe in das Gesamminen einzuwerfen. Seit der Annahme des Defrets vom 2. Februar 1867

ift bas Bersprechen bes Ginschuffes ber Staatsbahnlinien in das Jurabahuunternehmen durch zwei Beschlüsse des Großen Rathes bestätigt worden. Der Art. 19 des im Jahr 1869 abgeschlossenen Vertragsentwurses betreffend die Verpachtung der Staatsbahn an die Centralbahn lautete: "Dem Regie= rungerathe des Rantone Bern bleibt indeffen, abgesehen von vor= ftebendem Artitel, ohne Entschädigungspflicht bas Recht einer frühern Aufhebung der Pacht für den in Lemma 2 des Art. 7 des Defrets vom 2. Februar 1867 vorgesehenen Fall vorbehalten", nämlich für den Fall des Einschuffes der Staatsbahn in das Jurabahnunternehmen. Die zweite Thatsache, welche bestätigt, daß im Jahre 1867 der Große Nath die Absicht hatte, die Betheiligung des Staates bei dem Jurabahnunternehmen unabanderlich festzusetzen, ist folgende. Im Jahre 1870 wur= ben der Jurabahngesellschaft ernsthafte Offerten für den Bau der Linien Biel = Dachsfelden = Basel und Soncebog = Convers gemacht. Für das ganze Net dagegen meldete sich kein Unsternehmer, da das Jurabahinetz und insbesondere die am schwierigsten zu erstellende Linie Delsberg-Pruntrut noch nicht Diefenige Bedeutung erlangt hatte, die fie nun feit der Unnegion bes Elfages an bas beutsche Reich hat. Da bie Gesellschaft

fich einigermaßen in Berlegenheit befand, ben Ginschuß ber Staatsbahnlinien zu verlangen, indem die erwähnten Offerten nicht diejenigen Linien umfaßten, für welche das Defret von 1867 die Abtretung der Staatsbahn vorbehalten hatte, so beantragte sie die Aufnahme folgender Bestimmung in den Konzesstonsentwurf: "Dannzumal wird der Große Rath auch beschließen, in welchem Berhaltniß und zu welchen Bedin-gungen sich der Staat an der Erstellung der in Aussicht genommenen Bahnen durch Uebernahme von Aftien betheiligen wird, soweit diese Fragen nicht schon durch das Dekret vom 2. Februar 1867 definitiv entschieden sind." Die Großraths-kommission, von der Aussicht ausgehend, daß das Dekret vom 2. Februar 1867 in definitiver und unabänderlicher Weise den Modus und das Maß der Staatsbetheiligung an der Jurabahnunternehmung feststelle, und daß die von der Ge-jellschaft vorgeschlagene Bestimmung eine Modifikation dieses Defretes in fich fchließe, beantragte einstimmig, diefe Bestimmung zu ftreichen, und ber Große Rath nahm in feiner Sigung vom 10. Marg 1870 diefen Antrag ohne Distuffion an.

Die lobenswerthe Absicht, welche die Kommission und der Große Rath in der Februarstung 1867 hatten, war also, die Jurabahnfrage ein für alle Mal zu erledigen. Ich will hier nicht auf die Diskussion einreten, welche am 2. Februar 1867 über die Bedeutung der Worte "der Staat spricht die Geneigtheit aus, das Jurabahnnet durch den Einschuß der Staatsbahnlinien zu vervollständigen," stattgefunden hat. Wie mehrere Redner, u. A. die Herren König, Steiner, Aebi und v. Wattenwyl von Diesbach, fehr scharffinnig bemerkt haben, enthält der Ausdruck "Geneigtheit" wenigstenette gaben, entgat bet Ausbrut "Gelleigtheit" wenig-ftens eine moralische, eine Ehrenverpslichtung, die frag-lichen Linien dersenigen Gesellschaft abzutreten, welche, unter Gewährung der nöthigen Garantien, die Vollendung des Jurabahunezes darbiete. Der Jura, welcher die alten Tra-ditionen der loyalen Politit des Staates Bern kannte, hatte Vertrauen in dieses Versprechen, und er hatte Recht! Das alte und das junge Vern haben ihre Versprechen und ihre Verpflichtungen stets gehalten, und heute wird der Jura einen neuen Beweis davon erhalten. Uebrigens begreifen das bernische Bolk und der Große Rath fehr wohl, daß die Bollendung des Jurabahnneges und seine Vereinigung mit der Staatsbahn eine politische Frage von der höchsten Tragweite und auch eine hochwichtige volkswirthschaftliche und eisenbahnpolitische

Bom Ctandpunkte ber eidgenöffischen Bolitik erinnere ich baran, daß nach ber Meinung kompetenter Manner ber Bau der jurafsischen Linien die Bedingung sine qua non der nationalen Bertheibigung ber gegenwärtig am meiften bebroh= ten Nordostgrenze ber Schweiz ift. Die lette Grenzbefegung hat die Nothwendigkeit der Erstellung dieser Gisenbahnen vom militärischen Standpunkte klar gezeigt. Die politische Erag-weite der Jurabahnfrage für den Kanton Bern kann nicht beffer charafterifirt werden, als dies im Februar 1867 durch die Großrathstommiffion und namentlich durch ihren Bericht= erstatter, Herrn v. Gonzenbach, und auch durch die herren Stämpfli und Weber, damaligem Regierungspräfidenten, gesichehen ift. Da die Boten dieser Redner im gedruckten Bors trage der Gifenbahndireftion angeführt find, fo nehme ich an, der Große Rath sei über die politischen Vortheile der burch den Ginschuß der Staatsbahn geficherten Bollendung bes Jura-

bahnneges volltommen im Rlaren.

Was die Bedeutung der Vereinigung der Juralinien mit ber Staatsbahn vom volkswirthschaftlichen und vom eifen-bahnpolitischen Standpunkt bes Rantons Bern betrifft, fo will ich furz folgende Umftande hervorheben. Die Bichtig-feit einer direften Berbindung der Schweiz mit Frankreich und Belgien wird in flarer Beise dargethan in dem Berichte, welchen bas eidgenöffische Sandels= und Bolldepartement am 21. Februar 1871 bem politischen Departement über die Folgen ber Abtretung bes Elfages an Deutschland fur bie

Schweiz erftattet hat. Diefes Aftenftuck ift dem Bortrage ber Gifenbahndirettion beigegeben, und es ift außerdem von einem Aftenstücke begleitet, welches mahrscheinlich vom baslerischen Handelsstande herrührt, und das die Dringlich-keit neuer birefter Berbindungen mit der Schweiz und Frankreich barlegt. Bor ber Annexion bes Essaßes an bas beutsche Reich war ber Kanton Basel fur ben Hanbel und Berkehr mit Frankreich und Deutschland fehr vortheilhaft gelegen. mu grantreit, und Deuispiand jehr vortheilhaft gelegen. Zwei Fünftel der gesammten schweizerischen Einsuhr gelangten über die Linie Belfort-Mülhausen nach Basel. In Kolze der Annexion ist der bernische Jura in eine sehr vortheilhafte Stellung gelangt, welche durch den Bertrag mit der Ostbahn über Einrichtung eines internationalen Betriebsdienstes noch gunftiger geworden ist. Der bernische Jura, verbunden mit der französischen Ostbahn, wird der Rermittler eines graßen der französischen Oftbahn, wird der Bermittler eines großen Theiles des Berkehrs mit dem nordöftlichen Frankreich und Belgien sein. Er wird diesen Bertehr auf Die bernischen Linien und wahrscheinlich über Bern nach Luzern führen

könnten. Bom Standpunkte der Gisenbahnpolitik wird das neue bernische Unternehmen ber vereinigten Jura- und Staats-bahnlinien berufen sein, ein wichtiges Zwischennet zwischen ben großen Gefellschaften der Centralbahn und der Weftschweiz ju bilden, welche die größten Anstrengungen machen, um ihr Monopol zu erhalten und jede Konfurreng, bie fur bas Bub= likum von Rugen sein könnte, zu unterdrücken. Das ver-einigte Jura- und Staatskahmusternehmen wird für die übrigen, von den großen Cisenbahngesellschaften bedrohten Unternehmen einen Stützpunft bilden. Die Stadt Bern, welche von den herrschenden Gesellschaften auf die Seite gefest und vollständig vergeffen worden ift, wird der Gig einer bernischen Gesellschaft werden, die eines der wichtigsten Rete ber Schweiz exploitiren wird, welches mit Bern-Luzern 300 Kilometer halten und an schweizerische und fremde Linien ersten Ranges anschließen wird. Diese Erwägungen sind allein hinreichend, nm die Abtretung der Staatsbahnlinien zu beschließen, selbst wenn diese nicht versprochen worden wäre.

Wie Sie dem Bortrage der Gifenbahndirektion entnom= men haben werden, hat Diefe fich auch mit der Frage ber Rentabilität des juraffifchen Gifenbahnnenes, inbegriffen bie Ctaatsbahnlinien, beschäftigt. Allerdings tann die Rentabis litatsfrage nach meinem Dafurhalten teinen Ginfluß auf ben Entscheid bes Großen Rathes haben. Selbst wenn ber Er-trag bes neuen Unternehmens unter bem Ertrag ber Staatsbahn bliebe, wird der Große Rath begreifen, daß die Ab-tretung der Staatsbahnlinien stattsinden muß. Indessen glaube ich, den Großen Rath in dieser Beziehung beruhigen zu können. Ich will ihn nicht mit langen Berechnungen aufhalten, benen 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 Sisenbahnnetz einen erheblichen Ertrag abmerfen mird.

Der Ertrag eines Gisenbahnneges hängt von verschiebenen Kaftoren ab, wie namentlich von feiner politisch = geo= graphischen Lage, von seinen Anschluffen an andere Bahnen und endlich von seinem internen und Lokalverkehr, welcher vom Sandel, der Juduftrie, den Brodukten und Bedürfniffen derjenigen Gegend abhangt, deren Berkehr es dienen foll. Bas bie politisch-geographische Situation des Jurabahnneges betrifft, so habe ich bereits auf die vortheilhafte Lage auf= merksam gemacht, welche für dasselbe burch die in den Jahren 1870 und 1871 eingetretenen Greignisse geschaffen wurde. In Bezug auf den außerst wichtigen Bunkt der Anschlusse an andere schweizerische und ausländische Eisenbahnnetze genügt es, einen Blick auf die Karte zu werfen, um sich zu überzeugen, daß die jurassischen Eisenbahnen zu denjenigen geshören, welche in dieser Hinicht am besten situirt sind. Das jurassische Retz wird an feinen vier Endpunkten mit Bahnen

ersten Ranges in Berbindung gesetzt, so daß es ihre natür-liche Fortsetzung bildet. Es schließt sich in Basel an die schweizerische Centralbahn, an die eljässischen und badischen Bahnen, in Petit-Croix oder Belfort an das Netz der fran-zösischen Ostbahn, in Delle an das Netz der Baris-Lyon-Wittelmeer-Bahn, in Chauxdesonds an den Jura industriel, welcher in Kurzem über Morteau bis nach Besançon verlangert wird, in Neuenstadt an die schweizerischen Westbabnen und endlich in Biel an die brei Linien an, welche an biefem Orte ausmunden. Bezüglich des internen und Lokalverkehrs oder des vom Jura einzig zu liefernden Elementes haben wir zu bemerten, daß die juraffischen Bahnen eine Bevolkerung zu bedienen haben werden, welche zu einem großen Theil zu der industriellen gehört — Fabrikanten von Waaren für das Ausland, welches ihnen wiederum die Lebensmittel 2c. liefert Ausland, welches ihnen wiederum die Vevensmittel 2c. liefert — und Gegenden, deren Produkte schwer und umfangreich sind, wie z. B. Eisenerz, Stangeneisen, Eisenguß und Eisensartikel überhaupt, Glas, Sand zur Glasfabrikation, Lieselserde, Kalk, Gyps, Brenns, Baus und Schiffsholz, landwirthsschaftliche Produkte, Vieh 2c.

Ich habe den Ertrag des jurassischernischen Eisenbahnsness auf folgende Weise berechnet. Für die Linie Faveroisskruptruk-Delshorz-Valel habe ich zur Rergleichung die Kinie

Bruntrut-Delsberg-Basel habe ich zur Bergleichung die Linie Bern-Herzogenbuchsee angenommen, welche nicht eine Haupt-linie der Centralbahn ift und an feine fremde Gesellschaft anschließt. Der durchschnittliche Robertrag dieser Linie stieg in den letzten fünf Jahren (1865–1869) auf Fr. 28,000 per Kilometer an. Die übrigen Linien des Jurabahnneges (Biel-Dachsselden=Delsberg und Sonceboz=Convers) habe ich mit der Lokalbahn des Jura industriel verglichen, deren filometrische Bruttveinnahme Fr. 17,500 beträgt, obwohl dieselbe meder Transst hat unch von Artikeln allmentist mir mie sie weder Transit hat, noch von Artiteln alimentirt wird, wie fie bei den bernischen Jurabahnen vorkommen werden, z. B. Holz, Eisen, Erz, Glas 2c., welche als Produkte dieser Tandesgegend zum größten Theil exportirt werden. Die Betriebskosten habe ich für die Linien des Jurabahnneges auf Fr. 10,000 per Kilometer berechnet, und für die Linien Viel-Bern und Biel-Meuenstadt auf Fr. 11,000, welche Ziffer der gegenwärtigen Betriebsausgabe gleichkommt. Geftütt auf biefe Berechnungen bin ich zu folgendem Resultate gelangt:

# Roh = Einnahmen:

Delle (Favervis) - Delsberg-Basel, 79 1/2 Kilometer × Fr. 28,000 = Fr. 2,216,000 Biel-Sonceboz-Dachsfelden-Convers, 48½ Kilometer × Fr. 17,500 = 848,750 Dachsfelden=Delsberg, 29 Kilometer × Fr. 17,500 = . 507,500 Totalrohertrag des Jurabahnneges Fr. 3,572,250 Biel-Neuenstadt, 15 Kil. × Fr. 47,500 = Fr. 712,000 Biel=Bern,  $34 \text{ Mil.} \times \text{ , } 14,000 =$ ,, 476,000 Rohertrag ber Staatsbahnlinien ,, 1,188,500 107 11 Total für 207 Kilometer Fr. 4,760,750 In runder Summe Fr. 4,760,000

#### Ausgaben:

Betriebsausgaben des juraf= 158 Elm. a 10,000 Fr. 1,580,000 fifchen Reges Betriebsausgaben ber Staats: 49 Tem, à 11,000 539,000 babnlinien . ,, 4,760,000 Uebertrag Fr. 2,119,000

Uebertrag Fr. 2,119,000 Fr. 4,760,000 Einzahlungen in ben Referve-103,500 fonds Verzinsung des Obligationen= ,, 1,275,000 fapitals

Busammen Fr. 3,497,500 ,, 3,500,000 ober in runder Summe

Es wird alfo ber Reinertrag ber gesammten Unternehmung sich auf . . . Fr. 1,260,000 belaufen, welcher, auf das Aftienkapital von Fr. 31,600,000 repartirt, nach biefen Berechnungen eine Dividende von un-gefähr 4 % für dasselbe verfpricht. Der Staat, deffen Aftien= kapital sich auf ungefähr 18 Millionen beläuft, wurde somit eine Einnahme von Fr. 720,000 erhalten. Demnach wurde also der Staat, angenommen, er nehme ein Anleihen zu 5% auf, einen Zinsverlust von Fr. 180,000 auf seinem Aftien= kapital von 18 Millionen machen. Dieser Zinsverluft wurde aber reichlich kompensirt durch die Vermehrung der Steuerskraft, durch die Erhöhung des Werthes der Staatswaldungen im Jura, durch die Ersparniß auf dem Neubau und dem Unterhalt der Straßen in diesem Landestheile und endlich burch die vorhin ermähnten politischen und volkswirthschaftlichen Vortheile.

In Zusammenfassung des Angebrachten erinnere ich daran, daß ich nachgewiesen zu haben glaube, daß die bernische Jura= bahngefellschaft fich über ben Befit ber zum Ausbau bes Jura= bahnneges 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 muffen. Die Bedingungen dieser Abtretung werden wir bei ber artifelmeisen Berathung bes Defrets zu untersuchen haben. Ich beantrage, Sie mochten in das Defret eintreten und dasselbe artikelweise berathen.

Gestatten Sie mir zum Schluffe noch einige Worte. Rach bem Beschluffe vom 29. Dezember 1870, burch welchen bie Ermächtigung jum Beginne ber Arbeiten fur bas engere Ret ertheilt murde, wiederholten bie Juraffier in ben Bezirken Courtelary und Munfter ftolz die von herrn v. Gonzenbach bei der Berathung des Defrets 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 zurudkehren, mit Befriedigung die vom gleichen Redner ausgesprochenen Worte wiederholen: "Gs ift ein schweres Stud Arbeit hinter uns, aber die schwierige Frage der Jurabahnen ift, Gott sei Dank, zum Bortheil des Kantons Bern und der Eidgenoffenschaft zu Ende geführt!" (Bravo!)

Karrer, als Berichterftatter ber Kommiffion. Die Aufgabe des Berichterstatters in diefer Angelegenheit ift feine sabe des Berichterpatters in dieser Angelegenheit ist keine : er hat einen massenhaften Stoff zu verarbeiten gehabt; und soll Ihnen nun Dassenige, was er bei dieser Berarbeitung durch langes Studium sich erworben, zusammenfassend vortragen, wobei es schwer halt, Kürze und Bollständigkeit zu vereinigen. Mit Recht hat der Herr Berichterstatter des Regierungsrathes die vorliegend Frage für eine außersordentlich wichtige erklärt: es wird der Entscheid, den der Vorde Nath jest zu fassen hat, nicht nur im Eisenbahnwesen, sondern in der hervischen Weischichte überhaupt Enoche machen sondern in der bernischen Geschichte überhaupt Epoche machen. Die Kommission ift 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 Plate sein wird. Sie bestand auß den Herren, welche im Eingang ihres Antrages genannt find; und mit Absicht hat bas Bureau bes Großen Rathes sie in biefer

Weise zusammengesett, damit derselbe in dieser Frage nicht einseitig parteiisch, 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 Situngen abhielt. Den Berathungen wurden die Aften und Plane zu Grunde gelegt, die vorliegen und von Seiten der vorbereitenden Jura-bahngefellschaft beigebracht worden sind. Am 20. Februar fand die Generalsitzung statt, wobei die betreffenden Berichterstatter, nämlich für den politischen Theil meine Benigkeit, für den finanziellen herr Sefler, für den technischen herr b. 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 furz und gründlich als möglich mitzutheilen, damit die Bedenken, welche wahrscheinlich der größte Theil der Mitglieder der Kommiffion Anfangs noch hatte, und welche mohl auch im Schoofe bes Gro-Ben Rathes malten mogen, verschwinden, und ber Große Rath mit vollem Bewußtsein einen zustimmenden Befchluß faffen konne.

Die Jurabahnfrage ist eine alte Frage, die mit eigent-flicher Warme bereits im Jahre 1856 auftauchte. Schon nachbem die Centralbahn ben alten Kanton von Often nach Weften mit ihrer Bahn durchzogen hatte, nachdem ferner die Thunersinie gebaut worden und später die verunglückte Oftwestbahn entstanden war, in Folge deren der Staat sodann die Linien Bern-Langnau, Bern-Biel, Biel-Reuenstadt übernahm, hatte Herr Stockmar das Gefühl, daß der Jura ganz unmöglich ohne Sisendahn bestehen könne. Wenn man bedenkt, daß ber Jura früherhin eine Transitlinie fur Personen und Baaren hatte, welche den größten des Kantons an die Seite zu stellen war, so ist es begreislich, daß man die Wegnahme dieses ganzen Berkehrs durch die Eisenbahnen um so mehr empfinden mußte, und daß das natürliche Beftreben erwachte, biefem Uebelstande abzuhelfen. Die ersten Borarbeiten für die Jurabahnen, die jedoch nur erst den Charafter von Borstudien hatten, wurden von Herrn Buchwalder unternommen. Diesen folgte die schon viel gründlichere, eine eigentliche technische Tracirung enthaltende Arbeit des Herrn Jngenieur 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 Jurabahnnet zu machen, welche Aufgabe er mit Gulfe des Herrn Froté und zweier anderer Ingenieure löste. Die Studien des Herrn Dapples wurden hierauf einer technischen Kommission, be= stehend aus den Herren Ingenieuren Bridel, Muralt und Liardet, unterbreitet, und weiterhin beren Bericht über das Projekt Dapples sammt ihren eigenen Vorschlägen einer neuen tech= nischen Kommission vorgelegt, welche ihrerseits wiederum bierüber Rapport abstattete.

So gelangten nach und nach die Borarbeiten über bie Jurabahn zu einer solchen Bollständigkeit, daß man energisch ans Werk gehen konnte. Die Bertreter bes Jura, wie der Regierungsrath, singen an, sich mit der Frage zu beschäftigen, wie man diese Angelegenheit realisiren könne. Es wurden eine Menge Bersuche in dieser Richtung gemacht, die aber alle am Geldpunkt scheiterten, so daß man am Ende auf der einen Seite schan bahin kam den Glauben an die Möglicheinen Seite schon dahin fam, den Glauben an die Möglich= feit 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 bie Grundlage ber heutigen Diskuffion

ift. Durch dieses Defret ift die Jurabahnfrage im Wefent-lichen gelöst, Mit Rudficht auf die hauptbedurfniffe des Jura, auf die finanzielle Lage des Kantons und auf die politische Situation, wie fie dazumal war, mit Rudficht auf die Grenzen bes Möglichen und Erreichbaren, sagte und beschloß bamals ber Große Rath fast einstimmig: Wir wollen bem bamals ber Große Rath fast einstimmig: Wir wollen bem Jura helfen, Diejenige Strede zu bauen, welche die wenigst rentable und am schwierigsten und theuersten zu erstellende ift, die Linie Biel-Soncebog-Dachsfelden; ferner die Linie Soncebog-Convers. Wenn biese Linien erstellt find, so ist die Möglichkeit und Wahrscheinlichkeit vorhanden, daß die befferen Linien von einer Gesellschaft fonnen gebaut werden. hiefur, sowie fur Bruntrut-Delle erfannte der Große Rath unter gewiffen Bebingungen eine Summe von Fr. 6,950,000, und nun war es am Jura, zuzusehen, ob er diese Bedingungen erfüllen könne. Es find benn auch diese Bedingungen heute bis zum letten Bunkte erfüllt; die ben Bemeinden zugemutheten, bis zu einer bedeu= tenden Hobe gezeichneten Subventionen find, mit Ausnahme berjenigen von Orvin, sammt einem ebenfalls ziemlich bedeu= tenden Betrage von Privatsubventionen bis auf den letten Rappen einbezahlt, ohne daß der Staat irgendwie behelligt wurde. Um das Unternehmen ausführen zu konnen, hat die betreffende Gefellschaft ein Anleihen aufgenommen, worin fie ben Beitrag des Staates scontirte, und der Bau ist nun so weit vorgerückt, daß mit großer Sicherheit anzunehmen ist, es werden in 14 bis 15 Monaten die Dekretslinien können beschwierigkeiten erreicht; von Seite der Gemeinden und der Privaten, und namentlich von Seite der an der Spize bes Unternehmens ftehenden Berfonen mußte zu diesem Zwecke unendlich viel Muhe und Arbeit aufgewendet werden. Dies ift ungefahr der Standpunkt, auf dem wir heute fteben, und wir muffen uns nun fragen, was das Defret vom 2. Februar 1867 über den Ausbau des Neges fagt.

Im § 7 bieses Detrets ift Folgendes aufgestellt: Sollte fich früher oder spater eine mit den nöthigen Garantien ausgeruftete Gesellschaft finden, um bas ganze juraffische Bahnnet, nämlich außer den genannten Linien auch diejenigen von Dachsfelden nach Bafel und nach Pruntrut auszuführen, so spricht in diesem Falle der Große Rath die Geneigtheit aus, Die gange Linie Bern=Biel und Biel-Reuenftadt jum Roftens. werthe gegen Aftienbetheiligung unter ben bannzumal zu vereinbarenden Bedingungen in das Unternehmen einzuschießen. Es fragt fich daher vorerft: Ift eine folche Gefellichaft vor= handen? Diefe Frage ift bereits in bejahendem Sinne ge= löst. Der Große Rath hat der Gesellschaft, welche sich zum Bau der Defretslinien bildete, im Jahr 1870 die Konzession ertheilt, und diese nämliche Gesellschaft, welche die gegenwärtige Linie baut, hat sich nun auch für das ganze Rep konzessione ftituirt und verlangt jest, daß der Große Rath den § 7 feines Defretes erfulle. Run erhebt fich die fernere Frage: Will Diese Gesellschaft Die Linien Dachsfelden-Basel und Delsberg= Pruntrut, also das ganze Ret, wie es in § 7 vorgesehen ift, ausführen ? Gie entnehmen aus den vorliegenden Aften und Blanen, daß diefe Gefellichaft wirklich das juraffifche Bahnnet vollständig ausführen will, und zwar noch vollständiger, als dazumal vorgesehen war, indem zu den Linien Dachsfelden Basel und Delsberg Pruntrut noch eine Linie von 21/2 Kilometer Länge zwischen Buig, resp. Boncourt und der französischen Grenze bei Faverois hinzukommt. Weiter ist zu fragen: Bietet die Gesellschaft die nothigen Garantien dar? Fur Die Untersuchung Dieser Frage fommen zwei Bunkte in Betracht, nämlich erstens Die technische Untersuchung zur Festftellung Des Bautapitale, welches fur ben Bau ber projektirten Linien nothig ift, und fodann zweitens die Frage, ob der finanzielle Ausweis geleistet set in Bezug auf die Beschaffung der Geldmittel zur Deckung dieses Baukapitals. Die Sache ist nach beiden Richtungen hin genau untersucht worden, und wir konnen Ihnen in Folge beffen bie Berficherung geben,

daß fich ein nicht nur beruhigendes, fondern genügendes Refultat herausgestellt bat.

Bas erftens das erforderliche Baukapital anbelangt, fo theilt sich daffelbe in zwei Haupttheile. Die zu erstellenden Linien find :

mit 67 Rilometer, Dachsfelden=Bafel Delsberg=Pruntrut . 28 21/2 und Kaverois=Boncourt

im Ganzen 971/2 Kilometer.

Bezüglich der Linie Buig, refp. Boncourt = Faverois, er= laube ich mir nur eine erflarende Bemerfung barüber, warum ste in der heutigen Vorlage erscheint. Es munden an unserer Grenze in der Gegend von Pruntrut zwei große französische Gisenbahngesellschaften. Die eine berselben, Baris = Lyon= Mediterranee, erstreckt sich von Marseille im Guden gegen Morden bis Paris und wendet fich von bort gegen die Schweiz. Diese Gesellschaft hat 6-7000 Kilometer Gifenbahnen. Gine andere große Gesellschaft, beren Linien vom Kanal la Manche her bis nach Paris und von bort nach ber Schweizergrenze gehen, ist die Oftbahn, die früher bei 4000 Kilometer Eisen-bahn befaß, in Folge der friegerischen Greignisse der letten Jahre aber einen großen Theil ihrer Linien verloren hat. Jede dieser Bahnen hatte bisher ihre eigene von der andern unabhängige Berbindung mit der Schweiz. Die Baris-Epon= Mediterranee - Bahn mundet in Genf und in Berrières ein, wird wahrscheinlich in nächster Zeit auch über Morteau-Locle= Lachauxdefonds kommen und mundet gegenwärtig schon in Folge des Baues der Linie Pruntrut = Delle auch dort in die Schweiz ein. Sie hat also bereits drei Verbindungen mit der Schweiz. Die Ostbahn hatte bisher Verbindungen mit der Schweiz. Die Ostbahn hatte bisher Verbindungen mit der Schweiz über Straßburg durch das obere Gljaß, sowie über Belfort-Mülhausen nach Basel. In Folge des Franksturter Friedens aber, welcher die Annexion don Gljaß-Lothstingen und Annexion der Oststellen ihre ringen an Deutschland aussprach, hat die Oftbahn ihre birekten Berbindungen 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 Ueberschreitung der deutschen Bollinie materielle Rachtheile mit fich bringt, jo fucht jest Die Oftbahn eine direkte Berbindung mit der Schweiz, und zwar eine selbstständige, ohne Beruhrung der Linie Montsbéliard-Delle, welche der Paris-Lyon-Méditerranée-Geselschaft angehört. Bu biefem Ende will fie von Belfort her bis Faverois banen, um von bort aus bei Boncourt auf Schweizer= boden mit der Linie Delle-Pruntrut zusammenzutommen, und zur Erganzung diefer Berbindung alfo muß die Jurabahn= gesellschaft ihrerseits das Stud Buig-Boncourt bis zur franzöfischen Grenze erftellen.

Bir wenden uns nun zu bem Bautoftenpuntte. Es liegen in dieser Beziehung drei Devise vor, die aber einander bis auf ungefähr 1,2 Million nahe kommen.

Nach dem Projekt des Herrn v. Muralt ift die Linie Bruntrut-Delsberg devisirt auf . . Fr. 11,175,000, . " 14,955,000, Dachsfelden-Bafel auf

also die Gesammtkosten auf Fr. 26,130,000. Nach bem von Herrn Dapples ausgearbeiteten Brojefte tommen biefe Linien auf ungefähr 1/2 Million höher, nämlich auf Fr. 26,691,000 zu stehen. Die Herren Bridel, Muralt und Liardet, welche das Projekt Dapples zu untersuchen hatten, kommen für das ganze Net mit Inbegriff der schon ausgeführten ober im Bau begriffenen Linien, welches Berr Dapples auf Fr. 43,838,000 veranschlagt hatte, auf eine Summe von Fr. 40,700,000. Die Herren Granicher, Weiß und Froté endlich, welche im Jahr 1865 Diefen Bericht wie= derum, sowohl in technischer, als in finanzieller Beziehung untersuchten, berechnen die Baukosten ber Linien Dachsfelden= Bafel und Delsberg-Pruntrut auf Fr. 26,248,000. Mag man also das theurere 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 Unvorherzgeschenes 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 Pruntrut führte. 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 konneire. Eine Linie, welche, wie diese, im Tunnel Steigungen von 14 %00 und außerhalb desselben solche von 25 %00 und Krummungerabien von 1000 Fuß und barunter hat, taugt nicht zu einer Transitlinie. Hiezu ist ein Tracé nöthig, wo das Gesälle 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 gludliche Bariante, die nicht nur der Oftbahn konvenirt, fondern auch einem großen Theil des Jura fur feinen Berkehr 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. Ursty ins Doubsthal und von dort unter dem Berge durch nach Prunstrut führt. Diese Linie kostet 4½ Millionen mehr, als die andere, hat aber den Bortheil, kürzer zu sein und sich den Verkehrsverhältnissen und Bedürsnissen des Jura weit besser anzubequemen. Schlägt man diese 4½ Millionen Mehrkosten hinzu, so steigt die Bausumme auf 31 bis 32 Millionen an. Was die Kosten der Bariante über St. Ursig betrifft, die Ihnen zur Genehmigung vorgeschlagen wird, so ift biese 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 Bezügliche, die Gefälls- und Kurvenverhältnisse u. s. w. auf das Genaueste untersuchten. Beide Kostenberechnungen, die der schweizerischen und die der französischen Ingenieure, bie 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 Aussichreibung über die beiden zu erstellenden Tunnel, deren Termin im Januar dieses Jahres zu Sinde ging. Diese Aussichreibung hatte sechs Angebote zur Folze, und zwar lauter ernstlich gemeinte, von soliden Gesellschaften ausgehende. Bon denselben bleiben mehr als die Halfte, nämlich vier, unter der Devissumme, blos zwei geben darüber binaus, und 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-Pruntrut mit den beiden Tunneln von Glovelier nach St. Ursit und von St. Ursit nach Bruntrut um eine Summe wird ausgeführt werben konnen, welche sich unterhalb des Devises halt. Denn wenn die Kosten der beiden Tunnel, welche zusammen eine Lange von ungefahr 5 Kilometer haben, in den Devisen so festgestellt sind, daß sie die Angebote solider Befellichaften zur Ausführung Diefer Arbeiten überfteigen, und das gerade bei Tunnelarbeiten, welche bekanntlich den Devisüberschreitungen am meiften ausgesett find, fo kann man auch zu ben übrigen Anfagen und Berechnungen alles Butrauen haben.

Es lassen sich demnach die Kosten der Aussührung des Jurabahnneges nach den vorliegenden Devisen auf 31,250,000 Franken festftellen. Ich muß aber noch bemerken, daß in dieser Bausumme Fr. 793,000 ausgesett find 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 kebeutende Arbeiten gemacht werden müßten, und für dieselben Kr. 495,000 ausgesett. Nunmehr sind sie aber zu drei Vierteln überstüssig geworden durch den Bertrag, welchen die Jurabahngesellichaft mit der Centralbahn über die Mitbenuhung ihres Bahnhofs in Basel abgeschlossen hat. Ferner waren Kr. 220,000 für eine Maschinenwerkstätte in Delsberg bestimmt, die vorderhand ebenfalls nicht nöthig ist. Ferner Kr. 78,000 für den Lebhag an der Bahn, welche Summe viel zu hoch gegriffen und erst während des Betriebs auszugeben ist. Die solchermaßen wegfallende Summe von Kr. 793,000 hat man aber dennoch vom Devis nicht abgestrichen, in der Borausssicht, es könnten noch andere unvorzhergesehene Ausgaben dazu kommen. Ferner sind in den vorliegenden Devisen selbst schon große Summen für Unvorbergesehenes angeset, sowie endlich bedeutende Beträge sür Hochbauten und eine Menge von Geleiseanlagen, welche nach den beim Bau der Dekretslinien gemachten Ersahrungen nicht nöthig sein werden. Wan hat aber, wie gesagt, alle diese Summen auf den Devisen stehen Lassen, umd 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 die vorliegenden Voranschläge, soweit menschliche Berechnung geht, nicht nur nicht werden überschritten werden, sondern daß die vorliegenden Woranschläge, soweit menschliche Berechnung geht, nicht nur nicht werden überschritten werden, sondern daß die vorliegenden Voranschläge, soweit menschliche Berechnung geht, nicht nur nicht werden überschritten werden, sondern daß die vorliegenden Voranschläge, wie bemerkt, die volle Summe von Kr. 31,250,000 als Grundlage bei.

Der allerwichtigste Kunkt nun, welchen der Große Rath untersuchen muß, um mit Ueberzeugung und Sicherheit seinen Beschluß fassen zu können, ist die Frage: Wie will die Jurabahngesellschaft dieses Baukapital aufbringen? Die Beantwortung dieser Frage stellt sich sehr einsach. Vorerst gibt die französische Ostbahn, welche an einer selbstständigen, direkten Berbindung mit der Schweiz ein großes Interesse hat, 4½ Millionen Franken. Diese sind zum Theil schon bezahlt, durch die Abtretung ihrer Eigenthumsrechte an dem Bahnstüt 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 diese Jahres fällig und baar außbezahlt. Dazu bezahlt die Centralbahn laut Vertrag einen gauzen Jahreszins und überdieß sind noch Manipulationen möglich, auß 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 Außbau der gegenwärtigen Dekretslinien benutz, und in Folge dessen der Willionen, welche der Staat schuldig ist, nicht vollständig verbraucht. Man gewinnt vielleicht auf dieser Summe den Stonto eines Jahres. Wir haben also. Fr. 4,500,000 sicheres Kapital von Seiten der Ostbahn.

Diezu tommen: Bafelftadt mit 500,000 fodann die Gemeinden im bernischen Jura, nämlich Begirf Munfter mit . 808,000 1,935,000 Delsberg mit Laufen mit 155,000 Freibergen mit 151,000 1,317,000 Pruntrut mit 5,000 Courtelary mit und Burgergemeinde Reuenftabt

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 solosthurnischen Jura Fr. 27,000 gezeichnet. Ueberdieß kommen hinzu Aktienzeichnungen von Privaten im Betrage von 951,500 Franken.

Es fragt sich nun, ob diese Zeichnungen ber Be=

meinden ächt und gültig sind. Die Aftienzeichnungen liegen hier im Driginal vor. Stück für Stück derfelben ist seinem vollen Inhalt nach von den Mitgliedern der Finanzsettion geprüft und mit dem Tableau verglichen worden, ohne das sie einen Fehler auffanden. Im Gegentheil ist der Betrag der Zeichnungen noch größer, als er im gedruckten Berichte angtgeben ist. Auch hat die Regierung die Zeichnungen der Einwohner- und Burgergemeinden untersucht und ihnen die Genehmigung, deren sie laut Geset bedürfen, ertheilt. Und daß wir in denselben nicht bloße Scheinzeichnungen vor und haben, dassür kann der bereits erwähnte Umstand als Bemeis dienen, daß diesenigen jurassischen Gemeinden, welche für die Dekretslinien gezeichnet, mit Außnahme 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 auß, also Fr. 374,500 mehr als die vom Jura verlangten 10 Millionen. In Betreff einiger Zeichnungen, welche an ihre Realisirung Bedingungen knüpsen, hat man noch besonders untersucht, ob diese Beträge von der Scsammtsumme abzuziehen seien oder nicht. Zu diesen zweiselhaften Beträgen gehören im Ganzen Fr. 65,000, so daß, wenn man sie abzieht, immer noch ein Ueberschuß 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 Rußen heraustommt, als wenn man die Bedingungen erfüllt und die Beiträge annimmt. So anerbietet z. B. die Gemeinde Ließberg einen Beitrag von Fr. 45,000 unter dem Borbehalt, daß auf ihrem Gebiete ein Bahnhof erstellt werde. Es ist nun sehr leicht möglich, daß dieß geschieht. Kann man sich indesser geinen Beitrag von Fr. 45,000 unter dem Borbehalt, daß auf ihrem Gebiete ein Bahnhof und erspart damit eine große Summe, worauf vielleicht Ließberg späterbin in den Fall kommen wird, noch mehr beizutragen als es jetzt anbietet, um einen Bahnhof zu erholten

einen Bahnhof zu erhalten.

Bu dem angegebenen Aktienkapital von zirka 10!4 Milslionen kommt ferner das Obligationenkapital. Es hat sich zwischen der bernischen Kantonalbank, der Eidgenössischen Bank und zweien Baslerbanken ein Bankkonsortium oder Syndikat gebildet, das sich verpstichtet, die noch erforderlichen 21 bis 22 Millionen in Obligationen zu geben unter außersordentlich günstigen Gedingen, die, beiläusig bemerkt, viel günstiger sind, als diesenigen, 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 verpslichtet 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 Bertrags zur Beschaffung des Obligationenkapitals zu verdanken. Ebenso bieten die beiden andern Banken, die Basler Handelsbank und der

Baster Bankverein, genügende Garantien bar.

So ist denn eine Summe von Fr. 32,250,000 beisammen, während die Gesammtbaukosten, 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 geschraubt, das Baukapital verlangt. Diese Million wird dessenungeachtet verwendet werden, wenn auch nicht für den Bau, doch für solche Gegenstände, die im Interesse Bahn liegen, sei es, indem man bereits ausgegebene Obligationen kaust, oder auf andere Weise. In jedem Falle ist der Finanzausweis, sowie er vorliegt, vollständig genügend, und die Kommission empsiehlt Ihnen daßer einstimmig die Genehmigung desselben, gestügt auf das Resultat ihrer Untersuchung und auf das Dekret vom 2. Februar 1867, welches verlangt,

daß die ausführende Gesellschaft die nothigen Garantien barsbieten foll.

Das Dekret redet aber nicht bloß von den nöthigen Garantien einer Gesellschaft, sondern es bestimmt namentlich
auch, daß alle Verhandlungen und Akten, die irgendwie nöthig
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 Dekretslinien, sondern über das ganze Reß erstrecken und damit die Regierung
im Verwaltungsrathe gehörig vertreten sei, serner der mit
dem Bankspilatat abgeschlossen Anleihensvertrag und die
Uebereinkunft mit der französsischen Ostbahngesellschaft.

Das ganze Bahnunternehmen, namentlich der Auskau bes Besammtneges' mare vielleicht eine Unmöglichkeit gemefen, wenn nicht Berhältnisse 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 mundlich an die Oftbahn zu Paris gewendet, damit sie sich für eine durchgehende Linte Pruntrut = Basel interessire. Sie erklärte aber vor dem Kriege stets: Wir können Ihnen keine patriotische Bahn bauen helsen, von der wir keinen Rugen haben. Wir find vor Allem unfern Aftionaren eine möglichst große Dividende schuldig, und einft= weilen haben wir schöne Berbindungen mit der Schweiz durch Elfaß = Lothringen über Straßburg und Mulhaufen gegen Elfaß = Lothringen über Straßburg und Mülhausen gegen Basel zu. Nun kam aber der Krieg und der Franksurter Friede, und es gelangten in Folge desselben diesenigen 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 Lagerichtig, und sobald die Ostbahn ihren Six wieder in Paris ausgeschlagen hatte, begab sie sich sofort in Begleitung des Herrn Froté dorthin, um Verhandlungen für eine durchgehende Linie anzuknüpfen. Solche Verhandlungen fanden nun theils Linie anzuknüpfen. Solche Verhandlungen fanden nun theils zu Paris, theils in Vern statt; es wurden Studien, Projekte, Vertragsentwürfe ausgearbeitet; hier in Vern wurde noch eine mehrtägige Sitzung abgehalten, und so kam man am Ende zu dem Vertrag, welcher dem gedruckten Verichte der Jurabahngesellschaft beigefügt ist. Der Vertrag erlitt öftere Abanderungen bis zu seinem befinitiven Abschluß, da von Seiten der Oftbahn bedeutende Gedinge gemacht worden Buerft verlangte fie außer dem, mas jest im Ber= trage fteht, daß sie ben Betrieb ber Linie von der frangofischen Grenze bei Pruntrut bis Bafel 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 fogar mahrscheinlich unsere Buge bis Belfort geben, bort

französische Züge übernehmen und bis Basel führen werden. Ferner verlangte die Oftbahn direkte Züge für Güter und Personen. Um Ende einigte man sich dahin, daß sie auf direkte Personenzüge verzichtete, die Güterzüge aber zugesstanden erhielt. Bom Reinertrage dieses direkten Berkehrs verlangte sie die Halbe. In dieser Beziehung erhielt man eine bedeutende Ermäßigung, indem sie jeht laut Bertrag bloß einen Drittel bezieht. Und wie gering dieser Antheil ist, kann man daraus entnehmen, daß, wenn die Kentabilität diesenige ist, welche Gerr Marti für die Linie aufgestellt hat, der für die Oftbahn sich ergebende Drittelertrag ungefähr Fr. 134,000 betragen wird. Ratürlich bezieht den doppelten Betrag hievon die Jurabahn, und ist der Ertrag höher, so ist auch dieser Zweidrittelertrag höher. Die Ostbahngesells

schaft gibt überdies, wie gesagt, einen Beitrag von 4½ Milsionen. Dagegen muß man der Ostbahn gestatten, daß sie überall an den wichtigeren Plägen des Jurabahnnehes in Pruntrut, Basel, Biel, Bern u. s. w., Handelsagenturen ausstellen, d. h. Handelsagenten einsehen kann, die sich an den betreffenden Plägen aushalten und dafür sorgen, daß die Wahn kommen und gehen, gehörig spedirt werden, sowie daß die Bahn mögslicht viel Waare bekomme. Man hatte Ansangs 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 französsischen Angestellten der Fall ist. Deswegen ist in den Bertrag 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 Berkehr beschäftigen und in allem Uedrigen den bernischen Beamten und Angestellten untergeben sein sollen. Daß übrigens diese Einzichtung nichts Keues ist, beweist die Thatsache, daß schon gegenwärtig in Basel Agenten der französsischen Ostbahn, der rheinischen Bahnen u. s. w. sich besinden, wie denn auch wir das Recht haben, salls wir es zweckmäßig sinden, 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 dieß nicht sehr gerne gesehen, allein man mußte am Ende auch etwas für die Ostbahn thun. Wenn diese sich verpslichtet, sämmtliche Waaren auf unsere Bahn zu schiesen, und daneben noch 4½ Millionen bezahlt, so will sie natürlich hiebei auch eine Aussicht aus Gewinn haben. Sie darf aber diese Tarise nur in der Weise ausstellen, 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 Fransreich die gleichen oder verhältnißmäßig 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, obsichon sie uns zu Ansang ihres Antwortschreibens sagt: Ihr plagt uns so mit euren Bedenklichseiten, daß es uns lieber ist, wenn ihr das Geld, das ihr nöthig 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 festgeset wurde, während die Ostbahn früher eine solche von 99 Jahren verlangte. Weiter herab wollte sie aber durchaus nicht gehen.

aber durchaus nicht gehen.
Was nun die Folgen dieses Bertrages betrifft, so ist es natürlich, daß die Ostbahn von dem Momente an, wo sie 41/2 Millionen

hergibt, und überdies von Belfort bis Buig eine Linie baut, die thr weitere . . . . .

Fernere Aften, welche zur Genehmigung vorliegen, sind die Protosolle betreffend Aftienübernahme Seitens der Gemeinden, wie sie hier vorliegen, und der Vertrag mit der Centralbahn über die gemeinsame Benugung des Bahnhoses in Basel. Sie wissen, daß es sich schon früher für die Jurabahn darum handelte, in diesen Bahnhos 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. Run hatte die Oftbahn an der französischen Grenze von St. Louis dis Basel ein kleines Stück Bahn inne und zugleich laut Berträgen, welche sie mit der Centralbahn zeschlossen, die Besuguiß, den Centralbahnhof in Basel mit benußen zu dürzsen. Sowie nun die Ostbahn in Elsaßzothringen nicht sahren konnte, hatte sie auch kein Interesse mehr an diesem Bahnstücke und suchte es irzendwie zu verwerthen. Da that die Jurabahn, und an ihrer Spize Herr Direktor Marti, den gewagten aber glücklichen Burs, dieses Stück für 2½ Millionen zu kausen, worauf sie sich an die Centralbahn wandte und in die Rechte der Ostbahn am Bahnhose einzutreten verlangte. Die Baßler, d. h. die Centralbahn und neben ihr die Regierung, verstanden aber die Sache nicht so, und als die Uebergabe stattsinden sollte, untersagten sie dieselbe mit Polizeigewalt und erklärten: Wir anerkennen die kattgehabten Berhandlungen nicht. Ihr könnt hierüber keinen Bertrag mit der Ostbahn schließen, den wir nicht zuvor genehmigt haben. Man glaubte daher bereits, die ganze Anseelegenheit ausgeben zu müssen.

gelegenheit aufgeben zu muffen.

Aber gerade deßhalb, weil der Wurf sehr gewagt war, führte er auch zum Geltingen. Durch Vermittlung des Herrn Bundesprästoenten 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 Mitbenuhung des Bahnhofs. Für jene zahlt die Centralbahn Fr. 2,225,000 sammt einen Jahreszins zu 5% der Jurabahn aus, und was den Mitbenuhungsvertrag mit der Centralbahn betrifft, so ist auch dieser günstig. Ich hebe einzelne Punkte desselben hervor. Vorerst bleibt die Centralbahn Sigenthümerin des Bahnhofs, und wenn irgend eine Erweiterung oder neue Ginrichtung sür den Betrieb der Jurabahn nöthig ist, so führt sie die Bauten aus; diesenigen Gegenstände, die ganz allein von der Jurabahn benuht werden, fallen auch ihr zur Last; für die gemeinsame Benuhung aber zahlt die Jurabahn gegenwärtig einen 5% gen Pachtzins des siebenten Theils des Kahnhofes ausgelegten Kapitals und, wenn die ganze Linie ausgebaut ist, einen 5% gen Pachtzins des siebenten Theils des Lautet also viel günstiger, als die Bedingungen, unter denen wir hier in Bern den Bahnhof benuhen können, wo wir einen 5% gen Lins den Dahnhof benuhen können, wo wir einen 5% gen Lins den Dahnhof benuhen können, wo wir einen 5% gen Lins den den den Dahnhof benuhen können. We wir einen 5% gen Lins den den den Keille des auf denselben verwendeten Bausapitals bezahlen müssen. Der ganze Bertrag macht den Eindruck einer großen Loyalität der Parteien. Wir können Ihnen also auch diesen Bertrag mit der Centralbahn zur Genehmis gung empfehen.

In § 7 bes Dekrets vom 2. Februar 1867 steht nun noch eine andere Bestimmung. Es heißt bort, daß sich eine Math spreche die Geneigtheit aus, für den Fall, daß sich eine Gesellschaft zur Ausführung des ganzen jurasischen Bahn=nezes sinden sollte, die Linie Bern=Biel=Reuenstadt zum Kostenswerthe in das Gesammtnez einzuwerfen. Es ist daher nöthig, daß man diesen Kostenswerth bestimme. Allein heute ist dies noch nicht möglich. Nach dem vorliegenden Dekrets=entwurfe und nach dem Bertrage, wie er mit dem Bankkon=sortium abgeschlossen ist, wird mit dem heutigen Beschluß des Großen Kathes die bernische Staatsbahn Bern-Biel-Neuen=stadt eigenthümlich der Jurabahngesellschaft abgetreten. Dasgegen aber behält sich der Staat, damit er nicht in den Kall

komme, etwas Boreiliges zu machen, — und es ist dies auch vom Bankkonsortium zugestanden — Folgendes vor: Der Staat Bern benutt und betreibt die Linien Bern-Biel und Biel-Neuenstadt und bezieht die Einnahmen davon so lange, bis das ganze Jurabahnnet beendigt ist und auf allen Linien besahren werden kann. Also die zum Jahre 1877 bleibt der Kanton Bern, wenn auch nicht dem Ramen nach, so doch in Wirklichkeit, Eigenthümer. Die Kosten nun kann man erst festsehen in dem Zeitpunkte, wo man die Bahn übergibt, also im Jahre 1877. Nach den Berechnungen im Berichte des Herrn Marti soll diese llebergabe zwar noch vor dem Jahre 1877 zu Stande kommen. Doch nehmen wir an, die Ueberzgabe sinde im Jahre 1877 statt, so wird um diese Zeit die Baurechnung geschlossen, und für den je nach Umständen sich ergebenden Betrag tem Staate Aftien abgegeben. Vorläusig wird nach dem hier vorliegenden Entwurf der Betrag festges

ftellt auf Fr. 10,817,785.

Ich komme nun zu dem eigentlichen Hauptpunkte des Dekrets, zu dem Ansbruck "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 S. 7 steht, haben wir späterhin nicht mehr die Wahl, zu beschließen, was wir wollen, sondern wir haben dann ein bestimmtes Wersprechen abgegeben. Ich mache nur ausmerksam auf eine Aeußerung, welche Herr Alebi damals that. Meine Herren, sagte er, das Wort, das Sie hiemit aussprechen, ift ein Gherenversprechen, und ein solches, vom Kanton, von der Regierung und dem Großen Nath gegeben, ist ebensoviel, als eine Berpflichtung. Derselben Meinung waren alle die Herren, welche gegen den Artikel sprachen. Her von Wattenwyl von Dießbach z. B. sagte: Entweder hat dieses Wort eine Bedeutung, oder nicht. Liegt überhaupt Erwas darin, so enthält es eine Verpflichtung nnd macht den Kanton verbindlid; nun aber will ich mich für zieht nicht binden. Deßenngeachtet wurde die Sache mit großer Mehrheit erkannt. Das Wort "Geneigtheit" ist also wirklich ein Chrenverssprechen, das gehalten werden muß, wenn nicht der Große Rath auf seine ehrenhaste Stellung verzichten will. Aber zur Vernhigung der Aengstlichen, und zu diesen habe ich selsber gehört, will ich mir noch einige Worte über die Kentabilität der Bahn erlauben. Es stehlung verzichten will. Aber zur Vernhigung der Aengstlichen, und zu diesen habe ich selsber gehört, will ich mir noch einige Worte über die Kentabilität der Bahn erlauben. Es stehlung verzichten will. Aber zur Bernhigung der Aengstlichen, und zu diesen dae, siehe Bahn gar nicht rentabel ist, so ist doch das Bersprechen da. Aber wenn man nachweisen fann, daß der Kanton mit der Erstüllung dieses Bersprechens ein gutes Geschäft mach

Wir haben hier drei große Faktoren. Der erste ist die Linie Biel-Reucnstadt und Biel-Bern. Diese Linie wirft in der letten Zeit einen Ertrag von ungefähr Fr. 750,000 ab. Nun glaube ich, die Berichte schlagen die Rentabilität derselben oher 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 Renstabilität ist sicher, und sie wird im Lause der Zeit jedensalls bedeutend zunehmen. Der Bau der Dekretstinien wird in 1½ Jahren, und derzenige der andern Linien bis Ansangs, vielleicht Mitte 1877 vollendet sein; nehmen wir den 1. Januar 1877 an. Was nun schon der gegenwärtige Bau der Dekretstlinien für einen Einfluß auf die Staatsbahn hat, sagen die vorliegenden Zahlen. Bor zwei dis drei Jahren warf die Bahn Bielsvern nur Fr. 14,000 per Kilometer ab,

im Jahre 1872 Fr. 17,000 und ber Januar 1873 zeigt auf dem ganzen Rete einen Waarenverfehr von 62,000 Zentner mehr, als im Jahre 1872, und eine Mehreinnahme von Fr. 27,000. 2Bas bagegen die Linie Biel-Neuenstadt betrifft, fo glaube ich nicht, daß fie viel zunehmen wird. Sie wird unter Umftanden sogar abnehmen, weil eine Menge von Waaren, welche bisher über Biel und Neuenstadt nach Locle, Changbefonds und ins St. Immerthal gelangten, in Bukunft bei Biel von dieser Linie abgehen werden. Go ist mir z. B. ein großes Handelshaus, Müller in Basel, bekannt, welches einen bedeutenden Bertehr mit bem Ct. Immerthale hat und feine Sendungen über Biel und Reuenstadt nach Convers befordert. Dies wird nun in Zufunft nicht mehr der Fall sein. Wir werden uns in tiefer Beziehung alsdann felber Konfurrenz machen. Doch abnehmen wird der Ertrag auf Die Lange auch nicht. Wie ja überhaupt der Berkehr in allen Theilen immer größer wird, so wird er es namentlich auf einer Linie, welche, wie diese, durchs Herz der Eidgenoffenschaft geht. Dagegen wird die Linie Biel-Bern außerordenteich zunehmen. Wenn die Dekretslinien fertig sind, und in Folge deffen der Berkehr von Locle und Chauxdefonds über Soncebog und Biel nach Bern geht, fo wird dies fur die Linie Biel : Bern schon im ersten Jahr eine Mehreinnahme von Fr. 3-4000 per Kilometer bewirken, also deren Ertrag in furzer Zeit von Fr. 17,000 auf Fr. 20-21,000 fteigern. Bon ber Strecke Biel Dachofelben haben wir keinen oder jedenfalls nur einen fehr geringen Ertrag zu erwarten, da= gegen wird vielleicht die Linie Concebog- Convers über bie Berzinsung des Obligationenkapitals hinaus einen Ertrag zur Berzinsung der Aktien abwerfen.

Ganz anders wird sich die Sache nach dem Ausbau des Jurabahnneges gestalten. Auf der einen Seite wird man in Berbindung stehen mit der großen Paris-Lyon-Mittelmeerschun, welche, um die nach Basel und weiter bestimmten Baaren möglichst lange auf ihren Linien zu behalten, sie nicht in Genf oder Berrières, sondern in Pruntrut in die Schweiz eintreten lassen und über das Jurabahnneg führen wird. Daß auch die Ostbahn der Jurabahn einen bedeutenden Bersecht zusühren wird, braucht keines weitern 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 höhern Zins als 3% zu erhalten. Wenn aber die im Besitze der Ostbahn besindlichen Jurabahnastien einen schönen Zins abwersen, so wird dies natürlich auch mit allen übrigen Attien der Fall sein. In Basel steht die Jurabahn in Berbindung mit der Centralbahn, den badischen und der Centralbahn besteht ein Vertrag, laut welchem die letztere sich verpstichtet, in Bezug auf die dem Transitt zu gedende Richtung mit der Jurabahn auf billigen Grundlagen zu unterhandeln. Die Centralbahn gibt also die Zusücherung, einen Theil des Waarenverkehrs, der bisher über Olten ging, der Jurabahn abzutreten. Alle diese Faktoren machen die Lenie Basel-Bruntrut zu einer Linie, welche

mit Biel-Reuenstadt verglichen werden fann.

Dazu kommt, daß auch der innere Berkehr bedeutend sein wird. Schon gegenwärtig bestehen im Jura eine Menge industrieller Exablissemente, wie Eisenwerke, Seidenspinnereien, Glassabriken, Holzsajerstofffabriken u. s. w., die bereits jest einen großen Verkehr haben. Die Eisenwerke von Choindez, Courrendlin und Underveller haben allein einen Güterverkehr von über 500,000 Zentner. Daneben besteht noch der Hochsefen von Kondez, und dersenige von Delsberg wird wieder in Betrieb gesetzt werden. Das Werk von Andincourt gewinnt im Delsbergerthale Erz, welches auf der Eisenbahn transportirt 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 Bellelay bei 40,000 Zentner Glas, die Papierfabrike in Grelzlingen 50,000 Zentner, und die großen Spinnereien zwischen Delsberg und Basel haben ebenfalls einen enormen Berkehr. Der Steintransport wird sich nach der Erstellung der Bahn auf mehrere 100,000 Zentner bezisstern, und ebenso die Holzaussuhr. Sobald der Jura von Gisenbahnen durchzogen sein wird, wird sich die Zahl der industriellen Etablissemente dasselbst beträchtlich vermehren, um so mehr, als dieser Laudestheil bedeutende Wasserkräfte besist. Ich führe im Weitern an, daß zwischen Basel und Bern früher ein bedeutender Fremdenverkehr bestand, der sich sährlich auf ungefähr 50,000 Reisende bezisserte, welche Zahl aber gegenwärtig auf zirka 14—15,000 herabgesunken ist. Nach dem Baue der Jurasdahn wird auch der Fremdenverkehr wieder beträchtlich zuenehmen, und namentlich werden sich auch Tourissen dorthin wenden, um die schönen Schluchten zwischen Court und Münsker, welche man selbst im Oberlande in dieser Eigenthümlichkeit selten sindet, zu bewundern.

Sinen weitern Anschluß wird die Jurabahn in Convers, resp. in Chaugdefonds sinden. Nach dieser Richtung wird der Waarenverschr zwar nicht von großer Bedeutung sein, wohl aber der Bersonenverschr. Der Jura industriel batte 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 Weitern hat die Jurabahn Anschlüsse in Reuenstadt an die Westbahnen, in Biel und Bern an die Centralbahn und ende Ich an letzerem Orte auch an die Oronbahn und an die Entlebucherbahn. Höchst wahrscheinlich wird der in Basel und Pruntrut auf die Jurabahn gelangende, nach Luzern und dem Gotthard bestimmte Berkert 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, dis die Entlebucher= und die Jurabahnen unter die gleiche Verwaltung gestellt werden, in welchem Falle man natürlich suchen wird, den Berkehr 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 Kentabilität auf 3½ % (ber gedruckte Bericht sagt zwar 4½, cs ist dies aber ein Drucksehler). Herr Marti sügt 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 unterschäßt. Er stellt nun eine weitere Berechnung auf, bei welcher er auf eine Aftienderzinsung von 4½ % kommt. Der Herr Eisendahnirektor schlägt die Kentabilität 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 Betriebszkoften für 207 Kilom. mit . Fr. 2,690,000

165,600

,, 1,250,000

Totalausgaben " 4,105,600

ein Reinertrag von . . . . . Fr. 1,498,400 = 4½% bes Aftienkapitals. Alle diese Berechnungen sind natürlich illusorisch. Bei der Uebernahme der Ostwestbahn=linien hat man berechnet, es werden die Linien Biel-Neuensstadt und Biel-Bern einen Bruttoertrag von Fr. 24,000 per

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

gegenwärtig ungefähr 4½ %.

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

100,000

Fr. 400,000

einen Ertrag von . . . . Fr. 500,000 liefern. Es liegt also der heutige Beschluß, wie er beantragt mird auch im Interesse des Kiskus

wird, auch im Interesse des Fistus.

Aus den angebrachten Gründen stellt die Kommission einstimmig den Antrag, Sie möchten in den Dekretsentwurf eintreten und die im Dekret vom 2. Februar 1867 ausgesprochene Geneigtheit zum Ginschusse damals ausgelegt wordene auffassen, wie dieser Ausdruck damals ausgelegt worden ist, nämlich als ein Ebrenversprechen, das der Große Rath dem Jura gegeben hat. Bern hat traditionell stets sein Wort gehalten, und gerade diese Charakterstärte hat bewirkt, daß es seit seinem Entstehen im Jahre 1191, wo es blos noch die kleine Landzunge, auf der wir uns gegenwärtig besinden, und den Bremgarten besaß, zu einer so großen und schonen 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 Borfahren, Ihr Wort halten, wie es auch Ihre Nachkommen thun werden! (Bravo!)

v. Werbt, als Berichterstatter ber technischen Sektion ber Kommission. Es war Aufgabe der technischen Unterabtheilung Ihrer Kommission, Trace und Boranschlag der neu zu erstellenden Linien zu prüfen, mit Trace und Boranschlag des amtlichen Borprojektes von 1865 zu vergleichen, und dabei die beim Baue der sogenannten Dekretslinien gemachten Erfahrungen zu berücksichtigen. Um ein richtiges Urtheil zu erhalten, zog Ihre Kommission die Herren Bridel, Dumur und Ott bei. Diese, wie Herr Frote, Mitglied unserer Kommission, sind wohl die hervorragenosten schwieserischen 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 Ausgabe schafft, von welcher er überzeugt ist, ihre Lösung liege im Interesse des Baterlandes, und für die er deshalb mit Leib und Seele einsteht.

Das Jurabahnnet umfaßt folgende Linien:

		Län	ge.	Läin	ze.
· 1)	felden			21,450	
2)	Soncehoz-les Convers Dachsfelden= Delsberg Delsberg-Basel	29,190 38,100	Meter.	27,000	. "
3)	Dachsfelden=Basel . Delsberg=Glovelier . Glovelier=Pruntrut .	11,160 17,500	Meter. "	67,290	"
4	Delsberg-Pruntrut .	•		28,660	"
5	Bruntrut = Delle .			12,000	,,
$6^{i}$				2,500	// // :
Beti	Sievon sind theils im Sieb die sogenannten Det	oau beg retslinier Läng	ı, nämli	getto bet ch: Läng	
96	diel-Sonceboz-Dachsfelden				Meter.
~	Sonceboz = les Convers .	•	•	27,000	
Ą	bruntrut=Delle (im Betrieb)	) .		12,000	""
				60,450	Meter.
_	Reu zu erftellen find :				
Z	achsfelden = Delsberg=	07 000	an		
_	Basel	67,290	weeter.		
3	delsberg-Pruntrut .	28,660	"		
Ł	duix-Faverois	2,500	"		
				98,450	,,
				•	**

Total, wie oben 158,900 Meter.

Bezüglich bes Trace's weicht bassenige ber neu zu erstellenden Linien in zwei wesentlichen Punkten von dem Trace bes amtlichen Borprojektes ab. Früher ging die Linie von Oelsberg nach Pruntrut von Glovelier an durch den Repetsch und führte über Alle. Dieses Trace war 22,000 Meter lang, erstieg eine Höhe von 653 Meter über Meer, hatte Seteigungen bis zu 25% und viele Kurven von blos 300 Meter Radius. Es zeigte sich bald, daß dieses Trace den Ansorderungen eines großen internationalen Berkehrs nicht entspreche, und es tauchte ein neues Projekt auf, dassenige über Lügel nach Basel. Die Bestrebungen nach dieser Richtung wurden hauptsächlich unterstügt durch die französsische Ostbahn und durch Baselstadt. Es bedurfte bedeutender Anstrengungen Seitens der Regierung von Bern und der Jurabahngesellschaft, um dieses unschweizerische, undernische Projekt fallen zu machen. Da aber dasselhe technisch wirklich besser war, als dassenige durch den Repetsch, so mußte ein anderes Trace gesucht werden, das mindestens die nämlichen Bortheile biete, wie dassenige über Lügel. Nach einlässlichen Studien wurde denn wirklich ein Trace setzgestellt, welches von Glovelier an über St. Urst nach Bruntrut führt. Diese Linie koste allerdings Fr. 4,500,000 mehr als diesenige durch den Repetsch, ist aber nur 17,500 Meter lang, ersteigt blos eine Jöhe von 525 Meter über Meer, hat nur 16% Maximalsteigung und kleinste Radien von 350, meist aber solche von 1000 Meter. Es hat dieses Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Herz des Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Herz des Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Herz des Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Herz des Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Gerz des Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Gerz des Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Gerz des Trace ferner den eminenten Bortheil, das es das Gerz des Trace ferner den eminenten Bortheil von Ausgangsthor für unsern Berkehr mit dem meiteres Eine und Ausgangsthor für unse

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 Mitbenuhungsrecht ihres Bahnhofes in Basel ein, wodurch der Jurabahn bedeutende, im Devis berechnete Kosten für dortige Bahnhofbauten erspart bleiben.

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

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

1. Bergrößerung des Bahnhofes in Bruntrut. Es wursen im lokalen Interesse Wohnungen und Gesellschaftssäle gebaut, das Büffet vergrößert und Dependenzen errichtet, wodurch sich übrigens die Gesellschaft einen jährlichen Pachtzins von Fr. 5,000 minzestens gesichert hat. Ferner wurde ein sogenanntes entrepot-port franc mit Kellern zum Abschließen und Remissiren von Waaren, Gütern zc. erstellt. Die daherigen Mehrkosten beliefen sich auf wenigstens Fr. 100,000.

2. In Folge Reklamationen ber biefes Bahnstück befahrenben französischen Gesellsichaft Paris Eyon Mittelmeer mußten auf bem nämlichen Bahnhofe mehr Geleise gelegt und mehr Drehscheiben, Weichen, Signale 2c. angebracht werden, wodurch Mehrkoften von zirka beranlaßt wurden.

3. Es zeigte sich, daß die Kurven des Borprojektes zu stark waren, und es wurden solche von größeren Radien angelegt. Das durch entstand eine Berlängerung des Tunnels von Courchavon um volle 100 Meter. Rechnen wir den Meter blos zu Fr. 550, so entstanden auch hier Mehrkosten im Betrage von

Bir erhalten fomit im Gangen eine

Mehrausgabe von . . . . Fr. 189,000.

24,000.

55,000.

10,000.

10,000

Die Koften ber Linie Bruntrut-Delle maren, wie bereits Fr. 2,480,000 mitgetheilt, amtlich auf veranschlagt, in welcher Biffer bie Ausgaben für den Bahnhof und das Rollmaterial inbe= griffen find. Ziehen wir hievon für das Rollmaterial, welches die betreibende französische Gesellschaft liefert, die im Boranschlag 257,700 bafür ausgefetten

Fr. 2,222,300 ab, fo verbleiben als amtlicher Devis Diefer 12 Rilom. langen

Bahnftrece. Die Ausführungstoften aber beliefen fich, trop der Fr. 189,000 Mehrkoften, nur auf

1,846,494

fo baß fich eine Ersparniß erzeigt von Fr. 375,806 und boch wuthete mahrend des Baues der Krieg von 1870/71 an den Grengen. Rechnen wir zu den Ausführungstoften im Betrage von Fr. 1,846,494 noch für Rollmaterial 257,700 hingu, fo erhalten wir eine Gefammtausgabe

Fr. 2,104,194. Somit kame ber Kilometer biefer Strecke, mit Berücksichtigung bes Rollmaterials, auf Fr. 175,349 zu stehen. Als Ursachen biefer Ersparniß ift Folgendes zu bezeichnen. Zunächst waren die Einschnittsmassen des Boranschlages überall reichlich ge-rechnet. Ferner waren Schienen zu 37<sup>4</sup>/2 Kilogramm per Meter angenommen und die Tonne (20 Zentner) zu Fr. 240 bevifirt. Nun erwiesen sich Schienen von etwas verringertem Profil (36 Kilogramm per Meter) als hinreichend für bie Steigungsverhältnisse ber Bahn. Es werden biese Schienen nicht nur auf ben 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, ebenfo bei Schwellen, wo in ben meiften Fallen khanifirte tannene, ftatt eichener, verwendet wurden, was eine Ersparnif von zirka Fr. 1. 50 per Stud zur Folge hatte. Erot der Ersparniffe an Schienen und Schwellen im Detail fam übrigens ber Oberbau höher als im Devis berechnet war, weil überhaupt mehr Beleife gelegt werden mußten. Erhebliche Ersparniffe murden gemacht an Berwaltungskoften, an Geldbeschaffung und Zinsen; mahrend ber Bauzeit erhalten bie Aftien feinen Bins.

Im Baue begriffen find ferner die Detretslinien:

Länge. Devisirt auf: Meter 21,450 Fr. 8,287,029. Biel=Dachsfelden 27,000 Concebog = les Convers " 5,485,949.

Zusammen -Meter 48,450 Fr. 13,772,978. Diefelben find zu bestimmter Summe Unter= nehmern veraffordirt worden, und fommen, trot bedeutend größerer Landentschädigung, als im Boranichlage berechnet worden war, mit Rollmaterial nur auf . Es ergibt sich somit auf biesen 48,450 Meter

,, 12,250,000.

eine Ersparniß von . Fr. 1,522,978. Die Verwaltung glaubt zuversichtlich, beim Schlusse der Baurechnung noch weitere Fr. 250,000 erspart zu haben. Demnach reduzirten sich die Bautosten auf Fr. 12,000,000, ber Kilometer Diefer Bahnftrede fame mit Rollmaterial auf Fr. 247,678, und es maren Ersparniffe gemacht worden im Betrage von Fr. 1,772,978. Es ift dies, in Anbetracht der großen technischen Schwierigkeiten dieser Strecke, eine bedeutende Ersparniß. Dieselbe rührt von den nämlichen Umftan-. ben ber, wie bei Bruntrut-Delle : fehr ftart berechnete Maffen

und hohe Unfage; billigere Schienen und billigere Schwellen, als im Devis angenommen waren. - Erhebliche Erfparniffe wurden durch Beglaffung unnöthiger Nebengeleife auf Bahn= höfen erzielt. Endlich fand eine bedeutende Reduftion ber Bermaltungs= und Geldbeschaffungskoften und in ber Bergin=

sung statt.

Bir kommen nun zu den neu zu erstellenden Linien Dachsfelden=Delsberg=Basel, Delsberg=Glovelier=Pruntrutund Buiz-Faveroiz. Bon diesen Linien wie von densenigen des Dekrets, ist hervorzuheben, daß sie nicht den Charafter eigentlicher Gebirgsbahnen tragen; sie folgen meist den Thälern, dem Lauf der Gewässer, die für sie die Berge des Jura burch-brochen haben. Nur in wenigen Fällen durchsticht die Bahn Querzuge, fo bei Bierre Pertuis und bei St. Urfig. Anders verhalt es fich mit ben Bahnen im westlichen und füdweftlichen Jura, wo wiederholt Gebirgeruden fich quer vor die Bahn legen und tiefe Thaler im rechten Bintel überbrudt werden muffen. 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 Bariß-Lyon-Mittelmeerbahn zu kampfen hat, wo dieselbe zwischen Genf und Lyon die südwestlichen Aus-läufer des Jura durchbricht. Dort mußten gewaltige Bauten erstellt werden fo der Tunnel von Bellegarde, der 4000 erstellt werden, so der Tunnel von Bellegarde, der 4000 Meter lang ist Solche Werke erhöhen natürlich die Anlage-kosten einer Bahn außerordentlich. Bei unsern Jurabahnen ist dieß glücklicherweise nicht der Fall. Wie bemerkt, ziehen Wie bemertt, ziehen Diefelben mit ben Bewäffern thalabwarts. Auf ihrem Bege aber berühren fie die wohlhabenden induftriellen Ortschaften ber Landschaft, geben durch Gegenden, die reich find an Gragengniffen aller Urt, die fpeziell ein ausgezeichnetes Baumaterial,

fowie machtige Erglager besigen.

Beftatten Gie mir nun, in furgen Bugen eine Befchrei= bung des Trace's der neuen Linien zu geben. Faffen wir zunächst die Linie Dachsfelden-Delsberg-Bafel ins Auge, welche 67,290 Meter lang ist. Dachsfelden ist ein wichtiger Knotenpunkt des jurassischen Straßennepes. Dort vereinigen sich die Straßen von St. Immer und von Bern-Biel und gehen weiter nach Basel. Eine Straße zieht nördlich über Bellelan gegen St. Urfit und Bruntrut und eine andere nordweftlich nach den Freibergen. Die erste Sektion Dachsfelden Court, ift 12,444 Meter lang, hat 12%, Maximal-gefälle und Minimalkurven von 350 Meter Radius. Das Trace halt sich auf dem linken Ufer der Birs, möglichst entfernt von berfelben, um Korreftionen zu vermeiden. Dadurch ergeben sich Ersparnisse gegenüber dem amtlichen Borprojekte.. Die zweite Sektion, Court-Münster, ist 5,890 Meter lang. Es ist dieß die schwierigste Strecke der ganzen Linie. Die Birs und mit ihr die Bahn durchbricht in langer, tiefer Felsschlucht den Graitery. Da Münster erheblich tiefer liegt als Court, war es schwierig, in diesen Felsen ein ordentliches Tracé aufzustellen. Dassenige des amtlichen Borprojektes wies Steigungen bis über 30%, auf. Da diese Steigung nicht mit ganzen Zügen hätt befahren werden können, sah man Abkupplungen voraus und hatte in Court einen größeren Bahnhof mit Remisen 2c. projektirt. In Folge neuester Un= tersuchungen kam man schließlich auf ein anderes Trace, 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 Bahnhofanlage in Court und erleichterten Betriebes. Diefes Trace bleibt bis gegen Munfter auf bem rechten Ufer ber Birs, um lösliche Mergellager bes linken Ufers zu vermeiben.

Die britte Sektion, Munfter Courrendlin, ift 7,526 Meter lang. Auch hier findet fich eine gewaltige Felsschlucht, wohl die interessanteste des Jura in genlogischer wie in lands schaftlicher Beziehung. Es find dies les grand'-Roches bei

Die Bire durchbricht drei parallele, nahe anein= ander gerudte Bebirgeguge. Die Rurven biefer Bartie find mit 240 Meter Radius etwas zu scharf und muffen geandert werden. Die vierte Seftion, Courrendlin-Delsberg, hat eine Lange von 3330 Meter. Die Bahn betritt bei Courrendlin wohl die größte Cbene bes Jura, das Beden von Delsberg, und kommt in eine an Erzlagern reiche Gegend. Die dor-tigen Gruben wurden bereits unter den Kurstbischöfen von Bruntrut ausgebeutet, sollen aber noch auf viele Jahre hinaus unerschöpflich sein. Die Arbeiten für Erstellung ber Bahn find gering, das Trace ift meift 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. Ursig und Pruntrut. Die Strecke Delsberg-Basel (38,100 Meter) ist leicht zu bauen und leicht zu betreiben. Sie weist günstige Gefällsverhältnisse, im Maximum 116/00, auf. Dagegen hat sie, der Krümmungen der Birswegen, viele Kurven. Die Linie Delsberg-Basel zerfällt in 3 Geftionen:

Delsberg-Laufen Laufen-Angenstein

Länge 15,900 Meter 12,000

10,200 Angenstein-Bafel

Total 38,100 Meter Es find folgende Zwischenstationen auf dieser Linie: Sons hieres, Liesberg, Laufen, Grellingen, Aesch, Arlesbeim, Dornachbrud und Monchenstein. Die Bahn überschreitet die Corne unmittelbar vor ihrer Ginmundung in die Birs, geht links der Birs mit dieser durch die Schlucht der Borburg bis über Sophières hinaus und tritt von da auf die rechte flußseite bis unterhalb der Station Liesberg. Auch hier durch= bricht die Birs drei Gebirgszüge: bei Borburg, Liesberg und Laufen. Diefe Gebirge find aber weiter auseinander gerückt, als die bei Münster, und der Durchbruch selbst ift ein weiterer. Der Fluß war mächtiger geworden und die Felsen, die sich ihm entgegenstemmten, weicherer Art. Im Laufenthale wird ein weicher, weißer Korallenkalkstein gebrochen, der fich leicht bearbeiten läßt, aber an der Luft erhartet. Die Romer fannten biefen Stein und verwendeten ihn u. A. bei ihren Bauten von Augusta Rauracorum (Bafelaugft). Bei allen altern Bauwerfen im Jura kommt er vor und ift in neuester Beit auch beim Bahnhofgebaude in Pruntrut benütt worden. In Laufen mundet die Straße von Klein-Lüßel ein, tas schmale Birsthal erweitert sich, Wälder und Weiden gehen über in Wiesen und Aecker. Die Strecke Laufen=An= ein, tas schmale Burgun transgehen über in Wiesen und Aecker. Die Strecke Laugen-unsgehen über in Wiesen und Aecker. Das Trace befindet sich 12.000 Meter lang. Das Trace befindet sich genen uver in Wiesen und Mecter. Die Strecke Vaufen=Angenstein ist 12,000 Meter lang. Das Trace befindet sich meist auf dem rechten Ufer der Birs, und das Maximalgefälle beträgt 10%. Bei Zwingen mundet die Straße aus dem folothurnischen Oberamte Dorneck-Thierstein ein. Auf der Strecke Angenstein Basel (10,200 Meter) bleibt die Bahn auf dem rechten Ufer der Birs und durchzieht ein außerst fruchtbares und industrielles Gelande, die solothurnisschen und basellandschaftlichen Ortschaften Aesch, Dornach, Dors nachbrud, Arlesheim und Monchenftein, geht bei letterm Orte über bie Birs und gelangt in möglichst gerader Richtung nach Basel in den Centralbahnhof. Auf der ganzen Strecke Dels-berg-Basel befinden sich viele und gute Steinbruche.

Auf ber Strede Delsberg-Glovelier, welche 11,160 Mester lang ift, folgt die Bahn dem Thale der Sorne. Diefe Strede hat gunftige Steigungs- und Rrummungeverhaltniffe, und an ihr liegen die Stationen Courtetelle, Courfaivre und Glovelier, welch' lettere Ortichaft ein ahnlicher Strafenknoten= punkt ift, wie Dachsfelben. Auch in biesem Thale findet fich reichlich Baumaterial. Die Strede Glovelier-Bruntrut hat eine Lange von 17,000 Meter. Da der Bahnhof in Bruntrut gebaut, mahrende die Lage bessenigen in Glovelier noch nicht fixirt ift, fo gehe ich bei der Beschreibung dieser Strecke von Pruntrut aus. Das Trace zieht sich sudofilich gegen Cour-

genan und Courtemautrun und gelangt nach einer Strecke von 7000 Meter zum Tunnel La Croix, welcher 2890 Weter lang ift, paffirt benfelben, durchfticht ben Schlogberg von St. Urfit auf einer Lange von 160 Meter, überbruckt 45 Mefer boch die Schlucht von Combe-Maran und gelangt jum Bahn= hose von St. Ursitz. Sodann zieht es sich den steilen Fels-wänden des rechten Doubsufers entlang und gelangt durch zwei kleinere Tunnels von zusammen 280 Meter zum Tunnel von Glovelier, der 1930 Meter mist. Bie bereits bemerkt, hat diese Strecke ein Gefälle von 16% im Maximum und Rurven von mindeftens 350, meiftens aber von 1000 Meter

Die Anlagekoften gestalten sich, wie folgt: Die Linien Dachsfelden=Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier (78,450 Meter) waren devisitrt auf Fr. 18,195,839, somit der Kilometer auf zirka Fr. 232,000. Bei Bruntrut-Delle kommt der Kilometer mit Inbegriff des Kollmaterials auf Fr. 175,349. Bei Biel-Dachsfelden und Sonceboz-les-Convers dagegen kontre der Kilometer Fr. 247,678 kai Fr. 12,000,000 (Millermutz) ftet der Kilometer Fr. 247,678 bei Fr. 12,000,000 Befammt= koften biefer Strecke. 3m Bergleich mit biefen Linien find aber Fr. 232,000 fur ben Kilometer ber einspurigen Babn Dachsfelden: Delsberg-Basel und Delsberg-Glovelier jeden-falls zu hoch gegriffen. Außer bei Munster find hier keinerlei technische Schwierigkeiten, mahrend dieß bei Biel-Dachsselben und Les Convers auf langere Streden in erheblichen Dage der Fall ist. Der Voranschlag des amtlichen Vorprojektes war hauptsächlich in Berücksichtigung der schwierigen Bahn=
ftücke, wie Viel=Dachsfelden, St. Immer-Les Convers, Court Münster und Glovelier-Pruntrut, starf gerechnet worden. Die Massen sind reichlich, die Einheitspreise hoch genommen. Dazu kommt ein Zuschlag von 20%, für Unvorgesehnes. Für Schienen und Schwellen sind Ansate gemacht worden, die 20%, höher sind als die Preise bis 1871. Es müssen hier ansehnliche Ersparnisse gemacht werden können. Auch auf bieser Streeke gemäat das schwächere Schienenvorst von 36 bieser Strecke genügt das schwächere Schienenprofil von 36 Kilogramm per Meter um so mehr, als jeht keine größern Steigungen mehr vorkommen als 25%. Der gegenwärtige Preis der Schienen, Fr. 350 per Tonne, ist ein kunstlicher, zu hoher, und es ist anzunehmen, daß bis zur Zeit, wo die Schienen angekauft werden mussen, ein Sinken der Preise eingetretreten sei. Wie auf den übrigen Strecken, waren auch hier eichene Schwellen angenommen, die an den meisten Orten hier eichene Schwellen angenommen, die an den meisten Orten burch billigere, fnanisirte tannene ersett werden fonnen

Ferner hat fich bei Ausführung ber Defretelinien gezeigt, baß eine Menge unn thiger Nebengeleise berechnet und an-genommen worden war. Auch hier ist dies der Fall, so daß auf diesem Punkte ebenfalls erhebliche Ersparniffe zu machen Den nämlichen Erfahrungen zufolge fann auch bei ben Stationen viel Ueberfluffiges weggelaffen werben. So wird, wie bereits nachgewiesen, Die Station Court weit kleiner ausgeführt, als angenommen worden war. Ueberdies find in den Fr. 18,200,000 des Borprojeftes bedeutende Beträge, die ganz oder zum größten Theile weggelassen werden können. Für Bahnhofbauten in Bafel find Fr. 495,000 angesett. Wie mitgetheilt, raumt die Censtralbahn ber Jurabahn bas Mitbenutungsrecht ihres Bahnhofes in Basel ein. Es

werden daher nur noch Remisen, Wasser-und Kohlenstation zu erstellen sein, so daß sich obiger Posten start verringert. Bermuth-lich werden Fr. 250,000 hier genügen. Für eine Ronftruftionswertstatte in Delsberg maren bevifirt. Es ift möglich, baß fpater, nach

langerem Betrieb, eine folche erftellt werben wird, bor ber hand genugen aber geringere Bertftatten. Der Ansat bon . . . 220,000

78,000

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 Bosten, welche zusammen

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

Die Linien Dachsfelden=Basel und Delsberg=Glovelier werden troß der gegenwärtig erhöhten Preise in keinem Falle die Fr. 18,200,000 des amtlichen Boranschlages kosten. Ziem-liche Gewißheit hierüber erhielt man in Folge Bauausschreisdung durch Eingaben von Unternehmern. Im November 1871 machten die Unternehmer Gouin und Comp. eine Einzgabe in Betreff der Außführung der Bahnstrecke Dachsselden-Basel und Delsberg-Pruntrut durch den Repetsch, nicht indesgriffen Landerwerb, Kollmaterial, Berzinsung, Berwaltung zc. Das betreffende Abgedot betrug zirka Fr. 1,650,000, gegensüber dem Boranschlage sener Partie. Im Januar 1872 langte ein weiteres Angebot der schweizerischen Baugesellschaft der Jurabahnen, welche gegenwärtig Biel-Dachsselden und Sonceboz=les Convers erstellt, ein, betreffend Dachsselden=Basel, ebenfalls mit Außnahme von Landerwerb, Rollmaterial, allzgemeinen Berwaltungskosten, Berzinsung des Baukapitals und Geldbeschaffung. Das Abgedot betrug zirka Fr. 1,083,400. Die Jurabahngesellschaft konnte damals auf diese Offerten nicht eingehen, sie war noch nicht außgerüstet, wie heute. Jest, bei den höhern Preisen, würde es schwieriger sein, so günstig abschließen zu können. Trosdem haben sich die Berzhältnisse nicht derart geändert, daß nicht bei Abschließung eines Wertrages à-forsait eine Ersparniß von über einer halben Million zu erzielen wäre. Um aber sicher zu gehen, beaustragte die Jurabahngesellschaft ihren Oberingenieur, Herrn Liardet, die Sache nochmals zu studiren und die Ansäse des Boranschlages den gegenwärtigen Berhältnissen und den gegenwärtigen Preisen anzupassen. Das Resultat dieser Studien war folgendes:

	Reuer Devis.	umti. Worprojeti
		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
Berichiedenes und Tele=	,	
graph	434,720	434,720
Rollmaterial	1,832,820	1,832,820
Verwaltung	852,500	852,500
Busammen Berginfung und Gelbbe-	17,175,930	16,881,363
schaffung	968,855	1,364,476
Total	18,144,785	18,195,839
rund	18,150,000	18,200,000

rund 18,150,000 18,200,000 Herr Liardet hat also, in Berücksichtigung der höhern Preise, eine wesentliche Erhöhung des Boranschlages von 1865 vorgenommen in den Aubriken Landerwerb, Unterbau und Oberbau. Dagegen ließ er eine Ermäßigung eintreten für den Hochbau. Gleich geblieben sind die Ansätze für Berzichiedenes, Rollmaterial und Berwaltung. Für Berzinsung und Geldbeschaffung sind im neuen Devise eingetragen Fr. 968,855. Auf Seite 38 des Berichtes des Herrn Marti steht

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

Ich gehe nun über zu der Strecke Glovelier = St. Ursiße Pruntrut (17,500 Meter). Es ist dies eine der interessantesten und schwierigsten Strecken, zugleich aber auch die am gründelichsten studirte Partie des ganzen Neges. Zuerst machte herr Ingenieur Froté die bezüglichen Studien. Unabhängig davon ließ auch die französischen Ostbahn das Trace, und zwar genau, untersuchen. Pläne und Berechnungen liegen bei den Aften. Dann nahmen, als Experten der Jurabahn, die Herren Bridel und Liardet diese Arbeit zu Handen, prüsten das gesammte reiche Material, verglichen es mit den eigenen Aufnahmen und Berechnungen, und stellten schließelich ein Projekt auf, nach welchem nun gebaut werden schließelich ein Projekt auf, nach welchem nun gebaut werden schließelich ein Brojekt auf, nach welchem nun gebaut werden schlich ein benützt dieser Techniker von anerkanntem Ruse ist eine höchst interessante, gediegene Arbeit. Er ist gründlich geshalten und benützt die Ersahrungen bei ähnlichen Bauodzekten; den erhöhten Preizen ist Rechnung getragen, aber auch den Fortschritten der Technik. Dabei sind stets ungünstigere Bershältnisse angenommen worden, selbst da, wo ziemlich sicher weniger Schwierigkeiten vorauszusehen waren. Diese Strecke ist devisirt auf Fr. 12,743,710 oder rund Fr. 12,750,000. Somit käme hier der Kilometer, inbegriffen Rollmaterial, Berswaltung, Berzinsung 2c., auf Fr. 728,571. Dabei sind aber allein 5,200 Meter Tunnel, devisirt auf Fr. 6,261,400.
Bei diesem Boranschlage sind sieder nach verschiedenen

Bei diesem Boranschlage sind sicher nach verschiedenen Richtungen Ersparnisse zu machen. So z. B. ist für die Tonne Schienen der höchste Preis angenommen, der gegenswärtig bezahlt wird, nämlich Fr. 350 (Fr. 0,35 per Kilosgramm). Nun eilt aber die Schienenbeschaffung nicht, da die Unternehmer sich mit eigenen Schienen behelsen müssen. Die Bauzeit ist auf  $2\frac{1}{2}-3$  Jahre berechnet, und kommt es dann zum Ankause der Schienen, so ist wohl anzunehmen, dieser übertrieben hohe Preis sei gesunken. Für Kollmaterial sind im Devise (Seite 41 des Berichtes des Herrn Marti) Fr. 376,250 angesetzt, wozu noch ein entsprechender Zuschlag für Unvorhergesehenes kommt. Da aber laut Vertrag die französsische Sitbahn Bagen liefert, so wird diese Summe nicht in dieser Höhe beansprucht werden.

Gesammtkoften per Meter Fr. 1,260 Beim Ansatz von Fr. 1,040 per Meter find, trogdem daß bie geologischen Profile ein ziemlich hartes Material angeben, viele und starke Berkleibungen vorausgesett. Nur auf 70

Meter nahm man feine an, mahrend an andern Stellen soldte von 0,7—0,9 Meter Stärfe projektirt sind. Bei den gleichen geologischen Verhältnissen sind z. B. im Tunnel des Loges Verkleidungen von weit geringerer Mächtigkeit ausgeführt. Fr. 220 Zuschlag per Meter für Ventilation zu sind ebenfalls hoch gegriffen. Unter weit ungünstigeren Versekteissen sind des bestürgt generalen haltniffen find dafür beim Hauenstein allerdings Fr. 340 versbraucht worden. Bei Pierre-Pertuis dagegen sind nur Fr. 150 und beim Tunnel des Rangiers Fr. 180 Zuschlag per Meter berechnet. Der Boranschlag für den Tunnel de la Erotz ift somit ebenfalls ein reichlicher. Die Ingenieure der Ostbahn schägen denselben auf Fr. 3,723,296 = Fr. 1289 per Meter. Die Arbeit sollte in 28½ Monaten beendigt sein 11m mehr Angeikkanunkte in haben ungeleichten fein. Um mehr Angriffspunkte zu haben, projektirten 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 bie beiden Betriebsstollen können entbehrt werden. Dari liegt der Grund der niederern Anfate der Berren Bridel und Liardet.

Der Tunnel von Glovelier, 1930 Meter lang, braucht 2 Forderungsschachte von 125 und 132 Meter Tiefe. Er ift per laufenden Meter berechnet gu . Fr. 990 210

Fr. 1,200 Busammen macht auf 1930 Meter Fr. 2,316,000. Die Tunnels von St. Urfit und bes Doubs, zusammen 308 Meter lang, waren geschätzt auf Fr. 966 und 961 per Meter. Da aber fefter Felfen 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 find alfo die Tunnelarbeiten bevifirt, wie folgt: Tunnel de la Croig . . 2890 Meter Fr. 3,641,400.

Tunnel von Glovelier 1930 2,316,000. Tunnels von St. Urfig

und des Doubs

380 304,000.

Bufammen 5200 Meter Fr. 6,261,400. Demnach fame auf dieser Strede der laufende Meter Tunnel auf Fr. 1204. Im Bergleich zum Tunnel von Vierre-Pertuis, wo der Meter auf Fr. 1000, und zu den Tunnels des Jura industriel, wo der Meter auf Fr. 760 – 900 zu stehen kommt, fann jener Unfat ein fehr hoher genannt merden.

Um auch bier eine richtige Ginficht zu erhalten, bot bie Berwaltung ber Jurabahn nach forgfältig ausgearbeitetem Bedingnigheft unter ber Sand die Ausführung ber Tunnels und Anfahrten befannten technischen Firmen an. Januar Dieses Jahres langten 5 Angebote von Berfonen ober Gefellschaften ein, die alle im Falle waren, den gemachten Anforderungen zu entsprechen, u. A. auch Fr. 200,000 Kau-Anforderungen zu entsprechen, u. a. auch 31. 200,000 station zu hinterlegen. Die Herren Bridel und Liardet hatten den Tunnel de la Croix mit Zufahrten, Kunstbauten und Beschotterung veranschlagt auf . . Fr. 4,297,312 und den Tunnel von Glovelier auf . . " 2,731,259

Busammen Fr. 7,028,571 Bon jenen 5 Angeboten waren 3 unter und 2 über bem Boranschlage.. Die niedrigste Eingabe war Fr. 6,575,400, bie höchste stieg auf Fr. 7,392,993. Im ersteren Fall also ein Abgebot von Fr. 453,171. Waren sammtliche Arbeiten dieser Strecke ausgeschrieben worden, so wurden wohl stärkere Abgebote erfolgt sein. Der Boranschlag ist so hoch, daß 1 Million daran erspart werden dürfte. Es sind, wie gesagt, hohe Preife und ungunftige Berhaltniffe angenommen, Ber= haltniffe, die sich bei der Ausführung voraussichtlich weit beffer gestalten werden.

Die Bahnstrede zur Berbindung mit ber frangofischen

Oftbabn, Buig-Faverois, ift nur 2500 Meter lang, hat beinabe teine Runftbauten und ift ohne jegliche Schwierigfeit gu erstellen. Speziell studirt wurde sie von den Ingenieuren der Ostbahn. Die Herren Frote und Liardet veranschlagten diese Strecke wohl viel zu hoch auf Fr. 500,000, also den Kilometer zu Fr. 200,000. — Wir kommen nun zu folgendem Refultat : Laut Boranschlag kommen die Bahnstrecken :

Dachsfelden=Basel und Delsberg-Glovelier auf Fr. 18,150,000 Glovelier=St. Urfit=Bruntrut auf. . " 12,750,000 • Buix-Faverois auf

Zusammen Fr. 31,400,000 In Berücksichtigung ber gemachten Offerten feitens tüchtiger In Berückstigung der gemachten Opperten jetten den dages Unternehmer und erheblicher Ersparnisse, welche, wie nachges wiesen wurde, auf einzelnen Posten des Boranschlages zu machen sind, komme ich zum nämlichen Schlusse, wie Herr Marti in seinem Berichte: Es ist kein Zweisel, daß diese Marti in seinem Berichte: Es ist kein Zweisell, daß diese 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 neuzu erstellenden Linien koste Fr. 30,000,000 Biel-Dachsfelden und Sonceboz-les Convers

,, 12,000,000 und Pruntrut-Delle 1,846,500

fo koftet das ganze Det (158,900 Meter) . Fr. 43,846,500

oder rund Fr. 43,847,000

fomit per Kilometer Fr. 275,940. Der Voran= schlag des amtlichen Borprojektes belief sich auf " 42,300,000 Die wirklichen Bautoften fommen alfo nach

obiger Berechnung um . . Fr. 1,547,000 hoher, dagegen sind zu berücksichtigen die bedeutenden Mehr= koften in Folge Traceverlegungen. Ferner kommt in Betracht die bedeutende Zunahme der Preise in den letzten Jahren, sowie der Umstand, daß im Boranschlage des amtlichen Bor= projektes die Baukosten von Buix-Faverois nicht inbegriffen maren.

Ich glaube nun, Ihnen genugende und beruhigende Aus= funft über den technischen Theil der Borlage gegeben zu haben. Die technische Unterabtheilung Ibrer Kommission anerkennt Die gemachten Angaben, und ich mare somit jum Schlusse gekommen. Da ich aber das Wort noch habe, so bringe ich hiemit dem Jura meine herzlichen Glückwünsche dar, daß nach langer Arbeit, nach Angst und Sorgen, er endlich Gewisheit erhält, am Ziele seiner Bestrebungen anzulangen. Es war eine Beit, wo es nicht fo glatt ablief, fich fur juraffische Bahnbestrebungen zu interessiren oder gar zu begeistern; haben doch Söhne des Jura selbst sich nach dieser Richtung mit Handen und Füßen gesperrt! Doch die Zeiten haben sich geändert und hoffentlich jene Männer auch. Dem Jura aber blüht eine rosige Zukunft. Er erhält Verkehrslinien von einer Wichtigkeit und Tragweite, von denen er nie geträumt hätte. Mich freut dieß. Wenn er aber endlich angelangt ist am Ziele seiner Wünsche, wenn die Lokomotive braust durch die Thäler und Balder des Jura, dann gebenke er auch unfer dankbar und in Freundschaft, des alten Kantons, der ihm nicht nur mit 18 Millionen geholfen hat, sondern auch mit feiner Sym= pathie und seinem guten Willen! (Bravo!)

Se gler, als Berichterstatter der sinanziellen Sektion der Kommission. Nachdem sowohl der Gerr Eisenbahndirektor, als namentlich herr Karrer, als Berichterstatter ber Kommiffion, sich ausführlich ausgesprochen haben auch in Bezug auf den Finanzausweis, glaube ich, Ihre Geduld nicht ermuden, meine große Armatur auf die Scite legen und mich möglichst einfach halten zu follen. Die Finangfektion, bestehend aus den herren Steiner, hofer, Imer und mir, hat weniger zu raisonniren, als zu arbeiten gehabt. Ihre hauptarbeit ift gewesen, einen

großen Aftenband mit sich selbst nach seinem eigenen Resum und bie sämmtlichen Aften zu verisiziren und mit den Berichten des Herrn Marti und der Eisenbahndirektion zu vergleichen Diese Bergleichung hat auf das Gewissenhafteste stattgefunden Das Aftienregister der Jurabahn verzeigt für Fr. 10,333,500 Aftien. Dazu sind nachträglich, nachdem das Register dem Regierungsrathe eingereicht war,	t
	ì
noch für	<b>,</b>
Privataktien und für	,
Aftien ber Gemeinde Morvelier gekommen,	
was also eine Gesammtzeichnung von . Fr. 10,374,500 ausmacht. Im Berichte des Herrn Direktor Marti sind di Aktienzeichnungen auf Tr. 10,350,000 er von den nachträglichen Privataktienzeichenungen im Betrage von . Fr. 33,000 bereits	
bloß noch beizufügen Fr. 8,500 nebst den nachträglichen Ge=	
meindezeichnungen mit " 8,000	

16,500

8,000

Sang in den gleichen Jahlen bewegt sich der Herr Eisenbahndirektor; nur ist seine Jusammenstellung eine etwas andere, indem er sogleich Abzüge macht, während Herr Markinur in einem Nachsat sagt, was er abziehen würde. Die Kommission war erfreut über die Korrektheit, mit welcher die Kommission war erfreut über die Korrektheit, mit welcher die gesammte Aktenaustage der Jurabahn stattgefunden hat: es ist wohl selten ein so großes Register von solcher Korrektheit dem Großen Rathe vorgelegen. Die Kommission hatte ferner eine Masse von Bedingungen in den Zeichnungen der Gemeinden durchzulesen, wodet sie östers sah, daß die gestellten Bedingungen von spätern Gemeindsversammlungen aufgehoben worden waren, oder sich überzeugte, daß die Bedingungen gar keinen Werth haben, indem sie Etwas verlangen, was ohnehin ausgesührt wird. Einige, die von den Herren Marti und Jolissain hervorgehöben werden, sah sich die Kommission noch näher an, so die Zeichnungen der Gemeinden Escherund Corcelles, die, wenn ihre Wünsche in Bezug auf die Aulage des Bahnhoses in Münster nicht erfüllt werden, ihre Aktienzeichnungen um se Fr. 10,000 reduziren, die Zeichnung der Gemeinde Ließberg, 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 sein Grund vorhanden, etwas Weiteres abzuziehen, als was die Herre Marti und Jolissain Eldst als zweiselhaft 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 sahren läßt, eine saft noch größere Summe an devisirten Kosten erspart wird. Man hätte somit füglich saft die ganze Summe der gezeichneten Aftien als desinitiv annehmen können. Allein wir hielten es für gut, auf den allerniedrigsten Ansah herunterzugeben, und einigten uns dahin, dem Großen Kathe mit aller Bestimmtheit zu erklären: Es sind reelle, seste Aktienzeichnungen sür mindestens 10 ¼ Millionen vorhanden. Diese vertheilen sich in

Tagblatt bes Großen Rathes 1873.

Beichnungen	von Gemeinden		Fr. 4,414,500
"	" Privaten der französischen	Oftbahn :	" 960,000 " 4,500,000
"	von Bafelstadt		,, 500,000
076		Total	Fr. 10,374,500
Nach Abzug für vielleicht	nicht erfüllbare	Bedingungen .	<sub>n</sub> 124,500

bleibt ein gesichertes Aftienkapital von Fr. 10,250,000 Nachdem fich die Kommiffion über diese Aftiensumme genau orientirt hatte, ging sie zur Prüfung des Finanzverztrages mit den Banken über und stellte sich vor Allem die Frage: Gewähren diese Banken die nöthige Sicherheit bet einem à forsait-Vertrag über 22 Millionen? Es sind, wie Sie wissen, der Basker Hand, der die Kantonalbank und die Gidgenöffische Bank von Bern. Diefe zusammen arbeiten mit einem Stamm-, refp. Aftientapital von zirka 80 Millionen Franken, und die Aftien und Titel dieser Banken — die Kantonalbank hat auch Obligationen mit Gewinnantheil — stehen weit über pari. Die Frage also, ob diese Banken stark genug seien, um unter allen Umskänden, es mögen Krieg ober sonstige unvorhergesehene Ereignisse einerteten, 22 Millionen zu liesern, wenn sie sie auch nicht beim Wustikum an den Mann kringan können ist mit ich die zu her Publikum an den Mann bringen können, ist mit Ja zu besantworten. Nun ist der Bertrag im Uebrigen unter billigen Bedingungen abgeschlossen. Buerst der Kurs von 96 %. Wir stellten in Bezug hierauf Bergleichungen an. Es ist ein Ansleihen von 3 ¼ Millionen für das Dekretsneh zu 96½ % negoziirt worden; dagegen aber mußten sich die sämmtlichen negozitt worden; oagegen aber mußten nich die jammitichen an den Linien liegenden Gemeinden zur Zinsengarantie verpflichten, was hier nicht der Fall ist. Das unter den schönsten Auspizien 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 est in sich sell strägt, ein angemessener ist. In Bezug auf die Lieferung des Keldes steht eine Restimmung im Rertrage, moord die Ronker 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 emittiren können. Für die Emission ist ihnen, ihrem Verlangen gemäß, alle mögliche Freiheit gegeben worden, jedoch mit Einstechtung der Bestimmung, daß sie dieß mit thunlichster Berückstigung der Interessen der Jurabahn ausführen sollen, damit diese nicht zu viel chomage d'argent hat. Wahrscheinlich werden die Banken diese 22 Millionen nicht auf einmal auf den Warkt wersen können, sondern serienweise, was dem Uebelzstand der Fondsanhäufung abhelsen würde. Wie Sie wissen, ist der Vertrag absolut fest, insofern wir abschließen. Es ift der Bertrag abfolut fest, insofern wir abschließen. Es fteht im Bertrage eine Rlausel, daß bei außerordentlichen Um= steht im Vertrage eine Klausel, das bet außerordentlichen Umständen die Banken zurücktreten dürsen, was sie aber acht Tage vor der zur Entscheidung veranstalteten Großrathösitzung erklären müssen. Sie baben nun keine derartige Erklärung abgegeben, so daß, wenn wir die Vorlage genehmigen, das Obligationenkapital fest angebunden ist. In diesem Vertrage ist ausdrücklich vorbehalten, daß zwar die Staatsbahnlinien sofort Gigenthum der Jurabahn werden müssen, daß aber der Ertrag derselben bis zum Ausbau des Jurabahnnezes dem Staate Bern angehört. Es fehlt also an den nöthigen Vorbehalten im Vertrag nicht, und er hindert uns nach keiner behalten im Vertrag nicht, und er hindert uns nach keiner Richtung, dem Bunsche zu entsprechen, daß der Kanton Bern noch einige Jahre die Rendite seiner Staatsbahn anstatt eines Binfes von Aftien beziehe. Noch eine Bemerfung : Diefe Banten Jines von Atten vertege. Abch eine Vernertung! veje Banten find, nach allerdings ziemlich langen Verhandlungen, in zwet Richtungen coulant geworben. Sie haben zugestanden, daß wir die Abkündung des ganzen Kapitals auf das Jahr 1881 stellen können, während die Aufkündung von Seiten der Banken erst auf das Jahr 1890 gestellt ist. Dieß wurde unsererseits verlangt, damit man eventuell 1881 das dannzumal fällige Anleihen von 31/4 Millionen aufheben und bie ganze Jurabahnschuld 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 affordirt und der Jurabahn vorbehalten, zu verlangen, daß die 22. Million auch emittirt, oder im Portefeuille behalten

Indem alfo bie Finangfektion Fr. 10,250,000 ,, 22,000,000 Aftien und

Obligationenkapital als burchaus gefichert an-

Fr. 32,250,000 nahm, fand fie, daß im Bangen 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 31½ Millionen bestätigt. Der Herr Eisenbahndirektor hat angeführt, sie habe wegen eines Fehlers in der Zinsberechnung 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 wurde also von ,, 32,250,000 bem vorhandenen gesicherten Rapital von

eine Summe von Fr. 1,000,000 übrig bleiben. Wenn Sie den Bericht des Herrn Marti, der neuere Angaben in Bezug auf die Beraktordirung der Doubstunnel enthält, genau durchgeben, fo werben Gie Butrauen zu seiner Berechnung bekommen, wonach man, statt mit 31½, auch mit 30½ Millionen wird auskommen können, in welchem Falle somit 2 Millionen übrig bleiben würden. Indessen ist es vorsichtiger, man nehme die höhere Summe an. Nach diesem Ansahe übersteigt das gesicherte Kapital die nothwens bige Bausumme um 1 Million, so daß man mit aller Berushigung der Sache ins Auge bliden und sicher sein kann, daß bie Bahn in keine Berlegenheit kommen wird. Ich will noch anführen, mas zwar bereits erwähnt worden ist, wie gewissenhaft der Jura seine Berpflichtungen erfüllt. Es sind von allen für die Defretklinien gezeichneten Aftien noch ausstehend Fr. 6500, nämlich Fr. 6000 von Isfingen (Orvin) wegen eines Streithandels und Fr. 500 von einem verunglückten Privaten. Sie werden selten eine solche Summe gezeichnet geselehen haben mit einem so kleinen Ausstande. Gbenso sicher werden auch die Fr. 10,250,000 eingehen, ja mehr als eins gehen.

Der nämliche Ueberschuß von 1 Million, ber fich bei ber Feststellung bes Baufapitals auf Fr. 31,250,000 ergibt, stellt fich auch für das ganze Ret heraus. Bu biefen

fommen dann noch hinzu für:

Fr. 1,850,000 Bruntrut=Delle . . ,, 12,250,000 die Defretslinien die Staatsbahnlinien

10,800,000 rund...

24,900,000

Fr. 31,250,000

Dies ergibt eine Summe von Fr. 56,150,000 Dagegen haben wir Fr. 57,150,000 Fonds, nämlich außer den für die noch zu erftel= lenden Linien gesicherten noch die Aftien von Prun= Fr. 32,250,000 trut=Delle mit 1,550,000 Idie Aftien der Defrets= 9,000,000 inien mit . bie abzutretenben Staats= bahnlinien im Werthe

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

Uebertrag Fr. 42,800,000 Fr. 56,150,000 10,800,000 an Obligationenfapital 300,000 für Bruntrut = Delle 3,250,000 und für die Defretslinien.

Dies ergibt zusammen 57,150,000

also die nämliche Differenz von Fr. 1,000,000 awischen Baukosten und Kapital, wie oben. Namens der Finangsektion kann ich Ihnen also gewissenhaft das Eintreten ins Defret und bie Genehmigung bes Finanzausweises em-

Die Finanzsektion hat sich auch gefragt, ob es ihre Sache sei, die Rentabilität zu begutachten. Gie 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 Sinn ehrlich Wort halten, so ist die Frage nicht, ob das Unter-nehmen Etwas einbringt, ob es mehr oder weniger rentirt. Indessen haben wir uns in den verschiedenen Berechnungen umgesehen, und ich will Ihnen Die Reihe berfelben vor Augen führen. Die erfte ift von herrn Direktor Marti und datirt aus ber Beit, wo er auf bem Bunfte ftand, mit ben Banfen fur bas Obligationenkapital in Regoziation ju treten, und benfelben eine Unterlage bieten mußte. Damals ftanden ihm die Faftoren noch fehr unvollständig zu Gebote; er mußte aber wohl, mit wem er zu rechnen hatte, nämlich mit Banten, Die sicher geben wollen, wenn sie à forfait übernehmen, und rechnete also lieber zu niedrig, als zu hoch. Nun kam er auf eine Dividende von 31/8 %. Ich halte es für außerordentlich wichtig, zu konstatiren, daß von keiner einzigen der vier Banks direktionen kritisende Bemerkungen über diese Rendite ges macht worden sind. Sie sehen, daß die Banken an diese Mendite glauben, sonst würden sie nicht verhältnismäßig so günstige Bedingungen bei einem so großen Anleiben zugestanden haben. Herr Jolissant kommt auf  $4^{\circ}$ . Er hat etwas weniger Betriebseinnahmen und sett einige Faktoren etwas anders an, als Herr Marti, der jeht, nach vielen neuen Antersuchungen, und nachdem er in Folge besserer Menseignes wents inskesondere den Rerkehr der Okthole viel genauer ments insbesondere den Verkehr der Ostbahn viel genauer hat beurtheilen können, als im Herbst vorigen Jahres, auf  $4\frac{1}{2}\%$  kommt. Bir können also auswählen zwischen  $3\frac{1}{8}$ , 4 und  $4\frac{1}{2}\%$ . Es ist möglich, daß man zu tief geht. Ich will indessen daran erinnern, daß bei der Staatsbahn die Pessit von höchstags kein der Staatsbahn die Pessit von höchstags kein 240 0000 der Dutimisten auf ein Defizit von höchstens Fr. 240,000, die Optismisten auf ein solches von Fr. 160,000 rechneten. Run find beide weit hinter ber Wahrheit zuruckgeblieben, die Veffimisten gleich fur die ersten Jahre, Die Optimiften fur die spateren. Und boch besteht die Staatsbahn, mit Ausnahme der Linie Biel = Neuenstadt, nicht aus nothwendigen Fortsetzungen an= berer Bahnen, fondern aus Berbindungen von Ropfstationen, daher sie sich, wie ein neues Handelshaus oder eine neue Industrie, ihre Kundschaft zuerst machen mußte. Sie hat sie aber auch gemacht: Jahr für Jahr sah man die Rendite steigen, trot der Kopfstationen. Hier aber haben wir nun eine ganz andere Sachlage. Auf der einen Seite ist die Fortssetzung der Bahn nach Luzern gesichert, so daß das Ende dersselben nicht mehr Kopfstation sein wird. Was aber noch viel wichtiger: hier ist das ganze Netz nur die Fortsetzung der französischen Oftbahn gegen den Gotthard zu. Während andere Bahnen zuerst Jahre lang sich einleben mussen, um sich ihre Kundschaft im Berkehre zu machen, tritt hier mit dem ersten Tage des Bestandes dieser Bahn ein großartiger Baarentranfit ein, der ohne viele Uebertreibung auf 2 Millionen Bentner geschätzt werden fann. Dies andert alle Ber= haltniffe fo, daß wir finden, man durfe bei biefer Bahn aller=

bings 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 Kinanzsektion hinsichtlich der Rentabilität durchaus nicht besorgt, wir sind im Gegentheil auch über diesen Bunkt besruhigt, da nirgends in der Berechnung Schwindel 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 Rathe möge erkannt, daß einstimmig die endliche Einheit des ganzen Kantons Bern möge beschlossen werden. (Bravo!)

Der Große Rath beschließt, in den Entwurf einzu= treten und benselben artikelweise zu berathen.

#### \$ 1.

(Siehe benfelben Seite 22 hievor).

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

Der § 1 wird unverandert genehmigt.

#### § 2.

(Siebe Seite 22 hievor).

Der Regierungsrath beantragt, nach den Worten "revidirten Statuten vom 13. Oktober 1872" beizufügen: "mit den vom Regierungsrath am 25. Februar 1873 beanstragten Abanberungen".

Herr Berichterstatter bes Regierungkrathes. Der § 2 zerfällt in dei verschiedene Theile: der erste betrifft die Genehmigung der in demselben genannten Aften, der zweite die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten und der dritte stellt die Bedingungen sest, an welche diese Ermächtigung gestnüft ist. Was die Aften betrifft, deren Genehmigung in § 2 vorgeschlagen wird, so sind ihre hauptsächlichsten Bestimmungen in den geschriebenen Berichten, sowie in der Diskussen über die Eintretensfrage außeinandergesetzt worden. Der Berichterstatter der Kommission, Herr Karrer, hat die mit der französischen Ostbahugesellschaft und mit der Gentralbahugesellschaft abgeschlossenen Berträge und der Berichterstatter der sinanziellen Settion der Kommission, Herr Sesler, den mit den Banken vereinigten Bertrag über die Beschaffung des Obligationenkapitals besprochen. Ich will daher nicht auf diese bereits hinreichend erläuterten Attenstückzurücksommen. Es bleibt mir noch übrig, einige Erläuterungen über die Statuten, die Protokolle über die Aftienzeichnungen ber Gemeinden, die Pläne 2c. zu geben.

Bas zunächst die Statuten betrifft, so bemerke ich, daß dieselben in einigen Punken vorgeschen

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

glieber bes Berwaltungsrathes, welche nach ben 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 dürse, wurde vom Regierungsrathe dahin abgeändert, daß die Zahl der Stimmen, welche eine Person abgeben kann, auf 1,000 sestgesetzt wurde. Diese Abänderung wurde hauptsächlich vorzenommen, um dem Staate die Ausübung seiner Rechte als Aktionär zu erleichtern. Endlich wurde der § 23 der Statuten, nach welchom die dernische Regierung 2 oder 3 Mitzglieder des Berwaltungsrathes zu ernennen hatte, folgendermaßen abgeändert: "Der Regierungsrath des Kantons Bermernennt unmittelbar ½ der Mitglieder (3—5) des Berwaltungsrathes 2c." In Bezug auf den Bertrag mit der französischen Ostbahn und den Bertrag mit der Centralbahn über gemeinsame Benutung des Bahnhoses Basel, habe ich den darüber gemachten Bemerkungen des Berichterstatters der Kommission, welche diese Attenstücke genau geprüft hat, nichts beizusügen. Die Protosolle über die Astienzeichnungen der Gemeinden wurden von der Direktion des Gemeindewesens, vom Regierungsrathe, der sie als in Ordnung besindlich genehmigte, und von der Finanzsettion der Kommission geprüft. Sie haben den günstigen Bericht der letztern über diese Protosolle angehört, welche, wie die Kommission erklärt, allen gesetlichen Formalitäten entsprechen." Hinschilch des Generals planes des Trace's habe ich bereits bemerkt, daß dieses auf der Strece Delsberg Pruntrut wichtige Modissitationen erzlitten hat, indem es setzt über St. Ursik führt; es ist daher nothwendig, daß der Große Kath diese Abänderungen genehmige.

Die Ermächtigung zum Beginne der Arbeiten ist an zwei Bedingungen gefnüpft. Zunächst soll die Gesellschaft die in der Konzession für das ganze Netz verlangte Kaution von Fr. 500,000 leisten, soweit dies noch nicht geschehen ist. Die Kaution von Fr. 250,000, welche im Defret vom 10. März 1870 für das engere Netz vorgeschrieben ist, ist von der Gesellschaft für die Linien Biel-Dachsselden-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 Attionäre der Ostbahn und der schweizerische Bundesrath den Vertrag vom 20. Juni 1872 ratissirt haben. Endlich räumt der S 2 dem Regierungsrathe das Recht ein, die Bauten und die Verwaltung der Tesellschaft nach Gutsinden zu überwachen und den fünsten Theil der Mitglieder des Verwaltungsrathes des neuen Unternehmens zu wählen. Die erste dieser Bedingungen ist dem Defret 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 abhin, durch welchen versichiedene Abänderungen der Statuten genehmigt wurden. — Ich empfehle die Annahme des § 2 mit den erwähnten Ab-

Der § 2 wird mit ben vom Regierungerath vorgeschlas genen Abanderungen genehmigt.

§ 3.

(Siehe Seite 23 hievor).

Die Rommiffion beantragt:

1) ftatt bes Wortes "Abtretung" zu feten: "Uebergabe". 2) ben letten Sat also zu faffen: "Dagegen wird auf "so lange, als ber Staat die Einnahmen der fraglichen "Staatsbahnlinien bezieht, für bie ben Wegenwerth ber-"felben bildenden Aftien von der bernischen Jurabahn= "gefelichaft fein Bins entrichtet werden."

herr Berichter statter des Regierungsrathes. Diefer Baragraph ist die Ausführung des zweiten Alinea's des § 7 bes Detrets vom 2. Februar 1867. Er führt diese Bestim= mung in ber Beife aus, baß er bie fofortige Abtretung ber Staatsbahulinien an bas gefammte Jurabahnnet im Grundfage ausspricht, die fernere Benutung Dieser Linien aber bis jur Bollendung des Gefammtnetes und bis zur Ginzahlung bon wenigstens 5 Millionen auf den von den Gemeinden und Brivaten gezeichneten Aftien bem Staate einraumt. Die wichtigsten Bedingungen ber Abtretung ber Staatsbahnlinien find bereits im Art. 7 bes Defrets vom 2. Februar 1867 enthalten, welcher sich darüber folgendermaßen ausspricht: "Für den Fall jedoch, daß früher oder später eine mit den nothigen Garantien ausgerüftete Gesellschaft sich finden sollte, um bas gange juraffifche Bahnnet, nämlich außer ben oben speziell genannten Linien auch diejenigen von Dachsfelden nach Bafel und nach Bruntrut auszuführen, fo fpricht ber Staat jest ichon die Geneigtheit aus, unter aledann gu ver= einbarenden nähern Bedingungen die Strecken ber jegigen Staatsbahn Bern = Biel und Reuenstadt = Biel zum Kostens= werthe in das Gesammtnet einzuwerfen und für diefen Be= trag mit Aftien des neuen Unternehmens fich zu betheiligen. Mit Rudficht auf diese Eventualität ift in den Konzeffionen für die Ginzellinien die Möglichkeit vorzubehalten, dieje ein= zeln konzebirten Strecken fpater mit in das Gefamminet zu gieben." Die durch diesen Beschluß vorgeschriebenen Haupt= bedingungen find bemnach die folgenden:

1) Bildung einer Gefellschaft, welche zur Ausführung des ganzen Netzes die nöthigen Garantien bietet;
2) Der Koftenswerth der Linien Biel = Neuenstadt und Biel = Bern ift auch zugleich der Preis fur die Ab= tretung :

3) An Bahlungsftatt fur biefe Abtretung erhalt ber Staat Aftien bes neuen Unternehmens bis zum Betrag bes

Roftenswerthes;

In ben Ronzessionen fur Die Ginzellinien ift die Mog-lichkeit vorzubehalten, Diefelben spater mit in das Be-

sammtnet zu giehen; Endlich enthält der Art. 7 des Defrets noch den Bor= behalt, daß bie nabern Bedingungen gur Beit der Ab-

tretung zu vereinbaren seien. Diese Grundbedingungen, wie sie bereits im Dekret enthalten sind, lassen sich in zwei Kategorien eintheilen, nam= lich in folche, welche von der Jurabahngefellschaft zu erfüllen find, bevor fie ben Ginschuß ber Staatsbahn verlangen fann, und in folde, welche alebann naber zu vereinbaren und fo-mit in bas Abtretungsbetret aufzunehmen find. Wir haben uns baher ju fragen, ob die Erfullung der Bedingungen, welche das Begehren rechtfertigen können, den versprochenen Einschuß nun zu leisten, vorhanden sei. Die Antwort hierauf findet man in den Konzessionen, welche der bernischen Jurabahngefellichaft durch Diejenigen Rantone ertheilt murben, beren Bebiet burch ihre Bahn berührt wird; ferner im Detret vom 4. Dezember 1869 (Art. 9 betreffend ben Rudtauf ber Bruntrut = Belle = Bahn); dann in den am 13. Oftober 1872 revidirten Statuten biefer Gefellschaft und endlich im Beilagenband zur Leiftung bes Finanzausweises für bie Mus-führung bes ganzen Unternehmens. Durch biefe Aften wird bemiefen:

1) daß die Einzellinien in bas Befammtnet gezogen

merben ;

2) baß eine Gefellschaft zu folgendem breifachem Bwed gebilbet murbe: zur Erstellung ber Linien Biel-Delsberg : Bafel, Soncebog : Convers (Chauxdefonds) und Delsberg=Pruntrut; jur Erwerbung ber Linien Bruntrut-Delle, Biel-Neuenstadt und Biel-Bern und endlich jum gemeinschaftlichen Betrieb diefer verschiedenen Bahn= ftreden; und

3) daß diese Gesellschaft die nothigen Garantien zur Bollendung des gangen juraffischen Bahnneges bietet. Die Borbedingungen, welche im Art. 7 bes Defrets von 1867 gefordert wurden, find bemnach erfullt. Bas nun diejenigen Bedingungen anbelangt, welche in bas Defret betreffend die Abtretung ber Staatsvahn aufzunehmen find, fo baben wir bereits oben bemerkt, daß die hauptfachlichsten ber= selben, biejenigen bezüglich des Breises und ber Art ber Begahlung mit Aftien, schon im Art. 7 felber enthalten. find.

Die von der Kommission vorgeschlagenen Modifikationen betreffen nur die beutsche Redaktion, d. h. die Berichtigung der deutschen Uebersetzung. Mit diesen Abanderungen bin ich einverstanden. — Ich bemerke schließlich, daß die vorbera= thenden Behörden bei der Feststellung der Bedingungen der Abtretung der Staatsbahnlinien sich gefragt haben, ob man nicht ausdrücklich erklären sollte, daß diese Linien in Bezug auf den Unterhalt und den Betrieb in gutem Buftande an die Jurabahngesellschaft abgetreten werden follen. Die vorberathenden Behörden haben indeffen gefunden, es verstehe sich dieß von selbst; sie haben daher darauf verzichtet, dieß ausdrücklich zu erklären, um so mehr, als es nicht zweifelhaft fein kann, daß der Kanton Bern, welcher die fraglichen Linien bis zur Eröffnung ber Jurabahnen betreiben wird, fie, wie bisher, gehörig unterhalten wird.

Der § 3 wird mit den von der Kommission vorgeschla= genen Redaktionsveranderungen genehmigt.

# § 4.

#### (Siehe Seite 23 hievor).

Herr Berichterstatter des Regierungsrathes. Diese Bestimmung sindet sich bereits in den Statuten der Gesellsschaft, man hat es aber für zweckmäßig gehalten, sie im Detret, welches nur mit Genehmigung des Großen Rathes absgeändert werden kann, zu reproduziren. Der Sit der bernisiert nischen Jurabahngesellschaft wird die Bedeutung ber Bundes = stadt erhöhen. Bon welcher Bedeutung Dieser Buntt ift, 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, in= bem jebe biefer Stabte biefen Sit beanspruche.

Der § 4 wird unverandert genehmigt.

### § 5.

## (Siehe Seite 23 hievor).

Herr Berichterstatter bes Regierungsrathes. Dieß ift eine Bestimmung der Gerechtigkeit und Billigkeit. Es ware wirklich nicht billig, bas Personal ber Staatsbahn zu entlaffen, soweit es wenigstens in bem neuen Unternehmen beibehalten werden fann.

Benehmigt.

§ 6.

(Siehe Seite 23 hievor).

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

Angenommen.

\$ 7.

(Siehe Seite 23 hievor).

Die Rommiffion beantragt, hier beigufugen: "und es wird ber Regierungerath mit ber Bollziehung beauftragt."

Dhne Bemerkung genehmigt.

Gingang.

(Siehe Seite 22 hievor).

Der Eingang wird ebenfalls ohne Einsprache ange= nommen.

Es wird verlangt, daß die Generalabstimmung über bas Defret mit Ramensaufruf ftattzufinden habe.

Bon anderer Seite wird biefer 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 Ehrenzhaftigkeit und Entschlossenheit des Kantons Bern in Sachen des allgemeinen Interesses, daß man ja freilich mit Namensaufruf abstimmen soll. Es wird nach meiner Anssicht in der ganzen Schweiz mit großem Bergnügen aufgenommen werden, daß der Kanton Bern nach vielen vorausgegangenen Kämpsen in Eisenbahnsachen die vorliegende Frage so zu sagen mit Einstimmigkeit oder doch, wie ich hosse, mit großer Wehrheit nach den Anträgen der vorberathenden Behörden entschieden hat. entschieden hat.

Der Antrag, die Abstimmung mit Namensaufruf vorzu= nehmen, vereinigt mehr als 20 Stimmen auf sich, es ift so= mit diefer Antrag jum Beschluffe erhoben.

## Abstimmung.

Für Annahme bes Defrets= entwurfes . namlich bie herren Mebi, Althaus, Ambuhl, Anten, Arn, Bahler, Bangerter, Berger

232 Stimmen,

Christian, Berger Gottlieb, Beuret, Biert, Bohnenblust, Bohren, Bourguignon, Bouvier, Brand, Brügger, Brunner Johann, Brunner Rubolf, Budger, v. Büren, Burger Rubolf, Burger Franz, Bürft, Burri, Bütigkofer, Charpié, Chodat, Chopard, Choulat, Cuenat, Cuttat, Dähler, Därendinger, Ducommun, Egger Raspar, Egger Pektor, Engel Karl, Engel Gabriel, Engemann, v. Erlach, Etter, Eymann, Fahrni-Dubois, v. Fischer, Fleury Biktor, Fleury Joseph, Flück, Flückiger, Folletête, Frène, Friedli, Froté, Furer, Geiser-Leuenberger, Geiser Friedrich Gottl., Geisbühler, Gerber in Steffisburg, Gerber in Stettlen, Gfeller Niklaus, Gfeller Friedrich, Gobat, v. Gonzenbach, v. Goumoens, Gousernon, Greppin, Grossean, v. Größ, Großensbacher, Grüber, Grünig, v. Grünigen, Gurtner, Gygaz Gottfried, Gygaz Jakob, Gyger, Habend, Haldemann, Hauert, Hebler, Hennemann, Henzelin, Herren, Herzog, Hennemann, Henzelin, Herren, Herzog, Hennemann, Henzelin, Herren, Herzog, Hennemann, Henzelin, Herren, Herzog, Hennemann, Kallen, Kalmann, v. Känel in Aarberg, v. Känel in Winnis, Karrer, Käsermann, Rehrli, Reller, Kernen, Klaye, Kohler, Rohli Johann, Kohli Ulrich, König, Ruhn, Rummer, Lehmann-Cunier, Lehmann Johann, Rehmann Abolf, Lehmann Johann, Rehmann Abolf, Lehmann Johann, Rehmann Abolf, Lehmann Johann Johann, Reibundgut, Lenz, Liechti Jakob, Liechti Christian, Berger Gottlieb, Beuret, Bieri, Rohler, Rohli Johann, Kobli Ulrich, König, Kuhn, Kummer, Lehmann-Gunier, Lehmann Johann, Rehmann, Lehmann Johann, Lehmann Abolf, Lehmann Johann, Leibundgut, Lenz, Liechti Jakob, Liechti Johann, Linder, Lindt Kudolf, Lindt Baul, Locher Albert, Locher Christian, Löffel, Macker, Mader, Mögli, Maistre, Manuel, Mauerhofer, Meister, Meyer, Michel Friedrich, Michel Christian, Migy, Mischler, Monin, Moschard, Mösching, Möschler, Müller Aarl, v. Muralt, Niggeler, Rußbaum, Oberli, Ott, Beter, Plüß, Brêtre, Racle, Reber in Riederbipp, Reber in Diemtigen, Rebetez, Regez, Renfer, Rieder, Ritschberg, Roth in Wangen, Röthlisberger Mathias, Ruchti, Salsisberg, Salzmann, Schären, Scherz, Schwid Andreas, Schmid Rudolf, Schwab Johann, Schwab Gottfried, Schwab Johann, Schwab Kriedrich, Seiler, Desler, v. Siebensthal, Sigri, Simon, v. Sinner Budolf, Schwab Kriedrich, Seiler, Sesler, v. Siebensthal, Sigri, Simon, v. Sinner Eduard, v. Sinner Rudolf, Sommer Jakob, Sommer Samuel, Spring, Spycher, Stämpsti Jakob, Stämpsti Christen, Stämpsti Rislaus, v. Steisger, Steiner, Sterchi, Stettler, Streit, Stuber, Stucki, Studer Boutlieb, Studer Rudolf, Terrier, v. Tavel, Thönen, Trachsel, Bogel, Watthern, Bampster, v. Wattenwyl Ludwig, v. Wattenwyl Eduard, Wenger Jakob, Benger Joseph, v. Werth, Warsten, Whß, Beesiger, Beller, Bingg, Boß, Bumkehr, Bumwald, Bwahlen, Byro.

Für Berwerfung des Dekretsse

Für Bermerfung des Defrets: entwurfes . .

Miemanb.

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. Marz nachsthin beim Prasi-bium des Großen Rathes beantragt.

Der herr Prafident schließt hierauf Die Sigung mit folgenden Worten:

#### Meine Berren!

Es gereicht mir, wie Sie wohl alle leicht begreifen werben, zur ganz besondern Freude, Ihren soeben gesaßten Beschluß von dieser Stelle aus dem Volke verkünden zu können. Ich habe nie daran gezweiselt, daß die Jurabahnfrage in diesem Sinne mit großer Mehrheit werde erledigt werden; jesdoch hätte ich mir nie träumen lassen, daß eine solche Sinskungkeit 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 Ginsicht und mit einem Muthe gelöst, die ihm zur höchsten Ehre und dem Lande zum größten Außen gereichen wird. Sie haben jest einen einigen Kanton Bern, und ich din überzeugt, daß Ihnen der Jura reichlich lohnen wird, was Sie Gutes an thm gethan haben.

Indem ich Ihnen allen eine glückliche Geimreise wunsche, erklare ich die Sigung für geschloffen. (Lebhaftes Bravo.)

Schluß ber Sigung und ber Seffion um 11/2 Uhr.

Der Redaktor: Fr. Zuber.

## Bergeichniß

der seit der lehten Session eingelangten Vorstellungen und Bittschriften.

- Vorstellungen der Gemeinden Bußwyl bei Büren, Grafenried, Oberbipp, Niederbipp, Limpach, betreffend die Frage der Burgergüter, vom 28. und 29. Januar und 3., 9. und 11. Februar 1873.
- Borstellungen, den gleichen Gegenstand betreffend, von 187 Burgergemeinden, Biertelsgemeinden und burgerlichen Korporationen, vom 25. Februar.
- Beschwerde der Burgergemeinde Belp über einen Entscheid des Regierungsrathes vom 16, Januar 1873 über die Nugungs= berechtigung auswärtiger Burger, vom 26. Februar.
- Kaffationsgesuch ber Pfarrer Crelier und Stouder betreffend ihre Absehung, vom 9. Februar.
- Vorstellung ber Gemeinden Laupen, Mühleberg und Neueneck betreffend die Korrektion der Straße von Flamatt nach Schwarzenburg, vom 17. Februar.
- Steuerrekurs des herrn Chr. Rollier, Lehrer, in Bern, vom 24. Februar.
- Gesuch der Ortschaft Werdthof um Lostrennung von Lyß, vom 25. Februar.
- Vorstellung des gew. Bischof Lachat, betreffend seine Amtsentsetzung, vom 24. Februar.
- Fünf gleichlautende Gingaben von katholischen Pfarrern im Jura gegen den Gesetzesentwurf über die Organisation der Kirchenverfassung, vom 25. Februar.
- Betitionen zu Gunsten des abgesetzten Bischof Lachat, laut Angabe des Herrn Großrath Folletête mit 9703 Unter= schriften versehen, vom 26. Februar.