

**Zeitschrift:** Tagblatt des Grossen Rates des Kantons Bern  
**Herausgeber:** Grosser Rat des Kantons Bern  
**Band:** - (1902)  
  
**Rubrik:** Annexes

### **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:** 14.04.2026

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

# ANNEXES

AU

## BULLETIN DES DÉLIBÉRATIONS DU GRAND CONSEIL

DU

## CANTON DE BERNE.

1902.



---

BERNE  
IMPRIMERIE SUTER & LIEROW



Projet du Conseil-exécutif,  
des 27 février 1900 et 21 novembre 1901.

Amendements proposés par la commission  
du Grand Conseil.  
(13 mai 1901.)

# LOI

sur

## l'assurance du bétail

dans le canton de Berne.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Voulant encourager l'institution, sur le principe de la mutualité, de l'assurance du bétail, et notamment du bétail bovin;

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

*arrête :*

### CHAPITRE PREMIER.

#### Création des caisses d'assurance du bétail.

ARTICLE PREMIER. Dès que dix propriétaires de bétail d'une commune municipale demandent au conseil municipal la création d'une caisse d'assurance du bétail, le conseil municipal sera tenu :

- a. d'établir une liste de tous les propriétaires de bétail habitant la commune, à l'exception des marchands de bétail de profession;
- b. de convoquer ces propriétaires, par lettre ou par une publication officielle, à une assemblée qui devra prononcer sur la création d'une caisse d'assurance du bétail. La convocation sera envoyée ou publiée au moins huit jours à l'avance et mentionnera exactement la date, l'heure et le lieu de l'assemblée, comme aussi l'objet à l'ordre du jour. L'attention des intéressés devra, dans la convocation, être attirée sur les suites que peut avoir leur absence à l'assemblée.

ART. 2. L'assemblée sera ouverte et présidée par le maire; le secrétaire municipal tiendra le procès-verbal des délibérations.

ART. 3. La décision portant création d'une caisse d'assurance du bétail devient obligatoire pour tous les propriétaires de bétail bovin de la commune lorsqu'elle est prise à la majorité desdits propriétaires et qu'en

Dans les communes comptant moins de vingt propriétaires de bétail, la création d'une caisse d'assurance du bétail peut être demandée par la moitié des propriétaires.

ART. 3. La décision portant création d'une caisse d'assurance du bétail devient obligatoire pour tous les propriétaires de bêtes bovines de la commune lorsqu'elle est votée par les deux tiers des propriétaires du bétail

outre cette majorité possède plus de la moitié du nombre total des bêtes bovines se trouvant à demeure dans la commune.

bovin qui se trouve à demeure sur le territoire communal.

ART. 4. Les recours contre la décision prise par l'assemblée sont liquidés selon la procédure suivie pour la liquidation des recours communaux.

ART. 5. Lorsque la majorité nécessaire a voté la création d'une caisse d'assurance du bétail, l'assemblée nomme une commission chargée d'élaborer des statuts conformes aux dispositions de la présente loi. Cette commission, qui sera composée de cinq membres, est tenue de convoquer dans le délai de deux mois une nouvelle assemblée des propriétaires de bétail bovin de la commune et de lui soumettre, à l'effet d'une délibération et d'une votation, le projet de statuts qu'elle aura élaboré.

ART. 6. La nouvelle assemblée prend ses décisions à la majorité absolue des propriétaires présents, sans qu'il soit tenu compte du nombre de têtes de bétail que possède chacun d'entre eux.

Les statuts adoptés, il est immédiatement procédé à la nomination du comité chargé de la direction des affaires pendant le premier exercice.

ART. 7. En vue de faciliter une application uniforme de la loi sur l'assurance du bétail, le Conseil-exécutif publiera des instructions concernant l'élaboration des statuts, lesquels pourront être adaptés aux diverses circonstances locales, notamment en ce qui a trait à l'estivage du jeune bétail hors du rayon de l'assurance.

Les statuts des cercles d'assurance seront soumis à la sanction du Conseil-exécutif.

ART. 8. Lorsque les statuts ont été adoptés par l'assemblée des propriétaires et qu'ils ont été approuvés par le Conseil-exécutif, la caisse d'assurance est constituée. Celle-ci est une personne morale au sens de l'art. 719 du Code fédéral des obligations et de l'art. 27 du Code civil bernois; elle peut, sous son propre nom, acquérir des droits, contracter des engagements et ester en justice.

Les engagements de la caisse sont uniquement garantis par ses biens. La responsabilité personnelle des membres est exclue. Les statuts peuvent prévoir l'obligation de verser des contributions supplémentaires.

ART. 9. Les communes qui ont trop peu de bétail pour créer elles seules une caisse d'assurance peuvent s'associer à d'autres communes ou être réunies à celles-ci, pour les affaires d'assurance du bétail, par décision du Conseil-exécutif. En revanche, lorsque le territoire de la commune est étendu et que le bétail est nombreux, le Conseil-exécutif peut permettre la division de la commune en plusieurs cercles d'assurance, pour autant que les nécessités du contrôle le permettent.

## CHAPITRE II.

### Organisation des caisses d'assurance.

ART. 10. Les organes de la caisse d'assurance sont :

- 1° l'assemblée générale des propriétaires de bétail,
- 2° le comité,
- 3° la commission d'estimation,
- 4° la commission de vérification des comptes.

ART. 11. Chaque cercle d'assurance a sa caisse d'assurance, dont l'administration est autonome.

L'assemblée générale des propriétaires de bétail assuré est l'organe administratif supérieur de la caisse d'assurance. Elle se réunit à l'ordinaire une fois par an, au mois de janvier.

L'assemblée générale peut être convoquée en réunion extraordinaire ou lorsque la demande en est faite par un sixième des propriétaires de bétail assuré.

Chaque propriétaire de bétail assuré a droit à une voix à l'assemblée générale. Tout propriétaire peut se faire représenter à l'assemblée par un fils majeur ou par un autre membre de la caisse ayant sa procuration; ce mandataire n'a cependant droit qu'à *une* voix.

Les statuts de la caisse établiront les prescriptions nécessaires concernant la convocation, les compétences et les délibérations de l'assemblée générale.

ART. 12. Le comité est composé d'un président, d'un vice-président, d'un secrétaire, d'un caissier et d'un à trois assesseurs. Il est nommé par l'assemblée générale, pour une durée de trois ans.

Le comité gère les affaires de la caisse d'assurance du bétail et veille notamment à l'observation des statuts.

Le président et le secrétaire ont la signature sociale.

Lorsque le cercle d'assurance comprend deux ou plusieurs arrondissements d'inspection du bétail, ces arrondissements doivent être représentés dans le comité par les inspecteurs.

ART. 13. Le caissier fait les rentrées et solde les dépenses.

Le secrétaire tient les livres et registres nécessaires. Il est de droit inspecteur du bétail du cercle d'assurance. Sa nomination doit être approuvée par le préfet du district.

Les statuts fixent le genre et le montant du cautionnement que doit fournir le caissier. Des personnes qui ne possèdent pas de bétail peuvent néanmoins être appelées, pourvu qu'elles aient les capacités voulues, à remplir les fonctions de secrétaire et inspecteur du bétail.

ART. 14. La commission d'estimation est en règle générale composée du président, du vice-président et du secrétaire du comité; au lieu des deux premiers, d'autres assurés peuvent aussi être élus membres de la commission. En cas d'empêchement, les autres membres du comité sont suppléants.

La commission d'estimation procède, conformément à des instructions spéciales, aux estimations des animaux; elle évalue de même les dépréciations.

ART. 15. Les dérogations à l'organisation du comité de la caisse d'assurance, telle qu'elle est réglée par les art. 12 à 14, sont soumises à l'approbation de la Direction de l'agriculture.

ART. 16. La commission de vérification des comptes contrôle et vérifie la comptabilité; elle présente à l'assemblée générale un rapport écrit ou verbal sur l'exercice de son mandat.

ART. 17. Tout propriétaire de bétail assuré est tenu d'accepter pour la durée d'une période administrative les fonctions qui lui sont dévolues, à l'exception de celles de secrétaire et inspecteur du bétail. Les statuts déterminent les cas de récusation justifiée et les conséquences d'un refus non fondé, de même que les com-

pétences et obligations des divers organes de la caisse d'assurance du bétail et les indemnités auxquelles ils ont droit.

### CHAPITRE III.

#### **Etendue de l'assurance; obligation de s'assurer; exclusion des bénéficiaires de l'assurance.**

ART. 18. L'assurance comprend tout le bétail bovin qui se trouve à demeure dans la commune ou dans le cercle d'assurance. En sont toutefois exclus le bétail malade ou suspect de maladie et le jeune bétail âgé de moins de quatre mois.

L'assemblée générale peut décider que les animaux de l'espèce porcine et de l'espèce caprine seront aussi admis à l'assurance. Les statuts contiendront à cet effet les dispositions de détail nécessaires.

ART. 19. Ne peuvent être assurées les vaches âgées de plus de dix ans nouvellement importées sur le territoire du cercle d'assurance.

ART. 20. Le bétail de commerce peut être exclu de l'assurance.

ART. 21. L'assemblée générale peut prononcer l'exclusion définitive ou temporaire de l'assurance à l'égard du bétail de certains propriétaires. L'exclusion peut notamment avoir lieu lorsque le bétail d'un propriétaire ne saurait être surveillé que difficilement ou lorsque les risques sont particulièrement grands pour l'un ou l'autre motif dépendant du propriétaire, par exemple à cause des soins défectueux donnés au bétail.

En cas de contestation, la Direction de l'agriculture statue en dernière instance sur la validité des motifs d'exclusion.

ART. 22. Les animaux admis à l'assurance conformément à la présente loi ne peuvent pas être assurés contre les mêmes risques auprès d'autres institutions d'assurance.

ART. 23. L'assurance d'une pièce de bétail commence au moment de l'inscription sur le registre d'assurance et dure, les cas d'exclusion et de perte réservés, jusqu'à la vente de l'animal ou jusqu'à sa sortie du territoire du cercle d'assurance.

ART. 24. Tout animal soumis à l'obligation de l'assurance doit, lorsqu'il est importé sur le territoire d'un cercle, et avant de pouvoir être inscrit sur le registre d'assurance, être examiné par l'inspecteur du bétail ou par un autre membre de la commission d'estimation dans le but de savoir s'il est sain et notamment s'il n'est pas atteint de tuberculose. Si l'animal est présumé malade, il doit être examiné par un vétérinaire, aux frais du cercle d'assurance. S'il est reconnu malade, l'admission à l'assurance doit être refusée.

ART. 25. Lorsqu'une pièce de bétail assurée est suspecte de tuberculose, le propriétaire est tenu d'informer aussitôt de ce fait le comité du cercle d'assurance, qui ordonnera une visite du vétérinaire aux frais de la caisse d'assurance.

Les conséquences résultant de l'omission de cet avis seront déterminées dans les statuts.

Si l'animal est reconnu tuberculeux et qu'il y ait danger de contagion pour l'homme et pour le bétail, le comité ordonnera l'abatage de cet animal.

## CHAPITRE IV.

## Estimation, primes et indemnités.

ART. 26. Le cercle d'assurance peut décider que les primes ou contributions seront payées par les assurés soit proportionnellement à la valeur estimative, soit proportionnellement au nombre de têtes du bétail assuré. Dans le premier cas, l'estimation des animaux assurés a lieu au moins une fois chaque année par une commission d'estimation. Fait règle, jusqu'à la prochaine estimation ordinaire, la valeur estimative fixée par le propriétaire lui-même, de concert avec l'inspecteur du bétail. Le chiffre de l'estimation, ou bien le nombre de têtes du bétail assuré, doit être communiqué au secrétaire-inspecteur du bétail en règle générale dans les huit premiers jours de l'exercice et, par exception, lors de la demande d'admission d'un ou de plusieurs animaux à l'assurance.

ART. 27. Les animaux femelles ne doivent pas être estimés plus de 800 fr. et les mâles ne doivent pas l'être plus de 1000 fr.

ART. 28. Tout membre de la caisse d'assurance verse une finance d'entrée de  $\frac{1}{2}$  % de la valeur estimative de son bétail assuré, ou bien, si la prime est payable proportionnellement au nombre des animaux assurés, de deux francs par pièce de bétail bovin. La finance d'entrée sert à la création et à l'alimentation du fonds de réserve de la caisse.

ART. 29. Les primes ou contributions ordinaires annuelles fixées d'après la valeur estimative des animaux assurés se montent au minimum à 50 centimes par cent francs de capital assuré.

La prime annuelle sera payée intégralement pour chaque animal assuré.

Lorsque, pendant l'exercice ou l'année comptable, une nouvelle pièce est acquise en remplacement d'un animal vendu, la prime ou contribution n'est payable pour le reste de l'année qu'en proportion de l'excédent éventuel de valeur de la nouvelle pièce de bétail; en revanche, les primes ne sont pas restituées.

Les communes qui fixent les primes ou contributions annuelles proportionnellement au nombre des têtes du bétail assuré perçoivent une prime d'au minimum deux francs par pièce de bétail.

ART. 30. Les contributions supplémentaires nécessaires sont fixées dans l'assemblée générale ordinaire. Il est permis aux diverses caisses de faire payer des surprimes, conformément aux principes établis par les statuts, à ceux des membres qui ont obtenu des indemnités pendant la dernière année.

Les excédents éventuels de recettes de l'exercice sont versés au fonds de réserve.

L'assemblée générale ne peut réduire la prime ou contribution annuelle au-dessous de 50 centimes par cent francs de capital assuré, ou bien au-dessous de 2 fr. par pièce de bétail assurée, que si le fonds de réserve atteint le 5 % du total du capital assuré, ou bien 20 fr. par pièce de bétail assurée.

ART. 31. Les statuts devront établir des prescriptions précises concernant les autres droits et obligations des membres de la caisse, — notamment l'obligation d'an-

noncer l'acquisition ou la vente de bétail soumis à l'assurance, le déplacement des animaux assurés, les cas de mort, d'accident ou de maladie, — les soins à donner aux animaux malades, le traitement et l'estimation immédiate de ces derniers, l'abatage forcé, comme aussi concernant les contraventions aux dispositions légales et réglementaires et leur répression.

ART. 32. La caisse d'assurance dédommage, conformément aux dispositions de l'art. 34 et à celles des statuts, les propriétaires de bétail des pertes d'animaux assurés survenues à la suite de maladie ou d'accident ayant entraîné la mort ou nécessité l'abatage, comme aussi des pertes d'animaux périés.

Ne sont toutefois pas dédommagées par l'assurance les pertes d'animaux assurés occasionnées par l'incendie ou survenues à la suite d'une des maladies contagieuses motivant l'allocation d'indemnités spéciales par la Confédération et par le canton.

ART. 33. Lorsqu'une perte ou un dommage se produit, il y a lieu de fixer la valeur de l'animal par une nouvelle estimation. L'estimation doit se baser sur la valeur de l'animal avant la maladie qui en a causé la perte ou avant l'accident.

Lorsque les caisses d'assurance font estimer le bétail au moins deux fois par an, il n'y a pas de nouvelle estimation en cas de perte ou de dommage.

Les caisses d'assurance qui font estimer le bétail plus de deux fois par an ne sont pas tenues à une nouvelle estimation en cas de perte ou de dommage.

ART. 34. Pour calculer le chiffre de l'indemnité, on déduit de la valeur estimative le produit des parties utilisables de l'animal et on fixe à 80 % du reste la somme à payer en plus au propriétaire assuré.

Le paiement de l'indemnité se fait dans les 10 jours à dater de la perte ou du dommage, sur décision du comité. Si le comité veut contester absolument ou en partie l'obligation de payer l'indemnité, il doit en aviser l'assuré dans le même délai et convoquer en même temps, à l'effet de prononcer sur le cas, l'assemblée générale.

ART. 35. Les statuts établiront des prescriptions spéciales concernant le mode de l'utilisation de la viande et d'autres parties des animaux abattus.

ART. 36. La déchéance totale ou partielle du droit à l'indemnité est prononcée:

a. si un vétérinaire diplômé n'a pas été appelé quand l'animal est tombé malade, réserve faite des cas d'empêchement majeur;

b. si l'accident ou la maladie ayant occasionné la mort sont les suites d'un affouragement insuffisant, de négligence dans les soins à donner à la pièce de bétail, de mauvais traitements de la part du propriétaire ou des personnes chargées de garder ou de soigner l'animal;

c. si l'animal était assuré auprès d'une autre société d'assurance.

d. dans les autres cas déterminés par les statuts.

ART. 37. S'il existe des doutes concernant les causes de la perte de l'animal, la commission d'estimation ordonnera l'autopsie.

ART. 38. Le bétail envoyé du cercle d'assurance à l'estivage, de même que celui qui est envoyé à l'hivernage, reste assuré. L'estimation des animaux a lieu, immédiatement avant le départ pour l'alpe, par le pro-

priétaire et l'inspecteur du bétail, avec le concours d'un vétérinaire. La dernière estimation fait règle pour le calcul de l'indemnité en cas de perte ou dommage.

L'assemblée générale des propriétaires est autorisée, en considération de l'aggravation des risques en ce qui a trait au bétail estivé, à augmenter les primes à payer pour ce bétail; la surprime ne doit toutefois pas dépasser le 20 % de la prime ordinaire. Les statuts contiendront des dispositions plus précises à cet égard.

## CHAPITRE V.

### Surveillance cantonale et prestations de l'Etat.

ART. 39. Les caisses d'assurance du bétail et leurs organes sont placés sous la surveillance de la Direction de l'agriculture, à qui un exemplaire des comptes de l'exercice doit être envoyé chaque année pour examen et approbation.

Plainte peut être portée par écrit à la Direction de l'agriculture, dans les six jours, contre toute décision prise par l'assemblée générale.

Le jugement rendu par la Direction de l'agriculture est définitif et, pour autant qu'il s'agit des obligations pécuniaires des membres de la caisse, exécutoire au sens de l'art. 80 de la loi fédérale sur la poursuite pour dettes et la faillite.

ART. 40. L'Etat emploie, pour subventionner l'œuvre de l'assurance du bétail :

- a. les recettes du timbre des certificats de santé du bétail, à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b. les intérêts du fonds d'assurance constitué jusqu'à présent à teneur de l'art. 2 de la loi concernant la caisse des indemnités pour les pertes de bétail, du 5 mai 1895;
- c. les recettes de l'application d'une loi éventuelle sur le commerce du bétail;
- d. la subvention fédérale.

L'Etat verse aux caisses d'assurance du bétail une subvention annuelle d'au maximum 2 fr. par pièce de bétail bovin et de 0 fr. 40 par pièce de petit bétail. Ce maximum sera accordé aussi longtemps que les recettes prévues sous litt. a à d ci-dessus suffiront à cet effet. Si, par suite de l'extension des caisses d'assurance du bétail, ces recettes n'étaient plus suffisantes en vue de l'allocation du maximum, la subvention serait réduite dans la mesure nécessaire.

ART. 40. L'Etat alloue aux caisses d'assurance du bétail une subvention ordinaire annuelle de 1 fr. par pièce de bétail bovin.

L'Etat emploie à cet effet, en premier lieu, les recettes suivantes :

- a. les recettes du produit des certificats de santé du bétail, à partir de l'entrée en vigueur de la présente loi;
- b. le produit du fonds d'assurance constitué conformément à l'art. 2 de la loi concernant la caisse des indemnités pour les pertes de bétail, pour autant qu'il ne sera pas employé en application de l'art. 41,
- c. les recettes de l'application d'une loi éventuelle, adoptée par le peuple, sur le commerce du bétail, Le reste sera couvert par la caisse de l'Etat.

ART. 40<sup>b</sup>. En vue d'alimenter le fonds de réserve des caisses d'assurance du bétail, l'Etat alloue à toute caisse d'assurance du bétail nouvellement créée, sur le produit du fonds de l'assurance du bétail, un seul et unique subside de 0 fr. 25 par 100 fr. de capital assuré; ou bien de 1 fr. par pièce de bétail assurée.

## CHAPITRE VI.

### Reddition des comptes.

ART. 41. Les recettes des caisses d'assurance sont les suivantes :

- a. les contributions des assurés;
- b. les intérêts du fonds de réserve des caisses d'assurance;
- c. la subvention cantonale;
- d. les subventions éventuelles des communes;
- e. les versements extraordinaires du fonds de réserve des caisses d'assurance du bétail.

L'année comptable se termine, pour les caisses d'assurance du bétail, au 30 novembre. Le caissier doit présenter par écrit au comité, jusqu'au 15 décembre, les comptes de l'exercice écoulé, établis d'après le formulaire prescrit.

Les comptes, après avoir été approuvés par l'assemblée générale, doivent être adressés pour approbation à la Direction de l'agriculture. Ils seront déposés chez le président au moins huit jours avant l'assemblée générale, afin que les membres de la caisse puissent en prendre connaissance.

La tenue des livres et la comptabilité des caisses devront être uniformes.

ART. 42. Les amendes sont attribuées au fonds de réserve de la caisse d'assurance du bétail.

## CHAPITRE VII.

### Dissolution et liquidation.

ART. 43. Il faut, pour prononcer la dissolution d'une caisse d'assurance du bétail, la même majorité que celle qui est nécessaire pour en décider la création (art. 3 ci-dessus).

Les membres qui ne sont pas présents à l'assemblée générale ou qui s'abstiennent de voter sont considérés comme ayant voté contre la dissolution.

Les fonds disponibles au moment de la dissolution sont placés à intérêt à la Caisse hypothécaire.

Si, dans les dix ans à partir de la date de la dissolution, il vient à être fondé dans le cercle d'assurance une nouvelle caisse dont le but soit essentiellement analogue à celui de la caisse dissoute, les fonds disponibles, plus les intérêts, sont versés à la nouvelle caisse et servent en premier lieu à la création d'un fonds de réserve.

Si aucune nouvelle caisse n'est fondée dans le laps de temps susindiqué, les fonds disponibles sont attribués au fonds cantonale de l'assurance du bétail.

### Dispositions transitoires et finales.

ART. 44. Aussi longtemps que les recettes prévues à l'art. 40 de la présente loi ne seront pas entièrement employées, l'excédent sera versé dans le fonds cantonal de l'assurance du bétail.

ART. 45. Le Conseil-exécutif édictera les prescriptions d'exécution de la présente loi et notamment les dispositions transitoires qui seront nécessaires.

ART. 46. La présente loi entrera en vigueur après son acceptation par le peuple.

Berne, le 21 novembre 1901.

*Au nom du Conseil-exécutif :*

Le président,  
**Joliat.**  
Le chancelier,  
**Kistler.**

ART. 43. Il faut, pour prononcer la dissolution d'une caisse d'assurance du bétail, le consentement des  $\frac{2}{3}$  des propriétaires de bétail de la commune.

*Supprimer le deuxième paragraphe.*

Berne, le 13 mai 1901.

*Au nom de la commission :*

Le président,  
**Jenny.**

## Recours en grâce.

(Janvier 1902.)

1<sup>o</sup> *Bieri*, Ulric, originaire de Schangnau, éleveur de bétail, à Därstetten, né en 1866, et *Burger*, Jean, originaire d'Heiligenschwendi, éleveur de bétail, à Reutigen, né en 1875, ont, le 21 août 1901, — après que le ministère public eut interjeté appel du jugement de première instance rendu par le tribunal correctionnel du Bas-Simmenthal le 8 mai 1901 et qui concluait à l'acquiescement, — été condamnés par la Chambre de police chacun à 2 mois de détention dans une maison de correction, commués en 30 jours de détention cellulaire, et solidairement aux frais de l'Etat, liquidés à 86 fr. 85, le premier pour escroquerie et le second pour instigation à l'escroquerie commise au préjudice de l'Etat, à Wimmis, le 19 septembre 1900, le dommage causé étant supérieur à 30 fr., mais n'excédant pas 300 fr. L'instruction a établi que, peu de temps avant le concours de bétail qui devait avoir lieu à Wimmis le 17 septembre 1900, Jean Burger avait vendu à Ulric Bieri, alors son domestique, quatre pièces de bétail, qui furent présentées par Bieri, en son propre nom, à la commission d'élevage et furent primées; Jean Burger racheta ensuite à Bieri, après le concours, les quatre mêmes pièces de bétail au prix qu'elles avaient été vendues. Ces transactions ont été conclues, de l'aveu des pétitionnaires, dans le but d'éluider les dispositions de l'art. 18 de la loi concernant l'encouragement et l'amélioration de l'élevage des chevaux, du bétail bovin et du petit bétail, du 26 octobre 1896, aux termes desquelles le nombre des têtes de bétail bovin que peut présenter un seul propriétaire est limité à douze; or, Jean Burger avait déjà fait primer à son nom douze pièces de bétail. Avant même que le jugement de première instance ait été rendu, Bieri et Burger ont restitué à l'Etat les primes perçues illégalement, et ils ont aussi payé depuis lors les frais de l'Etat mis à leur charge. Par requête adressée au Grand Conseil, les deux pétitionnaires sollicitent remise de la peine privative de la liberté. Dans l'exposé détaillé des motifs du recours, ils s'attachent à démontrer que la loi concernant l'encouragement et l'amélioration de l'élevage des chevaux, du bétail bovin et du petit bétail est extrêmement mal rédigée et qu'elle contient des prescriptions contradictoires et obscures. Ils font ob-

server qu'il n'est prévu aucune peine pour les contraventions à la disposition interdisant au même propriétaire de présenter au concours plus de douze pièces de bétail et que toutes les autres contraventions à la loi sont punies par de simples amendes, bien que plusieurs d'entre elles soient d'une nature plus grave que les infractions à l'art. 18 de la loi. Les pétitionnaires émettent l'opinion que l'Etat de Berne contrevient lui-même sans cesse à cet article, attendu que chaque année il présente aux concours et fait primer, par l'intermédiaire de ses divers établissements, un nombre de pièces de bétail qui atteint le triple, le quadruple et le quintuple du maximum permis. Ils croient donc qu'eu égard à la rédaction obscure et embrouillée de la loi et à la pratique admise dans l'application des peines pour les contraventions, l'illégalité dont ils se sont rendus coupables n'est en fin de compte ni si grande ni si grave qu'elle ait dû être réprimée par une peine privative de la liberté. Enfin, les pétitionnaires invoquent leur bonne réputation, leur honorabilité et l'absence de condamnations antérieures; ils disent se repentir de leur faute et avoir cherché à la réparer de leur mieux. La requête est recommandée par le conseil communal de Reutigen, ainsi que par le préfet et d'autres personnes. Vu les faits établis par le jugement de première instance, il ne s'agit pas en l'espèce d'un cas de peu d'importance, mais d'un délit passible de la détention dans une maison de correction pour une durée allant jusqu'à quatre ans. La remise totale du minimum appliqué en l'espèce pourrait créer un précédent fâcheux. En conséquence, le Conseil-exécutif est d'avis qu'il aura tenu suffisamment compte des circonstances de l'affaire, de même que des bons antécédents des deux pétitionnaires et des recommandations adressées en leur faveur, s'il propose la remise de la moitié de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la moitié de la peine.*  
de la commission de justice: *Réduction de la peine d'emprisonnement à 3 jours pour chacun des pétitionnaires.*

2<sup>o</sup> *Gasser*, Frédéric, originaire de Langnau, manœuvre, demeurant à Berne, né en 1862, a été condamné en même temps qu'un complice, le 31 mai 1900, par le tribunal correctionnel de Berne, à six mois de détention dans une maison de correction, pour recel lors du vol d'un rouleau de fil de cuivre d'une valeur supérieure à 30 fr., mais inférieure à 300 fr., commis à Berne dans l'hiver 1899-1900, au préjudice d'un propriétaire inconnu. Le tribunal était, il est vrai, convaincu que Gasser était l'auteur même du vol; mais comme il n'existait pas de preuve suffisante de culpabilité, Gasser a dû être libéré de ce chef d'accusation. Dans l'application de la peine, le tribunal a considéré comme circonstances aggravantes les nombreuses condamnations antérieures subies par les accusés, ainsi que le danger que ces deux individus présentent pour la sécurité publique; il a trouvé qu'il était de l'intérêt de la société de les mettre hors d'état de nuire pendant un certain temps. Gasser n'a pas encore commencé à subir sa peine, tandis que son coaccusé a déjà purgé la sienne. Par requête adressée au Grand Conseil, le président du comité de l'assistance publique et le pasteur de la paroisse de la Nydeck demandent qu'il soit fait remise de sa peine à Gasser, à la condition qu'il se conduise bien à l'avenir. Les pétitionnaires se sont intéressés à Gasser et à sa famille. A l'appui de leur requête, ils allèguent en particulier ce qui suit. Gasser semble se repentir profondément de la vie qu'il a menée jusqu'à maintenant et qu'il faut attribuer à une mauvaise éducation, aux mauvaises compagnies et surtout à l'alcool, qu'il avait l'occasion de consommer comme voiturier de brasserie; l'été dernier, il a donné des preuves certaines qu'il a sérieusement l'intention de s'amender. Les pétitionnaires ajoutent que Gasser a renoncé aux voiturages de la bière, emploi dangereux pour des caractères faibles, et qu'il exerce maintenant le métier de porteur de charbon, plus plénible et mal rétribué; il a fait, ainsi que sa femme, le serment de s'abstenir d'alcool pendant une année, et, avec le maigre salaire de 16 fr. par semaine, il a entretenu convenablement et sans le secours d'autrui sa femme et ses quatre enfants. S'il devait de nouveau passer six mois dans une maison de correction, il serait à craindre que l'œuvre de relèvement commencée ne fût perdue et que l'entretien de la famille ne tombât à la charge de la commune. La direction de police de Berne et le préfet proposent le rejet du recours, surtout à cause de la gravité des condamnations antérieures de Gasser. En revanche, le Conseil-exécutif croit devoir en l'espèce prendre une attitude différente et proposer de faire droit partiellement au recours. Le tribunal correctionnel a considéré Gasser comme un individu dangereux, qui doit être mis hors d'état de nuire pour un certain temps dans l'intérêt de la société. Cette manière de voir était en effet justifiée lors de la condamnation, laquelle remonte à plus d'une

année et demie; mais aujourd'hui, il y a tout lieu d'espérer que, grâce à la sollicitude des deux pétitionnaires, Gasser fera de sincères efforts pour racheter par une bonne conduite les fautes de sa vie passée. Toutefois, une remise de peine faite sous condition de se bien conduire manque de base légale. Au vu des condamnations subies à plusieurs reprises par Gasser, il ne peut s'agir d'ailleurs d'une remise totale de la peine; mais une réduction partielle serait pour lui un encouragement et, pour les deux pétitionnaires qui s'intéressent à sa personne, un appui efficace dans leur œuvre humanitaire. Par ces motifs, le Conseil-exécutif croit devoir proposer la remise de la moitié de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la moitié de la peine.*  
 de la commission: id.

3<sup>o</sup> *Müller*, Charles, cultivateur, originaire d'Eriz et y demeurant, né en 1880, a été reconnu coupable par le tribunal correctionnel de Thoune, le 12 juillet 1901, d'abus de personne commis à répétées fois, depuis l'automne 1899 au mois d'octobre 1900, sur la personne d'Anna Fuchser, à Eriz, laquelle il est vrai n'est pas idiote, mais ne jouit de ses facultés intellectuelles qu'à un très faible degré. Vu ces faits et en application des art. 172, 2<sup>e</sup> paragraphe, et 12 du code pénal, ainsi que de l'art. 368 du code de procédure pénale, Müller a été condamné à 2 mois de détention dans une maison de correction, commués en 30 jours de détention cellulaire, et aux frais de l'Etat, liquidés à 149 fr. 60. Müller a avoué sans réticences ses relations charnelles avec Anna Fuchser pendant l'espace de temps susindiqué; en revanche, il a contesté en avoir entretenu à l'époque de la conception de cette fille, en décembre 1900. L'instruction n'a pu apporter aucune preuve légale de culpabilité, ce qui a eu pour résultat de clore l'enquête pénale, pour autant que la dénonciation concernait ce point. Par requête adressée au Grand Conseil, Müller sollicite remise de la détention cellulaire de trente jours, éventuellement déduction des 18 jours de la prison préventive qu'il a subie. Il cherche à prouver dans l'exposé détaillé des motifs de sa requête qu'il n'a pas eu connaissance de la gravité de son action et dit n'avoir pas su que dans ses relations avec Anna Fuchser, laquelle a toujours été consentante, cette personne ne jouissait, au sens de la loi, qu'à un faible degré de ses facultés intellectuelles. Müller fait en outre observer que son arrestation a eu lieu pendant son école de recrues, qu'il a passé dix-huit jours en prison préventive et qu'il doit regagner ce temps dans une autre école de recrues. Il ajoute que sa faute doit être attribuée à son inexpérience et à sa légèreté juvéniles, de même qu'à son ignorance de la loi. Les frais de justice, qui ont été mis également

à sa charge, ont été payés, bien qu'il ne possède pas de fortune. Enfin, il invoque le certificat favorable de bonne vie et mœurs que lui a délivré le conseil communal d'Eriz. Le Conseil-exécutif n'est pas dans le cas de recommander la requête. La question de culpabilité a été tranchée par le tribunal et la condamnation a acquis force de chose jugée. Müller avait, il est vrai, interjeté appel; mais il a retiré son pourvoi. Le tribunal a tenu compte de sa jeunesse et de sa bonne réputation lors de l'application de la peine, qui ne peut être qualifiée de trop sévère.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
 » de la commission: id.

4<sup>o</sup> *Weber, Jean*, né en 1864, originaire de Jens, remonteur, demeurant à Bienne, a été reconnu coupable, le 6 juillet 1900, par le président du tribunal de Bienne jugeant au correctionnel, d'infraction à l'interdiction des auberges et condamné, en application des art. 82 du code pénal et 368 du code de procédure pénale, à 4 jours d'emprisonnement et à 9 fr. 50 de frais envers l'Etat. Weber n'avait pas payé pour l'année 1896 ses impôts à la commune municipale de Bienne; en conséquence, le président du tribunal de Bienne, faisant application de l'art. 13 de la loi sur les impositions communales, avait prononcé contre lui l'interdiction des auberges, par jugement du 11 septembre 1899. Néanmoins Weber a été aperçu en mars 1900 dans plusieurs cafés de Bienne. Depuis le jugement du 6 juillet 1900, il a payé les frais de l'Etat, de même que ses impôts arriérés de 1896, plus les frais. Par requête datée par erreur du 20 mai 1900 au lieu de 1901, Weber sollicite remise de sa peine d'emprisonnement; il allègue qu'en 1896 il s'est trouvé dans une situation financière gênée, qui ne lui a pas permis d'acquitter ses impositions communales. Il invoque en outre le fait que, depuis le jugement du 6 juillet 1900, il a rempli ses obligations et payé les frais de l'Etat. Sa requête est recommandée par le conseil municipal et le préfet de Bienne. Eu égard au fait que depuis sa condamnation le pétitionnaire a payé ses impôts communaux arriérés, ainsi que les frais, et que l'interdiction des auberges est dès lors levée, le Conseil-exécutif propose la remise de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine.*  
 » de la commission: id.

5<sup>o</sup> *Studer, Jacques*, né en 1851, originaire de Grafenried, employé de chemin de fer et tenancier d'un dépôt de bière près de la gare de Zollikofen, a été reconnu coupable par le juge de police de Fraubrunnen, le 9 novembre 1901, de contravention à la loi sur les auberges, du 15 juillet 1894, et condamné, en application des art. 35 et 44, n<sup>o</sup> 3, de cette loi, et de l'art. 368 du code de procédure pénale, à une amende de 50 fr. et à 5 fr. 50 de frais de l'Etat. Les faits qui ont amené cette condamnation sont les suivants. Zbinden avait vendu à différentes reprises dans le courant de l'été de 1901,

l'art. 368 du code de procédure pénale, à une amende de 50 fr., au paiement d'un droit de patente de 12 fr. 50 et à 2 fr. 80 de frais de l'Etat. Studer, qui a l'autorisation de faire le commerce en gros des boissons spiritueuses, a fait vendre le 18 septembre 1901 aux nombreuses troupes qui, les manœuvres d'automne terminées, devaient être embarquées en chemin de fer à la gare de Zollikofen, de la bière d'abord par quantités au-dessus de deux litres, puis plus tard, lorsque l'affluence devint plus grande, aussi par quantités d'un et de deux litres. Il adresse aux autorités compétentes une requête dans laquelle il explique qu'en vendant de la bière aux soldats il a voulu simplement leur rendre service, l'auberge située près de la gare de Zollikofen n'étant pas à même de leur fournir à tous les rafraîchissements dont ils avaient besoin. Les quantités de bière au-dessous de deux litres ont d'ailleurs été vendues contre sa volonté. Il ajoute que, vu son faible salaire d'aiguilleur, l'amende de 50 fr. le frapperait lourdement, et il sollicite en conséquence remise d'une partie de cette somme; il dit que l'incident, qu'il regrette beaucoup, lui servira de leçon pour l'avenir. Le président du tribunal de Fraubrunnen, de même que le préfet, recommandent la requête dans le sens d'une réduction de l'amende à 5 fr. D'accord avec la Direction de l'intérieur, la Direction de la police est d'avis que Studer devait fort bien savoir qu'il vendrait de petites quantités de bière à l'occasion de l'embarquement des troupes par la gare de Zollikofen, et qu'il s'est donc rendu coupable de négligence ou tout au moins d'imprévoyance en ne demandant pas à temps, à l'autorité compétente, la permission de débiter de la bière en détail; en conséquence, la réduction de l'amende à 5 fr. n'est pas justifiée. Toutefois le Conseil-exécutif, tenant compte des circonstances de l'affaire, laquelle n'implique pas une faute grave de Jacques Studer, et du fait que le minimum légal de l'amende est élevé, propose la réduction de l'amende à 10 fr.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction de l'amende à 10 fr.*  
 » de la commission: id.

6<sup>o</sup> *Zbinden, Chrétien*, né en 1882, originaire de Guggisberg, demeurant au Multernboden, a été reconnu coupable par jugement du 24 octobre 1901, rendu par le président du tribunal de Schwarzenbourg fonctionnant comme juge de police, de contraventions à la loi sur les auberges, du 15 juillet 1894, commises pendant l'été de 1901, au Multernboden, commune de Guggisberg, et il a été condamné, en application des art. 35 et 44, n<sup>o</sup> 3, de cette loi, et de l'art. 368 du code de procédure pénale, à une amende de 50 fr. et à 5 fr. 50 de frais de l'Etat. Les faits qui ont amené cette condamnation sont les suivants. Zbinden avait vendu à différentes reprises dans le courant de l'été de 1901,

par quantités de 1 à 2 litres, sans être porteur de la patente requise et soi-disant sans savoir qu'il commettait un acte punissable, à un chasseur nommé Kunz, au total 5 litres environ d'eau de pomme qu'il avait distillée lui-même. Dans la condamnation, le juge de police de Schwarzenbourg a tenu compte de l'âge (19 ans) de Zbinden et de l'importance relativement faible du délit; il n'a infligé que le minimum de l'amende. Le tuteur de Chrétien Zbinden, Ulric Zwahlen, a payé les frais de l'Etat, et il sollicite, par requête du 25 novembre 1901 adressée à l'autorité compétente et en considération du peu d'importance du délit, de la jeunesse de Chrétien Zbinden et du fait que la fortune de celui-ci ne se monte qu'à 460 fr., remise de l'amende de 50 fr. infligée à son pupille. La requête est recommandée par le conseil communal de Guggisberg et par le préfet de Schwarzenbourg. Il va de soi que l'ignorance de la loi ne pouvait pas excuser Chrétien Zbinden; en outre, le juge de police a tenu compte autant que possible de sa jeunesse. Ni ces circonstances, ni le peu de gravité du délit et le peu d'importance de la fortune du contrevenant ne parlent en faveur d'une remise complète de l'amende. Par contre, les circonstances particulières de l'affaire, ainsi que la somme assez élevée du minimum légal, peuvent justifier une réduction à 20 fr.

Proposition du Conseil-exécutif:      *Réduction de  
l'amende à 20 fr.*  
»      de la commission:      id.

7° *Zbinden*, Frédéric, né en 1859, originaire de Guggisberg, cultivateur, demeurant au Müllernvorsass, a été reconnu coupable, le 29 août 1901, par le juge de police de Schwarzenbourg, de contravention à la loi sur l'enseignement primaire, du 6 mai 1894, et condamné, pour les absences scolaires de son fils Alfred, à 3 fr., 6 fr. et 12 fr. d'amende, et pour celles de son fils Jean à 4 fr. et 8 fr. d'amende, soit en tout à 33 fr., plus aux frais de l'Etat, liquidés à 5 fr. 50. Frédéric Zbinden, lorsqu'il habitait sa maison du Müllernvorsass, envoyait régulièrement à l'école du Riedacher ses deux fils, dont l'un en était à sa troisième année scolaire et l'autre à sa première année. Il alla passer l'été de 1901 sur sa propriété de l'Alpiglenberg, d'où ses enfants ne pouvaient se rendre à l'école à cause de la distance. Ils manquèrent donc la classe, Alfred pendant 141 heures et Jean pendant 109 heures. Au printemps, le père Zbinden avait demandé que ses fils fussent dispensés de l'école durant l'été; mais il lui avait été répondu que de pareilles dispenses n'étaient plus accordées. Dans une requête adressée aux autorités compétentes, il explique que, par suite de la grave maladie de sa femme, il s'est vu forcé de prendre avec lui ses enfants sur l'Alpiglenberg, et qu'autrement il a toujours veillé à ce qu'ils allassent réguliè-

ment à l'école. Zbinden a payé les frais de l'Etat. La requête est recommandée par le conseil communal de Guggisberg et par le préfet de Schwarzenbourg. Le Conseil-exécutif admet que la contravention commise par Zbinden n'est pas grave. Cependant il se voit dans l'obligation de proposer le rejet du recours. Une remise totale de peine créerait un fâcheux précédent; d'autre part, Zbinden n'est pas sans quelque fortune, de sorte qu'à ce point de vue aussi une réduction de l'amende ne serait pas justifiée.

Proposition du Conseil-exécutif:      *Rejet.*  
»      de la commission:      id.

8° *Chavanne*, Lucien, né en 1868, remonteur, originaire de Cœuve et y demeurant, a été reconnu coupable, le 18 décembre 1900, par le tribunal correctionnel de Porrentruy, de mauvais traitements exercés sur la personne de Pierre Chavanne et ayant eu pour conséquence une incapacité de travail de 32 jours, et, en application des art. 141, 144 et 145 du code pénal et 368 du code de procédure pénale, il a été condamné à 15 jours de détention dans une maison de correction et à 175 fr. 40 de frais de l'Etat. Les faits qui ont motivé le jugement sont les suivants. Dans la nuit du 8 au 9 octobre 1900, Pierre Chavanne rencontra à l'auberge Merguin, située entre Porrentruy et Cœuve, son frère Lucien Chavanne, en compagnie de Léon Henzelin, horloger à Cœuve, avec lequel Pierre Chavanne était en mauvais termes par suite d'une querelle de famille dont il lui imputait la faute. Il appela au corridor de l'auberge son frère, qui se trouvait dans la salle de débit, et il lui fit des reproches. Lorsqu'Henzelin s'éloigna sur la route de Cœuve avec Lucien Chavanne, Pierre Chavanne les suivit et la dispute continua entre eux. Lucien Chavanne porta alors à son frère un coup à l'oreille gauche au moyen d'un porte-allumettes en pierre; Pierre Chavanne dut être conduit à l'hôpital, où il reçut les soins d'un médecin et où il demeura 32 jours incapable de travailler. La blessure a en outre produit une déformation de l'oreille gauche. Lucien Chavanne n'a pas interjeté appel du jugement; mais il adresse aux autorités compétentes une requête dans laquelle il sollicite remise d'une partie de sa peine. Il rappelle les faits qui ont précédé les mauvais traitements pour lesquels il a été puni; il prétend qu'il en ressort que Pierre Chavanne l'a provoqué et que l'incapacité de travail de ce dernier n'a duré si longtemps que parce qu'il était affaibli par l'abus de l'alcool. Il invoque en outre le fait qu'il est sans fortune et père de quatre enfants, qu'il est tenu de payer, en sus d'une indemnité à son frère, les frais de l'Etat s'élevant à 175 fr., et que sa famille pâtirait beaucoup s'il devait passer quinze jours en prison. Au surplus, il déclare que la meilleure entente règne de nouveau entre son frère et lui. Effectivement, Pierre Chavanne

demande lui-même au pied de la requête que remise de la peine soit faite à son frère; en outre, le conseil communal de Cœuve recommande la prise en considération du recours. La requête n'est, à la vérité, pas conforme en tous points aux faits; en particulier, on ne trouve nulle part dans le dossier mention d'une indemnité que Lucien Chavanne serait tenu de verser à son frère; au contraire, celui-ci a refusé expressément de se porter partie civile et n'a réclamé aucuns dommages-intérêts au cours de la procédure. L'allégation selon laquelle l'incapacité de travail de Pierre Chavanne aurait été de plus courte durée s'il n'eût été affaibli par l'alcool, n'a pas grande importance, attendu que suivant les déclarations et les certificats des médecins la guérison de Pierre Chavanne n'a été retardée pour cette cause que de huit jours. La peine encourue par Lucien Chavanne, si elle ne peut pas être qualifiée de légère, n'est donc néanmoins pas trop élevée. Tenant compte toutefois des circonstances de l'affaire, de la situation de la famille du pétitionnaire et de sa bonne réputation, de même que du fait que non seulement le conseil communal de Cœuve, mais encore le blessé s'emploient pour lui, le Conseil-exécutif propose la réduction de 15 jours à 10 jours de la peine d'emprisonnement.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction à 10 jours de la peine d'emprisonnement.*  
 » de la commission: id.

9° *Bartlome*, Jean, né en 1869, cordonnier, originaire de Melchnau, demeurant à Berne, a été condamné, les 9 juillet et 27 août 1901, par le juge de police de Berne jugeant au correctionnel, pour infraction à l'interdiction des auberges, à deux peines d'emprisonnement de 5 jours chacune, plus à 3 fr. 50 et 4 fr. 50 de frais envers l'Etat. Dans les deux cas, Bartlome a avoué l'infraction. L'interdiction des auberges avait été prononcée à son encontre, en 1900, pour non-paiement de la taxe militaire. Dans une requête adressée aux autorités compétentes, il sollicite remise totale ou partielle de ses peines; il donne pour motif qu'il paie les impôts courants et que pour être en mesure d'acquitter les impôts arriérés il faut qu'il gagne de l'argent; il se voit donc obligé de donner des représentations avec un troupe de chanteurs, ce qui l'amène tout naturellement à aller dans les cafés. La direction de police de la ville de Berne et le préfet se prononcent contre la prise en considération de la requête. Bartlome pourrait fort bien, s'il le voulait, gagner sa vie en travaillant de son métier de cordonnier; mais il est d'un caractère léger, et il préfère aller en tournée avec des troupes de chanteurs. Il a déjà été puni, pour infractions à l'interdiction des auberges, trois fois en 1899 par 1 jour, 3 jours et 5 jours d'emprisonnement, deux fois en 1900 par 7 jours et

10 jours d'emprisonnement, et une fois en 1901 par 3 jours de la même peine. En décembre 1900, il a adressé au Grand Conseil un recours qui a été rejeté sur proposition conforme du Conseil-exécutif et de la commission des pétitions. Le Conseil-exécutif a d'autant moins de motifs de soumettre aujourd'hui une proposition différente au Grand Conseil qu'abstraction faite de ce qui précède, le dossier témoigne que Bartlome a proféré au cours de la procédure de graves menaces contre un agent de police dans l'exercice de ses fonctions.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
 » de la commission: id.

10° *Hänni*, Frédéric, né en 1885, originaire de Gerzensee, ci-devant charpentier, actuellement détenu au pénitencier de Witzwil, a été déclaré coupable, le 2 novembre 1900, par la Chambre criminelle du canton de Berne: 1° de vol de billets de banque, d'argent, etc., d'une valeur totale de plus de 100 fr., ainsi que de plusieurs créances et documents, commis à l'aide d'effraction, le 21 août 1900, au préjudice de Jean Zürcher, marchand de bétail à Oberthal; 2° d'esroquerie commise, le 18 mai 1900, également au préjudice de Jean Zürcher et le préjudice causé s'élevant à plus de 30 fr. mais à moins de 300 fr. Il a été condamné à deux ans de réclusion et à 251 fr. 55 de frais de l'Etat. Hänni a avoué avoir, le 21 août 1900, fracturé au moyen d'un instrument un secrétaire dans la demeure de Zürcher, à Oberthal, et en avoir enlevé de l'argent et des billets de banque pour une valeur totale d'environ 500 fr., ainsi que des créances et d'autres pièces; il a de même reconnu avoir prié Zürcher, le 18 mai 1900, au marché de Berthoud, de lui remettre une somme de 150 fr., avec promesse d'acheter une vache pour Zürcher même et de lui tenir compte de la somme de 150 fr. sur le prix d'achat, et enfin n'avoir ni acheté une vache ni rendu l'argent. Il a en revanche nié avec obstination qu'il eût volé plus de 500 fr. en argent. Zürcher, toutefois, a maintenu énergiquement qu'une somme d'environ 1800 fr. en argent et en billets de banque lui avait été volée et il a de fait pu fournir la preuve qu'il possédait autant ou à peu près le jour avant le vol. Comme Hänni s'est en partie embarrassé dans des contradictions et qu'il a en partie donné de fausses indications, la Chambre criminelle a admis que la somme volée dépassait en tout cas le chiffre de 470 fr. avoué par l'auteur du vol, abstraction faite des papiers et des autres petits objets, mais qu'elle ne pouvait être fixée exactement. Hänni a interjeté appel du jugement de la Chambre criminelle; mais son pourvoi, envoyé tardivement, n'a pas été pris en considération. Il a adressé aux autorités une pièce ayant pour titre « demande en revision », pleine de renseignements confus, et

dans laquelle il sollicite entre autres la remise du reste de sa peine. Comme motif du recours, il allègue notamment que la peine dont il a été frappé est trop sévère. Ce n'est pas du tout le cas. L'un des délits commis par Hänni, — vol avec effraction, dans lequel la valeur des objets enlevés dépasse 100 fr., — est menacé par le code pénal d'une peine de réclusion allant jusqu'à dix ans; il est encore accompagné en l'espèce d'une escroquerie ayant causé un préjudice de plus de 30 fr. Au cours des débats, aucune circonstance n'a pu être considérée comme atténuante pour l'accusé; Hänni n'avait pas commis le vol par nécessité. Il ne montre non plus dans sa requête aucun repentir; il prétend au contraire avoir le droit d'exiger la remise du reste de sa peine. Le Conseil-exécutif ne peut proposer de prendre le recours en considération.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
> de la commission: id.

11° Rosa *Wittwer* née Bill, originaire de Trub, blanchisseuse, à Interlaken, a été condamnée par le juge de police d'Interlaken, pour contravention aux art. 64 et suiv. de la loi sur l'enseignement primaire, le 1<sup>er</sup> juillet 1901 à 6 fr. d'amende et le 23 juillet 1901 à 10 fr. d'amende, plus chaque fois à 4 fr. de frais, parce que sa fille Rosa, née en 1886, avait manqué sans excuses pendant le mois de mai une grande partie des heures et pendant le mois de juin toutes les heures de l'école primaire et de l'école de travail. La femme *Wittwer*, dans une requête adressée aux autorités compétentes, invoque, en faveur d'une remise des amendes, le fait qu'elle est pauvre et qu'elle reçoit des secours temporaires de l'autorité d'assistance de Berne; elle dit n'être pas en état de payer ces amendes et ajoute que, si elle devait les compenser par de la prison, il n'y aurait personne pour prendre soin de ses quatre enfants. La commission des écoles d'Interlaken appuie la requête et fait remarquer que la jeune Rosa *Wittwer* a toujours fréquenté assidûment l'école, à l'exception du temps pendant lequel elle a dû surveiller ses jeunes frères et sœurs. Le préfet d'Interlaken, ainsi que l'autorité municipale d'assistance de Berne, recommandent aussi la requête. Le Conseil-exécutif, en partie d'accord avec la Direction de l'instruction publique et pour ne pas créer un précédent, regrette de ne pas pouvoir recommander une prise en considération complète de la requête. Sans doute, la faute de la femme *Wittwer*, en ce qui concerne les absences de sa fille, ne paraît pas très grande; cependant il ne faudrait pas laisser croire qu'il n'est pas nécessaire d'envoyer les enfants à l'école lorsqu'on a absolument besoin d'eux à la maison. Il est du devoir de l'assistance publique de veiller à ce que des mères dans la situation de Rosa *Wittwer* puissent faire fréquenter l'école par leurs enfants en âge scolaire sans que pour cela le soin des autres

enfants en souffre; l'autorité d'assistance de la ville de Berne déclare qu'elle a fait le nécessaire dans ce sens, puisqu'elle assiste la femme *Wittwer* ainsi que les deux enfants les plus âgés, et elle ajoute que, si cela n'était pas suffisant, la pétitionnaire pouvait envoyer ses enfants à la crèche. On peut tenir compte des circonstances particulières du cas en abaissant à 3 fr., soit au minimum légal, chacune des amendes infligées à Rosa *Wittwer*.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction à 3 fr. de chacune des amendes.*  
> de la commission: id.

12° *Felber*, Jacob, originaire de Niederbipp, né en 1843, a été condamné par les assises du cinquième ressort, en date du 28 mars 1883, à la réclusion à perpétuité, pour assassinat commis le soir du 28 octobre 1882, sur la route, dans les environs de Roches, sur la personne du meunier Adolphe Moser, demeurant dans ce village. Après une longue détention préventive et après avoir longtemps nié, *Felber* fit des aveux partiels, suivant lesquels son action n'aurait pas été très grave; les faits se présentèrent toutefois à l'audience sous un autre jour, et *Felber*, mal famé et que l'on craignait à cause de sa brutalité, fut reconnu coupable, sans circonstances atténuantes, d'avoir assassiné Adolphe Moser. *Felber* sollicite aujourd'hui, par requête adressée aux autorités compétentes, remise du reste de sa peine; il fait observer qu'il a subi dix-huit ans et demi de réclusion; il ajoute que sa famille a émigré en Amérique, où elle s'est créé par son travail et son activité une position assez aisée; plusieurs fois sa femme et ses enfants lui ont écrit de se rendre chez eux lorsqu'il aurait été gracié; il y trouverait du travail et l'entretien. Il dit avoir gagné assez d'argent pendant sa réclusion pour payer lui-même son voyage en Amérique. Suivant le rapport de l'administration du pénitencier, la conduite de *Felber* dans l'établissement n'a donné lieu à aucune plainte depuis 1896. Au printemps de 1900, *Felber* avait déjà adressé un recours en grâce au Grand Conseil, appuyé sur les mêmes motifs que le recours actuel; ce recours avait été rejeté sur les propositions conformes du Conseil-exécutif et de la commission des pétitions. Le Conseil-exécutif est aujourd'hui encore du même avis qu'il y a deux ans. La requête est prématurée; pour qu'on puisse la prendre en considération, il faut que *Felber* ait subi le maximum légal de la réclusion à temps, soit 20 ans. Au cas présent, le Conseil-exécutif s'en tient d'autant plus volontiers à cette manière de voir que *Felber* ne témoigne pas non plus, dans son nouveau recours, de remords du crime qu'il a commis.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
> de la commission: id.

13° Bertha Grosjean née Lœuffer, née en 1868, épouse de Louis-Alfred, originaire de Plagne et y demeurant, a été déclarée coupable, par les assises du cinquième ressort, le 2 décembre 1901, d'avoir, le 30 juillet 1901, à Plagne, mis volontairement le feu à une maison avec grangerie appartenant à autrui, dans un moment où, sans qu'il y ait eu de sa faute, la conscience de son action et de la culpabilité d'icelle était affaiblie et où elle était partiellement privée de son libre arbitre. Se fondant sur le verdict du jury, la Chambre criminelle a condamné Bertha Grosjean à 11 mois de détention dans une maison de correction, après déduction de 3 mois de prison préventive, et aux frais de l'Etat, liquidés à 534 fr. Les faits qui ont motivé le jugement sont les suivants. Bertha Grosjean, épouse de Louis-Alfred Grosjean, lequel est enclin à la boisson et a contracté des dettes, habitait à Plagne, avec ses trois enfants, une maison dont la moitié appartenait à l'un des frères de son mari, Adhémar Grosjean, et l'autre moitié, en indivis, à son mari et à un autre frère de celui-ci, Olivier Grosjean. Elle vivait en mauvaise intelligence avec ses beaux-frères et leur famille, et notamment avec la femme d'Adhémar Grosjean; de plus, elle se trouvait pendant l'été 1901 dans une situation économique très difficile. Depuis deux ans, elle était atteinte d'attaques d'hystérie, qui, comme l'explique l'expert judiciaire, M. le Dr Brauchli, doivent être attribuées au tempérament nerveux du sujet, mais aussi en partie à des influences défavorables, parmi lesquelles il faut citer en particulier de nombreuses grossesses, soit huit en huit ans. Le 30 juillet 1901, la femme Grosjean était aussi enceinte; elle a fait une fausse couche dans la prison de Courtelary. Dans la nuit du 30 juillet 1901, de même qu'après l'incendie, elle a eu aussi des attaques d'hystérie. Après avoir vaqué tranquillement durant cette journée du 30 juillet à ses occupations habituelles, elle a mis le feu au foin de la grange appartenant à Adhémar Grosjean, puis elle s'est éloignée en toute hâte avec son deuxième enfant. Elle ne songeait qu'à une chose en commettant son acte, c'est que l'indemnité que lui verserait l'établissement cantonal d'assurance immobilière la tirerait du besoin et qu'elle ne serait plus obligée à l'avenir de vivre sous le même toit que sa belle-sœur détestée. Elle a tout d'abord nié avec obstination avoir allumé l'incendie, puis elle a désigné sa fille aînée comme en étant l'auteur involontaire; enfin, transportée à l'asile d'aliénés de Bellelay pour y être mise en observation, elle a fait des aveux complets au Dr Brauchli, aux soins duquel elle avait été confiée. Suivant les pièces du dossier dans lesquelles il a consigné ses observations et fourni des renseignements, M. le Dr Brauchli est d'avis que la femme Grosjean n'est pas atteinte d'aliénation mentale et qu'elle ne l'a jamais été, mais qu'elle souffre d'attaques d'hystérie et que, bien qu'elle n'ait pas mis le feu à la maison

Annexes au Bulletin du Grand Conseil. 1902.

de son beau-frère pendant une crise de cette nature, elle ne possédait toutefois pas son libre arbitre au moment de la perpétration de l'acte. La Chambre criminelle fait observer dans ses considérants que la femme Grosjean n'est pas une personne déçue et criminelle, mais plutôt une malheureuse femme qui a agi sous l'influence de la maladie et du besoin, et poussée par des mésintelligences de famille.

A la date du 10 décembre 1901, le défenseur de la femme Grosjean, M. l'avocat Paul Charmillot, à St-Imier, a adressé au Grand Conseil une requête dans laquelle il sollicite pour sa cliente la remise d'au moins la moitié de la peine qui lui a été infligée. Il insiste principalement sur l'état maladif de la femme Grosjean, sur sa situation gênée, sur ses relations de famille, et il conclut en disant que la peine prononcée par la Chambre criminelle est trop sévère, ce qui ressort aussi, à son avis, du fait que le ministère public n'avait requis qu'une détention de huit mois dans une maison de correction, dont à déduire deux mois de prison préventive, et le reste de la peine étant commué en trois mois de détention cellulaire. La requête est appuyée par les jurés qui ont tranché sur la question de culpabilité. La Direction de la police pense que le recours ne peut être pris en considération pour le moment. Elle tire de l'examen du dossier, il est vrai, la même conclusion que la Chambre criminelle, et trouve que le présent cas est un de ceux dans lesquels le droit de grâce dont dispose le Grand Conseil peut avec raison être exercé. Néanmoins, la requête doit être considérée comme prématurée. Il sera loisible à la femme Grosjean de la renouveler plus tard.

Proposition du Conseil-exécutif :  
, de la commission :

*Rejet.*  
id.

14° Maria Trachsel née Kohler, née en 1861, épouse de Rodolphe, originaire de Kirchdorf, demeurant à Oberwangen, a été reconnue coupable le 29 mai 1901 par le juge de police de Berne, jugeant au correctionnel, de vol commis le 17 juillet 1900 au préjudice de Fritz Stähli, cordonnier à Thörishaus, la valeur de l'objet volé ne dépassant pas 30 fr., et elle a été condamnée à 3 jours d'emprisonnement et à 8 fr. de frais de l'Etat. Le 17 juillet 1900, la femme Trachsel venant de la gare de Thörishaus et chargée de plusieurs lourds paquets, vit près de cette gare une voiture d'enfants dont le propriétaire n'était pas présent. Elle y déposa ses paquets, l'emmena chez elle, s'en servit ensuite pour ses enfants et ne la rendit pas. Au nom de la femme Trachsel, M. le pasteur Hadorn, de Köniz, adresse au Grand Conseil un recours en grâce, signé aussi par la femme Trachsel, dans lequel il allègue en particulier que lorsque cette personne s'empara, à la gare de Thörishaus, de la voiture d'enfants vide, ce n'était pas dans la pensée de se l'approprier; c'est

seulement en arrivant chez elle qu'elle pensa que cette voiture lui serait très utile pour les deux jumeaux qui lui étaient nés quelque temps auparavant. La famille Trachsel, sans aucune fortune, est très nombreuse; elle se compose du père, de la mère et de sept enfants; les gains du mari sont fort minimes. La femme Trachsel a commis le vol poussée par la nécessité; elle n'avait pas été punie antérieurement. La requête est recommandée par le conseil communal de Köniz en considération de la situation dans laquelle se trouve la famille Trachsel, et aussi, partiellement, par le préfet de Berne. La Direction de la police, vu les circonstances particulières de l'affaire et surtout le fait que la femme Trachsel n'a pas été punie antérieurement, qu'elle vit dans des conditions difficiles et que le vol a été commis sous l'empire de la nécessité, est d'avis qu'il y a lieu de faire preuve ici de la plus grande clémence; elle propose en conséquence la remise entière de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine.*  
 » de la commission: id.

15° *Dubach*, Jean, né en 1876, peintre, originaire de Technau, Bâle-campagne, a été, le 25 août 1900, reconnu coupable, avec refus de circonstances atténuantes, par les assises du deuxième ressort, de tentative de cohabitation avec une fillette âgée de moins

de 12 ans, Marthe Gerber, et d'actions impudiques commises sur une fillette âgée de moins de 16 ans, Marie Schmutz, puis condamné à 2 ans de réclusion, à 423 fr. 30 de frais de l'Etat et au paiement de 1000 fr. de dommages-intérêts et de 58 fr. 90 de frais d'intervention à la partie civile, Marthe Gerber. Dubach, jusqu'à la condamnation, a énergiquement nié les faits. Du pénitencier de Witzwil, où il subit sa peine, il adresse au Grand Conseil une requête dans laquelle il sollicite remise du reste ou éventuellement du sixième de sa peine, soit quatre mois. Il avoue avoir été coupable et avoir mérité d'être puni, mais il demande qu'il lui soit fait grâce en considération du fait qu'il doit entretenir ses vieux parents et qu'il a toujours été un bon ouvrier. Il n'a pas été puni antérieurement et ne jouit pas à Berne d'une mauvaise réputation. Le directeur du pénitencier ajoute à la requête que Dubach s'est bien conduit jusqu'à présent dans l'établissement.

Le crime qui a été commis est d'autant plus grave que Dubach a communiqué une maladie à la petite Gerber. Son attitude pendant l'instruction n'a pas été de nature à lui valoir la clémence de ses juges; dans ces circonstances, la condamnation n'a pas été trop sévère et le Conseil-exécutif ne peut pas recommander la remise du reste de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
 » de la commission: id.

Projet du Conseil-exécutif,  
du 22 janvier 1902.

---

# Décret

fixant

**le chiffre de la représentation des cercles  
électorales au Grand Conseil.**

---

**Le Grand Conseil du canton de Berne,**

Vu l'art. 19 de la Constitution cantonale;

En exécution de l'art. 5, n° 3, de la loi du 29 octobre 1899 sur les votations populaires et les élections publiques;

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

*décète:*

ARTICLE PREMIER. Le nombre des membres du Grand Conseil à élire par les cercles électoraux est fixé, vu les résultats du recensement du 1<sup>er</sup> décembre 1900, et sur la base de la division du territoire cantonal en circonscriptions politiques établie par l'art. 5 de la loi du 31 octobre 1869 et par les décrets du 6 avril 1886 et du 29 janvier 1894, ainsi qu'il suit:

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<b>Oberland.</b>			
<i>1. Oberhasli.</i>			
Gadmen	Gadmen	672	
Guttannen	Guttannen	345	
Innertkirchen	Innertkirchen	1,105	
Meiringen	Meiringen	3,077	
Hasleberg	Hasleberg	1,037	
Schattenhalb	Schattenhalb	772	
		<b>7,008</b>	<b>3</b>
<i>2. Brienz.</i>			
Brienz	Brienz	2,580	
Brienzwyl	Brienzwyl	662	
Ebligen	Ebligen	67	
Hofstetten	Hofstetten	426	
Oberried	Oberried	472	
Schwanden	Schwanden	326	
		<b>4,533</b>	<b>2</b>
<i>3. Unterseen.</i>			
Unterseen	Unterseen	2,607	
Beatenberg	Beatenberg	1,082	
Habkern	Habkern	781	
Därliken	Därliken	375	
Leissigen	Leissigen	481	
Niederried	Niederried	181	
Ringgenberg	Ringgenberg	1,320	
		<b>6,827</b>	<b>3</b>
<i>4. Gsteig.</i>			
Gsteigwyl	Gsteigwyl	451	
Bönigen	Bönigen	1,515	
Gündlischwand	Gündlischwand	321	
Interlaken	Interlaken	2,962	
Iseltwald	Iseltwald	585	
Isenfluh	Isenfluh	145	
Lütschenthal	Lütschenthal	428	
Matten	Matten	1,602	
Saxeten	Saxeten	170	
Wilderswyl	Wilderswyl	1,554	
		<b>9,733</b>	<b>4</b>
<i>5. Zweisimmen.</i>			
Grindelwald	Grindelwald	3,346	
Lauterbrunnen	Lauterbrunnen	2,551	
		<b>5,897</b>	<b>2</b>
<i>6. Frutigen.</i>			
Frutigen	Frutigen	3,996	
Adelboden	Adelboden	1,564	
Aeschi	Aeschi	1,409	
Krattigen	Krattigen	592	
Kandergrund	Kandergrund	1,098	
Reichenbach	Reichenbach	2,507	
		<b>11,166</b>	<b>4</b>
<i>7. Gessenay.</i>			
Gessenay	Gessenay	3,690	
	Abländschen		
	Gstaad		
Gsteig (Châtelet)	Gsteig (Châtelet)	802	
Launen	Launen	527	
		<b>5,019</b>	<b>2</b>
<i>8. Haut-Simmenthal.</i>			
Boltigen	Boltigen	1,933	
Lenk	Lenk	1,748	
St. Stephan	St. Stephan	1,403	
Zweisimmen	Zweisimmen	2,072	
		<b>7,156</b>	<b>3</b>

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<i>9. Bas-Simmenthal.</i>			
Därstetten	Därstetten	897	
Diemtigen	Diemtigen	2,014	
Erlenbach	Erlenbach	1,518	
Oberwyl	Oberwyl	1,225	
Reutigen	Reutigen	739	
Niederstocken	Niederstocken	196	
Oberstocken		179	
Spiez	Spiez	3,031	
Wimmis	Wimmis	1,423	
		<b>11,222</b>	<b>4</b>
<i>10. Hilterfingen.</i>			
Hilterfingen	Hilterfingen	669	
Heiligenschwendi	Heiligenschwendi	691	
Oberhofen	Oberhofen	909	
Teuffenthal	Teuffenthal	192	
Sigriswyl	Sigriswyl	3,093	
		<b>5,554</b>	<b>2</b>
<i>11. Thoune.</i>			
Thoune	Thoune	6,030	
Goldiwyl		1,125	
Schwendibach		121	
Strättligen		3,058	
		<b>10,334</b>	<b>4</b>
<i>12. Steffisbourg.</i>			
Steffisbourg	Steffisbourg	4,829	
Fahrni	Fahrni	686	
Heimberg	Heimberg	1,217	
Homburg	Homburg	501	
Unterlangenegg	Unterlangenegg	982	
Oberlangenegg	Oberlangenegg	648	
Eriz	Eriz	609	
Horrenbach-Buchen	Horrenbach-Buchen	359	
Buchholterberg	Buchholterberg	1,505	
Wachseldorn	Wachseldorn	334	
		<b>11,670</b>	<b>5</b>
<i>13. Thierachern.</i>			
Thierachern	Thierachern	868	
Pohlern	Pohlern	224	
Uebeschi	Uebeschi	506	
Uetendorf	Uetendorf	1,841	
Amsoldingen	Amsoldingen	553	
Höfen		342	
Zwieselberg		227	
Forst	Forst	297	
Längenbühl	Blumenstein	243	
Blumenstein		814	
		<b>5,915</b>	<b>2</b>
<b>Mittelland.</b>			
<i>14. Gurzelen.</i>			
Gurzelen	Gurzelen	603	
Seftigen		603	
Kirchdorf		605	
Jaberg	Kirchdorf	162	
Noflen		207	
Gelterfingen	Gelterfingen	243	
Uttigen	Uttigen	407	
Kienersrütti		48	
Mühledorf		220	
Wattenwyl	Wattenwyl	1,989	
		<b>5,087</b>	<b>2</b>

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<b>15. Belp.</b>			
Belp	Belp	2,343	
Belpberg	Belpberg	439	
Kehrsatz	Kehrsatz	568	
Toffen	Toffen	667	
Gerzensee	Gerzensee	790	
Zimmerwald	Zimmerwald	648	}
Englisberg		567	
Niedermuhlern		631	
		6,653	3
<b>16. Riggisberg.</b>			
Riggisberg	Riggisberg	1,753	
Kirchenthurnen	Kirchenthurnen	277	
Mühlethurnen	Mühlethurnen	648	
Burgstein	Burgstein	972	
Kaufdorf	Kaufdorf	318	
Lohnstorf	Lohnstorf	189	
Rümligen	Rümligen	386	
Rüthi	Rüthi	498	
Rüeggisberg	Rüeggisberg	2,722	
		7,763	3
<b>17. Guggisberg.</b>			
Guggisberg	Guggisberg	2,809	
Rüschegg	Rüschegg	2,318	
		5,127	2
<b>18. Wahlern.</b>			
Wahlern	Wahlern	5,183	
Albligen	Albligen	650	
		5,833	2
<b>19. Köniz.</b>			
Köniz	Köniz	6,886	
Oberbalm	Oberbalm	1,091	
Bümpliz	Bümpliz	3,323	
		11,300	5
<b>Ville de Berne.</b>			
20. Cerle du Haut	Circonscription du Haut	32,241	13
21. » » Centre	Circonscription du Centre	13,846	6
22. » » Bas	{ Nydeck-Schosshalde Lorraine-Breitenrain }	18,140	7
<b>23. Bolligen.</b>			
Bolligen	Bolligen	5,104	
Muri	Muri	1,341	
Stettlen	Stettlen	683	
Vechigen	Vechigen	2,860	
		9,988	4
<b>Emmenthal.</b>			
<b>24. Biglen.</b>			
Biglen	Biglen	966	
Arni	Arni	1,124	
Landiswyl	Landiswyl	883	
Worb	Worb	3,729	
Walkringen	Walkringen	1,932	
		8,634	3
<b>25. Münsingen.</b>			
Münsingen	Münsingen	2,306	
Gisenstein	Gisenstein	1,583	
Häutligen	Häutligen	263	
Niederhünigen	Niederhünigen	484	
Rubigen	Rubigen	1,466	
Stalden	Stalden	447	
Tägertschi	Tägertschi	336	
		6,885	3

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<b>26. Diessbach.</b>			
Oberdiessbach	Oberdiessbach	1,281	
Aeschlen	Aeschlen	348	
Bleiken	Bleiken	338	
Brenzikofen	Brenzikofen	392	
Freimettigen	Freimettigen	207	
Herbligen	Herbligen	302	
Kiesen	Kiesen	433	
Niederwichtlach	Niederwichtlach	720	
Oberwichtlach	Oberwichtlach	650	
Oppligen	Oppligen	433	
Ausserbirrmoos	Kurzenberg (avec siège à Innerbirrmoos)	512	}
Innerbirrmoos		578	
Otterbach		303	
		6,497	3
<b>27. Höchstetten.</b>			
Gross-Höchstetten	Gross-Höchstetten	799	
Bowyl	Bowyl	1,665	
Mirchel	Mirchel	474	
Oberthal	Oberthal	866	
Zäziwyl	Zäziwyl	1,228	
Schlosswyl	{ Schlosswyl Oberhünigen }	821	}
		5,853	
<b>28. Signau.</b>			
Signau	Signau	2,862	
Röthenbach	Röthenbach	1,525	
Eggiwyl	Eggiwyl	3,043	
		7,430	3
<b>29. Langnau.</b>			
Langnau	Langnau	8,169	
Schangnau	Schangnau	990	
Trub	Trub	2,606	
Trubschachen	Trubschachen	851	
		12,616	5
<b>30. Lauperswyl.</b>			
Lauperswyl	Lauperswyl	2,631	
Rüderswyl	Rüderswyl	2,370	
		5,001	2
<b>31. Sumiswald.</b>			
Sumiswald	{ Sumiswald Wasen }	5,353	}
Trachselwald	Trachselwald	1,473	
		6,826	3
<b>32. Rüegsau.</b>			
Rüegsau	Rüegsau	2,567	
Affoltern	Affoltern	1,142	
Lützelflüh	Lützelflüh	3,444	
		7,153	3
<b>33. Huttwyl.</b>			
Huttwyl	Huttwyl	3,916	
Dürrenroth	Dürrenroth	1,441	
Eriswyl	Eriswyl	2,083	
Wissachengraben	Wissachengraben	1,467	
Walterswyl	Walterswyl	845	
		9,752	4

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<b>Haute-Argovie.</b>			
<i>34. Rohrbach.</i>			
Rohrbach	Rohrbach	1,507	
Auswyl	Auswyl	559	
Kleindietwyl	Kleindietwyl	410	
Leimiswyl	Leimiswyl	585	
Rohrbachgraben	Rohrbachgraben	550	
Melchnau	Melchnau	1,347	
Busswyl	Busswyl	339	
Gondiswyl	Gondiswyl	1,008	
Reisiswyl	Reisiswyl	303	
Ursenbach	Ursenbach	1,281	
Oeschenbach	Oeschenbach	358	
		8,247	3
<i>35. Langenthal.</i>			
Langenthal	Langenthal	4,799	
Untersteckholz	Untersteckholz	336	
Lotzwyl	Lotzwyl	1,328	
Gutenberg	Gutenberg	56	
Obersteckholz	Obersteckholz	523	
Rütschelen	Rütschelen	688	
Bleienbach	Bleienbach	830	
Madiswyl	Madiswyl	2,093	
		10,653	4
<i>36. Aarwangen.</i>			
Aarwangen	Aarwangen	1,793	
Bannwyl	Bannwyl	705	
Schwarzhäusern	Schwarzhäusern	407	
Roggwyl	Roggwyl	2,240	
Thunstetten	Thunstetten	1,561	
Wynau	Wynau	1,202	
		7,908	3
<i>37. Oberbipp.</i>			
Oberbipp	Oberbipp	801	
Attiswyl	Attiswyl	902	
Farnern	Farnern	274	
Rumisberg	Rumisberg	353	
Wiedlisbach	Wiedlisbach	1,370	
Wolfisberg	Wolfisberg	217	
Niederbipp	Niederbipp	2,245	
Walliswyl-Bipp	Walliswyl-Bipp	333	
Wangen	Wangen	1,440	
Walliswyl-Wangen	Walliswyl-Wangen	599	
Wangenried	Wangenried	332	
		8,866	4
<i>38. Herzogenbuchsee.</i>			
Herzogenbuchsee	Herzogenbuchsee	2,533	
Berken	Berken	114	
Bettenhausen	Bettenhausen	390	
Bollodingen	Bollodingen	239	
Graben	Graben	303	
Heimenhausen	Heimenhausen	416	
Seeberg <sup>1)</sup>	Seeberg <sup>1)</sup>	294 <sup>1)</sup>	
Hermiswyl <sup>1)</sup>	Riedtwyl <sup>1)</sup>	112	
Inkwyl	Inkwyl	442	
Niederönz	Niederönz	446	
Oberönz	Oberönz	327	
Ochlenberg	Ochlenberg	914	
Röthenbach	Röthenbach	374	
Thörigen	Thörigen	650	
Wanzwyl	Wanzwyl	137	
Seeberg <sup>2)</sup>	Seeberg <sup>2)</sup>	1,428 <sup>2)</sup>	
		9,119	4

<sup>1)</sup> Le territoire de Riedtwyl, qui appartient à la commune municipale de Seeberg, a été réuni par le décret du 29 janvier 1894 à la commune d'Hermiswyl, pour former avec celle-ci une seule circonscription politique, dont le chef-lieu est Riedtwyl.

<sup>2)</sup> Sans le territoire de Riedtwyl.

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<i>39. Berthoud.</i>			
Berthoud	Berthoud	8,404	
Heimiswyl	Heimiswyl	2,340	
Wynigen	Wynigen	2,562	
		13,306	5
<i>40. Oberbourg.</i>			
Oberbourg	Oberbourg	2,745	
Hasle	Hasle	2,390	
Krauchthal	Krauchthal	2,122	
		7,257	3
<i>41. Kirchberg.</i>			
Kirchberg	Kirchberg	1,733	
Aeffligen	Aeffligen	490	
Bickigen & Schwanden	Bickigen & Schwanden	173	
Ersigen	Ersigen	1,113	
Kernenried	Kernenried	349	
Lyssach	Lyssach	716	
Niederösch	Niederösch	346	
Oberösch	Oberösch	158	
Rüdtligen	Rüdtligen	518	
Rumendingen	Rumendingen	146	
Mötschwyl-Schleu- men	Mötschwyl	234	
Rütti	Rütti	128	
Koppigen	Koppigen	1,102	
Alchenstorf	Alchenstorf	615	
Höchstetten	Höchstetten	299	
Hellsau	Hellsau	210	
Willadingen	Willadingen	198	
Hindelbank	Hindelbank	1,006	
Bäriswyl	Bäriswyl	501	
		10,035	4
<i>42. Bätterkinden.</i>			
Bätterkinden	Bätterkinden	1,401	
Limpach	Limpach	407	
Büren z. Hof	Büren z. Hof	319	
Schalunen	Schalunen	121	
Bangerten	Bangerten	228	
Etzelkofen	Etzelkofen	275	
Messen-Scheunen	Messen-Scheunen	54	
Mülehi	Mülehi	282	
Ruppoldsried	Ruppoldsried	217	
Utzenstorf	Utzenstorf	1,843	
Wyler	Wyler	402	
Zielebach	Zielebach	217	
		5,763	2
<i>43. Jegenstorf.</i>			
Jegenstorf	Jegenstorf	993	
Ballmoos	Ballmoos	78	
Iffwyl	Iffwyl	339	
Oberscheunen	Oberscheunen	42	
Mattstetten	Mattstetten	256	
Münchringen	Münchringen	198	
Urtenen	Urtenen	919	
Zauggenried	Zauggenried	355	
Zuzwyl	Zuzwyl	294	
Grafenried	Grafenried	556	
Fraubrunnen	Fraubrunnen	456	
Münchenbuchsee	Münchenbuchsee	2,088	
Diemerswyl	Diemerswyl	250	
Moosseedorf	Moosseedorf	573	
Wiggiswyl	Wiggiswyl	139	
Deisswyl	Deisswyl	129	
		7,668	3

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<b>Seeland.</b>			
<i>44. Wohlen.</i>			
Wohlen	Wohlen	3,235	
Bremgarten	Bremgarten	893	
Zollikofen	Zollikofen	1,609	
Kirchlindach	Kirchlindach	1,133	
		6,570	3
<i>45. Laupen.</i>			
Laupen	Laupen	957	
Dicki	Dicki	415	
Ferenbalm	Ferenbalm	1,114	
Frauenkappelen	Frauenkappelen	620	
Golaten	Golaten	330	
Gurbrii	Gurbrii	229	
Wyleroltigen	Wyleroltigen	349	
Mühleberg	Mühleberg	2,382	
Villars-les-moines	Villars-les-moines	444	
Clavaleyres		102	
Neuenegg	Neuenegg	2,111	
		9,053	4
<i>46. Aarberg.</i>			
Aarberg	Aarberg	1,372	
Bargen	Bargen	675	
Kallnach	Kallnach	848	
Niederried		238	
Kappelen	Kappelen	799	
Radelfingen	Radelfingen	1,413	
Seedorf	Seedorf	2,822	
		8,167	3
<i>47. Schüpfen.</i>			
Schüpfen	Schüpfen	2,194	
Grossaffoltern	Grossaffoltern	1,818	
Lyss	Lyss	2,567	
Rapperswyl	Rapperswyl	1,681	
Meikirch	Meikirch	997	
		9,257	4
<i>48. Büren.</i>			
Büren	Büren	1,735	
Meienried		82	
Reiben		228	
Arch	Arch	654	
Leuzigen	Leuzigen	947	
Diessbach	Diessbach	776	
Büetigen	Büetigen	450	
Busswyl	Busswyl	429	
Dotzigen	Dotzigen	446	
Longeau	Longeau	1,649	
Oberwyl	Oberwyl	631	
Perles	Perles	1,197	
Montmesnil	Montmesnil	532	
Rüthi	Rüthi	636	
Wengi	Wengi	588	
		10,980	4

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<i>49. Nidau.</i>			
Nidau	Nidau	1,578	
Belmont	Belmont	329	
Ipsach	Ipsach	238	
Port	Port	377	
Sutz-Lattrigen	Sutz-Lattrigen	375	
Aegerten	Aegerten	577	
Brügg	Brügg	1,092	
Jens	Jens	444	
Merzligen	Merzligen	210	
Schwadernau	Schwadernau	410	
Studen	Studen	373	
Worben	Worben	776	
Orpond	Orpond	624	
Safnern	Safnern	605	
Scheuren	Scheuren	282	
Gléresse	Gléresse	419	
Mâche	Mâche	1,208	
Madrèche	Madrèche	3,729	
Täuffelen-Geroltingen	Täuffelen	943	
Epsach	Epsach	366	
Hagnek	Hagnek	125	
Hermrigen	Hermrigen	307	
Mörigen	Mörigen	191	
Douanne	Douanne	854	
Daucher-Alfermée	Daucher-Alfermée	309	
Walperswyl	Walperswyl	609	
Bühl	Bühl	285	
		17,635	7
<i>50. Cerlier.</i>			
Cerlier	Cerlier	848	
Mullen		55	
Tschugg	Tschugg	398	
Champion	Champion	527	
Chules	Chules	637	
Anet	Anet	1,537	
Bretièges	Bretièges	475	
Gäserz		47	
Monsemier	Monsemier	489	
Treiteron	Treiteron	278	
Siselen	Siselen	601	
Finsterhennen	Finsterhennen	347	
Fénil	Fénil	462	
Locras	Locras	365	
		7,066	3
<i>51. Bienne.</i>			
Bienne	Bienne	22,016	
Boujean	Boujean	2,604	
Evilard	Evilard	560	
		25,180	10
<b>Jura.</b>			
<i>52. Neuveville.</i>			
Neuveville	Neuveville	2,248	
Diesse	Diesse	387	
Lamboing	Lamboing	521	
Préles	Préles	375	
Nods	Nods	738	
		4,269	2
<i>53. Courtelary.</i>			
Courtelary	Courtelary	1,228	
Cormoret	Cormoret	669	
Corgémont	Corgémont	1,418	
Cortébert	Cortébert	793	
Orvin	Orvin	766	
Péry	Péry	983	
La Heutte	La Heutte	400	
Sombeval & Sonceboz	Sombeval & Sonceboz	1,158	
Tramelan-dessous	Tramelan-dessous	1,754	
Tramelan-dessus	Tramelan-dessus	3,805	
Mont-Tramelan	Mont-Tramelan	149	
Vauffelin	Vauffelin	258	
Plagne	Plagne	292	
Romont	Romont	178	
		13,851	6

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<i>54. St-Imier.</i>			
St-Imier	St-Imier	7,455	
Villeret	Villeret	1,422	
Sonvilier	Sonvilier	2,341	
Renan	Renan	1,746	
La Ferrière	La Ferrière	723	
		13,687	5
<i>55. Tavannes.</i>			
Tavannes	Tavannes	1,591	
Loveresse	Loveresse	383	
Reconvilier	Reconvilier	1,730	
Saicourt	Saicourt	802	
Saules	Saules	212	
Bévilard	Bévilard	652	
Champoz	Champoz	191	
Malleray	Malleray	1,224	
Pontenet		234	
Court	Court	1,082	
Sorvilier	Sorvilier	438	
Lajoux	Lajoux	610	
Les Genevez	Les Genevez	733	
Sornetan	Sornetan	181	
Châtelat		173	
Monible		72	
Souboz	Souboz	208	
		10,516	4
<i>56. Montier.</i>			
Moutier	Moutier	3,088	
Belprahon	Belprahon	188	
Perrefitte	Perrefitte	419	
Roches	Roches	280	
Corban	Corban	389	
Courchapoix	Courchapoix	260	
Courrendelin	Courrendelin	1,908	
Rossemaison		192	
Vellerat		115	
Châtillon	Châtillon	221	
Grandval	Grandval	287	
Corcelles	Corcelles	187	
Crémines	Crémines	383	
Eschert	Eschert	295	
Mervelier	Mervelier	433	
La Scheulte	La Scheulte	91	
Elay	Elay	126	
		8,862	4
<i>57. Delémont.</i>			
Delémont	Delémont	5,053	
Soyhières	Soyhières	507	
Courroux	Courroux	1,333	
Vicques	Vicques	488	
Pleigne	Pleigne	418	
Bourrignon	Bourrignon	330	
Movelier	Movelier	272	
Mettemberg	Mettemberg	104	
Roggenbourg	Roggenbourg	275	
Ederschwyler	Ederschwyler	124	
Vermes	Vermes	452	
Rebeuvelier	Rebeuvelier	392	
Montsevelier	Montsevelier	384	
		10,132	4
<i>58. Bassecourt.</i>			
Bassecourt	Bassecourt	1,060	
Boécourt	Boécourt	599	
Courfaivre	Courfaivre	659	
Courtételle	Courtételle	1,037	
Develier	Develier	632	
Glovelier	Glovelier	634	
Saulcy	Saulcy	256	
Undervelier	Undervelier	497	
Rebévelier	Rebévelier	76	
Soulce	Soulce	394	
		5,844	2

Cercles électoraux et Communes municipales	Circonscriptions politiques	Population de résidence ordinaire	Nombre des membres du Grand Conseil
<i>59. Laufon.</i>			
Laufon	Laufon	2,177	
Zwingen	Zwingen	537	
Brislach	Brislach	424	
Wahlen	Wahlen	456	
Dittingen	Dittingen	356	
Blauen	Blauen	295	
Grellingue	Grellingue	1,012	
Duggingen	Duggingen	539	
Nenzlingen	Nenzlingen	243	
Liesberg (Irtiémont)	Liesberg (Irtiémont)	725	
Röschenez	Röschenez	564	
La Bourg	La Bourg	163	
		7,491	3
<i>60. Franches-Montagnes</i>			
Saignelégier	Saignelégier	1,410	
Le Bémont		637	
Muriaux <sup>1)</sup>		634 <sup>1)</sup>	
Les Bois	Les Bois	1,456	
St-Brais	St-Brais	384	
Montfaverquier		126	
Les Breuleux	Les Breuleux	1,442	
La Chauz		208	
Muriaux <sup>1)</sup>		274 <sup>1)</sup>	
Montfaucon	Montfaucon	609	
Les Enfers		194	
Le Noirmont	Le Noirmont	1,681	
Le Peuchapatte		84	
Les Pommerats	Les Pommerats	345	
Goumois	Goumois	228	
Soubey	Soubey	352	
Epauvillers	Epauvillers	251	
Epiquerez		186	
		10,511	4
<i>61. Porrentruy.</i>			
Porrentruy	Porrentruy	6,959	
Charmoille	Charmoille	512	
Fregiécourt	Fregiécourt	240	
Pleujouse	Pleujouse	135	
Asuel	Asuel	373	
Courgenay	Courgenay	1,568	
Cornol	Cornol	1,145	
Fontenais	Fontenais	1,248	
Bressaucourt	Bressaucourt	506	
Miécourt	Miécourt	481	
Alle	Alle	1,238	
St-Ursanne	St-Ursanne	828	
Montenol		59	
Montmelon		212	
Seleute	Seleute	116	
Ocourt	Ocourt	244	
		15,864	6
<i>62. Courtemaiche.</i>			
Courtemaiche	Courtemaiche	680	
Courchavon	Courchavon	311	
Bure	Bure	607	
Bonfol	Bonfol	1,340	
Beurnevésain	Beurnevésain	248	
Vendelin court	Vendelin court	794	
Buix	Buix	561	
Boncourt	Boncourt	932	
Montignez	Montignez	318	
Chevenez	Chevenez	901	
Courtedoux	Courtedoux	759	
Dampfreux	Dampfreux	294	
Lugnez	Lugnez	273	
Cœuve	Cœuve	757	
Damvant	Damvant	352	
Réclère	Réclère	362	
Grandfontaine	Grandfontaine	424	
Roche d'or	Roche d'or	77	
Rocourt	Rocourt	232	
Fahy	Fahy	492	
		10,714	4
<b>Canton de Berne</b>		<b>589,433</b>	<b>235</b>

<sup>1)</sup> Sans les hameaux du Cerneuveuil, du Roselet et du Peux, qui sont attribués à la circonscription politique des Breuleux.

ART. 2. Le présent décret entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> mai 1902. Il abroge le décret du 1<sup>er</sup> décembre 1893 fixant le chiffre de la représentation des cercles électoraux pour le Grand Conseil.

Berne, le 22 janvier 1902.

Au nom du Conseil-exécutif:

Le président,  
**Joliat.**

Le chancelier,  
**Kistler.**

(Janvier 1902.)

## Travaux publics, finances et domaines.

### 3004. Pénitencier de Witzwil; agrandissement.

— Sur la proposition de la Direction des travaux publics, le Conseil-exécutif demande au Grand Conseil d'allouer à la Direction des travaux publics, pour la construction des deux ailes intermédiaires du bâtiment du pénitencier de Witzwil d'après le projet de l'architecte cantonal du 9 avril 1901, un crédit de 18,000 fr., à inscrire sous rubrique X D *pour 1902*, et de l'autoriser à charger de l'exécution des travaux, pour cette somme, l'administration du pénitencier de Witzwil, — à la condition que la construction soit faite conformément au plan et aux prescriptions et sous la surveillance de l'architecte cantonal.

### 46. Correction de la Grüne au Flühlenstalden, près de Grünen.

— Sur la proposition de la Direction des travaux publics, le Conseil-exécutif demande au Grand Conseil: 1<sup>o</sup> d'approuver le projet, — sanctionné par le Département fédéral de l'intérieur à la date du 16 novembre 1901 sous réserve de l'élargissement de 1 m. à 1 m. 50 de la couronne des digues des hautes eaux et de l'établissement *sans* palée de la passerelle projetée, — de la correction de la Grüne et de la route cantonale y intéressée de Grünen à Ramsei, au Flühlenstalden, entre Grünematt et Grünen; 2<sup>o</sup> d'allouer pour cette correction, à la commune de Sumiswald, les subsides cantonaux ci-après:

1<sup>o</sup> Pour la correction de la *Grüne*, devisée à 48,500 fr.

- |   |            |
|---|------------|
| a) le 30 % des frais effectifs, soit au maximum . . . . .   | fr. 14,550 |
| sur le compte de la subvention accordée par le Grand Conseil, le 18 décembre 1897, pour la correction de la Grüne du Riedboden à Grünen;        |            |
| b) le 15 % des frais effectifs, à titre de subside extraordinaire pour la route cantonale, à inscrire sous rubrique X E 3, au maximum . . . . . | » 7,275    |

Total fr. 21,825

2<sup>o</sup> Pour le déplacement de la *route*, devisé à 2400 fr., le 75 % des frais effectifs, soit au maximum 1800 fr., à inscrire sous X F.

Sont attachées, à l'approbation et aux allocations de subsides ci-dessus, les conditions suivantes:

1<sup>o</sup> La commune de Sumiswald devra faire exécuter les travaux de façon solide, conformément aux prescriptions des autorités cantonales et fédérales, et elle est responsable de l'accomplissement de cette condition.

2° En ce qui concerne la correction de la route, la Direction des travaux publics prendra une décision sur le point de savoir si elle veut l'exécuter elle-même ou bien en charger aussi la commune.

3° Le versement de la subvention cantonale aura lieu, en proportion de l'avancement des travaux, sur la présentation d'états de situation officiellement visés.

4° Il ne sera porté dans les décomptes, à établir séparément pour la correction de la Grüne et de la route cantonale, que les frais effectifs, à l'exclusion des sommes payées pour emprunt et intérêts, comme aussi des vacations des autorités et des commissions.

5° La commune de Sumiswald devra déclarer, au nom des riverains contribuables, qu'elle accepte les subventions aux conditions qui ont été posées et qu'elle prend à sa charge les dépenses qui resteront à couvrir après déduction des subventions.

**236. L'Aar entre Oltigen et Aarberg; correction partielle.** — Sur la proposition de la Direction des travaux publics, le Conseil-exécutif recommande au Grand Conseil:

1° d'approuver le projet de correction de l'Aar dans les communes digüières de Niederried, d'Ostermanigen-Jucher, de Radelfingen et d'Aarberg, devisé à 124,500 fr., sanctionné par le Conseil fédéral à la date du 5 décembre 1901 et subventionné par cette même autorité par 40 % des frais effectifs, soit par 49,800 fr. au maximum; 2° d'allouer pour l'exécution des travaux les subventions cantonales suivantes, à inscrire sous rubrique X G 1:

1° pour les travaux à exécuter dans les communes digüières de Niederried, d'Ostermanigen-Jucher et de Radelfingen et devisés à 107,900 fr., un tiers des frais effectifs, soit au maximum . . . . . fr. 36,000

2° pour les travaux à exécuter sur le territoire d'Aarberg (société bourgeoise de tir), devisés à 16,600 fr., 40 % des frais effectifs, soit au maximum . . . . . » 6,640

Total fr. 42,640

Cette autorisation est accordée aux conditions suivantes:

1° Les travaux projetés seront exécutés solidement, d'après les instructions des autorités fédérales et des autorités cantonales, et les communes digüières sont responsables de l'observation consciencieuse de cette première condition.

La société bourgeoise de tir d'Aarberg est autorisée à fermer, provisoirement du moins, au moyen de saucissons, la brèche existant encore dans les travaux de défense des rives de l'Aar le long de sa propriété riveraine entre les nos 80 et 86.

2° Le paiement de la subvention cantonale aura lieu, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, par acomptes annuels d'au plus 9000 fr., dont le premier sera versé en 1902, sous réserve de l'existence de crédits disponibles, et sur la présentation d'états de situation officiellement visés.

3° Il ne devra figurer dans le décompte que les frais effectifs de la correction, à l'exclusion des dépenses faites pour emprunts et intérêts, comme aussi pour vacations des autorités et commissions.

4° Après l'achèvement des travaux, les communes participant aux subventions devront, à teneur des prescriptions des lois fédérales et cantonales, entretenir convenablement la correction.

5° Les communes digüières de Niederried, d'Ostermanigen-Jucher, de Radelfingen et d'Aarberg devront déclarer par écrit au nom des riverains, dans le délai de deux mois à dater de la communication des arrêtés de subvention, qu'elles acceptent les conditions posées par les autorités fédérales et les autorités cantonales, et qu'elles prennent à leur charge les dépenses que nécessitera la correction en sus de la somme des subventions du canton et de la Confédération, sans quoi l'arrêté allouant les subventions deviendra sans effet par le fait même.

**281. L'Emme près d'Emmenmatt; nouveau seuil enchevêtré, en aval du pont du chemin de fer.** — Sur la proposition de la Direction des travaux publics, le Conseil-exécutif demande au Grand Conseil:

d'accorder, pour la construction d'un nouveau seuil enchevêtré dans l'Emme en aval du pont du chemin de fer du Jura-Simplon, près d'Emmenmatt, — devisée à 90,000 fr. et subventionnée par l'Assemblée fédérale à la date du 20 septembre 1901 par 40 % des frais, soit par 36,000 fr., — un subside cantonal du 30 % des frais effectifs, soit de 27,000 fr. au maximum, à inscrire sous rubrique X G 1.

La Direction des travaux publics est chargée, avec l'autorité compétente fédérale et la direction du Jura-Simplon, d'établir le projet d'exécution et de faire procéder aux travaux conformément aux prescriptions des arrêtés des subventions et de la loi sur l'entretien et la correction des eaux.

Conformément à sa déclaration du 29 novembre 1901, la compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon contribuera à la construction par un subside de 24,000 fr. et, en outre, se chargera, suivant convention, de l'entretien du seuil.

Le reste des frais, se montant au 3<sup>1</sup>/<sub>3</sub> %, soit au maximum à 3000 fr., est mis à la charge de l'entreprise de la correction de l'Emme entre Berthoud et Emmenmatt.

# Freie Zusammenkunft

der

## Mitglieder des bernischen Grossen Rates

zur

### Besprechung von Eisenbahnfragen

Mittwoch den 29. Januar 1902, nachmittags 3 Uhr,  
im grossen Museumssaale in Bern.

---

**Tagespräsident: Herr Grossratspräsident ED. WILL.**

---

**Tagespräsident.** Meine Herren! Als vor kurzer Zeit die Nachricht durchs Land ging, dass die Regierung den Entwurf eines neuen Eisenbahnsubventionsgesetzes ausgearbeitet habe, wurden weite Kreise unseres Volkes von freudiger Erregung ergriffen. Mit grosser Spannung wird im ganzen Lande herum die künftige Entwicklung unserer Eisenbahnpolitik verfolgt, und es ist Pflicht der vorberatenden Behörden, baldmöglichst mit allem Ernst an die Lösung dieser Fragen heranzutreten. Zweck der heutigen Versammlung ist, der Regierung Gelegenheit zu geben, die Gründe darzulegen, welche sie dazu geführt haben, die neue Vorlage im gegenwärtigen Moment und in der vorliegenden Form auszuarbeiten. Um eine eigentliche Beratung des Entwurfes kann es sich für heute nicht handeln. — Ich erteile zunächst dem Eisenbahndirektor, Herrn Regierungsrat Morgenthaler, das Wort.

Regierungsrat **Morgenthaler**, Eisenbahndirektor. Es ist mir die Aufgabe zuteil geworden, in der heutigen Versammlung über die Gründe Auskunft zu geben, weshalb die Regierung dazu gekommen ist, schon jetzt eine neue Eisenbahnvorlage auszuarbeiten und im fernern darzutun, weshalb dieser Vorlage die Ihnen bekannte Form gegeben worden ist.

Bekanntlich wurde erstmals im Jahre 1875 ein «Beschluss über die Beteiligung des Staates an dem Bau neuer Eisenbahnlinien» aufgestellt. In demselben wur-

den für einzelne Linie fixe Summen, mit denen sich der Staat beteiligen könne, zugesichert, und für andere Linien 25 % der Anlagekosten, im Maximum 50,000 Fr. per Kilometer in Aussicht gestellt. Gestützt auf diesen Beschluss wurde indessen einzig die Strecke Burgdorf-Langnau der Emmentalbahn subventioniert und zwar mit einer Summe von 800,000 Fr.

Die Gültigkeitsdauer dieses Subventionsbeschlusses ging mit dem Jahre 1891 zu Ende. In der Zwischenzeit wurden einzelne kleine Bähnchen subventioniert, so Langental-Huttwil mit 400,000 Fr. und Tavannes-Tramelan mit 150,000 Fr. Erst 10 Jahre nach Ablauf des ersten Subventionsbeschlusses fühlte man das Bedürfnis, dem Volke eine zweite ähnliche Vorlage zu unterbreiten, deren Gültigkeitsdauer wiederum auf 6 Jahre festgesetzt wurde. In diesem zweiten Subventionsbeschluss wurde die Subventionsquote etwas erhöht und das Maximum der zulässigen Staatsbeteiligung auf ein Drittel des Anlagekapitals festgesetzt. Allein auch diese Vorlage hatte keinen wesentlichen Erfolg. Während ihrer Gültigkeitsdauer wurden einzig die Linie Spiez-Erlenbach gebaut, bei welcher sich der Kanton Bern mit 480,000 Fr. beteiligte, sowie die Huttwil-Wohlhusenbahn, mit Bezug auf die der Staat 160,000 Fr. in Aktien übernahm.

Schon vor Ablauf des zweiten Subventionsdekretes, im Jahre 1897, wurde die gegenwärtig noch gültige Vorlage vom Grossen Rate beraten

und vom Volke angenommen. Durch dieselbe wurde die Beteiligungsquote, wie den Herren bestens bekannt ist, bedeutend erhöht, indem eine Staatsbeteiligung von im Maximum 40 % des Anlagekapitals in Aussicht genommen wurde. Dabei wurde allerdings für normalspurige Linien die Maximalbeteiligung auf 80,000 Fr. per Kilometer beschränkt. Daneben wurde aber eine Menge anderer Grundsätze in den Subventionsbeschluss aufgenommen, die über gewisse Schwierigkeiten, die sich einzelnen Unternehmungen entgegengestellt hatten, hinweghelfen sollten. So wurden ausnahmsweise einzelne Linien mit 60 % subventioniert und andern wurde eine ausserordentliche Subvention innerhalb der Kompetenz des Grossen Rates zugesichert.

Sie wissen alle, dass dieser letzte Subventionsbeschluss seine Wirkung nicht verfehlt hat. In den 5 Jahren, seit welchen er in Kraft besteht, wurde für nicht weniger als 7 Eisenbahnlinien der Finanzausweis geleistet. Erstellte wurden: Burgdorf-Thun (eröffnet im August 1899), Pruntrut-Bonfol (eröffnet im August 1901), Bern-Neuenburg, Spiez-Frutigen (die beiden letztern ebenfalls im August 1901 eröffnet) und die Gürbetalbahn, erste Sektion (im September 1901 eröffnet). Noch im Bau begriffen sind die Linien Erlenbach-Zweisimmen und Glovelier-Saignelégier. Gestützt auf eine besondere Bestimmung des Subventionsdekrets wurde ferner die Linie Murten-Ins subventioniert. Mit Inbegriff dieser letztern wurden also bereits nicht weniger als 8 Eisenbahnlinien subventioniert, und andere Linien sind, wie Ihnen bekannt ist, in Vorbereitung.

Die vom Staate seit 1897 bewilligten Subventionen belaufen sich auf den heutigen Tag auf die Summe von zirka 17 Millionen, während in den 22 Jahren vor 1897 bloss zirka anderthalb Millionen bewilligt wurden. Die Gültigkeitsdauer des gegenwärtig noch bestehenden Volksbeschlusses beträgt 10 Jahre, er würde also erst mit dem Jahre 1907 ablaufen. Es ist deshalb jedenfalls nicht für jedermann ohne weiteres verständlich, weshalb man schon heute, nachdem die Gültigkeitsdauer des gegenwärtigen Volksbeschlusses erst zur Hälfte abgelaufen ist, mit einer neuen Vorlage vor den Grossen Rat und das Volk tritt. Die Gründe hiefür auseinanderzusetzen, betrachte ich als meine zunächstliegende Aufgabe.

Für die Regierung waren hauptsächlich drei Gründe bestimmend. Der erste beruht auf dem Umstand, dass die Vorarbeiten für die Lötschbergbahn, deren Ausführung die Regierung mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieses Unternehmens bekanntlich im Auftrag des Grossen Rates übernommen hat, zu einem gewissen Abschluss gelangt sind, indem wir nun eine sichere, gut vorbereitete, technische Grundlage besitzen, gestützt auf die wir nun an die Finanzierung des Unternehmens herantreten können.

Das von Technikern ersten Ranges sehr sorgfältig ausgeführte Vorprojekt berechnet die Baukosten der Lötschbergbahn bekanntlich auf 70 Millionen. Nach dem gegenwärtigen Subventionsbeschluss könnte sich der Staat am Lötschberg für 28,5 Kilometer, die auf dem Gebiet des Kantons Bern liegen, im Maximum mit 80,000 Fr. per Kilometer in Aktien beteiligen, was eine Summe von 2,280,000 Fr. ergäbe. Ferner liegen auf dem Gebiete des Kantons Bern nicht weniger als 13 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 11,02 Kilometer. Diese könnten mit 100,000 Fr. per Kilometer, also mit rund 1,100,000 Fr. subventioniert werden. Endlich

könnte dem Lötschberg, nach Art. 3 des gegenwärtigen Volksbeschlusses, ein ausserordentlicher Beitrag von einer Million zugewendet werden. Dies ergäbe im ganzen eine Staatsbeteiligung von 4,380,000 Fr., wohl eine Summe, mit der sich der Kanton Bern nicht zeigen darf, wenn er wirklich ernsthaft an die Ausführung des 70 Millionenprojekts schreiten will. In der neuen Vorlage wird nun eine Staatsbeteiligung von 25 % der Gesamtkosten vorgesehen, was also zirka 17½ Millionen ausmachen würde. Wir haben keine irgendwie sichern Anhaltspunkte, dass wir mit diesem Betrag das richtige getroffen haben, aber die gepflogenen Besprechungen haben ergeben, dass man in denjenigen Kreisen, die sich für die Sache ernstlich interessieren, doch ziemlich allgemein der Ansicht ist, es sollte mit dieser Beitragsquote die Ausführung ermöglicht werden können. Bei Aufstellung einer Schätzung, was etwa andre interessierte Gebiete der Schweiz in Sachen tun werden, kommen wir allerdings nicht auf eine sehr hohe Summe und werden wir nicht mit vielen Millionen rechnen können. Dagegen sollte unseres Erachtens die Beteiligung des interessierten Auslandes, sowohl im Nordwesten, wie im Süden, eine namhafte Summe ergeben, so dass es nach unsrer Ansicht möglich sein sollte, mit der vom Kanton Bern in Aussicht genommenen Beteiligung eine Finanzierung des Lötschbergs zu stande bringen zu können, bei welcher das Obligationenanleihen bedeutend unter der Hälfte des Anlagekapitals bleiben würde.

Da ich gerade vom Lötschberg spreche, will ich den Herren auch mitteilen, wie man weiter vorzugehen gedenkt. Wir beabsichtigen, nachdem durch die Staatsbehörden die Grundlagen für die Finanzierung geschaffen worden sind, nun die Propaganda für das ganze Unternehmen einer ausserparlamentarischen Kommission zu überlassen, die mehr Bewegungsfreiheit besitzt, als eine Staatsbehörde. Die Staatsbehörden würden sich darauf beschränken, dieses Initiativkomitee nach Möglichkeit zu unterstützen und unterstützen die technischen und kommerziellen Grundlagen für das Zustandekommen des Werkes noch weiter abzuklären.

Eine zweite Veranlassung zur Vorlage eines neuen Subventionsgesetzes bildet die Notwendigkeit in bezug auf den Bau der Linien den Staatsbehörden etwas mehr Kontrolle zu verschaffen. Einige Kontrollmassnahmen sind allerdings bereits im Subventionsbeschluss von 1897 vorgesehen; sie beschränken sich jedoch bloss darauf, dass eine Subvention wirklich nur gesetzlich konstituierten Aktiengesellschaften verabfolgt wird und in dieser Beziehung kein Missbrauch getrieben werden kann. Es liegt jedenfalls eine Inkonsequenz darin, dass, um ein mehrfach gebrauchtes Beispiel zu wiederholen, von dem bei Anlass der Budgetberatung für Strassenbauten bewilligten Kredit von 225,000 Fr. kein Rappen ausgegeben werden darf, ohne dass der Regierungsrat, wenn es sich um Summen unter 10,000 Fr. handelt, oder der Grosse Rat, wenn der Betrag 10,000 Fr. übersteigt, hierüber einen besonderen Beschluss fasst, während bei Anlass der Genehmigung des Finanzausweises einer Eisenbahn unter Umständen eine Aktienbeteiligung beschlossen wird, die 10mal so gross ist, wie der eben erwähnte Strassenbaukredit, wobei aber, wenn die Subvention einmal erkannt ist, dem Staat über die Verwendung des Geldes sozusagen keine Kontrolle mehr zusteht. Der Staat lässt sich allerdings im Verwaltungsrat der be-

treffenden Bahngesellschaft vertreten, allein es ist wohl jedem von Ihnen bekannt, was ein solcher Verwaltungsrat zu bedeuten hat, besonders in der Sturm- und Drangperiode der Bauausführung, wenn er sein Vertrauen der Direktion und diese wiederum ihr Vertrauen dem bauleitenden Ingenieur schenken muss, wie es ja nicht wohl anders möglich ist. Wenn die Spitze der Geschäftsleitung erklärt, es sei alles in Ordnung und die erforderlichen Mittel seien vorhanden, so ist es dem Verwaltungsrat unmöglich, in der kurzen Zeit, die überhaupt in Frage kommt, eine strengere Kontrolle auszuüben, und wenn sich die Spitze des Unternehmens nicht als das bewährt, wofür man sie angesehen hat, so bekommt der Verwaltungsrat und noch viel mehr die Staatsbehörde, als Vertreterin des Staates als Grossaktionär, von der Sachlage erst Kenntnis, wenn es schon zu spät ist.

Inbezug auf zwei der seit 1897 subventionierten Bahngesellschaften wurden, wie sich die Herren erinnern werden, bereits Bedingungen aufgestellt, welche eine technische Kontrolle ermöglichten, und zwar sind diese Bedingungen ziemlich genau diejenigen, die in Art. 14 der neuen Vorlage enthalten sind. Inbezug auf andre Bahngesellschaften wurden diese Bedingungen nicht aufgestellt, weil die an der Spitze stehenden Herren fanden, man habe das früher nie getan, die Aufnahme dieser Bedingungen würde daher ihnen gegenüber ein gewisses Misstrauensvotum bedeuten. Ich erachte es nun für unbedingt notwendig, diese Kontrolle allgemein auszuüben, und hierin liegt die zweite Veranlassung zur Vorlage eines neuen Subventionsgesetzes.

Der dritte Grund beruht auf der Tendenz, den erstellten Bahnen unter die Arme zu greifen und dafür zu sorgen, dass sie nicht in den ersten Jahren des Betriebes, welche für die meisten Bahnen Notjahre sind, zugrunde gehen. Es ist durchaus nichts aussergewöhnliches, dass eine Bahn in den ersten Jahren die ihr obliegenden Verpflichtungen nicht erfüllen kann. Ich erinnere daran, dass die bestsituierten und blühendsten Bahnen, wie die Centralbahn, die Emmenthalbahn und andere mehr, in ihren ersten Jahren finanziell ganz traurig dastanden, so dass es sich fragte, ob sie ihre Existenz werden aufrecht erhalten können. Durch sparsames Vorgehen im Betrieb und gute Verwaltung haben sich diese Bahnen, die eine früher, die andere später, nach und nach erholt, nachdem sich der Verkehr dem neuen Verkehrsmittel angepasst hatte, was erfahrungsgemäss einen grösseren Zeitraum von 10 oder mehr Jahren erfordert. Nachdem wir nun durch den Subventionsbeschluss von 1897 so viele Bahnbauten bewirkt haben, ist es nur konsequent, nun auch dafür zu sorgen, dass die vielen Millionen, die der Kanton Bern in diese Bahnen gesteckt hat, nicht zugrunde gehen, und es ist dies um so notwendiger, als die Situation, in welcher sich die kleinen Bahnen, die wir ja bei unsern Subventionen hauptsächlich im Auge haben, befinden, seit dem Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund durchaus nicht etwa günstiger geworden ist, als sie vorher war. Wir bedauern, diese Tatsache konstatieren zu müssen. Früher wenn eine solche kleine Bahn in Not geriet und sich über die grosse Anschlussbahn zu beklagen hatte, so hatte sie gewöhnlich die Bundesbehörden auf ihrer Seite, während es heute in der Natur der Sache zu liegen scheint, dass man bei den Bundesbehörden nicht allzu zukommend zu sein gedenkt, sondern sich in erster Linie

um die eigene Existenz bekümmern zu müssen glaubt und meint, man müsse nun auch diejenigen Dividenden herausbringen, welche die Bahnen früher abwarfen. Es ist dies eine Tatsache, die uns namentlich auch zum Aufsehen mahnt und uns Veranlassung giebt, rechtzeitig dafür zu sorgen, dass wir solchen Bahnen, die anfänglich in Not geraten sollten, Hilfe leisten können, damit sie nicht unter den Hammer kommen und nicht der Staat seine Gelder eventuell einbüsst. Wenn man in dieser Beziehung Optimist sein wollte, gestützt auf die bisherigen Erfahrungen im bernischen Eisenbahnwesen — es ist bis jetzt immer gut herausgekommen — so hat uns ein Ereignis aus ganz neuester Zeit belehrt, dass man inbezug auf den Optimismus unter Umständen doch zu weit gehen könnte. Es betrifft dies das im Jahre 1893 eröffnete Schmalspurbähnchen Bern-Muri-Gümligen-Worb, das ich vorhin in meiner Aufzählung der seit 1897 ausgeführten Projekte vergessen habe. Bei Ausführung dieses Bähnchens hat eine ausserordentlich grosse Ueberschreitung der Baukosten stattgefunden. Bei einem Baukapital von zirka 700,000 Fr. betrug die Ueberschreitung zirka 100,000 Fr. und zwar erfolgte dieselbe, wie ich mir zu sagen erlaube, ohne Not. Andere Bahnen blieben im Rahmen ihrer Finanzierung, trotzdem sie schwächer finanziert waren, als diese Schmalspurbahn. Ich füge aber sogleich bei, dass durchaus nichts vorgekommen ist, was irgend jemanden kompromittieren könnte, als dass man sich zu sehr auf den bauleitenden Ingenieur verlassen hat, der eben, wie ich vorhin schon im allgemeinen darlegte, die Verwaltung irreführte und zwar nicht mit Absicht, sondern weil er selber nicht genügend gerechnet hat. Es ist alles ganz recht zu- und hergegangen, nur hat man zu wenig gerechnet und den Kostenvoranschlag nicht zu rate gezogen, bis der Bau fertig und die Ueberschreitung da war. Die Bahn wurde denn auch flott ausgeführt, nur zu hoffärtig. Was geschieht nun? Die Gläubiger, welche die schwebende Schuld zu fordern hatten, stellten — nachdem sie sich überzeugt hatten, dass eine andere Bezahlung einstweilen nicht möglich ist — beim Bundesgericht den Antrag auf Liquidation. Erst in diesem Moment kam der Regierungsrat dazu, in die Verhältnisse Einblick nehmen zu können. Wir sind überzeugt, und zwar sagten wir uns, dass trotz dieser grossen Kostenüberschreitung das Bähnchen ganz wohl lebensfähig ist, wenn es richtig geführt werde. Nun hat sich aber die weitere Tatsache ergeben, dass die Gemeinden, welche seiner Zeit einen Staatsbeitrag verlangt und zugesprochen erhalten hatten, aus verschiedenen Interessen, auf die ich hier nicht näher eintreten will, die Mithilfe zur Sanierung der Verhältnisse ablehnen. In diesem Falle wird nichts anderes übrig bleiben, als das Bähnchen in Liquidation kommen zu lassen, wenn es nicht von privater Seite gerettet wird, wozu, wie es scheint, Aussichten vorhanden sind; denn wir sind der Meinung, dass, nachdem die betreffenden Gemeinden die Mithilfe zur Sanierung ablehnen, der Staat auch nicht mehr mithelfen kann.

Es handelt sich in diesem Falle um ein Beispiel von nicht sehr bedeutender Tragweite. Die Staatssubvention betrug 200,000 Fr. und man hat die Ausgabe im öffentlichen Interesse bewilligt, wie man ähnliche und auch grössere Summen für Strassenbauten etc. bewilligt. Das Unglück ist also in diesem Falle nicht so gross. Es könnte aber gross werden, wenn sich dieses

Beispiel bei andern Bahnen wiederholen sollte, und deshalb sagen wir: es ist unbedingt nötig, Vorsorge zu treffen, um den notleidenden Bahnen unter die Arme zu greifen. Es würde sich mit dieser Hilfeleistung, wie die Herren aus der Vorlage gesehen haben werden, so verhalten, dass dem Grossen Rat in dieser Beziehung die nötigen Kompetenzen gegeben würden, so dass derselbe im einzelnen Falle Hilfe bieten könnte, ohne vorher das Volk befragen zu müssen. Ich glaube, der Grosse Rat bietet uns und dem Volke hinlängliche Garantie dafür, dass dabei nicht leichtsinnig verfahren werden wird.

Nachdem ich Ihnen die drei Gründe mitgeteilt habe, welche zur Aufstellung dieser Vorlage Veranlassung gaben, will ich Ihnen noch kurz darlegen, was in dem Gesetze neues enthalten ist. Vielleicht, dass das eine oder andere meiner Ausführungen dazu dient, Missverständnisse zu heben. Sollten solche noch weiter bestehen, so denke ich, es werden nachher bezügliche Fragen gestellt werden, damit darauf noch nähere Auskunft erteilt werden kann.

In Art. 1 des Gesetzes, der in der Form gleich lautet, wie der Art. 1 des gegenwärtigen Subventionsbeschlusses, sind wiederum die Linien aufgezählt, an deren Bau der Staat sich zu beteiligen hätte. Von den 19 Linien, welche im Beschluss von 1897 aufgeführt waren, sind, wie ich schon vorhin mitgeteilt habe, 7 Linien ausgeführt oder im Bau begriffen, so dass sie hier nicht mehr aufgeführt zu werden brauchen, mit Ausnahme einer einzigen, die erst teilweise gebaut ist, nämlich der Simmentalbahn. Von den übrigen im Subventionsbeschluss von 1897 aufgeführten Linien haben wir drei gestrichen, nämlich die Breithornbahn, Herzogenbuchsee-Kleindietwil und Delsberg-Oensingen. Die Breithornbahn glaubten wir deshalb streichen zu dürfen, weil mit Rücksicht auf das Gutachten der Herren Hittmann und Greulich nun eine Abklärung darüber vorhanden ist, welcher Alpendurchstich im Bernerlande gemacht werden soll. Die Linien Herzogenbuchsee-Kleindietwil und Delsberg-Oensingen wurden seiner Zeit aufgenommen mit der Tendenz, Zufahrten zum Gotthard zu schaffen. Wir glauben nun, diese Tendenz müssen wir heute fallen lassen und uns darauf beschränken, Zufahrten zum Simplon durch den Lötschberg zu schaffen. Was speziell die Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwil betrifft, so ist dieses Projekt seiner Zeit aufgetaucht als Konkurrenz zur bekannten Langenthal-Wauwilbahn. Nachdem nun aber für das Zustandekommen dieser letztern wohl keine Aussicht mehr vorhanden ist, glauben wir, die Linie Herzogenbuchsee-Kleindietwil dürfe fallen gelassen werden. Am Platz der Linie Delsberg-Oensingen haben wir die in neuerer Zeit auf die Bildfläche getretene Strecke Mervelier-Delsberg neu aufgenommen.

Es gehen also im ganzen 10 Linien des frühern Dekretes in die neue Vorlage über, und im weitem sind 12 neue Linien hinzugekommen. Als neue Linie finden Sie vorerst das Stück Thun-Scherzligen. Es ist von grosser Wichtigkeit, dass die bernischen Eisenbahnen in Thun gegenseitig Anschluss bekommen und es sind Aussichten vorhanden, wonach in dieser Beziehung einiges Entgegenkommen seitens der Bundesbehörden zu erwarten ist. Da die Verhandlungen aber noch nicht abgeschlossen sind, sagten wir uns, es müsse bei Anlass einer neuen Subventionsvorlage die Möglichkeit geschaffen werden, dieses durchaus notwendige Zwischenstück eventuell auch subventionieren zu können. Neu ist

ferner aufgenommen die Bahn Bern-Schwarzenburg. Sie wissen, dass diese Linie der Finanzierung sehr nahe ist, und es ist sehr wahrscheinlich, dass dieselbe bei der zweiten Lesung des Gesetzes gestrichen werden kann, indem der Finanzausweis unterdessen voraussichtlich geleistet sein wird. Neu ist ferner die Linie Flamatt-Laupen-Gümmenen (Sensetalbahn), deren Geschichte den Herren aus den letzten Jahren bestens bekannt ist. Es wird gut sein, diese Bahn hier speziell aufzunehmen, weil wir aus den Verhandlungen im Grossen Rate wissen, dass es den Gemeinden nicht möglich ist, die ganze Linie Flamatt-Gümmenen zu erstellen, sondern dass sie sich auf das Stück Flamatt-Laupen beschränken wollen. Nun liegt es aber nicht im Interesse des Kantons, den Verkehr vom Sensetal aus dem Kanton hinauszuleiten, sondern es ist geboten, an eine bernische Bahn, in Gümmenen, anzuschliessen. Neu ist ferner die Linie Solothurn- evtl. Utzenstorf-Schönbühl, über die wir im Grossen Rate bekanntlich auch schon mehrmals gesprochen haben. Wir führen diese Linie hier auf in der Meinung, dass weder hier, noch bei Beratung der Gesetzesvorlage selber auf die bekannten Konkurrenzverhältnisse eingetreten werden soll. Die Erfolge, von welchen die beiderseitigen Bestrebungen begleitet sein werden, werden hierüber von selber eine Abklärung bringen. Neu ist ferner die Linie Herzogenbuchsee-Lyss, die auch seit 1897 aufgetaucht ist und in bezug auf die schon vor längerer Zeit das Gesuch gestellt worden ist, sie möchte bei Anlass einer neuen Subventionsvorlage ebenfalls unter die zu subventionierenden Linien eingereiht werden. Ebenso ist neu die Linie Herzogenbuchsee-Wangen, ein Bähnchen, das nach meiner Ansicht unbedingt gebaut werden sollte und auch leicht gebaut werden kann. Die beiden grossen Gemeinden Herzogenbuchsee und Wangen können diese Linie mit Staatshilfe ohne weiteres ausführen, womit die schon längst gewünschte Verbindung der zwei geographisch getrennten Teile des Amtes Wangen hergestellt wäre und die auf keinem andern Wege so billig hergestellt werden kann. Neu sind ferner die Linien Biel-Büren-Lütterswil und Biel-Ins, beide als Schmalspurbahnen gedacht, ferner die Linien Ins-Erlach-Landeron, eventuell Neuenstadt, Delsberg-Mervelier und Glovelier-Undervelier, welche letztere beiden in letzter Zeit auch von sich reden gemacht haben. Im Jura wird im weitem die Frage akut, ob nicht die Linie Saignelégier-Chaux-de-fonds nach Erstellung der Linie Saignelégier-Glovelier umgebaut werden sollte. Dieser Umbau wird namentlich vom Kanton Neuenburg aus angestrebt werden und wir sollten uns vorsehen, dabei eventuell mitwirken zu können. Eine wesentliche Neuerung finden die Herren unter lit. 7, wo statt der bisherigen Münster-Solothurnbahn nun eine Münster-Biel- und eine Münster-Solothurnbahn aufgeführt ist. Es ist wohl jedermann aufgefallen, dass man hier von einer Münster-Biel- und einer Münster-Solothurnbahn spricht, während man an andern Orten bei Konkurrenzlinien die eine in den Vordergrund stellt und die andere als eventuell betrachtet. Dies hat aber seine guten Gründe und zwar bestehen dieselben im allgemeinen darin, dass wir uns bei dieser Vorlage, wie ich schon vorhin erwähnt habe, nicht darauf einlassen wollen, die Frage abzuklären, welche Linie die berechtigte sei. Früher hat man bekanntlich nur von der Münster-Solothurnbahn, der sogenannten Weissensteinbahn gesprochen; erst in letzter Zeit ist Biel aufgetreten und hat ener-

gische Anstrengungen gemacht, um eine Linie, die betriebstechnisch der Weissensteinbahn gegenüber offenbar grosse Vorzüge hätte, zustande bringen zu helfen. Die Frage ist indessen noch so neu, dass wir uns auf eine Erörterung, welcher Linie der Vorzug gebühre, nicht wohl einlassen können. Nun steht aber die Linie Biel-Solothurn bereits im gegenwärtigen Dekret, andererseits können wir nicht wohl sagen Münster-Solothurn, eventuell Münster-Biel, da Biel uns doch näher steht als Solothurn. Wir stellten deshalb beide Linien nebeneinander in der Meinung, dass die Frage sich von selber abklären werde. Immerhin hat es den Sinn, dass nicht beide Bahnen gebaut werden sollen, da dies voraussichtlich für beide den Ruin bedeuten würde.

Was den Art. 2 betrifft, so entspricht derselbe in der Form und auch materiell dem bisherigen Art. 2. Neu musste die Dotierung der Löttschbergbahn hier aufgenommen werden, und im Schlussalinie sind einige Linien aufgezählt, die mit ausserordentlichen Beiträgen unterstützt werden können, wenn deren Zustandekommen ohne eine derartige ausserordentliche Unterstützung nicht möglich ist.

Der Art. 3 ist neu. Durch denselben soll der Grosse Rat ermächtigt werden, zur Bestreitung der aus dieser Vorlage erwachsenden Ausgaben die nötigen Anleihen zu machen, sofern die verfügbaren Mittel des Staates nicht ausreichen sollten.

Der Art. 4 ist mit annähernd gleichem Inhalt schon im gegenwärtigen Subventionsbeschluss enthalten. Desgleichen sind die Art. 5 bis 13 fast wörtlich aus dem gegenwärtigen Subventionsbeschluss in die neue Vorlage herübergenommen worden.

Der Art. 14 schafft die Kontrolle, die wir in Zukunft der Regierung in Bezug auf den Bahnbau geben zu sollen glauben. Wir würden darin vorschreiben, dass die Wahl des bauleitenden Ingenieurs der Genehmigung des Regierungsrates unterstellt sei, sowie dass alle wichtigeren Bau- und Lieferungsverträge der Genehmigung des Regierungsrates bedürfen. Letzteres ist bis jetzt bei zwei Bahnen bereits geschehen und, wie ich glaube, nicht zum Schaden derselben. Ich habe wohl nicht nötig, Ihnen zu sagen, dass es nicht eine Liebhaberei der Regierung ist, wenn sie sich solche Aufgaben aufladet. Man hätte auch sonst genug zu thun; allein es scheint uns unbedingt nötig zu sein, diese Kontrolle zu schaffen. Ferner würde vorgeschrieben, dass über den Stand der Bauarbeiten und der verfügbaren Mittel Quartalberichte vorzulegen seien, desgleichen, was man schon bis jetzt vorgeschrieben hat, eine detaillierte Bauabrechnung. Ferner soll dem Regierungsrat die Kompetenz gegeben werden, sich jederzeit durch ausserordentliche Untersuchungen, wenn er es für notwendig erachtet, über den Stand des Unternehmens vergewissern zu können und zwar würde sich der Staat vorbehalten, die Studien und Untersuchungen, wie in Art. 15 gesagt ist, auf Kosten der betreffenden Gesellschaften ausführen zu lassen.

Die Art. 16 und 17 sind aus der alten Vorlage herübergenommen worden, desgleichen auch der Art. 18, nur wurde derselbe den neuen Verhältnissen entsprechend abgeändert, indem gesagt wird, der Grosse Rat sei ermächtigt, die Bedingungen der Staatsbeteiligung festzustellen, falls eine andere Bahngesellschaft oder der Bund eine der in Art. 1 vorgesehenen Linien ausführen wolle.

Die Art. 19 und 20 enthalten die Grundlagen, unter

denen solchen Gesellschaften, die in Not geraten, Hilfe geleistet werden soll und zwar haben wir uns die Sache so vorgestellt, dass der Grosse Rat berechtigt würde, solchen Bahnen, die nicht in der Lage sind, aus ihren Betriebsergebnissen die Betriebskosten zu bezahlen und die Anleihezinsszinsen zu bestreiten, oder auch, wenn dies sonst zur Konsolidierung des Unternehmens notwendig erscheint, verzinliche Vorschüsse zu machen. Diese Vorschüsse müssen wir aber unbedingt beschränken, sie dürfen nicht ins Unendliche gehen, und deshalb schlagen wir vor, die Bestimmung aufzunehmen, dass dieselben höchstens 10% des Anlagekapitals betragen dürfen. Wenn wir hier von Vorschüssen zur Konsolidierung eines Unternehmens sprechen, so denken wir dabei an solche Fälle, wo es sich während der Bauausführung oder nach Eröffnung des Betriebes zeigt, dass der Betrieb sich etwas anders gestaltet, als man angenommen hatte, dass vielleicht der Transitverkehr ein grösserer ist und die Notwendigkeit eintritt, mehr und besseres Rollmaterial anzuschaffen. Es muss auch der Fall vorgesehen werden, wo der Grosse Rat bei Stellung eines derartigen Gesuches sich überzeugt, dass es unnütz ist, die Bahn weiter zu subventionieren. In diesem Falle muss ein anderes Auskunftsmitglied gesucht werden, das in Art. 20 enthalten ist und den Staat in die Möglichkeit versetzen soll, von seinen Geldern noch zu retten, was möglich ist. Dieses Mittel bestünde im Rückkauf dieser mit Staatsbeteiligung gebauten Eisenbahnlinien, sei es durch freiwillige Vereinbarung oder auf dem Liquidationswege. Ein derartiger Rückkauf hätte nicht nur den Zweck, die Gelder der Staates nach Möglichkeit noch zu retten, sondern namentlich auch den, der betreffenden Gegend, welcher die Bahn, wenn sie auch nicht rentiert, indirekt doch grossen Nutzen bringt, dieselbe zu erhalten. Bei Ausarbeitung dieses Artikels haben wir uns gefragt, ob der Zwischensatz: «welche mit Staatsbeteiligung gebaut worden sind» nicht weggelassen, das heisst, ob nicht dem Grosse Rate überhaupt die Kompetenz gegeben werden sollte, Eisenbahnlinien anzukaufen. Gerade gegenwärtig ist ein Geschäft hängig, dessen Erledigung damit in die Kompetenz des Grosse Rates gestellt würde. Die Regierung ist jedoch der Meinung, es solle eine solche Ausdehnung der Kompetenz nicht vorgesehen werden, diese Fälle werden so selten eintreten, dass man sie ganz gut von Fall zu Fall erledigen kann und es gäbe doch den Eisenbahnbestrebungen des Kantons Bern nach unserm Gefühl einen etwas unsoliden Anstrich, wenn man sich ohne weiteres quasi verpflichten wollte, den Staatsbetrieb der Eisenbahnen einzuführen. Es macht sich offenbar viel besser, wenn wir den Art. 20 so fassen, dass er lediglich die Konsequenz des Art. 19 ist, das heisst, dass der Grosse Rat nur zum Ankauf solcher Linien ermächtigt wird, bei welchen der Staat stark beteiligt ist und wo nicht nur Interessen der betreffenden Landesgegend, sondern auch solche des Staates in Gefahr sind.

Der Art. 21 handelt ebenfalls von der Unterstützung der im Betrieb befindlichen Bahnen und zwar ist der Artikel nicht für jedermann ohne weiteres verständlich. Wir sagen uns: wenn Bahnen beim Betrieb in Not geraten können, was durchaus nicht ausgeschlossen, sondern in bezug auf einige Bahnen in der ersten Zeit sogar wahrscheinlich ist, so muss man auch dafür sorgen, dass der Betrieb ein möglichst rationeller ist,

und einen rationellen Betrieb können wir am besten dann erreichen, wenn man nicht jedes Bähnchen für sich fuhrwerken lässt, sondern da, wo dies zweckmässig erscheint, mehrere Bahnen unter die gleiche Betriebsleitung stellt. Es ist dies nicht nur für die Vermehrung der Einnahmen von Vorteil, indem man die Anschlüsse besser gestalten und überhaupt bessere Fahrpläne aufstellen kann, sondern es bedingt namentlich auch eine Verminderung der Ausgaben und zwar liegt das Schwergewicht nicht in der Verminderung der Verwaltungskosten, sondern als viel wesentlicher betrachte ich die Verminderung der Kosten durch bessere Ausnützung des Personals und des Rollmaterials, indem auf grössere Strecken kein Wechsel einzutreten braucht. Hätte man es nur mit solchen Bahnen zu thun, die erst noch zu erstellen wären, so müsste der Artikel ungefähr lauten: die vom Staat subventionierten Bahnen haben sich dem Beschlusse des Regierungsrates zu fügen, wenn derselbe finden sollte, es sei zweckmässig, sie unter eine einheitliche Betriebsleitung zu stellen. Wir haben es aber auch mit solchen Bahnen zu thun, die bereits ausgeführt sind und über die wir nicht einfach verfügen können. Wir können über dieselben nur insofern verfügen, als der Staat Bern die Mehrheit der Aktien besitzt. Der Art. 21 ist deshalb mehr oder weniger als eine Weisung an die Regierung aufzufassen, solche Verbesserungen im Betrieb gestützt auf die Eigenschaft des Staates als Grossaktionär anzuordnen. Die Organisation der über den Betrieb ausübenden Kontrolle ist dann aber, um ja allen allfälligen Bedenken zu begegnen, dass die Regierung da jemand vergewaltigen könnte, einem Dekret des Grossen Rates vorbehalten.

Der Art. 22 ist ebenfalls neu und bezweckt, die noch hängige Motion des Herrn Bühlmann zu erledigen. Auf die Frage selbst will ich hier nicht eintreten; es ist das Sache der Beratung in der Kommission und im Plenum des Grossen Rates.

Damit, meine Herren, glaube ich meine Aufgabe einigermaßen erfüllt zu haben. Die Frage, die gewiss jedem von Ihnen auf der Zunge schwebt, ob denn der Kanton Bern sich durch diese neue Vorlage nicht über seine Kräfte engagiere und ob die Vorlage eine richtige und naturgemässe Fortsetzung der bernischen Eisenbahnpolitik bilde, wird Herr Finanzdirektor Scheurer, der die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern ja von Anfang an mit erlebt hat, besser beleuchten können als ich. (Beifall.)

Regierungsrat **Scheurer**, Finanzdirektor. Meine Herren, meine Aufgabe ist es heute, die Frage zu untersuchen und hier zu behandeln, ob der Kanton Bern zu dem grossen Schritte, den die Regierung beantragt, einem viel grösseren Schritt, als der Kanton Bern bisher je in Eisenbahnsachen getan hat, die nötigen Mittel besitze. Als Finanzdirektor des Kantons Bern bin ich überzeugt, dass dies der Fall ist, dass der Kanton Bern gegenwärtig und in Zukunft stark genug ist, um die neuere bernische Eisenbahnpolitik bis zu ihrem Endzweck, das heisst bis zur Verwirklichung des alten Traumes der Durchbohrung der Berneralpen, durchzuführen. Nun will ich aber andern Leuten nicht zumuten, weil ich dies glaube, es ebenfalls ohne weiteres glauben zu sollen, sondern es muss dies auch einigermaßen bewiesen und glaubwürdig gemacht werden.

Meine Herren, die Finanzlage des Kantons Bern

wurde bis vor kurzem als eine ungünstige betrachtet, und der Sprechende selber hat sie vor nicht sehr langer Zeit, auch in einer freien Versammlung der Grossratsmitglieder, als eine ungünstige dargestellt. Glücklicherweise haben sich die Verhältnisse viel besser entwickelt, als man damals glauben konnte. Man könnte allerdings, wenn man nur unsere letztjährigen Budgets ansieht, auch heute noch zur Meinung kommen, es sei mit den Finanzen des Kantons Bern und dem Gleichgewicht im Staatshaushalt schlecht bestellt, hat ja doch das Budget pro 1901 einen Ausgabenüberschuss von 991,000 Fr., also von rund einer Million, dasjenige pro 1900 sogar einen solchen von 1,118,000 Fr. vorgesehen und schliesst auch dasjenige von 1902 mit einem Ausgabenüberschuss von rund 900,000 Fr. Wir wissen nun aber, dass die Sache nicht so schlimm ist, wie sie budgetmässig sich darstellt und ich eine zeitlang selbst auch befürchtet hatte. Das Resultat der Staatsrechnung des Jahres 1900 ist bekannt. Es war ein ausserordentlich günstiges, indem nicht nur kein Defizit eintrat, sondern sogar bedeutende Abschreibungen gemacht werden konnten und ausserdem ein kleiner Einnahmenüberschuss in der Staatsrechnung sich ergab. Und was die Staatsrechnung des Jahres 1901 betrifft, ein Gegenstand, der sehr aktuell ist und mit der heutigen Frage in Zusammenhang steht, so habe ich meinerseits die beste Hoffnung, dass sich das Defizit von einer Million nicht realisieren wird, sondern dass Einnahmen und Ausgaben ungefähr balanzieren werden. Auf den heutigen Tag ist es noch nicht möglich, bestimmte Zahlen mitzuteilen, da einige wichtige Konten jeweilen frühestens Ende Februar abgeschlossen werden können. Immerhin hat man insoweit einen Einblick in die Sachlage, als man weiss, dass die Einnahmen sehr bedeutend grösser sind, als sie budgetiert waren, wahrscheinlich um so viel grösser, als das im Budget vorgesehene Defizit beträgt. Dabei haben wir die Beruhigung, dass in den letzten Jahren eine Reserve von 200,000 Fr. just zu dem Zwecke geschaffen worden ist, um im Jahre 1901, falls die ordentlichen Einnahmen nicht hinreichen sollten, einen Ausgabenüberschuss in der Staatsrechnung zu vermeiden. Ich hoffe indessen dass wir die Reserve nicht anzugreifen brauchen. Hat man eine derartige Reserve angelegt, so sollte man zurückhaltend sein und sie möglichst unangetastet lassen oder eher vermehren. Immerhin hat man, wenn es nötig sein sollte, das volle Recht, die Reserve zu verwenden, um die Rechnung pro 1901 ins Gleichgewicht zu bringen. Die Aussichten pro 1901 sind also beruhigend und infolgedessen auch für 1902, indem kein Grund zur Annahme vorliegt, dass die Mehreinnahmen gegenüber dem Budget nicht mindestens ebenso gross sein werden, wie im Jahre 1901.

Wir kommen pro 1901 zu dem angedeuteten günstigen Resultat, trotzdem auch Enttäuschungen zu verzeichnen sind. So ist namentlich die Erbschaftssteuer erheblich hinter dem Budget zurückgeblieben. Wir haben in Erbschaftssteuersachen ein Käferjahr gehabt (Heiterkeit), wie es sich von Zeit zu Zeit einstellt. Statt 400,000 Fr. sind nur zirka 350,000 Fr. in die Staatskasse geflossen. Wäre das neue Erbschaftssteuergesetz, das der Grosse Rat beraten hat und das gleichzeitig mit der Eisenbahnvorlage vor das Volk gebracht werden soll und von demselben hoffentlich angenommen werden wird, bereits letztes Jahr in Kraft gewesen, so hätten wir mindestens 200,000 Fr., vielleicht 300,000 Fr. mehr

Einnahmen und dann wären wir ganz flott, dann hätten wir sicher einen nicht unerheblichen Einnahmenüberschuss, ohne die Reserve in Anspruch nehmen zu müssen.

Die dermalige Finanzlage des Staates ist also eine beruhigende und sie ist, was sehr wichtig ist, so günstig, trotzdem der Eisenbahnbeschluss von 1897 mit seinen finanziellen Folgen bereits stark auf das Ergebnis des letzten Jahres eingewirkt hat, denn es sind im Jahre 1901 von den 18,597,000 Fr. bewilligter Subventionen bereits 14,300,000 Fr. ausbezahlt gewesen, die keinen Zins tragen. Der daherige Zinsausfall ist also bereits verarbeitet und verdaut. Die weitem zirka 4 Millionen kommen im nächsten oder nachnächsten Jahre zur Auszahlung, und auch hier bin ich vollkommen überzeugt, dass der daherige Zinsausfall ebenfalls von der laufenden Verwaltung des Staates ganz gut ertragen werden kann, ja ich habe sogar die Ueberzeugung, dass wenn alle in dem neuen Subventionsgesetz in Art. 1 vorgesehenen 22 Linien gebaut werden — ich scheidet die Vorlage in zwei Hauptteile, den Lötschberg einerseits und alle andern Linien andererseits — und die betreffenden Subventionen nach und nach zur Auszahlung gelangen, die Last durch die ordentliche laufende Verwaltung bewältigt zu werden vermag, und zwar habe ich hierfür kurz folgende Gründe:

Wir wissen mit Sicherheit, dass die Einnahmen des Staates sich von Jahr zu Jahr in einem gewissen Verhältnis steigern. Im Jahre 1890 betrugen die Einnahmen des Staates rund 11 Millionen, im Jahre 1900 dagegen, also 10 Jahre später, rund 15 Millionen. Allerdings war 1900 die erhöhte Steuer zu Armenzwecken in Anwendung, allein andererseits wurde in der Staatsrechnung von 1890 ein Einnahmeposten von gegen einer Million an Kursgewinnen auf Wertschriften verrechnet, also eine ausserordentliche Einnahme, so dass beide Posten sich paralysieren und gesagt werden kann, die Einnahmen des Staates haben sich seit 10 Jahren um jährlich durchschnittlich 400,000 Fr. gesteigert und zwar geschah dies in einer ganz stetigen Entwicklung, nicht sprungweise und unregelmässig. Dazu kommt, was auch beigefügt werden darf, dass man unterdessen bedeutende Summen in Reserven angelegt hat. So wurde unter anderm eine Ertragsreserve der Kantonalbank im Betrage von einer Million gebildet. Diese Reserve gehört der laufenden Verwaltung des Staates und es kann über dieselbe jederzeit verfügt werden; immerhin bin ich der Meinung, es solle eine solche Verfügung nur in Zeiten der höchsten Not platz greifen. Auch in der Forstverwaltung haben wir eine Reserve von einigen hunderttausend Franken, indem man die Erträge nicht vollständig in die laufende Verwaltung fallen liess, sondern vorsorglich einen Teil derselben beiseite legte. Ausserdem sind Ansätze zu andern derartigen Reserven vorhanden, unter anderm auch bei der Hypothekarkasse. Wir dürfen also wohl darauf rechnen, dass auch in den nächsten Jahren, in konsequenter, naturgemässer Weiterentwicklung, die Einnahmen des Staates sich Jahr für Jahr durchschnittlich um 400,000 Fr. heben werden. Dazu käme die Mehreinnahme aus dem Erbschaftssteuergesetz mit 200,000 bis 300,000 Fr. Allerdings nehmen auch die ordentlichen Ausgaben des Staates auf verschiedenen Gebieten zu, ohne dass man sich dieser Vermehrung widersetzen kann, indem diese Mehrausgaben durch die intellektuelle und materielle Entwicklung des Landes und des Volkes

Annexes au Bulletin du Grand Conseil. 1902.

bedingt sind. Natürlich kann man in diesen Richtungen etwas langsamer oder etwas schneller marschieren, ich habe aber die Ueberzeugung, dass das Bernervolk und der Grosse Rat angesichts der bevorstehenden grossen Aufgaben in Eisenbahnsachen sich möglichsie Selbstbeschränkung auferlegen wird. Ich konstatiere hier mit grosser Genugtuung, dass diese Auffassung schon jetzt im ganzen Lande und namentlich auch im Grossen Rat herrscht. Es zeigte sich dies bei den Budgetberatungen der drei letzten Jahre und aus verschiedenen Volkskreisen erhielt man ähnliche Kundgebungen.

Im ferneren ist auch nicht zu vergessen, dass die neu vorgesehenen Eisenbahnsubventionen nicht auf alle Zeiten ertragslos sind, sondern wenn zunächst auch nicht direkt, so doch indirekt einen Nutzen abwerfen, indem sie Zufahrtsbahnen für andere vom Staat subventionierte Bahnen sind und diese letztern rentabel machen helfen. Ich will in dieser Beziehung nur auf wenige Beispiele aufmerksam machen. Wenn die Brienerseebahn erstellt wird, so wird dieselbe der Thunerseebahn, die zum grössern Teile dem Staat gehört, bedeutenden Verkehr zuführen. Desgleichen wird die Erlenbach-Zweisimmenbahn die Spiez-Erlenbachbahn stark alimentieren. Dieses Bähnchen ist bekanntlich unter grossen Schwierigkeiten zustande gekommen, seine Situation hat sich aber von Jahr zu Jahr gebessert und wenn die Verkehrsvermehrung infolge Eröffnung der Erlenbach-Zweisimmenbahn noch hinzutritt, so ist in kurzem der Moment abzusehen, wo eine Dividende ausgerichtet werden kann, die Subvention des Staates also einen Zins abwirft. Und wenn der Durchbruch nach dem Genfersee gemacht wird, was hoffentlich eine Frage kurzer Zeit ist, so wird nicht nur die Bahn Spiez-Erlenbach zu einer guten Linie werden, sondern namentlich auch die mit so schweren Opfern erstellte Simmentalbahn bedeutend gewinnen, desgleichen auch die Thunerseebahn. Was das Zwischenstück Scherzliggen-Thun anbelangt, so ist dies eine Linie, die von vornherein rentieren wird und muss. Um beispielsweise auch von der Bern-Neuenburgerbahn zu sprechen, die vorläufig noch mit Schwierigkeiten zu kämpfen hat, so enthält das neue Gesetz drei oder vier Linien, welche alle Zufahrtsbahnen derselben sind. Die Sentalbahn wird die Direkte in erheblichem Masse alimentieren, desgleichen die Linien Biel-Ins, Ins-Erlach-Landeron und Freiburg-Murten-Ins. Die Ausgaben, welche man sich zu machen vornimmt, werden also nicht alle unrentable Ausgaben sein, sondern dazu beitragen, die bereits vom Staat subventionierten Bahnen zu einem guten Teil rentabel zu machen.

Ich bin daher meinerseits überzeugt, dass die in Aussicht genommenen neuen Linien ins Leben gerufen werden können, ohne dass das Gleichgewicht im Finanzhaushalt des Staates gestört werden wird, immer vorausgesetzt, dass die Finanzverwaltung des Staates eine geordnete sei, dass man die bisher beobachtete weise Mässigung und Selbstbeschränkung in der Bewilligung von Ausgaben auch in Zukunft beibehalte. Ich zweifle nicht, dass dies der Fall sein wird, denn sei Finanzdirektor wer will, im Grossen Rat und im Bernervolk wird immer das grösste Gewicht auf einen geordneten Finanzhaushalt gelegt werden.

Nun kommt aber der grosse Brocken, der Lötschberg, der aus dem Stadium der Besprechung in engern Kreisen herausgetreten ist und aus einem in neuerer Zeit so beliebten Toastgegenstand bei diesen oder jenen

fröhlichen Anlässen (Heiterkeit) zu einem greifbaren Gegenstand, fast möchte ich sagen zu einem lebendigen Wesen geworden ist. Der Lötschberg ist nun da und die Regierung zwingt durch ihre Vorlage den Grossen Rat und das Land, sich mit demselben zu befassen. Wie Sie sehen, beantragt der Regierungsrat, es sei für den Lötschberg seitens des Kantons Bern eine Subvention von 25 0/0 der Baukosten, das heisst von rund 17 1/2 Millionen in Aussicht zu nehmen. Wie wollen wir dieses Geld aufbringen oder vielmehr die Zinsen desselben? denn das Aufbringen des Geldes bietet nach meiner Ueberzeugung keine Schwierigkeiten. Wie wollen wir überhaupt den Lötschberg finanzieren? Es ist das unzweifelhaft ein grosses Stück Arbeit, ein grosses Unternehmen, das wir einzig nicht auszuführen imstande sind, sondern für das wir Unterstützung suchen müssen. Aber wenn wir letztere finden wollen und wenn die Sache vorwärts gehen soll, so ist allererste Bedingung, dass der Kanton Bern vorangeht. So lange nicht ein Beschluss des Berner Volkes vorliegt, mit allen ihm zu Gebote stehenden Mitteln und mit allen ihm zu Gebote stehenden Kräften die Verwirklichung des Projektes herbeiführen zu helfen, so lange werden wir keine Hülfsgruppen finden. Wir werden im Inland und Ausland, bei andern Kantonen und Staaten und auch beim Bund nichts ausrichten, wenn wir nicht selber mit einem grossen Entschluss und einer vollendeten Tatsache auf den Plan treten. Tun wir dies, so kann man dann überzeugt sein, dass die Frage ihren weitem Weg machen wird. Vor allem aus wird es, glaube ich, bei den Bundesbehörden und in der übrigen Eidgenossenschaft guten Eindruck machen und wird das Lötschbergprojekt ganz anders dastehen, wenn ein derartiger Beschluss des Berner Volkes hinter demselben steht und für dessen Ausführung 17 1/2 Millionen gesichert sind. Ich habe zwar schon oft gehört, die Bundesbehörden seien der Sache ungünstig gesinnt. Ich glaube das nicht. Natürlich, so lange ein Projekt nur in den Zeitungen seine Rolle spielt und nichts Greifbares vorliegt, kann man sich von dieser Seite im Ernst nicht mit der Sache befassen. Hat aber der Kanton Bern einmal Stellung genommen, so bin ich überzeugt, dass es über kurz oder lang für den Bund zu einer eisenbahn- und staatspolitischen Notwendigkeit werden wird, sich des Lötschberges anzunehmen (Beifall) und denselben entweder selber auszuführen oder bei dessen Verwirklichung moralisch und finanziell sich zu beteiligen. Ich halte es sogar nicht für unmöglich, dass es schliesslich, wie beim Gotthard und beim Simplon, der Bund sein wird, der das Protektorat übernimmt und die Sache in ähnlicher Weise durchführt, wie es bei diesen Unternehmen der Fall gewesen ist. Aber ich wiederhole, dass an eine so günstige Entwicklung der Dinge nur gedacht werden kann, wenn der Kanton Bern die grossen Stiefel anlegt und vorangeht.

Entwickelt sich die Lötschbergfrage wirklich so oder ähnlich, wie ich mir vorstelle, so ist für uns die weitere Frage die, wie ein allfälliger Zinsausfall unserer Subventionsmillionen gedeckt werden soll. Nun werde ich dannzumal nicht mehr Finanzdirektor sein und ich habe eigentlich kein Recht, die dannzumalige Finanzlage des Staates hier gewissermassen festlegen zu wollen. Ueberhaupt ist es ja nicht möglich, auf eine so lange Periode hinaus in solchen Dingen mit bestimmten Zahlen zu rechnen. Es wird nämlich mit der Sache nicht so

rasch gehen, wie ich zu handlen allfälliger ungeduldiger Leute gerade beifügen möchte. Im grossen und ganzen liegt das Projekt ja vor, allein es bedarf doch noch vieler Vorbereitungen technischer und finanzieller Art, so dass es wohl noch zwei bis drei Jahre gehen wird, bis das Werk in Angriff genommen werden kann. Man braucht nur daran zu erinnern, wie viel Zeit es brauchte, bis ähnliche Werke, der Gotthard und der Simplon, in Angriff genommen werden konnten. Und was die Ausführung betrifft, so wird man wohl eine Bauperiode von 5 Jahren in Aussicht nehmen müssen. Wir brauchen daher mit den 17 1/2 Millionen nicht schon in drei oder vier Jahren auszurücken, sondern bleiben noch für einige Jahre von dieser Belastung verschont und können unterdessen die Zeit benutzen, um uns finanziell zu kräftigen und Reserven zu sammeln. Und wenn das Werk einmal in Angriff genommen ist, so brauchen die Millionen auch nicht von einem Tag auf den andern geliefert zu werden, sondern es werden die Zahlungen während der Bauperiode nach und nach, nach Massgabe des Vorrückens der Arbeiten geleistet werden müssen.

Im allgemeinen wird die Finanzlage in jenem Zeitpunkt folgende sein.

Die Einnahmen des Staates werden von Jahr zu Jahr zunehmen, und mit gutem Willen ist es auch möglich, die Einnahmsquellen des Staates, ohne Erhöhung der direkten Steuern noch zu vermehren. Möglicherweise kommt unterdessen auch das neue Steuergesetz zustande, von dem ich hoffe, es werde ebenfalls einen Mehrertrag bringen, ein Punkt, in bezug auf den das Gesetz in der zweiten Beratung gerade mit Rücksicht auf unsere Eisenbahnunternehmungen noch genau wird geprüft werden müssen. Auch wird sich das Vermögen des Staates unterdessen in ganz erheblicher Masse von Jahr zu Jahr dadurch vermehren, dass von den bestehenden Anleihen bedeutende Summen amortisiert werden. Die Schuldentilgung auf dem Wege der Amortisation nimmt einen raschen Gang und zwar ohne dass die laufende Verwaltung dadurch mehr belastet wird, als sie es schon jetzt ist. Wir haben bekanntlich zwei direkte Staatsanleihen. Zunächst das Anleihen vom Jahre 1895 im Betrage von 48,697,000 Fr., das in bezug auf Verzinsung und Amortisation auf dem Annuitätensystem beruht, das heisst, es wird von Anfang an bis zur vollständigen Rückzahlung des Anleiheins im Jahre 1950 jedes Jahr die gleiche Summe verwendet. Die Annuität beträgt rund 1,892,000 Fr., wovon ein Teil zur Bezahlung des Zinses und der Rest zur Rückzahlung am Kapital verwendet wird. Infolge dieser Rückzahlungen wird der Zins von Jahr zu Jahr niedriger, da aber die Annuität die gleiche bleibt, so nimmt die Amortisationsquote von Jahr zu Jahr zu. Während dieselbe z. B. im Jahre 1901 413,000 Fr. ausmachte, wird sie im Jahre 1926 nahezu eine Million betragen, und wenn mein Nachfolger auch 24 Jahre im Amte gewesen sein wird, ich nehme an bis zum Jahre 1926, so wird, ich möchte fast sagen im Schlaf, nämlich ohne dass man dafür einen Rappen mehr ins Budget einzustellen braucht, als das jetzt der Fall ist, von diesem Anleihen eine Summe von 16,644,000 Fr. zurückbezahlt sein. Gleichzeitig läuft auch auf gleicher Basis die Amortisation des andern Staatsanleiheins vom Jahre 1900 im Betrage von 20 Millionen weiter, von dem bis zu jenem Zeitpunkt drei Millionen amortisiert sein werden, sodass im Jahre 1926 20 Millionen Schulden bezahlt sein wer-

den, das heisst, es wird sich das Vermögen des Staates um 20 Millionen vermehrt haben, und im Jahre 1950, was die kommende Generation noch erlebt, wird ohne weitere Belastung der laufenden Verwaltung das ganze Anleihen von 49 Millionen zurückbezahlt sein. In dieser starken Amortisation der Staatsschulden erblicke ich für die zukünftige Finanzlage des Staates einen grossen Trost und für mich und gewiss auch für andere liegt darin die Ermutigung, die bedeutenden Leistungen für die Durchführung des grossen Werkes der Lötschbergbahn zu übernehmen.

Dabei muss man auch den Umstand ins Auge fassen, den ich bereits vorhin berührt habe, dass mit der Vollendung der Lötschbergbahn, ja schon von Beginn des Baues an, wenigstens ein Teil der vom Staate subventionierten Bahnen eine grosse Verkehrsvermehrung erfahren wird, und wenn der Lötschberg einmal durchbohrt sein wird, so hoffen wir alle, dass die Millionen für denselben nicht à fonds perdu gegeben seien, sondern einen Ertrag abwerfen werden, wie andere ähnliche Unternehmungen auch. Unter allen Umständen ist das sicher, darauf dürfen wir ganz positiv zählen, dass die erstellten und noch zu erstellenden bernischen Bahnen von der Zufuhr durch den Lötschberg so stark profitieren werden, dass diese Bahnen rentabel werden und die vielen Millionen, die in denselben stecken, sich verzinsen, ich glaube, es ist dies eine Auffassung, für die nirgends mehr als im Kanton Bern die Erfahrung spricht.

Man braucht auch deswegen nicht ängstlich zu sein, weil es sich hier um Eisenbahnen handelt. Wenn die Erstellung von Strassen in Frage kam, so war man nie ängstlich, trotzdem man wusste, dass die für sie verwendeten Gelder keinen Ertrag abwerfen. Was in dieser Beziehung im Kanton Bern seit Jahrzehnten geleistet worden ist, ist bekannt. Die hierfür verwendeten unabträglichen Millionen übersteigen die Zahl derjenigen, die auf den Lötschberg verwendet werden sollen. Ich will nur ein Beispiel herausgreifen. Ende der vierziger Jahre hat ein Strassenzug von Bern bis Lyss mit der Engestrasse und der Tiefenaubrücke eine Summe von  $2\frac{1}{2}$  Millionen verschlungen. Diese  $2\frac{1}{2}$  Millionen haben seither nicht nur keinen Zins abgeworfen, sondern es musste noch viel Geld für den Unterhalt ausgegeben werden, sodass man sagen kann, dass dieses einzige kurze Strassenstück uns auf den heutigen Tag, wenn man den Zins und den Zinseszins sowie den Unterhalt in Rechnung zieht, auf 5 Millionen zu stehen kommt. Allein es fällt keinem Menschen ein, so zu rechnen, sondern man rechnet in Wirklichkeit ganz anders. Erst vor wenigen Jahren, im Jahre 1893, hat man einen Schritt getan, dessen finanzielle Konsequenzen ebensogross waren, als sie es sind, wenn wir uns am Lötschberg in der vorgeschlagenen Weise beteiligen. Damals wurde nämlich das neue Primarschulgesetz angenommen, das für den Staat Mehrausgaben im Betrage von 800,000 bis 900,000 Fr., zurfolge hatte, also soviel, als die Verzinsung der Lötschbergmillionen im schlimmsten Falle, auch wenn sie keinen Ertrag abwerfen sollten, erfordert.

Ich glaube also, man soll allerdings vorsichtig und bedächtig, aber man soll auch nicht allzu ängstlich sein, deshalb weil das zu verausgabende Geld für den Bau von Eisenbahnen verwendet werden soll, dies umsoweniger, als die Eisenbahnen für ein Land, auch abgesehen von der Rentabilität, von enormem Nutzen

sind. In dieser Beziehung haben wir bei uns Erfahrungen genug gemacht, auch in der jüngsten Vergangenheit. Man frage die Leute, welche neue Bahnen bekommen haben, man gehe ins Gürbetal oder in die Gegend der Bern-Neuenburgbahn oder anderswohin, so wird man nirgends finden, dass die Leute unglücklich sind, weil vorläufig für die von der Gemeinde geleistete Subvention kein Zins erhältlich ist. Ueberall wird es heissen: Wir sind froh, dass wir die Bahn haben, und wenn es noch einmal so viel kosten sollte, so gäben wir sie nicht mehr her. Man spürt den Nutzen derselben schon jetzt und wird ihn je länger je mehr verspüren. Aehnlich wird es sein, wenn einmal der Lötschberg gebaut wird. Diese Bahn wird unser ökonomisches Leben, Handel, Industrie und Landwirtschaft, in hohem Masse befruchten, sodass wir in jeder Hinsicht, namentlich auch in bezug auf Steuerkraft ein viel leistungsfähigeres Volk und einen viel leistungsfähigeren Staat haben werden, als dies gegenwärtig der Fall ist. In welcher inferiorer Stellung wir uns in dieser Hinsicht des Verkehrs befinden, das haben die anwesenden Herren, die dem Handel, der Industrie und dem Gewerbe angehören, wahrscheinlich viel besser zu erfahren Gelegenheit gehabt, als ich, doch habe ich diese Erfahrung kürzlich auch selber machen können. Ich bin zum erstenmal in meinem Leben, zu meiner Beschämung sei es gesagt, durch den Gotthard nach dem Kanton Tessin und sogar bis Mailand gefahren (Heiterkeit). Bei der Rückkehr bin ich mit meinem Kollegen um halb 12 Uhr in Mailand verreist, und abends 6 Uhr befanden wir uns bereits in Luzern. Um aber von Luzern nach Bern zu gelangen, bedurften wir nicht weniger als 4 Stunden. Während dieser 4 Stunden bin ich ein um 50 % begeisterter Anhänger des Lötschbergs geworden als ich es schon vorher war (Heiterkeit). Wenn dies ein einzelner, der kein mit Italien verkehrender Industrieller oder Handelsmann ist, an sich selber empfindet, wie viel mehr müssen es diejenigen empfinden, die an der durch den Lötschberg bewirkten enormen Abkürzung der Fahrt direkt und vielleicht unter Umständen in sehr bedeutender Weise beteiligt sind. Man kann also sagen: wir sind heute, trotz allen unsern seit 30 Jahren gemachten Anstrengungen im Eisenbahnwesen ein abgefahnes Land, und wenn wir uns nicht aufraffen und dafür sorgen, dass wir auch eine Hauptverkehrsader in unser Land hineinbekommen, so werden wir statt vorwärts rückwärts kommen, und je länger, je weniger geeignet sein, in der Eidgenossenschaft diejenige Stellung einzunehmen, die uns vermöge unserer Vergangenheit und Geschichte und der Bedeutung des Kantons der Grösse und Volkszahl nach gebührt.

Meine Herren, ich habe also, um kurz zu resümieren, für mich die Ueberzeugung, dass der Kanton Bern bei geordneter, vorsichtiger Finanzverwaltung kräftig genug ist und bleiben wird, um die sämtlichen in dem neuen Subventionsgesetz vorgesehenen Eisenbahnprojekte, die Lötschbergbahn mit eingeschlossen, zu verwirklichen.

Und nun, meine Herren, muss ich fast gar um Entschuldigung bitten. Es wird mancher von Ihnen denken und es wird mir vielleicht noch gesagt werden, wie ich jetzt dazu komme, so optimistisch zu reden, während ich vor nicht gar langer Zeit bei andern Gelegenheiten mich pessimistisch ausgesprochen habe.

Meine Herren, ich habe es damals nicht besser verstanden (grosse Heiterkeit)! Ich habe damals die Verhältnisse wirklich schwärzer angesehen, als ich es heute tue und muss auch das Bekenntnis ablegen, dass ich es damals für taktisch angezeigt und in meiner Stellung liegend fand, dem Land und dem Grossen Rate die Verhältnisse grau in grau zu malen. Ich glaube auch, es habe diese Taktik ihre gute Wirkung nicht verfehlt. Heute stehe ich nun auf einem andern Boden. Ich bin nicht leichtsinnig geworden, aber ich habe die Frage untersucht, frei von jedem Pessimismus und frei von überflüssigen Bedenken. Wenn dabei unbewusst ein gewisser Optimismus mit unterlaufen sein sollte, so wäre derselbe patriotischer Art und der Schwäche zu verdanken, dass ich ein eingefleischter Berner bin (Beifall). Ich habe es auf den heutigen Tag noch nicht dazu gebracht, einen eidgenössischen Gedanken ganz direkt aufzufassen, sondern er muss bei mir immer noch den Weg durch das bernische Herz machen (Beifall), und das wird sich bei mir wohl nicht mehr ändern. Ich bin also ein Berner und Eidgenosse von dieser Art und als solcher liebe ich das Bern mit seiner grossen Geschichte, mit seinen grossen Taten in der alten und neuern Vergangenheit. Die heutige Vorlage ist eine solche Tat, wenn, wie wir wohl alle hoffen, dieselbe zur Verwirklichung gelangt. Ich füge aber ausdrücklich bei, dass die neue Eisenbahnpolitik des Kantons Bern nicht in Opposition steht zu der Eisenbahnpolitik des Bundes, wie es hat ausgelegt werden wollen. Nein, meine Herren, die Politik des Kantons Bern ist bis jetzt gerade die umgekehrte gewesen und ich möchte diese Politik auch in Zukunft hochhalten. Wir haben ja bekanntlich der Eidgenossenschaft in bezug auf den vollzogenen Rückkauf der Eisenbahnen vorgearbeitet. Jedermann, der unparteiisch urteilt, wird, auch wenn er nicht Berner ist, anerkennen müssen, dass ohne diese Vorarbeit der Rückkauf der Hauptbahnen durch den Bund nicht zustande gekommen wäre. Ich möchte nun dem Bund noch weiter vorarbeiten. Man muss anerkennen, dass der Bund gegenwärtig genug Werg an der Kunkel hat; er hat eine so grosse Aufgabe zu lösen, dass er vorläufig nicht darüber hinausgehen und sich nicht damit befassen kann, neben den 5 grossen Hauptbahnen auch noch alle kleinen Bähnchen zu erwerben oder alle diejenigen Bahnen zu bauen, die wir nach unserm Dafürhalten nötig haben. Aber anderseits können wir nicht darauf warten, bis der Bund in der Lage ist, dasjenige, was wir wünschen, selber zu tun. Deshalb müssen wir selber an die Aufgabe herantreten, und wenn der Bund später dann einmal erklärt, er sei bereit, uns unsere Eisenbahnen abzunehmen, so werden wir dazu auch bereit sein und zu einer Erweiterung der Machtbefugnisse und der Machtsphäre des Bundes in Eisenbahnsachen unsere Mitwirkung nicht versagen. Indem ich meinen bernischen Standpunkt betone, möchte ich also gleichzeitig die falsche Auffassung, diese Legende, die sich gebildet hat, dass die bernische Eisenbahnpolitik im Gegensatz zur Bundeseisenbahnpolitik stehe, ganz entschieden wiederlegt und hoffentlich auch zerstreut haben.

Meine Herren, ich bin ein alter Mann und werde aller Wahrscheinlichkeit nach den Lötschbergtunnel nicht mehr sehen (Widerspruch). Ihr ändern aber, Ihr Jüngern und Jungen, werdet das Werk schauen, wenn Ihr heute den Mut habt, dasselbe zu beschliessen,

und als alter Mann hoffe ich von den Jüngern und Jungen, dass sie gleich mir diesen Mut haben werden! (Lebhafter Beifall.)

**Tagspräsident.** Sie werden alle einverstanden sein, wenn ich den beiden Votanten ihre vorzüglichen Vorträge wärmstens verdanke und gleichzeitig den Wunsch daran knüpfe, dass die kräftige Hand des Herrn Scheurer bei der Durchführung der grossen Aufgaben, welche heute skizziert worden sind, uns zur Seite stehen werde. — Ich eröffne nunmehr die Diskussion.

**M. Cuenat.** Je constate avec plaisir que M. le Directeur des finances est à même de nous rassurer sur la situation financière du canton, après nous avoir, pendant une série d'années manifesté ses inquiétudes au sujet de l'équilibre du budget. Je n'ai qu'un mot à ajouter à son discours, c'est que si jamais on a trouvé l'occasion de répéter que les plaies d'argent ne sont pas mortelles, c'est bien lorsque l'Etat intervient pour la réalisation d'œuvres d'utilité publique.

Je profite aussi de l'occasion pour rappeler qu'il a toujours été entendu dans le canton de Berne qu'il n'y aurait pas deux poids et deux mesures. Si l'Etat a largement subventionné l'artère des chemins de fer du Jura, on peut dire qu'il a, en général, fait un bon placement de fonds, et pour justifier cette assertion il me suffira de rappeler que les actions du Jura-Simplon ont été souvent cotées au dessus du pair, ce qui est encore le cas aujourd'hui. Cela ne m'empêchera de répéter ce que j'ai dit souvent, c'est que le Jura a reçu sa part des subventions que l'Etat de Berne a votées en faveur des chemins de fer du canton. Je ne poursuis qu'un but, celui de fournir au gouvernement et à la commission du Grand Conseil une occasion de témoigner, une fois de plus, ses bons sentiments envers le Jura, en inscrivant dans le projet de loi qui nous occupe, la ligne St-Ursanne-St-Hypolite.

Je sais que le régional de Porrentruy-Damvant est entré dans une nouvelle période, que les études se poursuivent activement et que les communes sont disposées à voter des subventions dans la limite de leurs forces, qu'il figurait déjà dans le décret de 1897; mais si, contre toute attente, cette ligne ne parvenait pas à présenter une justification financière, il est pour moi hors de doute, que l'on s'empresserait de mettre à l'étude le tronçon St-Ursanne-St-Hypolite. Le comité d'initiative du Porrentruy-Damvant a envoyé dernièrement une délégation à Paris pour demander aux autorités françaises compétentes de bien vouloir étudier le prolongement de cette ligne sur Hypolite et j'ai appris que ces délégués auraient reçu l'assurance que le gouvernement français examinerait sérieusement la question. J'apprends même que le Ministre des travaux publics a invité la Compagnie de l'Est français à faire les études sommaires d'un chemin de fer Clerval-St-Hypolite pour aboutir à la frontière suisse, c'est-à-dire à Damvant.

C'est assez dire que la ligne St-Ursanne-St-Hypolite et celle du régional Porrentruy s'excluent et que dès lors on ne couvre aucun risque de les comprendre les deux dans le projet de décret concernant la participation de l'Etat à la construction de chemins de fer.

En agissant ainsi on restera fidèle à la politique

si intelligente du canton de Berne en matière de chemins de fer et je demande encore une fois au gouvernement et à la commission du Grand Conseil de faire figurer la ligne St-Ursanne-St-Hypolite dans la liste des chemins de fer à subventionner.

Personne n'hésitera, lorsqu'on saura que l'une comme l'autre des lignes que je préconise augmentera considérablement le trafic sur le Jura-Simplon et servira en même temps à la complétation du réseau jurassien.

St-Hypolite, par sa position topographique, offre, pour ainsi dire, les avantages d'une tête de ligne, dans une contrée où l'on développe la plus grande activité industrielle. Les nombreuses fabriques qui occupent des milliers d'ouvriers entretiennent des relations commerciales très importantes avec la Suisse et si le régional Porrentruy-Damvant n'arrivait pas à produire sa justification financière, il n'est pas douteux que l'administration française contribuerait à l'établissement de la ligne St-Hypolite-St-Ursanne.

**Z'graggen.** Ich hätte das Wort nicht verlangt, wenn nicht aus der Mitte der Versammlung der Anfang gemacht worden wäre. Nachdem dies geschehen ist, mögen Sie mir erlauben, einige Gedanken allgemeiner Natur zu äussern und zwar rein persönlich, ohne von der Partei, die ich vertrete, irgendeinen Auftrag erhalten zu haben.

Es ist sicher dem Grossen Rate nicht bald eine Vorlage unterbreitet worden, die nicht bloss in Ihren Kreisen, sondern auch in denjenigen der sozialdemokratischen Partei mit grösserer Genugtuung aufgenommen worden ist, als diese Eisenbahnvorlage. Die Grösse des Gedankens, der derselben zugrunde liegt, musste jedermann ohne weiteres und sofort einleuchten, und gerade unsre Partei weiss es in erster Linie zu würdigen, was es ökonomisch und politisch und damit auch sozialpolitisch für ein Land zu bedeuten hat, wenn dasselbe dem Verkehr enger angegliedert wird, als bis dahin, wenn die Eisenbahnverbindungen nicht links und rechts an dem Lande vorübergehen, sondern ins Herz des Landes führen, wie es bei der Lötschbergbahn der Fall ist, durch die der Kanton Bern und die Kantonshauptstadt an eine internationale Verkehrslinie zu liegen kommen. Ich darf deshalb wohl sagen, dass wir von vornherein für diesen Gedanken freudig eingestanden sind. Wenn ich aber trotzdem schon heute ein «aber» beifüge, so geschieht es deshalb, weil diese freie Zusammenkunft, wo man sich parteipolitisch vielleicht weniger schroff gegenübersteht, als im Ratssaale, geeignet sein dürfte, den Zusammenhang formalpolitischer Forderungen unserer Partei — und ich kann wohl sagen auch der übrigen Minderheitsparteien — mit realpolitischen Forderungen in kurzen Zügen wieder einmal auseinanderzusetzen und Ihnen gerade an dem vorliegenden Beispiel vor Augen zu führen.

Die Art. 3 und 17 sind in verfassungspolitischer Hinsicht von grosser Bedeutung. Sie geben dem Grossen Rate eine Machtbefugnis, die realpolitisch ihm gegeben werden muss, wenn nicht die grosse Frage, im grossen aufgefasst, an der Sonderpolitik einzelner Landesteile scheitern soll. Man sagte sich, wie ich glaube mit Recht: Wenn man ein Programm von dieser finanziellen Tragweite aufstellt, so ist nötig, dass der ganze Kanton zusammensteht, dass man nicht die Sache in die einzelnen Projekte auseinanderreisst,

sondern eine einheitliche Vorlage macht und dem Grossen Rate, als der politischen Behörde des Kantons die Befugnis giebt, im einzelnen Falle, die Bewilligung der Subventionen und die Beschaffung der Mittel auf dem Anleihswege zu beschliessen, damit nicht die einzelnen Projekte der Volksabstimmung unterbreitet werden müssen. Herr Regierungsrat Morgenthaler hat uns gesagt, wir dürfen alles Vertrauen in den Grossen Rat haben, dass er dieser Aufgabe nicht nur mit Rücksicht auf die in Art. 1 vorgesehenen, sondern auch die zukünftig vom Grossen Rate zu beschliessenden Bahnen werde gerecht werden. Sie wissen nun, dass wir, ohne dem Einzelnen nahe treten zu wollen, der Auffassung sind, dass die gegenwärtige Zusammensetzung des Grossen Rates nicht diejenige ist, welche wir wünschen, mit andern Worten, dass wir den Grossen Rat nach dem proportionalen Wahlverfahren zusammengesetzt wissen möchten (Bravo!) und wünschen, dass der Grosse Rat in seiner Gesamtheit ein Abbild des ganzen Kantons darbieten möchte, gerade weil wir gesehen haben, dass in nächster Zeit an den Grossen Rat und den Kanton Aufgaben heranreten werden, die nur mit vereinten Kräften gelöst werden können und mit bezug auf deren Lösung durch den Grossen Rat man nur dann sagen kann, das ganze Volk stehe dahinter, wenn der Grosse Rat auch wirklich das ganze Volk richtig repräsentiert.

Sie wissen ferner, dass eine andre formalpolitische Forderung unserer und auch der freisinnigen Partei von jeher die gewesen ist, dass der Grosse Rat direkt aus der Volkswahl hervorgehen möchte. Es hat diese Forderung nicht etwa deswegen neues Leben bekommen, weil wir irgendwelchen Anlass hätten, mit den Vertretern der Regierung oder mit einzelnen derselben irgendwie unzufrieden zu sein oder weil wir sagen könnten, sie erfassen ihre Aufgabe nicht richtig — im Gegenteil! grade das Votum des Herrn Scheurer hat uns bewiesen, dass wir denjenigen Mann an der Spitze unseres Finanzwesens haben, der, wenn irgend einer, dorthin gehört — sondern weil unsere politische Ueberzeugung dahin geht, dass die Regierung vom Vertrauen des ganzen Volkes getragen sein sollte. In dem Moment, wo man vom Volke Vertrauen fordert und mit einer derartig weittragenden, ich darf wohl sagen weitsichtigen Vorlage vor dasselbe treten will, sollte auch die Geneigtheit vorhanden sein — und ich bin überzeugt, dass sie vorhanden ist — auch dem Volke von uns aus Vertrauen entgegenzubringen und die Wahl unserer obersten Landesbehörde endlich einmal in die Hand des Volkes selber zu legen.

Was speziell die sozialdemokratische Partei anbelangt, so habe ich bereits eingangs gesagt, dass sie gemäss ihrer ganzen Auffassung der wirtschaftlichen Fragen mit der eingeschlagenen Eisenbahnpolitik grundsätzlich einverstanden ist. Allein vergessen Sie nicht, meine Herren, dass diese Partei der Arbeiter unter den gegenwärtigen sozialen Verhältnissen schwer bedrückt ist und die Begeisterung in den Reihen der Arbeiterschaft oft beinahe zum Erlöschen gebracht wird, wenn man sozialpolitische Akte durchführen sieht, wie sie in den letzten Jahren uns vorgelegt worden sind. Ich möchte Sie in dieser Beziehung an das Ehrenfolgenrecht erinnern, das, weiss Gott, keine Ehrenrat des bernischen Grossen Rates gewesen ist, indem man Existenzen, die sowieso schwer zu ringen hatten, um sich durchzubringen, wenn sie ihren ökonomischen

Verpflichtungen nicht mehr genügen konnten, auch noch das Letzte, ihre politische Ehre raubte. Ein derartiges Klassengesetz ist nicht dazu angetan, im Einzelnen die Begeisterung für grosse Fragen wach zu halten. Die Partei als solche wird dadurch nicht beeinflusst, aber die Arbeit derjenigen Männer, denen die Partei ihre Leitung anvertraut hat und die immer und immer wieder an die Aufopferungsfähigkeit der Arbeitermassen appellieren müssen, wird durch derartige gesetzgeberische Erlasse, wie den erwähnten, der von vornherein den Klassenstandpunkt in den Vordergrund stellt, ungeheuer erschwert.

Meine Herren, es ist hier nicht der Ort, irgendwie bindende Erklärungen von Ihnen zu verlangen und ich will solche auch nicht provozieren; aber ich bin überzeugt und hoffe, dass die Zukunft mir recht geben wird, dass Sie selber das innere Bedürfnis haben werden, den Forderungen, welche die demokratische Entwicklung an unser Gemeinwesen stellt, in Zukunft Rechnung zu tragen und nicht von vornherein nur den parteipolitischen Machtstandpunkt bei Behandlung dieser Fragen in den Vordergrund zu stellen. Herr Regierungsrat Scheurer meinte, der Kanton Bern müsse hier die grossen Stiefel anziehen, und ich bin auch der Meinung, der Kanton Bern solle in den grossen Stiefeln voranmarschieren. Aber um in diesen Stiefeln zu marschieren, ist erstes Erfordernis, dass einem der Stiefel gut sitzt, dass man wohl darin ist und er einem nicht da und dort drückt. Nun gibt es doch einige Punkte, wo uns der Stiefel gegenwärtig noch wehtut, wo er nicht gut sitzt und uns am richtigen Vorwärtsmarschieren hindert. Ich möchte deshalb wünschen, dass Sie in erster Linie das Schuhmacherwerk an die Hand nehmen und den Stiefel so gestalten möchten, dass diese Druckstellen, die wir gegenwärtig noch schmerzlich empfinden, einmal verschwinden, und dann bin ich überzeugt, dass wir in den grossen Stiefeln auch tüchtig vorwärts marschieren werden.

Ich habe es begrüsst und es hat mir wohlgetan, dass Herr Scheurer die bernische Politik in der Weise gewürdigt hat, wie es geschehen ist. Ich bin auch in jungen Jahren ein überzeugter Unitarier, kann ich wohl sagen, gewesen; es ist mir sogar in jenen Jahren das kantonale Verständnis total abhanden gekommen und erst mit meinem politischen Wachstum bin ich wieder mehr auf die Wurzel unserer Kraft zurückgekommen und habe die Bedeutung des kantonalen Lebens gerade für den Bund mehr einsehen gelernt, als es unter den frühern Idealen der Fall war. Ich wünsche sehr, dass diese grosse bernische Politik beibehalten werden möchte, und der Kanton Bern kann die ihm zukommende Bedeutung, nicht zum Schaden des Bundes, sondern zu dessen Vorteil, zur Geltung bringen, wenn er sich zunächst sein eigenes Wohnhaus wohllich gestaltet, wenn er darnach trachtet, dass alle Bürger und Parteien sich in diesem Wohnhause wohl befinden und dasselbe so einrichtet, dass jeder Grund zu Familienzwist und Hader wegfällt, wenn die formalpolitischen Fragen, die ich angetönt habe, und die soziale Gesetzgebung im Kanton so gestaltet werden, dass alle Klassengesetze verschwinden und nur solche Gesetze vorhanden sind, welche der Allgemeinheit frommen.

Mit diesen wenigen allgemeinen Gedanken möchte ich schliessen, indem ich Herrn Regierungsrat Scheurer für sein Referat noch meinen speziellen Dank ausspreche. (Bravo!)

**Dürrenmatt.** Nachdem mehrere Vertreter der regierenden Richtung und ein Vertreter der jüngsten Partei gesprochen haben, nehmen Sie es vielleicht nicht allzu übel, wenn auch noch ein Vertreter einer alten Partei das Wort ergreift.

Der verehrte Herr Präsident hat in seinem Eröffnungswort gesagt, es sei eine freudige Erregung durch das Land gegangen, als der neue Eisenbahngesetzentwurf bekannt geworden sei. Ich kann dieses Wort bestätigen, muss aber zur Steuer der Wahrheit doch auch beifügen, dass sich in manchen Gegenden ganz schwere Bedenken geltend gemacht haben, indem man namentlich im untern Teil des Kantons sich fragte: Ja, woher will denn der Kanton Bern das Geld nehmen? Es wurden schwere Befürchtungen laut, dass wir durch Bewilligung von all diesen Vorlagen zu sehr wieder in eine Schuldenwirtschaft hineingeraten. Die Situation ist in der That nicht ganz die nämliche, wie bei den frühern Volksbeschlüssen betreffend die Subventionierung neuer Eisenbahnen. Der erste Subventionsbeschluss, von dem nur wenig Gebrauch gemacht worden ist, wurde in der politischen Begeisterung der 70er Jahre gefasst, welche die Bundesrevision und die kantonalen Angelegenheiten im Berner Volke erzeugt hatten. Der zweite Subventionsbeschluss, anfangs der 90er Jahre, ging ein wenig aus dem damaligen Geldüberfluss hervor. Nachdem wir unser Schmerzenskind, die Entlebucherbahn, wie überhaupt die Jurabahn so gut unter Dach gebracht hatten, hiess es: wir wollen das Geld volkswirtschaftlich nützlich anlegen, das heisst, neue Eisenbahnen bauen. Auch der dritte Volksbeschluss, anno 1897, ist bei ziemlich wohlgeordneten Finanzverhältnissen zustande gekommen, und vielleicht wirkte auch der Umstand günstig ein, dass ein Ereignis bevorstand, von dem man sich eine günstige Wirkung für die kantonale Eisenbahnpolitik versprach. Man stand nämlich damals am Vorabend des Eisenbahnrückkaufs durch den Bund und hat sich davon in manchen Kreisen für die Nebenbahnen viel versprochen. Im Januar 1898 fand im Solothurnischen eine Besprechung des Rückkaufs statt, wobei ich als Gegenreferent vier solothurnischen Staatsmännern, Nationalräten, Regierungsräten und Ständeräten, gegenüberstand, die mich nicht übel in die Pfanne hieben und bei diesem Anlasse das grosse Wort aussprachen, die Weissensteinbahn, die in dieser Gegend hauptsächlich besprochen wurde, werde nur mit Bundeshilfe zustande kommen. So gab man sich am Vorabend der Verstaatlichung der fünf Hauptbahnen Illusionen hin, die leider nun zerstört worden sind, wie ich doch auch konstatieren muss. Anstatt einen wohlwollenden Beschützer zu bekommen, einen Helfer bei den regionalen und kantonalen Bestrebungen, befinden wir uns, wie unser fachkundiger Baudirektor bereits ausgeführt hat, für die Durchführung einer kantonalen Eisenbahnpolitik nicht etwa in einer günstigeren Situation. Ich glaube, der neue Eisenbahnkurs wäre leichter, wenn wir das Heft nicht aus der Hand gegeben hätten. Wir haben den Löffel etwas zu früh aus der Hand gegeben, bevor der Kanton Bern sich satt gegessen hatte, und jetzt ist es allerdings schwer, eine Faust zu machen, wenn man keine Hand mehr hat, oder, um bei dem Bilde des Stiefels zu bleiben, in dem der Kanton Bern voranmarschieren solle, so möchte ich sagen: das hält schwer, weil wir seit drei Jahren nicht mehr Stiefel anhaben, sondern nur noch Holzböden (Heiterkeit). In Holzböden kann man ganz gut etwa im

Haus herum Ordnung halten und zusehen, dass jedes Ding an seinem Orte ist und die Knechte und Mägde ihre Sache machen. Aber zum Ackerieren und zum Vergrössern des Hofes sind Holzböden nicht gut; da wäre es besser gewesen, man hätte die Stiefel anbehalten und sich dieselben nicht schon von Herrn Marti ausziehen lassen. Es ist letzter Tage ein Mahnruf des Herrn Ingenieur Moser, Mitglied des Verwaltungsrates der Bundesbahnen erschienen, worin uns derselbe fürchterliche Vorstellungen einer Bahn wegen macht, die speziell unsere Gegend betrifft. Daraus erfahren wir, dass die Einnahmen der Nebenbahnen infolge des Tarifgesetzes so werden verschlechtert werden, dass wir neue Berechnungen aufstellen müssen. Der Bund hat sich im Nebenbahngesetz sehr engherzig bewiesen; er ist vom Prinzip der kürzesten Linie abgewichen, von dem jedermann glaubte, es werde zur Anwendung kommen, wenn einmal die Dividendengesellschaften aufgehört haben. Nun zeigt sich der Bund ebenso engherzig, wie diese Privatgesellschaften!

Ich konnte diesen Rückblick den hochverehrten Herren Kollegen nicht schenken, obschon es ja nicht gerade angenehm ist, alte Sachen wieder zu behandeln; allein es liess sich das nicht anders thun, weil sie mit der gegenwärtigen eisenbahnpolitischen Lage in engster Verbindung stehen. Aber trotz allem bin ich auch der Meinung der Frau Stauffacher, man solle vorwärts sehen und nicht hinter sich. Wir wollen treu zusammenstehen und einander ausführen helfen, was zur Wohlfahrt des Kantons Bern unter den neuen Verhältnissen geschehen kann. Deshalb biete ich gerne Hand zu demjenigen, was erreichbar ist, und die Vorlage, die uns der Regierungsrat unterbreitet, verfolge ja wirklich einen hohen volkswirtschaftlichen Zweck. Dabei habe ich indessen eines vermisst. Ich habe geglaubt, es werde auch über einen andern Gegenstand, der ebenfalls der grossrätlichen Kommission überwiesen worden ist und mit dem Gesetzentwurf aufs engste zusammenhängt, nämlich über den Rückkauf der Berner Oberlandbahnen, einige Auskunft erteilt werden. Es scheint mir nämlich, dieses Projekt liege nicht ganz im gleichen Rahmen, wie die Lötschbergbahn und alle die Nebenbahnen, die in Art. 1 der Vorlage aufgezählt sind. Die Berner-Oberlandbahnen sind nicht mit Staatssubvention gebaut worden und fallen deshalb unter eine ganz andre Kategorie, nämlich in die Kategorie solcher Bahnen, die aus Spekulation erworben werden, ein Gebiet, auf dem der Kanton Bern noch Neuling ist. Die Spekulation kann gut ausfallen, sie kann aber auch fehlschlagen, und ich glaube, so viel Rücksicht haben wir auf den Markt der Eisenbahn-papiere nicht zu nehmen, dass uns in der heutigen freien Besprechung nicht auch in dieser Beziehung einige Auskunft erteilt werden könnte, denn es handelt sich hier um eine Frage, die im Volke fast mehr erörtert wird als die andre. Ich glaube für unsere Gegend konstatieren zu können, dass wir am Lötschbergglauben festhalten und der Ansicht sind, dies sei in der Tat der Schlüssel zur eisenbahnpolitischen Zukunft des Bernerlandes. Inbezug auf die andre Angelegenheit dagegen fehlt zur Stunde im ganzen Land herum noch jegliche Einsicht, und ich möchte wünschen, dass darüber auch noch Aufschluss erteilt würde, soweit dies den Herren von der Regierung als zweckmässig erscheint.

Regierungsrat **Scheurer**, Finanzdirektor. Ich be-

greife die Bemerkung, welche Herr Dürrenmatt inbezug auf die Berner-Oberlandbahnen anbringt und begreife auch, dass inbezug auf diese Angelegenheit von den Mitgliedern des Grossen Rates und im Volke herum ein naher Zusammenhang mit dem neuen Eisenbahnsubventionsgesetz vermutet wird. Es ist deshalb ganz gut, dass die Sache zur Sprache gekommen ist, damit mit zwei Worten über den Stand der Angelegenheit Auskunft gegeben werden kann.

Die Berner-Oberlandbahnen wurden bekanntlich Ende der 80er Jahre gebaut, ohne dass dafür vom Kanton eine Subvention verlangt worden wäre. Es handelte sich um ein reines Privat- und Spekulationsunternehmen. Der Regierungsrat wurde damals vom Bundesrat nach Vorschrift und Uebung zur Vernehmlassung über das Projekt eingeladen und derselbe stellte sich auf den Boden, die Bahn sollte nicht durch eine Privatgesellschaft erstellt werden, denn sie habe für die Gegenwart und alle Zukunft eine so grosse allgemeine Bedeutung, dass sie eine bernische Staatsbahn werden sollte. Man reichte deshalb dem Bundesrat die dieser Auffassung entsprechenden Bemerkungen ein. Durch dieselben konnte zwar die Erteilung der Konzession an die Privatgesellschaft nicht verhindert werden, immerhin hatten wir den Erfolg zu verzeichnen, dass dem Kanton Bern das Vorrecht für den Bau und Betrieb der Bahn eingeräumt wurde. Von diesem Vorrecht wurde aber kein Gebrauch gemacht, da die Direktion der Jurabahn, welche bekanntlich damals unsere Autorität in Eisenbahnsachen war, die projektierte Bahn als ein schlechtes Geschäft erklärte. Durch diesen Machtspruch war die Angelegenheit abgetan. Ich habe an die Richtigkeit desselben nie geglaubt, obschon ich von Eisenbahnsachen nichts verstehe, sondern nur gefühlsmässig urteilen kann; aber ich hatte das bestimmte Gefühl, dass die Berner-Oberlandbahnen ein gutes Geschäft abgeben müssen. So war denn wiederum im bernischen Eisenbahnleben eine Unterlassungssünde mehr zu verzeichnen.

Neben dem erwähnten Vorbehalt zu gunsten des Kantons Bern wurde in der Konzession auch der allgemeine Vorbehalt des Rückkaufsrechtes durch Bund und Kanton aufgenommen. Nachdem nun die Eisenbahnfragen einen neuen Aufschwung genommen haben und man namentlich der Lötschbergbahn näher getreten ist und sich davon überzeugt hat, dass unsre eisenbahnliche Zukunft hauptsächlich im Oberland liegt, wurde auch die Frage erörtert, ob der Kanton Bern nicht inbezug auf die Berner-Oberlandbahnen von seinem Rückkaufsrechte Gebrauch machen solle. Man musste sich nun sofort sagen, wenn man den Rückkauf überhaupt einmal vollziehen wolle, so sei es von grosser Bedeutung, dass das Jahr 1901 nicht in Berechnung falle — man wusste, dass dasselbe ein grosses Reinerträgnis ergeben werde, man nahm an von zirka 230,000 Fr.; in Wirklichkeit ist dasselbe, wie man seither vernommen hat, noch grösser — und anderseits das Jahr 1891 mit einem Ertrag von nur 80,000 bis 85,000 Fr. nicht in Wegfall komme, da sich sonst die Rückkaufsumme sofort um viele hunderttausend Franken erhöhe. Deshalb hat der Regierungsrat, als rein vorsorgliche Massregel, den Rückkauf noch vor Ende des Jahres 1901 angekündigt. Ob man denselben auch wirklich vollziehen will, das bedarf nun eines nähern Studiums. Es muss noch genauer untersucht werden,

wie gross die eisenbahnpolitischen Interessen sind, die für den Kanton Bern in Frage kommen, wie teuer mutmasslich die Bahn uns zu stehen kommen wird, denn allzu teuer will man die Sache auch nicht bezahlen. Sobald die Angelegenheit spruchreif sein wird, was im Verlauf der nächsten Monate der Fall sein dürfte, wird man sie, als eine Angelegenheit für sich, vor den Grossen Rat und das Volk bringen. Das Geschäft hängt also mit der andern Vorlage nicht direkt zusammen, sondern ist eine Angelegenheit, die ganz gut und, wie die Verhältnisse liegen, besser für sich behandelt werden kann. Der Grosse Rat wird sich in der nächsten Session in dem Sinne mit der Sache zu befassen haben, dass der Regierungsrat beantragen wird, es sei das Vorgehen der Regierung als vorsorgliche Massnahme zu genehmigen und im weitern gewärtige man, dass die Regierung zu gelegener Zeit, nachdem sie die nötigen weitem Untersuchungen abgeschlossen habe, mit Anträgen in der Sache selber vor den Grossen Rat treten werde.

Dies ist der Sachverhalt in bezug auf dieses Geschäft und der Zusammenhang desselben mit der allgemeinen Eisenbahnvorlage.

**M. Cretetz.** Permettez-moi de présenter une petite observation sur laquelle j'attire l'attention du Gouvernement et de la commission désignée pour examiner ce projet de loi.

Le décret du 28 février 1897 comprend la ligne que va construire la compagnie du Moutier-Soleure par le Weissenstein, tandis que le projet qui nous est soumis ne parle que d'une ligne *Moutier-Bienne et Moutier-Soleure*.

Or, les plans et projets de la ligne par un tunnel de base de Moutier à Granges comportent une variante de Granges à Bienne et de Granges à Soleure; dès lors, l'on pourrait, avec raison, soutenir plus tard que la ligne subventionnée est Moutier-Soleure par Granges et non point Moutier-Soleure par le Weissenstein, attendu que celle-ci ne figure pas expressément dans ce décret qui abroge celui de 1897.

M. le Directeur des chemins de fer nous déclare bien aujourd'hui que c'est de cette dernière qu'il s'agit sous la dénomination de *Moutier-Soleure*, mais les paroles passent, et les hommes s'en vont, tandis que les écrits restent.

C'est pourquoi, pour maintenir les droits acquis et éviter toute surprise ou malentendu ultérieur, je propose de dire dans ce décret sous litt. r, *Moutier-Crémins-Soleure* ou *Moutier-Soleure* par le Weissenstein.

**Tagespräsident.** Der Wunsch des Herrn Cretetz ist ganz selbstverständlich; alle diese Punkte werden im Detail in der Kommission und im Rate diskutiert und geprüft werden, der Entscheid liegt aber nicht bei der heutigen Versammlung.

**M. Weber.** Je n'ai jamais entendu de critiques bien sérieuses à l'encontre de la politique ferrugineuse suivie par le Gouvernement bernois. On est plutôt disposé à reconnaître que cette politique a porté les meilleurs fruits et qu'elle a puissamment contribué au développement industriel et commercial de notre canton et même de la Suisse toute entière.

Je suis heureux du nouveau pas en avant fait par le Gouvernement, il aura pour effet de compléter notre réseau de voies ferrées et de procurer à des contrées encore délaissées le bienfait de communications plus rapides et à meilleur marché.

Le percement du Lötschberg sera le couronnement de l'œuvre, et, en ramenant une partie du grand trafic dans le canton de Berne, assurera pour toujours l'existence de plusieurs lignes secondaires qui végètent et qui ont beaucoup de peine à se maintenir.

Il nous permettra aussi de lutter avec plus de succès contre la concurrence toujours plus envahissante de l'Etranger. Comme jurassien et habitant d'une contrée qui a largement profité du concours de l'Etat, je voudrais dans cette réunion libre des membres du Grand Conseil exprimer mon entière satisfaction au Gouvernement et plus spécialement à ses deux honorables rapporteurs, pour leur initiative et le grand intérêt qu'ils portent au développement matériel et économique du pays.

Et si je l'osais, j'inviterais mes honorables collègues à se joindre à moi pour le faire. (*Bravos!*)

**Tagespräsident.** Wenn das Wort nicht weiter verlangt wird, so erkläre ich Schluss der Diskussion, indem ich noch dem Wunsche Ausdruck gebe, dass die Verhandlungen im Grossen Rat sowohl wie im Volk, sowie der schliessliche Entscheid über die wichtigen bernischen Eisenbahnfragen von einem ebensoguten Geist getragen sein möchten, wie die heutigen Verhandlungen.

---

Schluss um 6 Uhr.

---

*Der Stenograph:*

**R. Schwarz.**

# RAPPORT

au

**Conseil-exécutif, pour être transmis au Grand Conseil,**

concernant

## **le projet de loi sur la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation de chemins de fer.**

(Janvier 1902.)

L'essor qu'a pris le développement des chemins de fer suisses dans les années soixante-dix du siècle passé a aussi fait sentir son action dans le canton de Berne. Après que ce canton se fût déterminé pour des raisons économiques et politiques à construire le réseau du Jura-Berne-Lucerne, on éprouva partout le besoin de chemins de fer locaux, destinés à mettre les régions isolées du pays en communication avec les grands centres et à établir des raccordements avec les lignes principales.

Comme la plupart de ces voies ferrées locales n'étaient pas de nature à tenter les capitaux privés et la spéculation, attendu que leur rendement probable était considéré comme insuffisant, il fallait, pour leur établissement, la participation financière de l'Etat.

C'est dans ces circonstances que fut voté, pour une durée de six ans, le *premier arrêté populaire concernant la participation de l'Etat à la construction de nouvelles lignes de chemins de fer, du 28 février 1875*. Cet arrêté assurait les subventions suivantes: 1<sup>o</sup> des sommes fixes pour les lignes du Brünig (2,500,000 fr.), de Thoune à Konolfingen (800,000 fr.), de Liss à Zofingue (2,000,000 fr.) et de Berthoud à Langnau (800,000 fr.); 2<sup>o</sup> des subventions en proportion des frais d'établissement (25 % des frais d'établissement, au plus 50,000 fr. par kilomètre) pour les lignes de la vallée de la Gürbe, du lac de Thoune, du lac

de Brienz, du Simmenthal, puis pour les lignes Huttwil-Goldbach (éventuellement Berne par Walkringen), Langenthal-Huttwil, Cornaux-Aarberg et Monsemier-Thörishaus.

Le rapport de la Direction des chemins de fer estimait la somme de ces subventions à environ 13 millions de francs.

De toutes ces lignes, la section de Berthoud à Langnau du chemin de fer de l'Emmenthal put seule être construite dans les conditions fixées par l'arrêté de 1875. La ligne du Brünig et celle de Langenthal à Huttwil ont été établies après les délais voulus et au moyen de subventions accordées par arrêtés spéciaux du Grand Conseil; il en a été de même du régional Tavannes-Tramelan, non prévu en 1875. Comme les actions de la ligne du Brünig furent remboursées, la participation de l'Etat effectuée en vertu de l'arrêté du 28 février 1875 ne se monta qu'aux 800,000 fr. payés pour le chemin de fer de l'Emmenthal (Berthoud-Langnau), ouvert à l'exploitation le 11 mai 1881. Après le délai de six années prévu par l'arrêté, il a été en outre accordé les subventions suivantes: 150,000 fr. pour le Tavannes-Tramelan, ouvert à l'exploitation le 16 août 1884, et 400,000 fr. pour le Langenthal-Huttwil, ouvert à l'exploitation le 1<sup>er</sup> novembre 1889. En 1891, le total des subventions versées était de 1,350,000 fr.

Les autres projets durent être retirés et ne revinrent

au jour que lorsqu'il leur fut derechef assuré une prise d'actions cantonale, ainsi qu'à d'autres lignes encore, par le décret du 5 juillet 1891 concernant la participation de l'Etat à la construction de nouveaux chemins de fer. Les subventions assurées par le décret de 1891 étaient les suivantes :

1° à la compagnie du Jura-Simplon, pour le percement du Simplon : 1,000,000 fr. ;

2° pour le Berne-Neuchâtel, le Berne-Worb-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwil, le Konolfingen-Hasle ou Goldbach, la ligne de la vallée de la Gürbe, la ligne du lac de Brienz, le Spiez-Erlenbach, les chemins de fer des Franches-Montagnes, la ligne d'Herzogenbuchsee à Kleindietwil ou Madiswil, le Moutier-Soleure, la ligne d'Huttwil à Wolhusen, le Porrentruy-Bonfol et le Porrentruy-Damvant, une prise d'actions égale au tiers du capital d'établissement, soit d'au maximum 40,000 fr. ou 25,000 fr., selon l'écartement (voie normale ou voie étroite), par kilomètre de voie sur territoire bernois ;

3° pour un chemin de fer à voie étroite du Simmenthal, et éventuellement aussi pour un chemin de fer à voie étroite de Spiez à Frutigen, une subvention cantonale de 35,000 fr. par kilomètre ; de même, pour le Tramelan-Les Breuleux-Saignelégier, une subvention cantonale de 30,000 fr. par kilomètre.

Les dépenses incombant à l'Etat du fait du décret du 5 juillet 1891 furent évaluées, par la Direction cantonale des chemins de fer, à 9½ millions de francs.

Mais le décret de 1891 ne permit pas non plus au canton de Berne d'accomplir toute sa tâche, soit de réunir plus étroitement entre elles et avec la capitale les diverses régions du pays, de relier aux grandes voies de communication les contrées restées jusqu'alors isolées, de faire progresser le commerce, l'industrie et l'agriculture et d'augmenter par suite le bien-être général des populations. Des lignes mentionnées dans le décret, deux seulement ont été construites dans le délai prévu de six ans. Ce sont celles d'Huttwil à Wolhusen et de Spiez à Erlenbach, ouvertes à l'exploitation la première le 9 mai 1895 et la seconde le 16 août 1897. Le Grand Conseil a accordé à l'une et à l'autre de ces lignes une subvention, sous forme de prise d'actions, de 40,000 fr. par kilomètre, soit en tout de 160,000 fr. pour le chemin de fer Huttwil-Wolhusen et de 480,000 fr. pour le Spiez-Erlenbach. En outre, la même autorité a voté en faveur de la ligne de Konolfingen à Thoune, non mentionnée dans le décret du 5 juillet 1891, une prise d'actions de 500,000 fr.

C'est aussi pendant cette période qu'ont été conclues entre la Suisse et l'Italie, le 25 novembre 1895 et le 22 février 1896, les conventions concernant le percement du Simplon, soit la construction de la ligne de raccordement entre la sortie sud du tunnel et Domodossola.

Abstraction faite de la ligne de Konolfingen à Thoune, qui n'a pas été construite pendant la période de 1891 à 1897, l'Etat de Berne n'a été effectivement chargé par le décret du 5 juillet 1891 que d'une participation financière de 640,000 fr.

Des autres entreprises que prévoyait ce décret, aucune ne fut menée à bien, malgré les plus grands efforts faits en faveur de quelques-unes par les contrées intéressées.

Ce résultat négatif provoqua le dépôt de la motion de M. le député Bühler et consorts, du 23 novembre 1896, réclamant le vote d'un nouveau décret, qui fut accepté par le peuple déjà le 28 février 1897. Ce décret prévoit des subventions d'abord pour les lignes mentionnées dans

le décret du 5 juillet 1891 et qui n'avaient pas été construites, — à l'exception du Saignelégier-Goumois, dont le besoin ne se faisait plus sentir, — puis pour les chemins de fer suivants : Frutigen-Brigue (ligne du Lötschberg), éventuellement Lauterbrunnen-Viège (ligne du Breithorn) ; ligne du lac de Brienz (rive droite) ; ligne du Simmenthal ; Wattenwil-Wimmis, éventuellement Spiez (ligne du Stockenthal) ; Delémont-Oensingen et Oensingen-Langenthal. De plus, l'établissement du Berthoud-Thoune a amené la division du projet Berne-Worb-Lützelflüh-Sumiswald-Huttwil en deux lignes : Berne-Worb (par la vallée de la Worblen), avec raccordement au Berthoud-Thoune, et Goldbach(Ramsei)-Sumiswald-Huttwil, avec embranchement de Sumiswald à Wasen.

Le décret de 1897 fixe la participation de l'Etat au 40 % du capital d'établissement, soit au maximum à 80,000 fr. pour les lignes à voie normale et à 40,000 fr. pour les lignes à voie étroite, par kilomètre de voie sur territoire bernois.

Pour les lignes à voie normale dont les frais d'établissement s'élèvent à moins de 125,000 fr. par kilomètre, le chiffre de la participation de l'Etat pourra être porté à 50,000 fr. par kilomètre. Il peut en outre être accordé pour les lignes à voie normale une subvention extraordinaire s'élevant jusqu'à 100,000 fr. par kilomètre de tunnel construit sur territoire bernois.

Une autre innovation, comparativement au décret de 1891, c'est qu'il est prévu une subvention maximale, sous forme de prise d'actions, du 60 % des frais de construction pour les lignes du Simmenthal, de Spiez à Frutigen, de Saignelégier à Glovelier et de Tramelan aux Breuleux avec raccordement au Saignelégier-La Chaux-de-Fonds.

Ensuite, le Grand Conseil a été autorisé à augmenter d'une somme rentrant dans les limites de ses compétences financières le chiffre de la participation ordinaire de l'Etat à la construction des lignes de Berne à Neuchâtel, de Moutier à Soleure et de Gstaad à Gessenay et frontière vaudoise.

De plus, le décret a été rendu applicable aussi en ce qui concerne la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, en ce sens que l'avance de 300,000 fr. accordée par arrêté du Grand Conseil en date du 21 août 1893 a été convertie en une prise d'actions de 350,000 fr.

En outre, la subvention d'un million de francs assurée par la décision populaire du 5 juillet 1891 à la compagnie des chemins de fer du Jura-Simplon, pour le percement du Simplon, était non seulement confirmée par le nouveau décret, mais encore augmentée de 500,000 fr., à la condition que cette compagnie s'engageât, dans un délai de trois ans, à construire la ligne de la rive droite du lac de Brienz, et que les travaux de construction fussent commencés avant la fin du même délai.

Enfin, il a été assuré à la ligne du Lötschberg, désormais au premier plan de la politique bernoise en matière de chemins de fer, une subvention extraordinaire d'un million de francs, pour le percement des Alpes.

Par une autre innovation, le décret du 28 février 1897 autorise le Grand Conseil, dans les limites des compétences que lui attribue la constitution et sous réserve de l'observation des dispositions du décret même, à subventionner d'autres lignes encore que celles dont la désignation est rappelée plus haut. Puis, si avant l'expiration des dix années de la vigueur du décret le besoin se fait sentir de construire des lignes de chemins de fer non prévues dans cet arrêté populaire et pour lesquelles la subvention nécessaire dépasserait les compétences finan-

cières du Grand Conseil, cette autorité devra soumettre au peuple un décret complémentaire concernant la participation de l'Etat à l'établissement des voies nouvellement projetées.

La somme totale des prises d'actions auxquelles l'Etat s'est engagé par le décret du 28 février 1897 s'élève à environ 23 millions de francs.

Grâce à l'aide de l'Etat garantie par le décret de 1897, les lignes suivantes ont déjà pu être construites et ouvertes à l'exploitation :

	Date de l'ouverture à l'exploitation	Participation de l'Etat
1. Berne-Muri-Worb	21 octobre 1898	fr. 207,000
2. Berthoud-Thoune	21 juillet 1899	» 2,154,000
3. Berne-Neuchâtel	1 <sup>er</sup> juillet 1901	» 3,155,000
4. Porrentruy-Bonfol	13 juillet 1901	» 550,000
5. Spiez-Frutigen	25 juillet 1901	» 1,980,000
6. Ligne du Gürbenthal, 1 <sup>re</sup> section	14 août 1901	» 1,210,500
Sont en construction :		
Le tunnel du Simplon		» 1,000,000
La ligne du Gürbenthal, II <sup>e</sup> section		» 514,000
La ligne d'Erlenbach à Zweisimmen		» 3,120,000
La ligne de Glovelier à Saignelégier		» 1,800,000
La ligne de Morat à Anet (subventionnée conformément à une convention conclue avec Fribourg en 1898)		» 215,000
En conséquence, les <i>prises d'actions définitivement au compte de l'Etat</i> à teneur du décret du 28 février 1897 s'élèvent au 1 <sup>er</sup> janvier 1902 à un total de		
		fr. 15,905,500

De plus, pour la ligne de Soleure à Moutier, pour la ligne de la Singine et aussi pour le chemin de fer de Berne à Schwarzenbourg (qui a été mis par arrêté populaire spécial du 5 mai 1901 au bénéfice des dispositions du décret de 1897), il a été effectué, sous réserve de l'approbation de la justification financière par le Grand Conseil, un premier versement sur les subventions, par un total de 340,300 fr.

L'effet du décret de 1897, dont la vigueur ne devrait cesser que le 28 février 1907, a donc été, comparativement à celui des deux décrets précédents, tout à fait considérable; nous pouvons dire aussi qu'il a été bienfaisant pour diverses régions du canton, qui ont été tirées de leur isolement. Grâce aux secours énergiques de l'Etat, les désirs caressés de longues années par des groupes importants de la population bernoise ont pu, souvent après de nombreuses désillusions, être enfin réalisés.

Si, malgré ce résultat réjouissant, le Conseil-exécutif soumet déjà maintenant au Grand Conseil le projet d'un nouvel acte législatif concernant la *participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation de chemins de fer*, ce n'est pas pour fermer la caisse de l'Etat aux régions dont les efforts tendants à l'établissement de voies ferrées n'ont pas encore été couronnés de succès; c'est d'un côté pour tenir compte des expériences faites ces derniers temps et de l'autre pour mettre la législation sur la matière en harmonie avec les situations nouvellement créées depuis 1897. Dans ce but, notre nouveau projet prévoit :

- 1° l'exercice d'une surveillance officielle plus complète sur la construction des chemins de fer;
- 2° le droit pour les autorités cantonales d'intervenir dans l'exploitation des chemins de fer construits

avec la participation de l'Etat et de venir éventuellement en aide aux entreprises tombées dans une situation difficile;

- 3° un appui efficace à l'entreprise du Loetschberg et la promesse d'une participation de l'Etat à la construction de lignes dont les projets sont postérieurs à l'année 1897.

Le décret du 28 février 1897 contient bien des dispositions donnant à l'Etat la garantie qu'il ne participe qu'à des entreprises fondées solidement, mais il n'en renferme point qui assurent suffisamment l'avenir.

Déjà les lignes construites autrefois avec l'aide de l'Etat eurent à combattre pour leur existence pendant les premières années de leur exploitation; mais grâce aux principes d'économie appliqués dans leur construction et dans leur administration, elles ont heureusement vaincu les difficultés de cette période de croissance et sont aujourd'hui prospères.

Les nouveaux chemins de fer établis et ouverts à l'exploitation sur la base du décret du 28 février 1897 ont été dotés par l'Etat de telle manière qu'on pouvait admettre qu'ils pourraient constituer sur leur capital d'établissement un fonds de réserve leur permettant de franchir les écueils des premières années de l'exploitation. Cet espoir a été en partie déçu, parce que des économies sur le capital d'établissement n'ont pas été possibles en raison de certaines circonstances spéciales ou bien parce que la compagnie n'y a pas mis toute la bonne volonté nécessaire. La façon dont il est fait usage de l'argent mis par l'Etat dans les entreprises de chemins de fer ne saurait toutefois laisser les autorités indifférentes. L'importance des subventions commande une grande vigilance et l'Etat a le devoir de prendre les mesures les plus propres à assurer la prospérité des lignes construites avec sa participation.

Il faut avant tout, à cet égard, que l'Etat puisse exercer *une meilleure surveillance sur la construction* des chemins de fer. Nous considérons comme nécessaire que les administrations des chemins de fer soient tenues de demander l'approbation du Conseil-exécutif pour la nomination de l'ingénieur chargé de la direction des travaux, comme aussi pour tous les contrats importants concernant la construction de leurs lignes ou les fournitures. En outre, il paraît bon que l'autorité cantonale des chemins de fer soit mise au courant périodiquement, de préférence tous les trois mois, de l'état des travaux de la construction et des ressources disponibles; enfin, le Conseil-exécutif doit avoir le droit d'ordonner en tout temps les enquêtes qu'il jugera nécessaires concernant la gestion de l'entreprise.

De plus, il convient de tenir compte dans la nouvelle loi de la possibilité, dont il a déjà été fait mention, que quelques-unes des lignes nouvellement établies ne soient pas à même, pendant les premières années de leur existence, de payer, sur les recettes de l'exploitation ou sur un surplus du capital d'établissement, les frais de l'exploitation ou les intérêts des emprunts, ou bien de faire face aux dépenses imprévues, mais absolument nécessaires en vue d'une exploitation rationnelle. Des cas semblables n'ont rien d'extraordinaire. La prospérité d'une contrée, d'une part, et la prospérité des chemins de fer qui la desservent, d'autre part, exercent manifestement l'une sur l'autre une action réciproque. Une nouvelle ligne de chemin de fer provoque toujours un essor économique de la contrée qu'il traverse; mais cet essor ne commence pas toujours immédiatement après l'éta-

blissement du nouveau moyen de communication, mais souvent seulement après un grand nombre d'années. En conséquence, la répercussion de l'essor économique du pays sur les recettes du chemin de fer se produit ici un peu plus tôt, là un peu plus tard, et il n'est donc pas impossible que certaines lignes se trouvent au début de leur existence dans une situation difficile, bien que leur avenir puisse être considéré comme absolument assuré. L'histoire des chemins de fer suisses offre toute une série d'exemples de ce genre. L'Etat devrait-il laisser de semblables entreprises à leur sort? Pourrait-il assister passivement aux efforts faits par la spéculation pour tirer avantage des difficultés passagères au milieu desquelles se débattent ces entreprises? Cela ne se peut pas. Lorsque l'Etat a jugé bon de favoriser l'établissement d'une ligne, il n'a par là accompli qu'une partie de sa tâche; l'autre partie, tout aussi importante, consiste à veiller à ce que cette ligne donne vraiment ce que l'on en a attendu et en premier lieu à ce que l'existence en reste assurée. L'Etat, dans son propre intérêt comme gros actionnaire, de même qu'en sa qualité de gardien des intérêts publics, ne doit pas avoir peur de faire de nouveaux sacrifices lorsque c'est absolument nécessaire. Il faut toutefois que les sommes avancées ainsi par l'Etat lui soient remboursées avec les intérêts, par la compagnie à laquelle il est venu en aide, avant que des dividendes soient distribués aux actionnaires. En outre, cet appui extraordinaire ne doit pas se continuer à l'infini; selon notre proposition, il consistera en une avance d'au plus 10 % du capital total d'établissement de la ligne. Si une telle avance ne suffisait pas, ou si l'on reconnaissait l'impossibilité d'assainir définitivement par ce moyen une entreprise de chemin de fer subventionnée par l'Etat, il faudrait asseoir cette entreprise sur de nouvelles bases, c'est-à-dire la laisser liquider, — par voie juridique ou extra-juridique. Dans cette éventualité également, le nouveau projet de loi réserve aux autorités cantonales le pouvoir d'intervenir et d'acquérir la ligne pour l'Etat, lorsque cette mesure est de l'intérêt de l'Etat même ou de celui du bien public.

Une autre chose nécessaire, c'est l'unité de l'exploitation de certaines lignes se complétant les unes les autres; cette unité doit être obtenue en vue d'un meilleur rendement. Il est certain que les dépenses de l'exploitation de lignes placées sous une direction centrale et pourvues d'un service d'exploitation commun seront moindres que pour les lignes exploitées séparément. D'autre part, cette union permettra l'organisation de meilleurs trains et de correspondances plus favorables, c'est-à-dire l'établissement de meilleurs horaires et de meilleurs tarifs, toutes circonstances qui entraîneront le développement du trafic et favoriseront une augmentation des recettes de l'exploitation.

Cette unification de l'exploitation paraît indispensable pour la prospérité des chemins de fer bernois. Elle est de l'intérêt des compagnies et peut avoir lieu sans porter atteinte aux droits statutaires de ces dernières. En conséquence, la nouvelle loi devrait autoriser le Conseil-exécutif à réunir sous une même direction, en vue d'une exploitation rationnelle, plusieurs des chemins de fer subventionnés par l'Etat. L'organisation du contrôle à exercer sur l'exploitation, de même que l'organisation des administrations centrales qui pourraient être créées, seraient réglées par un décret du Grand Conseil.

Nous avons à faire les observations ci-après en ce qui a trait aux divers projets de chemins de fer énumérés à l'art. 1<sup>er</sup> de la nouvelle loi.

Des dix-neuf lignes prévues par le décret de 1897, six disparaissent de la liste comme étant déjà établies ou en construction. Trois autres projets ne figurent plus dans la nouvelle loi pour les raisons suivantes:

Le chemin de fer de *Lauterbrunnen à Viège* (ligne du Breithorn), parce que nous considérons comme liquidée, par le rapport des experts concluant en faveur du *Lötschberg*, la question de savoir quel est le passage des Alpes préférable pour le débouché d'une ligne bernoise sur le Valais;

la *ligne de Delémont à Oensingen*, de même que le projet *Herzogenbuchsee-Kleindietwil*, parce que ces deux projets n'ont pour le moment guère de chances de réalisation.

Les dix autres lignes du décret de 1897 retrouvent place dans la nouvelle loi; on leur a adjoint douze projets dont l'idée a été lancée au cours des cinq dernières années. Nous donnons ici la liste de ces vingt-deux projets, avec quelques explications, qui seront un peu détaillées en ce qui a trait au projet principal, celui de la *ligne du Lötschberg*. Nous faisons observer que, sauf indication contraire, les longueurs de construction ne se rapportent qu'aux sections à établir sur territoire bernois, et que les chiffres de ces longueurs, comme aussi ceux des frais d'établissement, sont simplement approximatifs.

a. *Frutigen-Brigue (ligne du Lötschberg)*. Longueur totale de construction: 59,5 km., dont 28,5 km. sur territoire bernois. Frais d'établissement: 70 millions de francs.

Ce projet occupe déjà une place considérable dans le décret de 1897. Pour les mesures prises en vue de son exécution, nous renvoyons aux rapports de gestion de la Direction des travaux publics et des chemins de fer pour les années 1898 et 1899. Nous extrayons de ces rapports ce qui suit. A la date du 31 août 1898, le Grand Conseil a chargé le Conseil-exécutif:

- 1° de faire procéder aux études préparatoires de la ligne du *Lötschberg* (Frutigen-Brigue), prévue dans le décret du 28 février 1897, comme ligne bernoise d'accès au Simplon, ainsi qu'aux études des raccordements nécessaires;
- 2° de demander en même temps à des experts un préavis comparatif sur la ligne du *Wildstrubel*;
- 3° d'examiner sous toutes ses faces la question de l'exécution et de la justification financière de l'entreprise et de soumettre à ce sujet un rapport et des propositions.

En exécution de ce mandat, le lever des plans topographiques nécessaires, à l'échelle de 1:5000, fut immédiatement ordonné. Les travaux furent confiés à M. l'ingénieur X. Imfeld, à Zurich; les matériaux requis furent livrés à la mi-août 1899, conformément à ce qui avait été prescrit. Là-dessus, MM. les ingénieurs Hittmann, à Berne, et Greulich, à Lucerne, furent chargés d'élaborer le projet général de construction et les devis, de même que d'établir le préavis comparatif ayant trait au projet du *Wildstrubel*. Entre temps, il fut demandé à MM. le D<sup>r</sup> de Fellenberg, le D<sup>r</sup> Kissling et le professeur Schardt un rapport géologique sur les percements des Alpes en cause; enfin, l'infatigable champion d'un chemin de fer bernois à travers les Alpes, M. l'ancien conseiller d'Etat Teuscher, recueillit des matériaux de grande valeur en ce qui a trait au côté commercial de la question.

Le 23 novembre 1899, le Grand Conseil décida l'acquisition par le canton de Berne de la concession accordée pour le chemin de fer du *Lötschberg* à la date du

23 décembre 1891. Le 23 décembre 1899, l'Assemblée fédérale approuva le transfert de la concession et prolongea en même temps jusqu'au 28 décembre 1903 le délai fixé pour le dépôt des plans techniques et financiers.

Le rapport technique approfondi de MM. Hittmann et Greulich nous est parvenu au cours de l'automne de 1901. Nous sommes dès lors en possession des bases permettant d'examiner de plus près la question de la justification financière du chemin de fer du Lötschberg, la seule, de l'avis des experts, qui puisse entrer en ligne de compte. Or, si l'on veut ici arriver à un résultat pratique, il faut avant tout que le canton de Berne lui-même prenne une résolution énergique en ce qui concerne les moyens de se procurer l'argent nécessaire à la réalisation de l'entreprise, et l'occasion de prendre cette résolution est fournie par le projet de loi. La participation de l'Etat à l'entreprise du Lötschberg s'élèverait, sur les bases du décret de 1897, à 4,380,000 fr.; vu la somme des frais d'établissement, devisés à 70,000,000 fr., et en considération de l'importance suffisamment reconnue du projet pour tout le canton de Berne, nous proposons de déclarer légale une participation de l'Etat allant jusqu'au 25 % du capital entier d'établissement, soit d'au maximum 17,500,000 fr. A notre avis, il serait possible, avec cette participation du canton de Berne, d'asseoir sagement la justification financière de l'entreprise.

*b. Interlaken-Brienz (ligne droite).* Longueur de construction: 17 km. Frais d'établissement: 3,500,000 fr.

La nécessité de la construction d'un chemin de fer entre Interlaken et Brienz doit être considérée comme hors de doute. Un rapport demandé à des experts, à la date du 12 avril 1901, a confirmé le Conseil-exécutif dans son avis que seule une ligne construite sur la rive droite du lac de Brienz peut prolonger rationnellement le chemin de fer du Brünig sur Interlaken.

*c. Ligne du Simmenthal à Gessenay (éventuellement Gstaad) et frontière vaudoise.* Longueur de construction: 16 km. Frais d'établissement: 2,256,000 fr.

Le prolongement du chemin de fer du Simmenthal jusque dans le canton de Vaud est autant de l'intérêt de cette ligne même que de celui de tout l'Oberland bernois.

Par la construction de cette ligne et de celle du lac de Brienz, il sera créé une communication par chemin de fer, — ininterrompue entre Lucerne, l'Oberland bernois et le lac de Genève, — qui sera de grande importance pour le mouvement des étrangers dans notre pays.

*d. Thoune-Scherzligen.* Longueur de construction: 1 km. Frais d'établissement indéterminés.

La pose d'une seconde voie à côté de celle du Central suisse est devenue un urgent besoin à la suite du débouché du Berthoud-Thoune et de la ligne du Gürbenthal dans la gare de Thoune. Cette gare sera par là déchargée et la nouvelle voie permettra un trajet ininterrompu sur les chemins de fer bernois dans la direction de l'Oberland et retour.

*e. Wattenwil-Wimmis, éventuellement Spiez.* Longueur de construction: 18,3 km. Frais d'établissement: 2,300,000 fr.

Cette ligne est destinée à établir une communication directe entre Berne et le Lötschberg par la vallée de la Gürbe.

*f. Berne-Schwarzenbourg (ligne à voie étroite).* Longueur de construction: 18 km. Frais d'établissement: 2 millions de francs.

Cette ligne, ainsi qu'il a été dit, a été mise, par la votation populaire du 5 mai 1901, au bénéfice des dis-

positions du décret de 1897; la justification financière en est à peu près assurée.

*g. Flamatt-Laupen-Gümnenen (ligne de la Singine).* Longueur de construction: 10 km. Frais d'établissement: 982,600 fr.

Par arrêté du 28 mars 1898, le Grand Conseil s'est déclaré prêt à subventionner, conformément aux compétences qui lui sont attribuées par l'art. 14 du décret du 28 février 1897, une ligne de raccordement à voie normale allant de Thörishaus, ou de Flamatt, à Laupen, avec prolongement éventuel jusqu'à Gümnenen. Un appui quelque peu extraordinaire de l'Etat est ici nécessaire.

*h. Berne-Worb (par la vallée de la Worblen).* Longueur de construction: 17 km. Frais d'établissement: 2,250,000 fr.

Cette ligne donnera non seulement satisfaction à des intérêts locaux, en favorisant notamment le développement des industries établies le long de la Worblen, mais elle est propre à créer la communication la plus directe possible entre Berne et l'Emmenthal, par Worb et le Berthoud-Thoune.

*i. Goldbach (Ramsei)-Sumiswald-Huttwil, avec embranchement de Sumiswald à Wasen.* Longueur de construction: 24 km. Frais d'établissement: 3,800,000 fr.

Le Goldbach-Huttwil est destiné à ouvrir au trafic des chemins de fer la grande commune industrielle de Sumiswald. Il sera en même temps une voie de communication directe entre l'Emmenthal supérieur et la Haute-Argovie. Les efforts énormes faits vainement jusqu'à présent par les intéressés ont prouvé que l'établissement de cette ligne est impossible sans un appui extraordinaire de l'Etat.

*k. Soleure, éventuellement Utzenstorf-Schönbühl.* Longueur de construction: 21,3 km., éventuellement 13 km. Frais d'établissement: 2,700,000 fr., éventuellement 1,590,000 fr.

L'une et l'autre ligne ont pour but de mettre Soleure en communication directe avec Berne et pourraient devenir importantes comme lignes d'accès au Lötschberg.

Jusqu'à présent, une concession n'a été accordée ni pour le premier ni pour le second de ces projets.

*l. Herzogenbuchsee-Liss.* Longueur de construction: 37 km. Frais d'établissement: 3,920,000 fr.

Cette ligne est importante comme voie de communication entre le Seeland, le bas Emmenthal et la Haute-Argovie. Elle sera de nature à donner satisfaction aussi bien aux intérêts locaux qu'aux intérêts généraux du trafic.

La concession a été demandée le 14 juin 1899; elle n'a pas encore été accordée.

*m. Herzogenbuchsee-Wangen.* Longueur de construction: 5,5 km. Frais d'établissement: 825,000 fr.

Le chemin de fer d'Herzogenbuchsee à Wangen sera une voie de communication locale de réelle importance. La concession n'est pas encore accordée.

*n. Oensingen-Laugenthal.* Longueur de construction: 10 km. Frais d'établissement: 2,750,000 fr.

Cette ligne, avec le tronçon déjà construit de Balsthal à Oensingen, n'aura qu'une importance locale. Mais en cas d'un prolongement sur Mervelier au moyen d'un percement du Jura, elle pourrait, reliée au chemin de fer mentionné ci-dessous de Delémont à Mervelier, constituer une voie de communication, avantageuse pour le Jura, avec le Gothard. Le percement du Jura serait toutefois

ici plus long et par conséquent plus coûteux que par la ligne du Weissenstein.

*o. Bienne-Büren-Lütterswil.* Longueur de construction: 25,6 km. Frais d'établissement: 1,307,500 fr.

La concession du 17 décembre 1898 prévoit une ligne électrique à voie étroite de Bienne à Lütterswil par Orpond et Büren, avec embranchement sur Longeau. Cette ligne rapprochera d'une part Büren et le bas Seeland de Bienne et d'autre part provoquera d'actives relations entre cette dernière ville et une grande partie du Bucheggberg. Elle aura une importance purement locale.

*p. Bienne-Anet.* Longueur de construction: 19 km. Frais d'établissement: 1,720,000 fr.

Il s'agit ici également d'un chemin de fer à voie étroite, qui donnera satisfaction principalement à des intérêts locaux. Il n'y a pas encore de concession.

*q. Anet-Cerlier-Le Landeron, éventuellement Neuchâtel.* Longueur de construction: 8,1 km. Frais d'établissement: 730,000 fr.

La ligne projetée constitue le prolongement du chemin de fer Fribourg-Morat-Anet et reliera la contrée assez étendue et très peuplée du haut Seeland avec les centres de trafic situés sur la ligne de Bienne à Neuchâtel. Elle est aussi propre à favoriser les relations directes entre les villes de Fribourg, de Neuchâtel et de Bienne.

*r. Moutier-Bienne.* Longueur de construction: 16 km. Frais d'établissement: 11,000,000 fr.

*Moutier-Soleure* (ligne du Weissenstein). Longueur de construction: 8,3 km. Frais d'établissement: 6,700,000 fr.

L'une comme l'autre de ces lignes raccourciraient non seulement beaucoup la communication entre le Jura et l'Emmenthal et la Haute-Argovie, mais elles créeraient aussi une voie d'accès au Lœtschberg considérablement réduite pour le trafic de Bâle et de Delle. L'avenir dira quelle est celle de ces lignes qui devra être construite.

*s. Tramelan-Les Breuleux, avec raccordement à la ligne Saingnégier-La Chaux-de-Fonds.* Longueur de construction: 11,5 km. Frais d'établissement: 600,000 fr.

Cette voie ferrée, comme prolongement de la ligne Tavannes-Tramelan, reliera la partie supérieure de la vallée de Moutier avec les localités industrielles des Franches-Montagnes et plus loin avec La Chaux-de-Fonds.

*t. Delémont-Mervelier.* Longueur de construction: 13,5 km. Frais d'établissement: 2,000,000 fr.

Cette ligne, un tronçon du chemin de fer de Delémont à Oensingen, dessert la vallée de la Scheulte et est d'intérêt local.

*u. Glovelier-Undervelier.* Longueur de construction: 3,9 km. Frais d'établissement: 480,000 fr.

Ce chemin de fer aussi a une importance purement locale et a pour but de relier le village industriel d'Undervelier avec Glovelier, futur nœud de voies ferrées.

*v. Porrentruy-Damvant.* Longueur de construction: 19,7 km. Frais d'établissement: 1,850,000 fr.

Une concession a été demandée dernièrement pour cette ligne, qui, pour le moment, n'a qu'une importance locale, mais sera plus tard vraisemblablement prolongée sur territoire français.

*w. Saingnégier-La Chaux-de-Fonds.* Il s'agit de transformer ce chemin de fer en voie normale, afin d'obtenir une communication directe, par les Franches-Montagnes, entre Glovelier et La Chaux-de-Fonds. Cette transformation est absolument nécessaire pour la prospérité de la ligne.

Les lignes de chemin de fer qui viennent d'être énumérées ont une longueur totale d'environ 380 kilomètres et ont besoin d'un capital d'établissement de 116 millions en nombre rond. Le chemin de fer du Lœtschberg est compris dans ces chiffres pour 59,5 km. et pour un capital d'établissement d'environ 70 millions de francs.

Ainsi qu'il est dit plus haut, le projet de loi prévoit pour le Lœtschberg une participation de l'Etat, sous forme de prise d'actions, de 25 % du capital entier d'établissement de la ligne Frutigen-Brigue, soit, sur 70 millions de francs, une somme de 17,500,000 fr. Les subventions de l'Etat pour les autres lignes s'élèveraient à environ 40 % du capital d'établissement, soit en tout à environ 18 millions de francs. Le total de la participation de l'Etat prévue par le projet de loi serait donc d'environ 35,500,000 fr.

Outre les innovations importantes mentionnées plus haut, le projet de loi en contient encore quelques autres comparativement au décret de 1897. C'est ainsi que le Grand Conseil deviendrait compétent pour procurer par voie d'emprunt, pour autant que les ressources disponibles de l'Etat ne suffiront pas, les sommes nécessaires en vue du paiement des dépenses faites à teneur de la loi.

Il est en outre prévu que les frais avancés par l'Etat pour les études des projets ou pour les enquêtes ordonnées sur la gestion des entreprises seront remboursés par la compagnie intéressée.

Enfin, nous avons inséré dans le projet de loi une disposition portant que les représentants de l'Etat dans les autorités administratives des chemins de fer seront nommés par le Conseil-exécutif. On sait qu'une prescription précise fait défaut à ce sujet aussi bien dans la constitution que dans le reste de la législation.

Toutes les autres dispositions du décret de 1897 ont été reprises sans modifications importantes dans le projet de loi; c'est le cas notamment des dispositions ayant trait au chiffre de la participation légale de l'Etat et aux conditions y attachées. Cette participation, sauf dans quelques cas isolés, a été reconnue dans la pratique comme suffisamment élevée. Dans le nouveau projet aussi, la durée de la validité des obligations prises par l'Etat, pour autant qu'il s'agit de la participation à la construction de nouveaux chemins de fer, est restreinte à dix ans. Le projet renferme cependant des dispositions de nature *permanente* concernant l'intervention de l'Etat dans l'exploitation des lignes, etc.; c'est ce qui lui donne le caractère d'une *loi*.

Nous croyons vous avoir suffisamment expliqué, par ce qui précède, le nouveau projet de loi et notamment sa raison d'être. Nous renonçons à dire à nouveau les motifs qui doivent faire considérer l'achèvement du réseau des chemins de fer bernois comme l'une des tâches les plus importantes de l'Etat. Ces motifs ont été exposés à fond il y a cinq ans à peine et la votation qui a eu lieu en 1897 a prouvé que le peuple bernois les a compris. Ils subsistent toujours tels quels, malgré le rachat, survenu entre temps, des principales voies ferrées du pays par la Confédération.

Comme auparavant, nous avons le devoir de favoriser le parachèvement, sur des bases solides, du réseau ferré bernois, et de créer par là les facilités de communication qui sont les plus indispensables conditions d'existence pour le commerce et l'industrie, de même que pour l'agriculture.

Les expériences que le canton de Berne a faites jusqu'ici en matière de chemins de fer sont tout à fait satisfaisantes. Déjà plusieurs contrées autrefois fermées au trafic ont acquis grâce aux voies ferrées une nouvelle prospérité. D'autre part, certaines entreprises de chemin de fer dont la vitalité a pu un moment être avec droit mise en doute, sont maintenant à même de payer les intérêts de leur capital d'établissement.

Par suite du versement des sommes placées dans des entreprises de chemins de fer, l'administration cantonale a subi, notamment pendant les cinq dernières années, une perte d'intérêts considérable; cette perte n'a pourtant pas mis sérieusement en péril l'équilibre des finances de l'Etat. La Direction des finances pourra d'ailleurs donner encore sur ce côté de la question des renseignements rassurants pour l'avenir.

Nous avons pour notre part la conviction que le projet de loi ci-après est propre à favoriser dans une mesure importante les efforts, en partie déjà couronnés de succès, faits depuis trente ans par le canton de Berne en vue du développement économique du pays au moyen de la création de meilleures voies de communication, comme aussi à assurer contre toutes éventualités les sacrifices que

se sont imposés dans ce but l'Etat, les communes et les particuliers.

Avec considération.

Berne, le 4 février 1902.

*Le directeur des travaux publics,*  
**Morgenthaler.**

Approuvé par le Conseil-exécutif et transmis au Grand Conseil.

Berne, le 5 février 1902.

*Au nom du Conseil-exécutif:*

Le président,  
**Joliat.**

Le chancelier,  
**Kistler.**

# Rapport de la Direction des finances

au Conseil-exécutif, pour être transmis au Grand Conseil,

concernant

## la loi sur la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation de chemins de fer.

(Février 1902.)

*Monsieur le président,*

*Messieurs les membres du Conseil-exécutif,*

L'état des subventions accordées par le Grand Conseil pour la construction de chemins de fer, à teneur des décrets du 5 juillet 1891 et du 28 février 1897, est actuellement le suivant :

Lignes de chemins de fer	Subventions accordées Fr.	Sommes payées Fr.	Reste à payer Fr.
Huttwil-Wolhusen . . . . .	160,000	160,000	—
Hasle-Konolfingen-Thoune . . . . .	2,154,000	2,154,000	—
Spiez-Erlenbach . . . . .	480,000	480,000	—
Berne-Neuchâtel . . . . .	3,155,000	3,155,000	—
Ligne du Gürbenthal . . . . .	1,724,500	1,225,400	499,100
Berne-Muri-Worb . . . . .	207,000	207,000	—
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds . . . . .	350,000	350,000	—
Porrentruy-Bonfol . . . . .	550,000	550,000	—
Percement du Simplon . . . . .	1,000,000	408,000	592,000
Fribourg-Morat . . . . .	215,000	86,000	129,000
Spiez-Frutigen . . . . .	1,980,000	1,980,000	—
Soleure-Moutier . . . . .	666,000	134,647	531,353
Erlenbach-Zweisimmen . . . . .	3,120,000	2,496,000	624,000
Saignelégier-Glovelier . . . . .	1,800,000	720,000	1,080,000
Ligne de la Singine . . . . .	350,000	70,000	280,000
Berne-Schwarzenbourg . . . . .	685,500	137,100	548,400
Total	18,597,000	14,313,147	4,283,853

Le versement des subventions a eu lieu pour la plus grande partie sur les propres moyens du canton et il reste encore des capitaux disponibles pour les 4,283,853 fr. dont le paiement reste à effectuer.

Les actions que l'Etat a prises pour la valeur de ses subventions ne rapportent encore rien à la caisse cantonale, ainsi qu'on pouvait du reste le prévoir. Au contraire, cette caisse, soit l'administration courante, subit une perte qui devient d'autant plus importante au fur et à mesure qu'augmente la somme des subventions versées. Cette perte, d'après l'état actuel des subventions déjà payées, peut être évaluée à 500,000 fr. par an en nombre rond; l'administration courante a pourtant été à même de la supporter, grâce à une situation financière favorable, sans que l'équilibre entre les recettes et les dépenses ait été troublé.

L'état des finances cantonales s'est en effet, contre toute attente, considérablement amélioré, et les appréhensions qu'avait cru devoir exprimer la Direction des finances dans son rapport du 18 décembre 1899 ne se sont heureusement pas réalisées. Vu le résultat du compte d'Etat pour l'année 1898, qui se soldait par un déficit de 71,640 fr. 32, vu en outre les excédents de dépenses de 1,024,250 fr. et 1,118,685 fr. des budgets des années 1899 et 1900, de même que l'augmentation générale des dépenses, notamment pour l'assistance publique et l'ins-truction publique, et enfin la perte d'intérêts sur les capitaux de la caisse de l'Etat, due aux versements de subventions pour la construction de chemins de fer, la situation financière d'alors pouvait vraiment inspirer de l'inquiétude, et la crainte que le canton de Berne ne fût entré dans une ère de déficits chroniques n'était pas sans fondement.

Aujourd'hui, on peut juger la situation avec plus d'optimisme et regarder l'avenir avec plus de confiance; au lieu de l'excédent de dépenses de 1,024,250 fr. prévu par le budget, le compte d'Etat pour 1899 n'a présenté qu'un déficit de 174,898 fr. 21, et a donc donné un résultat de 849,351 fr. 79 plus favorable que les prévisions; puis le compte de 1900, au lieu du déficit budgétaire de 1,118,685 fr., a même bouclé par un excédent de recettes de 25,341 fr. 93, bien que de gros amortissements aient eu lieu pendant l'année et qu'une somme de 150,000 fr. ait été versée dans un fonds de réserve. Pour 1901, le budget prévoit un excédent de dépenses de 991,635 fr.; mais le compte d'Etat, pour autant qu'on peut en juger à présent, bouclera beaucoup plus favorablement; il est possible même qu'il y ait un petit excédent de recettes, bien que la perte d'intérêts causée par les versements de subventions pour voies ferrées soit devenue pendant l'année beaucoup plus sensible et qu'en outre l'administration courante ait été chargée de la première cote de l'amortissement de l'emprunt de 1895, par une somme de 431,500 fr.

Or, l'amélioration continue qui s'est produite pendant ces trois dernières années dans le rapport entre les recettes et les dépenses de l'administration courante n'est pas accidentelle; elle n'est pas due à des recettes extraordinaires, mais à une augmentation constante et régulière des recettes ordinaires, notamment des impôts directs, et la situation est donc bonne, malgré que les dépenses se soient aussi accrues. En conséquence, après cette expérience de trois ans, on peut bien admettre que le rapport favorable entre les recettes et les dépenses sera durable, et que l'administration courante pourra aussi supporter la perte que lui occasionneront les subventions aux entreprises prévues dans le projet de loi, qui vous

est soumis, concernant la participation de l'Etat à la construction et à l'exploitation des chemins de fer. Les prises d'actions en faveur de ces entreprises peuvent être devisées, abstraction faite du Lœtschberg, à dix-huit millions de francs en nombre rond, et elles ne seront pas payées en une fois, mais seulement peu à peu. La perte qui en résultera se fera donc sentir dans une mesure plus ou moins forte, selon la rapidité plus ou moins grande avec laquelle se suivront les versements. Mais en même temps les subventions déjà payées pourront, sinon toutes du moins quelques-unes, commencer à rapporter un modique dividende, qui compensera partiellement les nouvelles pertes d'intérêts. Les expériences faites jusqu'à présent autorisent même à admettre que le moment viendra où les subventions produiront toutes un intérêt. Ce moment sera là plus ou moins vite, selon le temps qu'il faudra pour réaliser l'œuvre du percement du Lœtschberg, ce couronnement des nouvelles aspirations bernoises en matière de chemins de fer.

Une circonstance dont il ne faudrait pas méconnaître l'importance en jugeant la situation financière future du canton, c'est que le remboursement de l'emprunt de 1895, au montant de 48,697,000 fr., a commencé en 1901. On sait que ce remboursement se fait sur les ressources de l'administration courante, au moyen de cinquante annuités; plus on avancera, plus la cote de l'amortissement sera forte et plus rapidement, en conséquence, diminuera la dette. En 1905, il y aura 2,292,000 fr. de remboursés, 4,949,500 fr. en 1910, 8,029,500 fr. en 1915, 11,600,500 fr. en 1920, etc. En corrélation avec le remboursement de l'emprunt et dans la même proportion aura lieu une augmentation de la fortune de l'Etat; pendant les années 1901 à 1906, cette augmentation aura pour effet, de par l'affectation des cotes d'amortissement de l'emprunt, de transformer en fortune réelle, de partie fictive de la fortune qu'il aura été jusqu'alors, le solde, s'élevant au 1<sup>er</sup> janvier 1901 à 2,778,781 fr. 71, du compte d'amortissement des déficits d'avant 1878. Plus tard, les cotes d'amortissement de l'emprunt pourront être bonifiées à la fortune nette ou bien mises au service de l'administration courante, si celle-ci, contrairement aux prévisions, devait être fortement chargée par la subvention du Lœtschberg. Il en sera de même des cotes d'amortissement de l'emprunt de 20,000,000 fr. de 1900, dont le remboursement commencera en 1911. A ce propos, nous ferons remarquer expressément que ces remboursements d'emprunts ne chargeront pas l'administration courante dans une mesure plus importante qu'elle ne l'est déjà maintenant.

Il va de soi que si le canton veut accomplir la tâche qui lui sera imposée par la loi aujourd'hui en projet, les finances devront être maintenues dans l'état sain où elles se trouvent à présent. Cela peut s'obtenir tout d'abord en augmentant les recettes de la caisse cantonale. Un pas dans ce sens est fait par la loi sur la taxe des successions et donations, qui, si elle est acceptée par le peuple, comme nous l'espérons, aura pour effet une augmentation de recettes de 200,000 fr. à 300,000 fr. Ensuite, il sera nécessaire d'observer une certaine mesure dans l'augmentation des dépenses; le peuple et les autorités devront à cet égard rester dans des limites raisonnables, ce qui n'exclut pas la possibilité de faire droit, comme du passé, aux besoins justifiés qui se produiront aussi à l'avenir.

En ce qui concerne spécialement le Lœtschberg et la subvention cantonale de 17,500,000 fr. prévue pour cette entreprise, notre opinion est la suivante. Jusqu'au commencement des travaux, il se passera bien encore

environ trois ans, et il faudra ensuite cinq autres années pour leur achèvement. Les versements du canton de Berne ne devront pas se faire en une fois, mais peu à peu, pendant la construction. L'Etat a donc du temps devant soi pour donner encore plus de force à ses finances en vue de la grande œuvre qu'il désire voir s'accomplir. Nous ne considérons pas la subvention du canton comme une subvention à fonds perdu, mais comme un placement qui pourra porter intérêt. Il convient du reste de ne pas oublier que le chemin de fer du Lötschberg ne saurait être construit avec la seule subvention de l'Etat de Berne, mais qu'il faudra encore en plus 52,500,000 fr., lesquels ne pourront être trouvés que si de nouvelles études approfondies démontrent que l'entreprise est rentable. Mais si la subvention cantonale ne devait pas au début rapporter son plein intérêt ou même ne rapportait rien, nous regardons le canton de Berne, étant donnée la situation financière actuelle et future qui vient d'être esquissée, comme à même de supporter la perte d'intérêts, et cela d'autant plus que le Lötschberg exercera une influence extrêmement favorable sur le rendement des autres lignes bernoises déjà en exploitation ou encore à construire.

Le canton de Berne n'a jamais traité les affaires de chemins au point de vue purement fiscal, soit au point de vue du rendement; sa politique, en ces matières, s'est toujours inspirée de considérations tirées des nécessités du bien public. Cette politique est d'autant plus justifiée que les nombreux millions que le canton a consacrés et consacre encore aux constructions de routes, dessèchements de marais, corrections de rivières, endiguements de torrents, etc., non seulement restent pour toujours improductifs d'intérêts, mais chargent en outre la caisse cantonale de frais d'entretien de plus en plus considérables.

Il est bon d'ailleurs de rappeler, devant la somme considérable de 35,500,000 fr. dont le projet de loi prévoit le versement pour de nouveaux chemins de fer, y compris le Lötschberg, qu'il fut un temps où les dettes du

canton de Berne pour des voies ferrées s'élevaient à 40,000,000 fr., et que malgré cela le peuple bernois, à la date du 24 avril 1881, alors que ces dettes existaient encore, approuva un arrêté du Grand Conseil par lequel l'Etat se portait garant d'un emprunt de 33,000,000 fr. pour la compagnie des chemins de fer du Jura. A cette époque, les autorités et le peuple n'éprouvaient pas d'inquiétude en présence de ces grosses obligations assumées par l'Etat; ils avaient foi en l'avenir des chemins de fer bernois. Cette confiance se trouva entièrement justifiée dans la suite par l'heureuse et avantageuse liquidation des valeurs bernoises de chemins de fer. Les expériences que le canton de Berne a faites dans la construction de voies ferrées sont ainsi bien propres à engager le Grand Conseil à entrer courageusement en matière sur le projet du Conseil-exécutif.

*Berne*, le 6 février 1902.

*Le directeur des finances,*  
**Scheurer.**

Approuvé par le Conseil-exécutif et transmis au Grand Conseil.

*Berne*, le 10 février 1902.

*Au nom du Conseil-exécutif:*

Le président,  
**Joliat.**

Le chancelier,  
**Kistler.**

**Projet du Conseil-exécutif,**  
du 25 janvier 1902.

**Amendements communs**  
**des deux commissions et du Conseil-exécutif,**  
du 17 février 1902.

**LOI**

concernant

**la participation de l'Etat à la construction et  
à l'exploitation de chemins de fer.**

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

*décète :*

ARTICLE PREMIER. L'Etat participe à la construction des lignes de chemin de fer ci-après, dans la proportion et sous les conditions déterminées par la présente loi;

- a. Frutigen-Brigue (chemin de fer du Lötschberg);
- b. Interlaken-Brienzen, rive droite;
- c. ligne du Simmenthal à Gessenay (éventuellement Gstaad) et frontière vaudoise;
- d. Thoune-Scherzligen;
- e. Wattenwil-Wimmis (éventuellement Spiez);
- f. Berne-Schwarzenbourg;
- g. Flamatt-Laupen-Gümnen (ligne de la Singine);
- h. Berne-Worb (par le Worblenthal) avec raccordement à la ligne de Berthoud à Thoune;
- i. Goldbach (Ramsei)-Sumiswald-Huttwil, avec embranchement de Sumiswald à Wasen;
- k. Soleure (éventuellement Utzenstorf)-Schönbühl;
- l. Herzogenbuchsee-Liss;
- m. Herzogenbuchsee-Wangen;
- n. Oensingen-Langenthal;
- o. Bienne-Büren-Lütterswil;
- p. Bienne-Anet;
- q. Anet-Cerlier-Le Landeron, éventuellement Neuveville;
- r. Moutier-Bienne et Moutier-Soleure;
- s. Tramelan-Les Breuleux, avec raccordement à la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds;
- t. Delémont-Mervelier;

**LOI**

concernant

**la participation de l'Etat à la construction et à  
l'exploitation de chemins de fer**  
et  
**autorisant la création des moyens financiers  
nécessaires en vue de cette participation.**

- c. Zweisimmen-Gessenay-Montreux, éventuellement par Gstaad ou avec embranchement sur Gstaad;
- e. Burgistein-Wattenwil (gare) à Wimmis, éventuellement Spiez;
- h. Berne-Boll-Worb, avec raccordement à la ligne de Berthoud à Thoune ou à la ligne du Jura-Simplon;
- i. Huttwil-Sumiswald, avec raccordement au chemin de fer de l'Emmenthal, éventuellement avec embranchement de Sumiswald à Wasen;
- m.<sup>1</sup> Oensingen-Herzogenbuchsee;
- r. Moutier-Bienne et Moutier-Soleure ou Soleure-Moutier (ligne du Weissenstein);
- t. Delémont-Oensingen (Balsthal);

- u. Glovelier-Undervelier;
- v. Porrentruy-Damvant;
- w. Saignelégier-La Chaux-de-Fonds (transformation en voie normale).

ART. 2. La participation de l'Etat aura lieu sous forme d'une prise d'actions, qui pourra s'élever :

- A. Pour le chemin de fer du Lötschberg :
  - au 25 % du capital entier d'établissement de la ligne de Frutigen à Brigue;
- B. pour tous les autres chemins de fer énumérés à l'article premier ci-dessus :
  - a. pour les lignes à voie normale, au 40 % du capital d'établissement des sections construites sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 80,000 fr. par kilomètre;
  - b. pour les lignes à voie étroite, au 40 % du capital d'établissement des sections construites sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 40,000 fr. par kilomètre.

Pour les lignes à voie normale dont les frais d'établissement s'élèvent à moins de 125,000 fr. par kilomètre, le chiffre de la participation de l'Etat pourra être porté à 50,000 fr. par kilomètre de voie sur territoire bernois.

Il peut en outre être accordé, pour les lignes à voie normale, une subvention extraordinaire s'élevant jusqu'à 100,000 fr. par kilomètre de tunnel construit sur territoire bernois.

Par exception, le Grand Conseil pourra accorder à la ligne du Simmenthal, de même qu'à celle de Tramelan aux Breuleux avec raccordement à la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, sous forme d'une prise d'actions, une subvention maximale du 60 % des frais de construction.

Le Grand Conseil est de même autorisé à augmenter d'une somme rentrant dans les limites de ses compétences le chiffre de la participation de l'Etat à la construction des lignes de Moutier à Bienne et de Moutier à Soleure, de la ligne du Simmenthal (en cas d'une communication directe avec le lac de Genève au moyen d'un tunnel sous le col de Jaman), et des lignes Goldbach (Ramsei)-Sumiswald-Huttwil et Flamatt-Laupen-Gümmenen (ligne de la Singine).

ART. 3. Le Grand Conseil est autorisé à procurer par voie d'emprunt, pour autant que les ressources disponibles de l'Etat ne suffiront pas, les sommes nécessaires pour le paiement des dépenses prévues par les art. 1<sup>er</sup> et 2 ci-dessus.

ART. 4. De même, le Grand Conseil est autorisé à fixer, en ce qui concerne le chemin de fer du Lötschberg, les conditions de la participation financière de l'Etat et à décréter toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution de cette entreprise.

Font règle, pour toutes les autres lignes, les dispositions suivantes.

ART. 5. Pour fixer le montant des prises d'actions, le Grand Conseil tiendra compte, d'une part de l'importance des lignes à construire, des sacrifices faits par

... pourra accorder à la ligne de Zweisimmen à Montreux, de même qu'à ...

... à la construction des lignes de chemin de fer suivantes :

- 1<sup>o</sup> Zweisimmen-Montreux;
- 2<sup>o</sup> Thoune-Scherzligen;
- 3<sup>o</sup> Flamatt-Gümmenen (ligne de la Singine);
- 4<sup>o</sup> Huttwil-Sumiswald, avec raccordement au chemin de fer de l'Emmenthal, éventuellement avec embranchement sur Wasen;
- 5<sup>o</sup> Moutier-Bienne et Moutier-Soleure, ou Soleure-Moutier (ligne du Weissenstein).

*Supprimer l'art. 3.*

la contrée intéressée, ainsi que des ressources de celle-ci, et, d'autre part, des difficultés et des frais de la construction.

En outre, le Grand Conseil pourra, à la demande des intéressés, répartir chaque entreprise en sections exploitables, auxquelles il attribuera une part proportionnelle de la subvention allouée à la ligne entière.

ART. 6. En règle générale, la participation de l'Etat prévue à l'art. 2 ci-dessus ne doit être accordée que s'il ne reste à réunir par voie d'emprunt qu'un tiers au plus du capital d'établissement. Par exception, le Grand Conseil peut autoriser un emprunt jusqu'à concurrence de la moitié du capital d'établissement lorsqu'il est impossible, par suite de circonstances particulières, d'assurer d'autre manière la construction d'une ligne de chemin de fer.

Ne seront pas comprises dans les souscriptions d'actions particulières les souscriptions d'entrepreneurs pour travaux ou fournitures concernant la construction ou l'appropriation de la ligne.

Si des communes veulent imputer sur leur prise d'actions des prestations en nature (terrain, bois, etc.), celles-ci seront estimées officiellement et on ne pourra porter en compte un chiffre plus élevé que le montant de cette estimation.

ART. 7. Est considéré comme capital d'établissement, au sens de la présente loi, le montant total des sommes employées sur territoire bernois pour la construction de la ligne et pour l'acquisition du matériel d'exploitation.

ART. 7. Est considéré comme capital d'établissement, au sens de la présente loi, les sommes à employer sur territoire bernois qui sont prévues, au devis servant de base à la justification financière approuvée, pour la construction de la ligne et l'acquisition du matériel d'exploitation.

ART. 8. La participation de l'Etat n'est assurée qu'aux compagnies dont les statuts sont approuvés par le Grand Conseil.

Les statuts devront toujours établir que la compagnie ne peut, sans l'autorisation du Grand Conseil, se fusionner avec une autre ni céder sa concession à une autre société, et qu'en outre toute modification apportée aux statuts mêmes, pour être valable, devra être approuvée par le Grand Conseil.

ART. 9. Les actions de l'Etat sont placées sur le même rang et confèrent les mêmes droits que les autres actions, sans aucune limitation du nombre de voix (art. 640 O. et art. 22 de la loi fédérale du 27 mars 1896).

S'il est créé des actions privilégiées, les actions de l'Etat devront être réparties dans chaque classe dans la même proportion que celles des communes et des particuliers intéressés, et la moitié au moins devra être admise dans la classe des actions privilégiées.

ART. 10. Les versements de l'Etat auront lieu, pour les quatre cinquièmes du montant de ses actions, de la manière fixée par les statuts de la compagnie pour les versements à opérer sur les autres actions. Le dernier cinquième ne sera payé qu'après la mise en exploitation de la ligne et lorsqu'une justification de l'emploi du capital d'établissement aura reçu l'approbation du Conseil-exécutif.

ART. 11. L'Etat a le droit de se faire représenter par un à quatre membres dans le conseil d'administra-

. . . par un à six membres . . .

tion de chacune des entreprises de chemin de fer qu'il a subventionnées.

Ces membres ne sont pas tenus de posséder personnellement des actions de la compagnie.

ART. 12. Une justification financière devra être présentée avant que la construction d'une ligne soit commencée, et les travaux ne seront entrepris que lorsque cette justification aura été reconnue suffisante par le Grand Conseil. S'il n'est pas satisfait à cette condition, la promesse d'une participation en faveur de la ligne intéressée devient nulle et non avenue.

ART. 13. Le Conseil-exécutif est autorisé à contribuer aux frais d'études des lignes mentionnées dans la présente loi jusqu'à concurrence de 250 fr. par kilomètre, à titre d'avance sur le versement des actions de l'Etat, si l'étude des conditions d'établissement de ces entreprises, au point de vue technique et financier, répond à un intérêt public, et si les intéressés y contribuent pour une part au moins égale à celle de l'Etat.

Il a de même le droit d'ordonner en tout temps, de sa propre initiative, les études complémentaires qui lui paraîtront nécessaires.

ART. 14. Les administrations des chemins de fer subventionnés devront soumettre à l'approbation du Conseil-exécutif, outre la nomination de l'ingénieur chargé de diriger les travaux, tous les contrats importants concernant la construction de leurs lignes et les fournitures nécessaires; elles devront en outre adresser à la Direction des chemins de fer, pendant la durée de la construction de la ligne, en janvier, avril, juillet et octobre, un rapport trimestriel permettant de se faire une idée claire de l'état des travaux et des ressources financières disponibles. Après l'achèvement des travaux, le compte détaillé de la construction devra être soumis au Conseil-exécutif.

Le Conseil-exécutif a de plus le droit d'ordonner en tout temps les enquêtes qui lui paraîtront nécessaires sur la gestion de l'entreprise.

ART. 15. Les frais des études et enquêtes prévues par les art. 13 et 14 seront remboursés par la compagnie intéressée.

ART. 16. L'obligation de la participation de l'Etat cessera d'exister à l'égard de celles des sections pour lesquelles la justification financière prévue à l'art. 12 n'aura pas été soumise dans le délai de dix années, à partir de l'acceptation de la présente loi par le peuple.

ART. 17. Le Grand Conseil est autorisé, dans les limites des compétences que lui attribue la constitution et sous réserve de l'observation des dispositions de la présente loi, à subventionner d'autres lignes que celles dont la désignation figure à l'article premier ci-dessus.

ART. 18. Si une compagnie déjà existante ou la Confédération suisse s'engage à construire une des lignes prévues à l'article premier, le Grand Conseil est autorisé à modifier selon les circonstances, dans chaque cas particulier, les conditions fixées ci-dessus concernant une participation de l'Etat dans les limites indiquées à l'art. 2.

ART. 19. Lorsque le résultat financier de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer construite avec la participation de l'Etat est insuffisant pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt des emprunts, ou bien lorsque cela paraît nécessaire en vue de la consolidation de l'entreprise, le Grand Conseil peut faire à la compagnie des avances, portant intérêt, dont le montant total ne devra pas dépasser le 10 % du capital d'établissement sur lequel repose la justification financière de la compagnie. Aucun dividende ne devra être distribué aux actionnaires avant que le remboursement de ces avances ait eu lieu.

ART. 20. Le Grand Conseil est autorisé à décréter l'acquisition de lignes de chemin de fer construites avec la participation de l'Etat.

ART. 21. Le Conseil-exécutif devra veiller à ce que les lignes dans lesquelles l'Etat est intéressé financièrement soient exploitées aussi rationnellement que possible. Il pourra, lorsqu'il le jugera opportun, réunir sous une même direction l'exploitation de plusieurs chemins de fer.

L'organisation du contrôle à exercer sur l'exploitation, de même que l'organisation des administrations centrales qui pourront être créées, seront réglées par un décret du Grand Conseil.

ART. 22. Les représentants de l'Etat dans les administrations des chemins de fer sont nommés par le Conseil-exécutif.

ART. 23. La présente loi abroge le décret concernant la participation de l'Etat à la construction de nouveaux chemins de fer, du 28 février 1897.

ART. 24. La présente loi entrera en vigueur après son acceptation par le peuple.

Berne, le 25 janvier 1902.

*Au nom du Conseil-exécutif:*

Le président,  
**Joliat.**

Le chancelier,  
**Kistler.**

. . . . du capital d'établissement fixé au sens de l'art. 7 ci-dessus. Aucun . . . .

*Supprimer l'art. 20.*

Art. 21 a. Le Grand Conseil est autorisé à créer par voie d'emprunt, jusqu'à concurrence d'un total de 20 millions de francs et pour autant que les ressources disponibles de l'Etat ne suffiront pas, les sommes nécessaires pour le paiement des dépenses incombant au canton de par l'application de la présente loi.

Berne, le 17 février 1902.

*Au nom du Conseil-exécutif:*

Le président,  
**Joliat.**

Le chancelier,  
**Kistler.**

*Au nom de la commission  
d'économie publique:*

Le président,  
**Bühler.**

*Le président  
de la commission du Grand Conseil,  
F. Bühlmann.*

# RAPPORT

au

Conseil-exécutif, pour être transmis au Grand Conseil,

concernant

## le rachat des chemins de fer de l'Oberland bernois (B. O. B.)

(Janvier 1902.)

### I. Aperçu historique.

Concession.

Le 29 avril 1886, l'Assemblée fédérale suisse accorda à MM. Heiniger-Schnell, à Berthoud, et Pümpin, Herzog et Cie, société bernoise de construction de chemins de fer spéciaux, la concession d'un chemin de fer à voie étroite d'Interlaken (Zollhaus) à Lauterbrunnen, avec embranchement de Zweilütschinen à Grindelwald. L'octroi de cette concession avait lieu aux conditions usuelles générales et à diverses conditions particulières, comme aussi sous réserve du droit, pour le canton de Berne, de se charger lui-même de la construction et de l'exploitation du chemin de fer au sens de l'art. 4 de la loi fédérale du 23 décembre 1872 concernant l'établissement et l'exploitation des chemins de fer sur le territoire de la Confédération suisse.

A la même date, les mêmes pétitionnaires obtinrent la concession d'un chemin de fer à crémaillère de Wilderswil-Gsteig (gare des B. O. B.) à la Schinige Platte.

La réserve susmentionnée faite en faveur du canton de Berne dans la concession des B. O. B. était la suite d'une opposition formelle du Conseil-exécutif, provoquée par des mémoires parvenus de la contrée intéressée contre l'octroi d'une concession. La population craignait surtout un préjudice grave pour l'industrie des cochers et les métiers qui dépendent de cette industrie.

Il était dit, dans les mémoires adressés au Conseil-exécutif, que l'influence du chemin de fer du Brünig ne pouvait encore être évaluée d'une manière suffisante pour que l'on fût à même de prendre une décision concernant

l'utilité des chemins de fer en projet, notamment de ceux des vallées.

Par décision du Grand Conseil du 28 novembre 1887, il fut toutefois renoncé à l'exercice du droit attribué au canton de Berne, sur quoi le Conseil fédéral accorda la concession sans réserve aux pétitionnaires.

Les plus importantes des dispositions de la concession des B. O. B. à prendre en considération pour le rachat sont celles des art. 2, 12, 15, 17 et 18, et notamment de l'art. 27, lequel renferme les clauses du rachat. Ces dispositions peuvent se résumer brièvement ainsi qu'il suit:

La durée de la concession est de quatre-vingts ans.

Le nombre des trains quotidiens de voyageurs devra être, dans chaque direction, d'au moins quatre en été et d'au moins deux en hiver.

Les taxes fixées par la concession sont, par kilomètre de voie:

pour les voitures de II<sup>e</sup> classe: 25 centimes,  
» » » » III<sup>e</sup> » 15 »

Pour le transport des personnes dans les trains de marchandises, pour le transport des enfants, pour les billets de retour, pour les abonnements et pour le transport des pauvres, les prescriptions usuelles font règle.

En outre il est prévu, pour le trafic local, des taxes réduites, fixées par le Conseil fédéral.

Pour le transport du bétail, les taxes maximales suivantes peuvent être perçues par pièce et par kilomètre:

Chevaux, mulets, etc.: 30 centimes.  
Gros bétail: 20 »  
Petit bétail: 7 »

Pour le transport par wagon complet, il est fait une réduction d'au moins 20 %.

Le tarif pour le transport des marchandises prévoit des classes de 2 à 4 centimes par 100 kilogrammes et par kilomètre.

Pour les chargements complets, le transport de matières premières, d'argent en espèces, charges et véhicules, comme aussi pour le chargement et le déchargement des marchandises et des animaux, les dispositions usuelles font règle.

Les deux entreprises se constituèrent en compagnies par actions, les Chemins de fer de l'Oberland (B. O. B.) les 2/24 novembre 1888, et la Schinige Platte le 20 septembre 1890.

Statuts des  
B. O. B.

Les *statuts* des B. O. B. renferment les dispositions suivantes, à prendre ici en considération :

« Art. 3. Sous réserve des compétences « légales des autorités fédérales, la compagnie « des B. O. B. peut étendre son réseau par la « construction ou l'acquisition d'autres lignes ou « encore de toute autre manière quelconque, « prendre à bail entièrement ou en partie, soit « donc, par exemple, simplement pour le service « des transports, des lignes appartenant à des « tiers, conclure des conventions de participation « avec d'autres entreprises de transport ou se « fusionner avec des entreprises de cette nature. »

« Art. 5. Le capital-actions de la compagnie « s'élève à 1,850,000 fr. et se compose de 3700 « actions au porteur de 500 fr., qui doivent « être entièrement libérées. »

« Art. 29. Les offres générales faites par « les entrepreneurs, MM. Pümpin et Herzog, « à Berne, à la date du 29 septembre 1888 « et concernant la construction et l'aménage- « ment des lignes de vallée pour la somme « fixe de 2,850,000 fr., avec délai fixé au « 1<sup>er</sup> juillet 1890 pour l'achèvement des tra- « vaux, est approuvé de la part de l'assemblée « générale des actionnaires par l'adoption des « présents statuts, et le contrat de construction « et le cahier des charges entrent en vigueur « sans autre formalité.

« Est de même ratifié, par l'approbation des « présents statuts, le contrat conclu le 29 sep- « tembre 1888 entre les concessionnaires et un « syndicat de banques bernoises concernant « la justification financière de l'entreprise et « le transfert de la concession. »

Les statuts furent sanctionnés par décision du Conseil fédéral du 18 janvier 1889.

Réduction  
des taxes.

Avant l'ouverture à l'exploitation, l'administration du chemin de fer, conformément à l'art. 15 de la concession, établit le projet d'un *tarif spécial pour le transport des voyageurs et bagages en service intérieur*; ce projet prévoyait un abonnement pour cent vingt kilomètres avec les réductions suivantes sur les taxes normales simples :

En été:  
pour la I<sup>re</sup> classe (II<sup>e</sup> classe): 30 %,  
» » II<sup>e</sup> » (III<sup>e</sup> » ): 40 %.

En hiver:  
pour la I<sup>re</sup> classe (II<sup>e</sup> classe): 30 %,  
» » II<sup>e</sup> » (III<sup>e</sup> » ): 50 %.

Annexes au Bulletin du Grand Conseil. 1902

Par lettre du 3 avril 1890, le Conseil-exécutif déclara qu'il n'avait aucune observation à faire concernant le projet.

Disons ici que la direction des B. O. B., au printemps de 1893, à l'occasion d'une nouvelle édition de son tarif des voyageurs en service intérieur, désigna comme devant participer à ces réductions les habitants de la région du réseau, soit des paroisses d'Unterseen, de Ringgenberg, de Gsteig, de Grindelwald et de Lauterbrunnen. En même temps, elle fixa la réduction des taxes, pour les habitants de cette région, pour la III<sup>e</sup> classe et pendant toute l'année, au 50 % des taxes normales pour les voyages simple course et double course.

Ainsi qu'il avait été prévu dans le contrat de construction, les deux lignes Interlaken-Lauterbrunnen et Zweilütschinen-Grindelwald purent être ouvertes à l'exploitation le 1<sup>er</sup> juillet 1890.

La *longueur totale* des chemins de fer de l'Oberland est la suivante :

Interlaken-Lauterbrunnen Est	12,298 m.
Zweilütschinen-Grindelwald	11,148 »
Total	23,446 m.

Données prin-  
cipales de la  
construction  
des B. O. B.

La *rampe* maximum est de 120 ‰. Pour les rampes dépassant 25 ‰, il a été inséré une crémaillère entre les rails. La longueur totale des quatre rampes à crémaillère est de 4978 m. Le plus petit rayon de courbe est de 100 m. pour les sections à adhésion et de 120 m. pour les sections à crémaillère.

La ligne est à une voie. La *largeur de la plateforme* du terrassement est de 3 m. 70; la couronne moyenne de la plateforme ballastée est de 2 m. 50.

La *superstructure* se compose de rails d'acier de 23 kilogrammes par mètre courant, sur traverses en bois.

Sur la section Zollhaus-Lauterbrunnen, il y a deux stations intermédiaires, Wilderswil-Gsteig et Zweilütschinen; il y en a également deux sur la ligne Zweilütschinen-Grindelwald, celles de Lüttschenthal et de Burglauenen. La plus petite distance entre les stations est de 2070 m., la plus grande de 4969 m.; ces deux distances extrêmes se trouvent sur la section Zweilütschinen-Grindelwald.

La distance moyenne des stations est de 3907 m.

Au moment de l'ouverture à l'exploitation, le capital d'établissement se décomposait comme il suit:

Actions ordinaires à 500 fr.	1,850,000 fr.
Emprunt hypothécaire à 4 1/2 %	1,450,000 »
Total	3,300,000 fr.

Capital d'éta-  
blissement des  
B. O. B.

Au 31 décembre 1901, après l'achèvement des travaux complémentaires exigés par le Département fédéral des chemins de fer et les comptes étant réglés définitivement avec les entrepreneurs, les frais d'établissement s'élevaient en tout à 3,021,899 fr., soit 125,912 fr. par kilomètre.

L'*exploitation* a bien débuté. Suivant la *Exploitation statistique des chemins de fer suisses*, le compte des B. O. B.

de la première année de l'exploitation (ou plutôt de la première demi-année, 1<sup>er</sup> juillet au 31 décembre 1890), déduction faite de l'intérêt du capital-obligations, des dépôts dans les fonds de renouvellement et de réserve et des amortissements, constatait un produit du 3 % du capital-actions.

Il y eut toutefois un recul pour la seconde année d'exploitation (1891). Le rapport de gestion dit textuellement :

« Les recettes aussi de l'exercice sont « restées au-dessous des prévisions, d'une part « à cause d'une température défavorable et « d'autre part à cause de la grande concurrence « des cochers et de quelques hôteliers, qui « mettent en œuvre tous les moyens possibles « de réduire le trafic de la ligne.

« Il ne se produira d'amélioration à cet « égard qu'après que les diverses *lignes de « raccordement en construction seront ouvertes « à l'exploitation* et permettront un service « direct. »

La statistique de l'année 1891 (année entière) indique en effet un excédent de recettes inférieur d'environ 18,400 fr. à celui de l'année précédente (demi-année); les actions, en 1891, ne reçurent pas de dividende.

Toutefois, les prévisions de la direction des B. O. B. se sont réalisées.

Après l'ouverture à l'exploitation de la ligne de montagne Lauterbrunnen-Mürren, le 14 août 1891, du chemin de fer de la Schinige Platte, le 14 mai 1893, et de celui de la Wengernalp, le 20 mai 1893, et la compagnie des B. O. B. ayant pris à sa charge, par contrat du 24 janvier 1891, approuvé par arrêté fédéral du 22 décembre 1892, l'exploitation du Lauterbrunnen-Mürren, de même que, par contrat des 14 mai et 12 juillet 1892, l'exploitation du chemin de fer de la Wengernalp, les recettes des deux lignes de vallée s'améliorèrent considérablement.

L'excédent du total des recettes sur le total des dépenses fut en 1892 de 49,442 fr. supérieur à celui de 1891, et en 1893 de 34,027 fr. supérieur à celui de 1892. Il ne fut toutefois pas encore distribué de dividende pour 1892, mais il y eut un amortissement. En revanche, pour 1893, les actionnaires reçurent déjà un dividende de 4 %. Depuis lors, le produit de l'exploitation des B. O. B. s'est accru d'année en année.

Néanmoins, les B. O. B. cherchèrent en 1893 à suspendre le *service d'hiver*.

A la date du 20 mars 1893, le conseil d'administration des B. O. B. adressa au Conseil fédéral, pour être transmise à l'Assemblée fédérale, une requête tendante à ce qu'il fût permis à cette compagnie de suspendre désormais l'exploitation de ses lignes du 15 novembre au 15 mars.

A l'appui de sa requête, le conseil d'administration alléguait le faible mouvement des voyageurs pendant l'hiver, mais aussi notamment certains dangers du service pendant la mauvaise saison, qui à son avis pouvaient se produire à cause des grands amas de neige

sur les lignes, de la complication du système de la voie (voie mixte à adhésion et à crémaillère), de la glace couvrant les entrées de la crémaillère et enfin des nombreuses avalanches et du dévalement des bois.

Là-dessus, le Conseil-exécutif demanda un rapport aux communes intéressées et adressa ensuite aux autorités fédérales, à la date du 31 mai 1893, une opposition motivée et concluant à ce que la requête des B. O. B. fût écartée. Dans l'exposé des motifs de l'opposition, il était rappelé que les fondateurs de la compagnie avaient eu en vue un service d'hiver, puis il était prouvé que les recettes des deux hivers 1890 à 1891 et 1891 à 1892 avaient dépassé les prévisions, et que si les recettes de l'hiver 1892 à 1893 avaient par contre laissé à désirer, c'était uniquement à la suite du tort fait à la saison d'hiver de Grindelwald par le grand incendie qui avait eu lieu; enfin, il était remarqué que les dépenses de l'exploitation étaient inférieures aux chiffres du budget, tandis que les recettes les dépassaient.

Quant aux dangers d'un service d'hiver, les déclarations faites dans le rapport de la création de l'entreprise démontraient que les motifs allégués par la compagnie n'étaient pas fondés. Enfin, le Conseil-exécutif faisait observer que, d'après les résultats de l'exploitation, les B. O. B. ne se trouvaient pas dans une situation difficile.

La compagnie des chemins de fer de l'Oberland, vu cette opposition, ne put donner suite à son désir de suspendre le service sur ses lignes pendant l'hiver.

En revanche, le Conseil fédéral, à la date du 12 mars 1897, prit un arrêté concernant l'abatage et le dévalement des bois, etc., le long des lignes des B. O. B., dans l'intention de les protéger contre ces opérations.

En 1894, la compagnie des B. O. B. augmenta son capital-obligations de 250,000 fr., le portant ainsi à 1,700,000 fr., et constitua pour ce nouvel emprunt, fait à 4½ %, une hypothèque de second rang. Le but de l'emprunt était de rendre liquides une partie des fonds employés, depuis l'ouverture à l'exploitation, pour des constructions complémentaires et de nouvelles acquisitions.

En 1895, le capital d'établissement fut ensuite porté à 5,950,000 fr.; non seulement l'emprunt hypothécaire des B. O. B. fut l'objet d'une conversion, mais il y eut nouvel emprunt en vue de l'acquisition du chemin de fer de la Schinige Platte et aussi nouvelle émission d'actions. Par acte du 21 février 1895, la compagnie des B. O. B. acquit en effet le chemin de fer de la Schinige Platte, comprenant la ligne à crémaillère de la station de Wilderswil à la Schinige Platte, avec les terrains sis le long de cette ligne et les installations établies sur ces terrains bien que ne servant pas au chemin de fer, plus tout le matériel d'exploitation et les deux hôtels, Kurhaus « Breitlauenen » et « Schinige Platte »; le tout aux conditions spéciales ci-après :

Augmentation du capital d'établissement des B. O. B.; acquisition des chemins de fer de la Schinige Platte.

1° Reprise de toutes les conventions concernant:

L'endiguement du Stocklauri, les limites de l'association alpestre d'Isleten, la fourniture et la location de matériel roulant, le bail des restaurants, la poste et le téléphone, les bureaux de voyage, la réclame, l'assurance.

2° Le paiement du capital-obligations de 1,000,000 fr. sur première hypothèque, conformément aux dispositions suivantes:

« Le capital-obligations portait jusqu'ici « intérêt à 4 1/2 % et l'amortissement en com- « mençait en 1901. La reprise de ce capital- « obligations par les B. O. B. a lieu de manière « que les titres de l'emprunt seront timbrés « selon les dispositions ci-après. Rembourse- « ment en 20 ans; intérêt 2 1/2 % pour les dix « premières années et 3 % pour le reste de la « durée de l'emprunt. La compagnie des B.O.B. « a le droit de dénoncer et rembourser en « tout temps tout ou partie de cet emprunt. « Elle n'est pas tenue à des remboursements

« pendant les dix premières années. En re- « vanche, les tirages et remboursements au pair « par acomptes annuels d'au moins 50,000 fr. « devront commencer la onzième année, de « telle sorte qu'à la fin de la vingtième année « tout l'emprunt soit remboursé. »

3° Extinction de diverses dettes flottantes d'un total de 240,000 fr.

4° Exécution de divers travaux complémentaires.

5° Reprise du compte d'exploitation du Jura-Simplon pour 1894.

6° Paiement d'un prix d'acquisition de 200,000 fr.

Le chemin de fer de la Schinige Platte (S. P. B.), avec ses accessoires et son matériel roulant, est chargé d'une hypothèque de 1<sup>er</sup> rang de 1,500,000 fr., répartie en 1500 obligations partielles à 1000 fr.

Par suite de cette acquisition, le *capital-obligations des B. O. B.* se décompose comme il suit:

Actions, 1 <sup>re</sup> émission, à 500 fr. . . . .	fr. 1,850,000	
» II <sup>e</sup> » » » » . . . . .	» 1,150,000	
		fr. 3,000,000
Emprunts hypothécaires.		
1 <sup>re</sup> hypothèque sur les B. O. B., à 3 1/2 % . . . . .	fr. 1,450,000	
» » » le S. P. B., à 2 1/2 % . . . . .	» 1,500,000	
		» 2,950,000
		Total fr. 5,950,000

L'exploitation du S. P. B. passa naturellement aussi aux B. O. B., après avoir été une première année faite par la compagnie des chemins de fer du lac de Thoune, puis, en 1894, par la compagnie du Jura-Simplon.

Le *transfert de la concession* a été approuvé le 5 avril 1895 par arrêté fédéral, avec cette réserve que les frais d'établissement, ou d'acquisition, et les résultats de l'exploitation soient justifiés séparément pour le chemin de fer de la Schinige Platte, en conformité de l'arrêté du Conseil fédéral du 21 juillet 1888 concernant le calcul du produit net des chemins de fer. Le Conseil fédéral approuva ensuite, le 6 novembre 1896, les *statuts révisés de la compagnie*, sous la réserve usuelle des dispositions actuelles et futures de la législation. La seule des dispositions de ces nouveaux statuts qui soit à prendre ici en considération consiste en ce qu'à l'art. 25 le dépôt dans le fonds de renouvellement fut élevé de la somme de 15,000 fr. à celle de 20,000 fr.; le fonds de réserve était laissé à 10,000 fr.

Résultats de l'exploitation. Comme il a déjà été dit, l'excédent des recettes des B. O. B. a augmenté d'année en année.

En conséquence, la compagnie a payé toutes les années, déjà à partir de 1894, le maximum du dividende de 5 %, puis des superdividendes de 1/2 % pour 1894, de 3 % pour 1895, de 1/10 % pour 1896, de 1/2 % pour 1897, de 1 % pour 1898, de 2 % pour 1899 et de 3/4 % pour 1900.

La situation des B. O. B., au point de vue du rendement, est donc aujourd'hui favorable.

## II. Rachat.

L'art. 27 de la concession des B. O. B., de même que l'art. 22 de la concession du S. P. B., disent tout d'abord que la *Confédération* ou bien le *canton de Berne*, si la Confédération n'en fait pas usage, peut exercer le droit de rachat.

Or, la Confédération n'éprouvera guère pour le moment le besoin de racheter les chemins de fer secondaires, et encore moins les chemins de fer secondaires et spéciaux qui servent surtout à l'industrie des étrangers. A l'art. 1<sup>er</sup> de la loi du 15 octobre 1897 concernant l'acquisition et l'exploitation de chemins de fer pour le compte de la Confédération, etc., elle a du reste posé le principe qu'il y a lieu de racheter ceux des chemins de fer qui, à raison de leur importance économique ou stratégique, intéressent la Suisse ou une partie considérable du pays; puis, à l'art. 2 de la même loi, elle a restreint sa première tâche au rachat des cinq principales compagnies. La Confédération n'est donc pas aujourd'hui en situation d'exercer son droit de rachat sur les B. O. B., d'autant plus que ces chemins de fer n'offrent aucun raccordement avec le réseau fédéral prévu pour le moment. Elle ne voudra sans doute non plus créer aucun empêchement au canton de Berne dans les démarches que fera celui-ci en vue du

rachat; elle ne peut qu'être heureuse de voir ce canton préparer la nationalisation et l'unité du réseau des chemins de fer sur son territoire et développer ce réseau avec toute l'énergie possible.

Vu ces considérations, le canton de Berne peut certainement aborder sans crainte la question du rachat des B. O. B.

Objet  
du rachat.

Les Chemins de fer de l'Oberland se composent des chemins de fer de vallée (B. O. B.) et d'un chemin de fer de montagne (chemin de fer de la Schinige Platte), pour lesquels il existe deux concessions spéciales, indépendantes l'une de l'autre et accordées à des époques différentes.

Il faut en outre remarquer que les B. O. B. et le S. P. B. ne forment nullement un tout au point de vue de l'exploitation technique. La principale différence consiste en ce que les deux lignes ont un matériel roulant tout à fait dissemblable. En outre, l'acquisition de chemins de fer qui sont purement des lignes de touristes ne rentre pas plus dans la tâche du canton que dans celle de la Confédération.

Le S. P. B. est une *affaire accessoire* des B. O. B., qu'il n'est pas plus nécessaire de racheter que les immeubles, les titres, etc.

Enfin, l'acte de vente entre le S. P. B. et les B. O. B. ne renferme aucune disposition qui oblige l'acquéreur à chercher à obtenir auprès de la Confédération ou du canton que le rachat soit commun; il renferme uniquement l'obligation de faire les démarches nécessaires afin que la concession soit transférée aux B. O. B. par l'Assemblée fédérale suisse.

Pour tous ces motifs, le canton de Berne peut, — et il le doit d'ailleurs, — faire abstraction du rachat du S. P. B. et se borner à racheter les lignes de vallée.

Dispositions  
ayant trait au  
rachat des  
B. O. B.

Pour le rachat conformément à la concession, c'est l'art. 27 de la concession du 29 avril 1886 qui fait règle. Cet article a la teneur suivante:

« Pour l'exercice du droit de rachat de la part de la Confédération, ou du canton de Berne, si elle n'en fait pas usage, les dispositions suivantes seront appliquées:

« a. Le rachat peut avoir lieu au plus tôt le 1<sup>er</sup> mai 1903 et à partir de ce moment à une époque quelconque. La société devra être informée de la décision du rachat trois ans avant le moment où le rachat sera effectué.

« b. Par suite du rachat, l'acquéreur devient propriétaire de la ligne, avec son matériel d'exploitation et tous les autres accessoires. Les droits des tiers demeurent toutefois réservés en ce qui concerne les fonds de pensions et de secours. A quelque époque que le rachat soit opéré, la voie avec tous les accessoires doit être livrée dans un état parfaitement satisfaisant. S'il n'était pas satisfait à cette obligation et si l'emploi des fonds de renouvellement et de réserve ne suffisait pas à couvrir les frais d'une mise en état de la ligne, il serait fait une retenue proportionnelle sur le prix du rachat.

« c. L'indemnité à payer pour le rachat équivaldra, dans le cas du rachat jusqu'au 1<sup>er</sup> mai

« 1918, à 25 fois la valeur de la moyenne du produit net pendant les dix années précédant immédiatement l'époque à laquelle le rachat a été notifié à la société; dans le cas où le rachat aurait lieu du 1<sup>er</sup> mai 1918 au 1<sup>er</sup> mai 1933, à 22 1/2 fois, et dans le cas où il aurait lieu du 1<sup>er</sup> mai 1933 jusqu'à l'expiration de la concession, à 20 fois la valeur dudit produit net. Il est bien entendu toutefois que la somme de l'indemnité ne peut en aucun cas être inférieure aux frais de premier établissement des constructions existantes, tels qu'ils résulteront des comptes, sous déduction cependant du montant du fonds de renouvellement et du fonds de réserve.

« Dans l'évaluation des frais d'établissement et du produit net, on ne prendra en considération et on ne portera en compte absolument que l'entreprise de chemin de fer concédée par le présent acte, à l'exclusion de toute autre branche d'exploitation qui y serait jointe.

« d. Le produit net se compose du total de l'excédent des recettes de l'exploitation sur les dépenses de l'exploitation; dans ces dernières sont comprises toutes les sommes portées sur le compte d'amortissement ou attribuées à un fonds de réserve.

« e. Pour le cas où le rachat aurait lieu à l'expiration de la concession, l'acheteur pourra, ou bien rembourser les frais de premier établissement pour la construction de l'exploitation de la ligne, ou bien demander que l'indemnité à payer soit fixée par une estimation du Tribunal fédéral.

« f. Les contestations qui pourraient s'élever au sujet du rachat ou des questions qui s'y rattachent seront réglées par le Tribunal fédéral.»

Suivant les dispositions qui précèdent, le rachat aurait pu être déjà opéré le 1<sup>er</sup> mai 1903, auquel cas il aurait fallu le dénoncer avant le 1<sup>er</sup> mai 1900. Une proposition d'exercer le droit de rachat pour le canton de Berne ayant été faite et adoptée au Conseil-exécutif vers la fin de 1901, il était bon de dénoncer le rachat à la compagnie déjà avant le 31 décembre de cette même année, afin que, pour le calcul du prix de rachat, il fût pris en considération l'exercice d'exploitation de 1891, relativement défavorable, au lieu de l'exercice de 1901, qui a été très bon et dont le résultat représentera probablement trois fois le produit net moyen.

En conséquence, le Conseil-exécutif a, par mesure de prévoyance, pris la décision suivante à la date du 30 décembre 1901:

« 1<sup>o</sup> Le canton de Berne, représenté par son Conseil-exécutif, fait à la compagnie par actions des chemins de fer de l'Oberland bernois (B. O. B.), dont le siège est à Interlaken et qui est représentée par son directeur, M. l'ingénieur Studer, à Interlaken, la dénonciation de rachat prévue par l'arrêté fédéral concernant la concession d'un chemin de fer à voie étroite d'Interlaken (Zollhaus) à Lauterbrunnen, avec embranchement de

Terme du  
rachat. Noti-  
fication du  
rachat.

« Zweilütschinen à Grindelwald (du 29 avril 1887).

« Cette dénonciation porte sur les lignes, « mentionnées dans l'arrêté fédéral, d'Inter-  
« laken à Lauterbrunnen, avec embranche-  
« ment de Zweilütschinen à Grindelwald, et  
« sortira ses effets le 1<sup>er</sup> janvier 1905, con-  
« formément à l'art. 27, litt. a, de l'arrêté  
« précité.

« Pour ce qui concerne les autres consé-  
« quences juridiques de la dénonciation de  
« rachat, le Conseil-exécutif s'en réfère aux  
« dispositions de l'arrêté fédéral d'avril 1887,  
« notamment à celles de l'art. 27 de cet arrêté,  
« et il se réserve tous les droits qui lui appar-  
« tiennent de ce chef.

« 2<sup>o</sup> Il sera donné connaissance du pré-  
« sent arrêté à la direction de la compagnie  
« des chemins de fer de l'Oberland bernois  
« par notification officielle, et au président du  
« conseil d'administration de cette compagnie  
« par lettre spéciale.

« 3<sup>o</sup> Le présent arrêté sera porté à la con-  
« naissance du Grand Conseil dans sa pro-  
« chaine session, et cette autorité sera priée  
« d'approuver les mesures prises par le Conseil-  
« exécutif. »

Calcul de l'in-  
demnité de  
rachat.

Pour le calcul de l'indemnité de rachat, il devra être pris en considération, conformément aux dispositions de l'art. 27 susmentionné, litt. c, les résultats de l'exploitation des années 1891 à 1900.

Le produit net moyen s'élève pour la période décennale de 1891 à 1900, suivant la statistique suisse des chemins de fer, à 203,593 fr. 30 par an, y compris à partir de 1895 le résultat de l'exploitation du chemin de fer de la Schinige Platte. La compagnie des chemins de fer de l'Oberland n'a toutefois pas donné depuis 1895, dans ses comptes annuels, séparément les résultats de l'exploitation de ses propres lignes et de ceux de la Schinige Platte, qu'elle a achetée. La compagnie est tenue de faire cette distinction et, avant qu'elle l'ait établie, il est en quelque sorte impossible de calculer d'une façon certaine la somme probablement nécessaire pour le rachat. Aussitôt que tous les facteurs indispensables seront connus à ce sujet, nous ne manquerons pas de soumettre ce point important à un examen approfondi.

Motifs de poli-  
tique des  
chemins de fer  
en faveur du  
rachat.

A cet égard, nous sommes provisoirement d'avis, — bien que l'influence prépondérante des autorités cantonales sur l'administration de la compagnie des chemins de fer de l'Oberland

bernois ne paraisse pas pour le développement des chemins de fer bernois aussi nécessaire que c'est le cas en ce qui a trait à la compagnie des chemins de fer du lac de Thoune, — qu'il faut pourtant reconnaître que le rachat donnera satisfaction à d'importants intérêts. Il n'est toutefois pas nécessaire de se prononcer définitivement aujourd'hui sur ce côté de la question; on peut attendre pour cela jusqu'à ce que l'on sache quel accueil le projet de loi concernant la participation de l'État à la construction et à l'exploitation de lignes de chemins de fer, soumis dernièrement au Grand Conseil, trouvera auprès de cette autorité et plus tard auprès du peuple.

Vu la situation actuelle, nous croyons devoir nous borner à proposer, pour être transmis au Grand Conseil, le

### projet d'arrêté

suivant:

Le Grand Conseil approuve la dénonciation du rachat des chemins de fer de l'Oberland bernois, qui a eu lieu par décision du Conseil-exécutif du 30 décembre 1901 dans le sens d'une mesure de précaution, et invite le Conseil-exécutif à lui soumettre en temps voulu les propositions et rapports nécessaires concernant cette affaire.

Berne, le 28 janvier 1902.

*Le directeur des travaux publics,*  
**Morgenthaler.**  
*Le directeur des finances,*  
**Scheurer.**

Approuvé par le Conseil-exécutif et transmis au Grand Conseil.

Berne, le 5 février 1902.

*Au nom du Conseil-exécutif:*  
Le président,  
**Joliat.**  
Le chancelier,  
**Kistler.**

## Travaux publics et domaines.

(Février 1902.)

**235. Route de IV<sup>e</sup> classe de Lyss à Seedorf, construction nouvelle; II<sup>e</sup> section, Stückli à Seedorf.** — Sur la proposition de la Direction des travaux publics, le Conseil-exécutif recommande au Grand Conseil:

d'approuver le devis définitif de 32,500 fr., — soumis à la date du 30 octobre 1901 par le conseil communal de Seedorf et la commission de construction, — de la II<sup>e</sup> section, longue de 2375 m., de la route de IV<sup>e</sup> classe de Lyss à Seedorf, et d'allouer sur la base de ce devis un subside de l'Etat du 60 % des frais effectifs, soit d'au maximum 19,500 fr., à inscrire sous rubrique X F; le tout aux conditions suivantes:

1<sup>o</sup> Les travaux seront exécutés conformément aux prescriptions de la Direction des travaux publics, laquelle est autorisée à apporter de son chef au projet les changements qui lui paraîtront opportuns.

2<sup>o</sup> Sous réserve de l'existence de crédits disponibles, des acomptes pourront être versés, sur le subside de l'Etat, au fur et à mesure de l'avancement des travaux et sur la présentation d'états de situation. Le paiement du solde aura lieu, sous la même réserve, après l'achèvement de la construction et sur la base d'un décompte visé, dans lequel seront portés les frais effectifs de l'élaboration du projet, de la construction de la route et de la surveillance par les autorités cantonales, mais non pas les dépenses pour emprunts et intérêts, comme aussi pour vacations des commissions et indemnités de terrain.

3<sup>o</sup> Après l'achèvement des travaux, les communes intéressées devront entretenir la route chacune sur son territoire, comme voie de communication de IV<sup>e</sup> classe, conformément à la loi sur la construction des routes.

4<sup>o</sup> Les communes de Seedorf et de Lyss devront, pour autant que l'affaire les concerne, déclarer par écrit si elles acceptent les conditions du présent arrêté.

**292. Route cantonale d'Hindelbank à Krauchthal, correction d'Hettiswil à Bannholzgrube.** — Le Conseil-exécutif recommande au Grand Conseil:

d'approuver le projet, soumis par la Direction des travaux publics, concernant l'achèvement de la route d'Hindelbank à Krauchthal et d'allouer pour l'exécution des travaux un crédit de 16,900 fr., à inscrire sous rubrique X F, à la condition que les communes d'Hindelbank et de Krauchthal mettent à disposition gratuitement et franc d'hypothèque le terrain néces-

saire pour la correction de la section moyenne encore à exécuter, de l'auberge d'Hettiswil à la Bannholzgrube; en revanche, les tronçons de route devenus hors d'usage seront cédés à ces communes.

**344. Roche d'Or; construction d'une route de IV<sup>e</sup> classe.** — Sur la proposition de la Direction des travaux publics, le Conseil-exécutif recommande au Grand Conseil l'adoption de l'arrêté suivant:

Il est alloué à la commune municipale de Roche d'Or, section de la paroisse de Grandfontaine, pour la construction d'une route de IV<sup>e</sup> classe, longue de 3900 m., reliant le village de Roche d'Or à la route cantonale de Porrentruy à Damvant, près de Grandfontaine, et dont le projet a été provisoirement approuvé en principe le 25 mai 1901 par le Conseil-exécutif, qui a en même temps autorisé le commencement des travaux, une subvention cantonale du 50 % des frais effectifs, — devisés à 46,000 fr. non compris les indemnités de terrain, — soit d'au maximum 23,000 fr., à inscrire sous la rubrique X F du budget. Cette subvention sera payable, suivant l'état des crédits disponibles de la Direction des travaux publics, au fur et à mesure de l'avancement des travaux, le dernier acompte n'étant versé qu'après achèvement de la route conformément aux prescriptions, et sur présentation d'un décompte visé et trouvé exact, dans lequel pourront figurer tous les frais du projet, de la construction de la route et de la surveillance par l'Etat, mais aucuns frais d'expropriation, de commissions, d'administration ou d'emprunt.

Le projet de la route, tel qu'il a été arrêté par la Direction des travaux publics, est approuvé. La Direction des travaux publics est autorisée à ordonner les modifications qui pourraient se révéler opportunes au cours de la construction.

Les travaux seront exécutés solidement, conformément au cahier des charges et prescriptions établi par l'Etat, et sous le contrôle des autorités cantonales compétentes.

Après son achèvement, la route devra être entretenue par la commune conformément à la loi, comme voie de communication de IV<sup>e</sup> classe.

La commune de Roche d'Or devra déclarer, dans les deux mois à partir du présent arrêté, qu'elle en accepte les conditions, faute de quoi l'arrêté deviendra sans autre formalité nul et non avenu.

## Recours en grâce.

(Février 1902.)

2° *Gerber*, Chrétien, né en 1845, originaire de Langnau, charpentier, demeurant à la Bärau, a été reconnu coupable le 14 mai 1901, par les assises du troisième ressort, sous bénéfice de circonstances atténuantes, de mauvais traitements commis sans provocation et au moyen d'un instrument dangereux, le 1<sup>er</sup> janvier 1901, sur la personne d'Hermann Zubler, apprenti-boulangier à Langnau, et ayant causé une infirmité permanente; il a été condamné à 15 mois de réclusion, commués en détention simple, aux  $\frac{1}{6}$  des frais de l'Etat, en principe à des dommages-intérêts à fixer par les tribunaux civils et enfin aux frais d'intervention de la partie civile. Le soir du 1<sup>er</sup> janvier 1901, Chrétien Gerber, qui avait passablement bu, se trouvait avec son fils Jean à l'auberge Wiedmer, à la Bärau, en compagnie de plusieurs garçons de Langnau, parmi lesquels l'apprenti boulangier Hermann Zubler, originaire de l'Argovie, et le garçon coiffeur Christmann. Zubler se montrait grossier et provocateur, sinon envers Gerber en particulier, du moins envers tout son entourage; il tirait son couteau, gesticulant et menaçant. Pendant le retour à la maison, Zubler se démenait également comme un forcené. Chrétien Gerber l'entendit menacer de donner un coup de couteau à quelqu'un; mis en colère par ces propos, Gerber courut chez lui avec son fils, s'arma d'un nerf de bœuf et attaqua Zubler, qui passait en compagnie de Christmann. Pendant que Jean Gerber maltraitait Christmann, — cette affaire a été arrangée à l'amiable, — Chrétien Gerber donnait à Zubler quelques coups de son nerf de bœuf sur la tête. Zubler tomba sur le sol, fut emporté chez lui par des camarades et dut être soigné par le médecin. Il demeura incapable de travailler pendant trois mois. Les médecins fonctionnant comme experts constatèrent que les mauvais traitements avaient entraîné une diminution de l'ouïe de l'oreille droite et une inflammation de l'oreille moyenne droite; ils déclarèrent que cette inflammation pourrait très bien provoquer une méningite et amener la mort de Zubler, si celui-ci n'évitait pas soigneusement les efforts corporels, les échauffements et les refroidissements, et s'il ne se soumettait pas à un long traitement médical. En conséquence, ils conclurent à l'existence d'une infirmité permanente pour Zubler.

Au nom de Chrétien Gerber, M. l'avocat Bühlmann, par requête adressée au Grand Conseil, sollicite remise du reste de la peine. Gerber a commencé à subir sa

peine aussitôt après le jugement; il en a par conséquent purgé huit mois, mais non les deux tiers comme il est dit dans la requête. Le pétitionnaire fait observer que le verdict des jurés et le jugement de la Chambre criminelle ont été fondés surtout sur le rapport des experts, suivant lequel une infirmité permanente était résultée pour Zubler des mauvais traitements qu'il avait subis. Or, dans l'été de 1901, Zubler a fait son école de recrues et peu de temps après une école de sous-officiers, à Aarau. Comme ces écoles militaires exigent des participants de grands efforts physiques, les suites des mauvais traitements ont donc été loin d'être aussi graves que les experts l'avaient prévu. Si les jurés avaient connu cette circonstance, il est certain que le verdict n'aurait pas été le même. Gerber jouit en outre d'une bonne réputation; il a une femme et des enfants, qui sont tombés dans le besoin pendant son absence. Enfin, le pétitionnaire cite différents cas d'assises semblables à celui de Gerber, et où les condamnations ont été beaucoup moins sévères. La grâce est le moyen de réparer de telles inégalités.

Suivant un certificat du chef de section d'Hunzenschwil, la commune d'origine de Zubler, celui-ci a en effet pris part, du 14 mai au 29 juin 1901, à une école de recrues, et en automne de la même année à une école de sous-officiers, à Aarau. On peut en conclure que les suites des coups qu'il a reçus n'ont pas été aussi graves que les médecins-experts l'avaient prévu dans leur rapport du 3 avril 1901. De plus, la participation de Zubler à une école de sous-officiers permet de croire que ses qualités militaires n'ont pas été reconnues amoindries pendant l'école de recrues. En considération de ce qui précède et vu que Gerber, bien qu'il ait subi une condamnation antérieure pour un délit de peu d'importance, jouit d'une bonne réputation, et qu'en outre il a été amené à commettre son acte par la conduite grossière et provocatrice de Zubler, qui lui faisait l'impression d'être un homme dangereux et méritant une correction, la Direction de la police propose qu'il soit fait remise du dernier tiers de la peine, soit de cinq mois.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise du dernier tiers de la peine.*  
> de la commission de justice: *Remise du reste de la peine.*



Texte établi en première lecture par le Grand Conseil,  
le 19 février 1902.

Amendements communs du Conseil-exécutif et  
de la commission du Grand Conseil,  
des 11 et 12 mars 1902.

# LOI

concernant

la participation de l'Etat à la construction  
et à l'exploitation de chemins de fer  
et  
autorisant la création des moyens financiers  
nécessaires en vue de cette participation.

# LOI

concernant

la participation de l'Etat à la construction et à  
l'exploitation de chemins de fer.

Le Grand Conseil du canton de Berne,

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

décète :

ARTICLE PREMIER. L'Etat participe à la construction  
des lignes de chemin de fer ci-après, dans la proportion  
et sous les conditions déterminées par la présente loi :

- a. Frutigen-Brigue (chemin de fer du Lötschberg);
- b. Interlaken-Brienz, rive droite;
- c. Zweisimmen - Gessenay - Montreux, éventuellement  
par Gstaad ou avec embranchement sur Gstaad;
- d. Thoune-Scherzligen;
- e. Burgistein-Wattenwil (gare) à Wimmis, éventuelle-  
ment Spiez;
- f. Berne-Schwarzenbourg;
- g. Flamatt-Laupen-Gümnen (ligne de la Singine);
- h. Berne-Boll-Worb, avec raccordement à la ligne de  
Berthoud à Thoune ou à la ligne du Jura-Simplon;
- i. Huttwil-Sumiswald, avec raccordement au chemin  
de fer de l'Emmenthal, éventuellement avec em-  
branchement de Sumiswald à Wasen;
- k. Soleure (éventuellement Utzenstorf)-Schönbühl;
- l. Herzogenbuchsee-Lyss;
- m. Herzogenbuchsee-Wangen;
- n. Oensingen-Herzogenbuchsee;
- o. Oensingen-Langenthal;
- p. Bienne-Büren-Lütterswil;
- q. Bienne-Anet;
- r. Anet-Cerlier-Le Landeron, éventuellement Neuve-  
ville;

Annexes au Bulletin du Grand Conseil. 1902.

## I. Participation de l'Etat à la construction des chemins de fer.

- 1° Chemin de fer du Lötschberg (Frutigen-Brigue);
- 2° . . . .
- 2° a Meiringen-Innertkirchen;
- 3° . . . .
- 4° . . . ., etc.

16° Bienne-Anet, avec embranchement sur Aarberg;

- s. Moutier-Bienne et Moutier-Soleure, ou Soleure-Moutier (ligne du Weissenstein);
- t. Tramelan-Les Breuleux, avec raccordement à la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds;
- u. Delémont-Oensingen (Balsthal);
- v. Glovelier-Undervelier;
- w. Porrentruy-Damvant;
- x. Saignelégier-La Chaux-de-Fonds (transformation en voie normale).

ART. 2. La participation de l'Etat aura lieu sous forme d'une prise d'actions, qui pourra s'élever:

- A. Pour le chemin de fer du Lœtschberg:
  - au 25 % du capital entier d'établissement de la ligne de Frutigen à Brigue;
- B. pour tous les autres chemins de fer énumérés à l'article premier ci-dessus:

- a. pour les lignes à voie normale, au 40 % du capital d'établissement des sections construites sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 80,000 fr. par kilomètre;
- b. pour les lignes à voie étroite, au 40 % du capital d'établissement des sections construites sur territoire bernois, toutefois sans dépasser 40,000 fr. par kilomètre.

Pour les lignes à voie normale dont les frais d'établissement s'élèvent à moins de 125,000 fr. par kilomètre, le chiffre de la participation de l'Etat pourra être porté à 50,000 fr. par kilomètre de voie sur territoire bernois.

Il peut en outre être accordé, pour les lignes à voie normale, une subvention extraordinaire s'élevant jusqu'à 100,000 fr. par kilomètre de tunnel construit sur territoire bernois.

Par exception, le Grand Conseil pourra accorder à la ligne de Zweisimmen à Montreux, de même qu'à celle de Tramelan aux Breuleux avec raccordement à la ligne Saignelégier-La Chaux-de-Fonds, sous forme d'une prise d'actions, une subvention maximale du 60 % des frais de construction.

Le Grand Conseil est de même autorisé à augmenter d'une somme rentrant dans les limites de ses compétences le chiffre de la participation de l'Etat à la construction des lignes de chemin de fer suivantes:

- 1° Zweisimmen-Montreux (art. 1<sup>er</sup>, litt. c);
- 2° Thoune-Scherzligen (art. 1<sup>er</sup>, litt. d);

#### Amendements communs du Conseil-exécutif et de la commission du Grand Conseil.

19° a. Reconvilier (Tavannes)-Bellelay;

22° a. Porrentruy-Laufon (ligne de la Lucelle);

ART. 1<sup>er</sup> a. Le Grand Conseil est autorisé, dans les limites des compétences que lui attribue la constitution et sous réserve de l'observation des dispositions de la présente loi, à décréter une prise d'actions en faveur de lignes dont la désignation ne figure pas à l'article premier ci-dessus.

ART. 1<sup>er</sup> b. L'obligation de la participation de l'Etat cessera d'exister à l'égard de celles des sections pour lesquelles la justification financière prévue à l'art. 11 n'aura pas été fournie dans le délai de dix années, à partir de l'acceptation de la présente loi par le peuple.

1° *Le chemin de fer du Lœtschberg.* Art. 1<sup>er</sup>, n° 1.

ART. 2. L'Etat participe à la construction du chemin de fer du Lœtschberg par une prise d'actions qui pourra s'élever au 25 % du capital entier d'établissement de la ligne de Frutigen à Brigue, toutefois sans dépasser un total de 17,500,000 fr.

Le Grand Conseil est autorisé à fixer les conditions de cette participation et à décréter toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution de l'entreprise.

2° *Autres chemins de fer.* Art. 1<sup>er</sup>, nos 2 à 23.

ART. 2 a. La participation de l'Etat aura lieu sous forme d'une prise d'actions, qui pourra s'élever:

- a. pour les lignes à voie normale, . . .

Par exception, le Grand Conseil pourra accorder à la ligne de Zweisimmen à Montreux (art. 1<sup>er</sup>, n° 3), à celle de Tramelan aux . . . Saignelégier-La Chaux-de-Fonds (art. 1<sup>er</sup>, n° 19), de même qu'à celle de Reconvilier (Tavannes) à Bellelay (art. 1<sup>er</sup>, n° 19 a), sous forme d'une prise d'actions, une subvention maximale du 60 % . . .

Le Grand Conseil est de même . . .

- 3<sup>o</sup> Flamatt-Laupen-Gümmenen (ligne de la Singine; art. 1<sup>er</sup>, litt. g);
- 4<sup>o</sup> Huttwil-Sumiswald, avec raccordement au chemin de fer de l'Emmenthal, éventuellement avec embranchement sur Wasen (art. 1<sup>er</sup>, litt. i);
- 5<sup>o</sup> Moutier-Bienne et Moutier-Soleure, ou Soleure-Moutier (ligne du Weissenstein; art. 1<sup>er</sup>, litt. s).

3<sup>o</sup> Berner-Boll-Worb, pour le cas d'un raccordement avec la ligne de Berthoud à Thoune (art. 1<sup>er</sup>, 8<sup>o</sup>);

ART. 3. De même, le Grand Conseil est autorisé à fixer, en ce qui concerne le chemin de fer du Lœtschberg, les conditions de la participation financière de l'Etat et à décréter toutes les mesures nécessaires en vue de l'exécution de cette entreprise.

*Supprimer l'art. 3.*

Font règle, pour toutes les autres lignes, les dispositions suivantes.

ART. 4. Pour fixer le montant des prises d'actions, le Grand Conseil tiendra compte, d'une part de l'importance des lignes à construire, des sacrifices faits par la contrée intéressée, ainsi que des ressources de celle-ci, et, d'autre part, des difficultés et des frais de la construction.

En outre, le Grand Conseil pourra, à la demande des intéressés, répartir chaque entreprise en sections exploitables, auxquelles il attribuera une part proportionnelle de la subvention allouée à la ligne entière.

ART. 5. En règle générale, la participation de l'Etat prévue à l'art. 2 ci-dessus ne doit être accordée que s'il ne reste à réunir par voie d'emprunt qu'un tiers au plus du capital d'établissement. Par exception, le Grand Conseil peut autoriser un emprunt jusqu'à concurrence de la moitié du capital d'établissement lorsqu'il est impossible, par suite de circonstances particulières, d'assurer d'autre manière la construction d'une ligne de chemin de fer.

Ne seront pas comprises dans les souscriptions d'actions particulières les souscriptions d'entrepreneurs pour travaux ou fournitures concernant la construction ou l'appropriation de la ligne.

Si des communes veulent imputer sur leur prise d'actions des prestations en nature (terrain, bois, etc.), celles-ci seront estimées officiellement et on ne pourra porter en compte un chiffre plus élevé que le montant de cette estimation.

ART. 6. Est considéré comme capital d'établissement, au sens de la présente loi, les sommes à employer sur territoire bernois qui sont prévues, au devis servant de base à la justification financière approuvée, pour la construction de la ligne et l'acquisition du matériel d'exploitation.

ART. 7. La participation de l'Etat n'est assurée qu'aux compagnies dont les statuts sont approuvés par le Grand Conseil.

Les statuts devront toujours établir que la compagnie ne peut, sans l'autorisation du Grand Conseil, se fusionner avec une autre ni céder sa concession à une autre société, et qu'en outre toute modification apportée aux statuts mêmes, pour être valable, devra être approuvée par le Grand Conseil.

L'approbation des statuts ne peut avoir lieu que s'ils tiennent pleinement compte des droits reconnus à l'Etat par la présente loi.

Les modifications apportées aux statuts devront aussi, pour être valables, être approuvées par le Grand Conseil.

Aucune compagnie ne pourra, sans l'autorisation du Grand Conseil, se fusionner avec une autre ni céder sa concession à une autre société.

ART. 8. Les actions de l'Etat sont placées sur le même rang et confèrent les mêmes droits que les autres actions, sans aucune limitation du nombre de voix (art. 640 O. et art. 22 de la loi fédérale du 27 mars 1896).

S'il est créé des actions privilégiées, les actions de l'Etat devront être réparties dans chaque classe dans la même proportion que celles des communes et des particuliers intéressés, et la moitié au moins devra être admise dans la classe des actions privilégiées.

ART. 9. Les versements de l'Etat auront lieu, pour les quatre cinquièmes du montant de ses actions, de la manière fixée par les statuts de la compagnie pour les versements à opérer sur les autres actions. Le dernier cinquième ne sera payé qu'après la mise en exploitation de la ligne et lorsqu'une justification de l'emploi du capital d'établissement aura reçu l'approbation du Conseil-exécutif.

ART. 10. L'Etat a le droit de se faire représenter par un à six membres dans le conseil d'administration de chacune des entreprises de chemin de fer qu'il a subventionnées.

Ces membres ne sont pas tenus de posséder personnellement des actions de la compagnie.

ART. 11. Une justification financière devra être présentée avant que la construction d'une ligne soit commencée, et les travaux ne seront entrepris que lorsque cette justification aura été reconnue suffisante par le Grand Conseil. S'il n'est pas satisfait à cette condition, la promesse d'une participation en faveur de la ligne intéressée devient nulle et non avenue.

ART. 12. Le Conseil-exécutif est autorisé à contribuer aux frais d'études des lignes mentionnées dans la présente loi jusqu'à concurrence de 250 fr. par kilomètre, à titre d'avance sur le versement des actions de l'Etat, si l'étude des conditions d'établissement de ces entreprises, au point de vue technique et financier, répond à un intérêt public, et si les intéressés y contribuent pour une part au moins égale à celle de l'Etat.

Il a de même le droit d'ordonner en tout temps, de sa propre initiative, les études complémentaires qui lui paraîtront nécessaires.

ART. 13. Les administrations des chemins de fer subventionnés devront soumettre à l'approbation du Conseil-exécutif, outre la nomination de l'ingénieur chargé de diriger les travaux, tous les contrats importants concernant la construction de leurs lignes et les fournitures nécessaires; elles devront en outre adresser à la Direction des chemins de fer, pendant la durée de la construction de la ligne, en janvier, avril, juillet et octobre, un rapport trimestriel permettant de se faire une idée claire de l'état des travaux et des ressources financières disponibles.

Après l'achèvement des travaux, le compte détaillé de la construction devra être soumis au Conseil-exécutif. Le Conseil-exécutif a de plus le droit d'ordonner en tout temps les enquêtes qui lui paraîtront nécessaires sur la gestion de l'entreprise.

ART. 14. Les frais des études et enquêtes prévues par les art. 12 et 13 seront remboursés par la compagnie intéressée.

ART. 15. L'obligation de la participation de l'Etat cessera d'exister à l'égard de celles des sections pour lesquelles la justification financière prévue à l'art. 11 n'aura pas été fournie dans le délai de dix années, à partir de l'acceptation de la présente loi par le peuple.

ART. 16. Le Grand Conseil est autorisé, dans les limites des compétences que lui attribue la constitution et sous réserve de l'observation des dispositions de la présente loi, à subventionner d'autres lignes que celles dont la désignation figure à l'article premier ci-dessus.

ART. 17. Si une compagnie déjà existante ou la Confédération suisse s'engage à construire une des lignes prévues à l'article premier, le Grand Conseil est autorisé à modifier selon les circonstances, dans chaque cas particulier, les conditions fixées ci-dessus concernant une participation de l'Etat dans les limites indiquées à l'art. 2.

ART. 18. Lorsque le résultat financier de l'exploitation d'une ligne de chemin de fer construite avec la participation de l'Etat est insuffisant pour payer les frais d'exploitation et l'intérêt des emprunts, ou bien lorsque cela paraît nécessaire en vue de la consolidation de l'entreprise, le Grand Conseil peut faire à la compagnie des avances, portant intérêt, dont le montant total ne devra pas dépasser le 10 % du capital d'établissement fixé au sens de l'art. 6 ci-dessus. Aucun dividende ne devra être distribué aux actionnaires avant que le remboursement de ces avances ait eu lieu.

ART. 19. Le Conseil-exécutif devra veiller à ce que les lignes dans lesquelles l'Etat est intéressé financièrement soient exploitées aussi rationnellement que possible. Il pourra, lorsqu'il le jugera opportun, réunir sous une même direction l'exploitation de plusieurs chemins de fer.

L'organisation du contrôle à exercer sur l'exploitation, de même que l'organisation des administrations centrales qui pourront être créées, seront réglées par un décret du Grand Conseil.

ART. 20. Le Grand Conseil est autorisé à se procurer par voie d'emprunt, jusqu'à concurrence d'un total de 20 millions de francs et pour autant que les ressources disponibles de l'Etat ne suffiront pas, les sommes nécessaires pour le paiement des dépenses incombant au canton de par l'application de la présente loi.

ART. 21. Les représentants de l'Etat dans les administrations des chemins de fer sont nommés par le Conseil-exécutif.

*Cf. art. 1<sup>er</sup> b.*

*Cf. art. 1<sup>er</sup> a.*

## II. Participation de l'Etat à l'exploitation des chemins de fer.

. . . , le Grand Conseil peut, dans les limites des compétences que lui accorde la constitution, faire à la compagnie des avances, . . .

Pour le chemin de fer de Berne à Neuchâtel, les avances pourront s'élever à la somme d'un million de francs.

Aucun dividende ne devra être . . .

ART. 19. L'Etat a le droit de prendre les mesures qui lui paraîtront nécessaires en vue d'une exploitation aussi rationnelle que possible des entreprises de chemins de fer dans lesquelles il est intéressé financièrement.

Il pourra, lorsqu'il le jugera opportun, . . .

. . . , de même que l'organisation de l'administration centrale qui pourra être créée, seront . . .

## III. Emprunts.

## IV. Nomination des représentants de l'Etat dans les administrations des chemins de fer.

. . . par le Conseil-exécutif.

Il devra être tenu compte, dans la nomination de ces représentants, des intérêts généraux du canton en matière de chemins de fer, de même que des besoins des régions intéressés et de ceux du personnel.

**V. Dispositions finales.**

ART. 22. La présente loi abroge le décret concernant la participation de l'Etat à la construction de nouveaux chemins de fer, du 28 février 1897.

. . . 1897, ainsi que le décret complémentaire concernant le chemin de fer de Berne à Schwarzenbourg, du 5 mai 1901.

ART. 23. La présente loi entrera en vigueur après son acceptation par le peuple.

*Berne*, le 19 février 1902.

*Berne*, les 11 et 12 mars 1902.

*Au nom du Grand Conseil:*

Le président,  
**Ed. Will.**  
Le chancelier,  
**Kistler.**

*Au nom du Conseil-exécutif:*

Le président,  
**Joliat.**  
Le chancelier,  
**Kistler.**

*Au nom de la commission  
du Grand Conseil:*

Le président,  
**Bühlmann.**

## Recours en grâce.

(Mars 1902.)

1<sup>o</sup> *Christen*, Fritz, né en 1863, propriétaire et garde-chasse, demeurant au Hunzenhof, près de Kleindietwil, a été reconnu coupable le 18 novembre 1901, par le juge de police d'Aarwangen, de délit de chasse commis dans le courant de l'été 1901, et il a été condamné à 40 fr. d'amende et à 11 fr. 80 de frais de l'Etat. Christen avait un jour remarqué que des dégâts causés dans un champ de blé lui appartenant ne pouvaient être attribués qu'à des animaux. Peu de temps après, sur ce même champ, il tira un blaireau. Les dégâts ne cessant pas, il fouilla la forêt voisine, qui était aussi sa propriété, y découvrit un terrier de blaireaux, l'ouvrit et tua les deux blaireaux qui s'y trouvaient. Christen ignorait l'arrêté du Conseil-exécutif du 26 septembre 1894, qui a abrogé une disposition antérieure permettant de capturer ou de tuer en tout temps et en tout lieu les animaux nuisibles; aussitôt qu'il eut connaissance de cet arrêté, il se soumit sans autre à la dénonciation et au jugement. Par requête adressée au Grand Conseil, il sollicite remise de l'amende et des frais; il expose les faits, invoque son ignorance de l'arrêté du Conseil-exécutif et allègue qu'il n'a pas agi dans un but de lucre, mais seulement en vue de mettre un terme aux dégâts commis sur sa propriété; il a empaillé un des blaireaux et en a fait don à l'école secondaire de Kleindietwil. Ce dernier point est confirmé par la commission de l'école secondaire. La requête est appuyée aussi bien par le président du tribunal que par le préfet d'Aarwangen. La Direction des forêts recommande de prendre le recours en considération. Le Conseil-exécutif propose la remise de l'amende seule par le Grand Conseil; quant aux frais, remise pourra en être faite par l'autorité compétente. Il s'agit ici d'un cas où une contravention est compréhensible. Du reste, la position de Christen comme garde-chasse et son attitude dans toute l'affaire permettent de conclure avec certitude à l'absence d'une intention délictueuse.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de l'amende.*  
> de la commission de justice: id.

2<sup>o</sup> *Hottinger*, Frédéric, né en 1854, originaire de Bâle-ville, actuellement à Nidau, a été condamné le

6 août 1901, par le juge de police de Nidau, pour contravention à la loi sur les auberges, à 50 fr. d'amende, à un droit de patente de 10 fr. et à 7 fr. 20 de frais de l'Etat. Depuis la fin de février 1901, *Hottinger* exploitait, dans la maison de l'ouvrier des ateliers du Jura-Simplon *Howald*, à Mâche, un café de tempérance, sans être en possession de la patente de rigueur. Il comptait qu'*Howald* ferait le nécessaire en ce qui concernait la patente; mais *Howald* laissa les choses en l'état. *Hottinger*, dans un recours en grâce, dit qu'aussitôt que ses papiers ont été en règle, c'est-à-dire en août 1901, il a demandé une patente; il ajoute qu'à présent il ne gagne rien et qu'il a une nombreuse famille. Le président du tribunal et le préfet de Nidau recommandent la requête. Le préfet atteste qu'*Hottinger* est très pauvre et se trouve actuellement sans travail. D'accord avec la Direction de l'intérieur, le Conseil-exécutif, eu égard aux circonstances de l'affaire, propose la remise de l'amende.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de l'amende.*  
> de la commission de justice: id.

3<sup>o</sup> *Hennin*, Joseph, né en 1861, horloger, originaire de Vendelincourt et y demeurant, a été reconnu coupable, le 7 novembre 1901, par le juge de police et au correctionnel de Porrentruy, de menaces, de calomnie et de diffamation, délits commis les 4 et 5 août 1901, à Vendelincourt, à l'encontre des époux *Alfred* et *Mathilde Corbat*, et il a été condamné, pour menaces, à 3 jours d'emprisonnement et, pour calomnie et diffamation, à 25 fr. d'amende, à 100 fr. de dommages-intérêts, y compris les frais d'intervention, et à 46 fr. de frais de l'Etat. Au cours des débats, il a été établi qu'*Hennin* et sa femme ont, le 4 août 1901, à onze heures du soir, interpellé leurs voisins *Corbat*, leur disant qu'ils avaient fait tous deux un faux serment. *Hennin* a en particulier crié à *Corbat* que son père était « crevé » en prison à Berne, qu'il devait aller l'y chercher. Il ajouta la provocation suivante: « Les *Corbat* n'ont qu'à venir, j'en ai six dans la poche et je suis le septième. » Le lendemain matin, *Hennin*, en proie à une grande surexcitation, montra un revolver à *Corbat* en disant que c'était le sien,

qu'il tuerait plutôt vingt des Corbat que de se laisser traiter comme il l'avait été, dût-il pour cela mourir en prison; en outre, il répéta que les époux Corbat avaient fait un faux serment. — Les époux Hennin avaient aussi accusé les époux Corbat de menaces, de calomnie et de diffamation; mais, faute de preuves, Corbat et sa femme ont été acquittés.

Par requête adressée au Grand Conseil, Hennin sollicite remise de la peine d'emprisonnement, puis, dans un supplément à cette requête, remise aussi de l'amende. Il dit qu'il a dû payer aux époux Corbat 140 fr. de dommages-intérêts, — y compris les frais d'intervention et l'indemnité à verser par sa femme. Il paiera également les frais de l'Etat. Il ajoute que les menaces ont été réciproques; il s'est trouvé dans un état de surexcitation à la suite de mauvais traitements qu'il avait subis peu de temps auparavant; il dit enfin n'avoir jamais eu l'intention de mettre à exécution les menaces qu'il a proférées.

La question de culpabilité a été tranchée par le juge. Hennin avait d'abord interjeté appel du jugement; mais il a ensuite retiré son pourvoi. Il est donc établi qu'Hennin s'est rendu coupable de menaces au sens de l'art. 98 du code pénal; c'est pour ce délit seulement qu'il a été condamné à une peine d'emprisonnement. Le pétitionnaire jouit, il est vrai, d'une bonne réputation, et le conseil communal de Vendelincourt appuie sa requête. Le Conseil-exécutif est toutefois d'avis que, vu les circonstances de l'affaire et la grossièreté dont Hennin a fait preuve dans ses démêlés avec les époux Corbat, une remise totale ou même seulement partielle de la peine ne se justifierait pas. En outre, la peine prononcée à l'encontre du pétitionnaire n'est pas trop sévère vu la gravité des expressions calomnieuses adressées à la fois à deux personnes.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
, de la commission de justice: id.

4° Marianne Widmer, née en 1864, et sa sœur Anna-Elisabeth Widmer, née en 1864, toutes deux originaires de Sumiswald et y demeurant, ont été reconnues coupables le 14 janvier 1902, par le juge au correctionnel de Trachselwald, de vol commis au préjudice de Jacob Beck, charpentier, le montant de l'objet volé ne dépassant pas 30 fr., et elles ont été condamnées chacune à 1 jour d'emprisonnement et solidairement aux frais de l'Etat, liquidés à 37 fr. 60. Toutes deux ont avoué avoir volé à Jacob Beck quatre têtes de chou et quelques bûches de bois. Lorsqu'il a découvert le vol, Beck leur a permis de garder quelques bûches de bois; il ne s'est pas porté partie civile aux débats. Les sœurs Widmer n'ont pas de casier judiciaire et jouissent d'une bonne réputation.

Par requête adressée au Grand Conseil, elles sollicitent remise de la peine d'emprisonnement; elles invoquent l'absence de condamnations antérieures et le peu de valeur des objets dérobés. Elles reconnaissent leur faute et s'en repentent. Vu les circonstances de l'affaire, qui semblent montrer que Beck lui-même n'attache que peu d'importance à la chose, le Conseil-exécutif propose de prendre la requête en considération.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine d'emprisonnement.*  
, de la commission de justice: id.

5° Viret, Marcel-Emile, né en 1885, originaire de Gollion (Vaud), apprenti à Bienne, a été reconnu coupable, le 20 décembre 1901, par le juge au correctionnel de Bienne, de vol d'une caisse en bois d'une valeur de 2 fr., commis le 12 juillet 1901, en agissant avec discernement, au préjudice de Keller-Antenen, à Bienne, et il a été condamné à 1 jour d'emprisonnement et à 8 fr. 50 de frais de l'Etat. Viret a tout de suite franchement avoué le vol.

Son beau-père, Jules Duparc, et sa mère, M<sup>me</sup> Duparc-Viret, demandent aux autorités compétentes, par requête, qu'il soit fait remise de la peine d'emprisonnement. A l'appui de leur recours, ils disent que Marcel Viret a commis le vol par légèreté, pour faire un plaisir à un camarade. Il a été sévèrement puni par son beau-père.

La requête est recommandée par le préfet de Bienne. Le Conseil-exécutif est d'avis qu'on peut faire droit à la requête, attendu que Viret, lorsqu'il a commis le vol, n'avait pas encore seize ans, que la valeur de l'objet dérobé est très minime et que, d'autre part, rien n'établit que le jeune délinquant soit une nature tarée et ait donc besoin d'être frappé d'une peine particulièrement sévère.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine d'emprisonnement.*  
, de la commission de justice: id.

6° Studer, Ulric, publiciste, à Niederried, a été condamné le 25 avril 1901, par les assises du premier ressort, pour calomnie et diffamation, délits dont il s'est rendu coupable par la voie de la presse envers plusieurs personnes, de même que pour scandale d'auberge, à 6 jours d'emprisonnement, à 90 fr. d'amende, à des dommages-intérêts correspondant au préjudice causé, et aux frais de justice. A la date du 28 avril 1901, Studer s'est pourvu en cassation contre ce jugement, et le 27 juin, tout en confirmant sa déclaration de recours, il a adressé une demande formelle en revision

pour le cas où son pourvoi ne serait pas pris en considération. Par arrêts de la Cour d'appel et de cassation des 29 juin et 18 décembre 1901, le pourvoi en cassation d'Ulric Studer, ainsi que sa demande en revision, ont été écartés et les frais mis à sa charge. Déjà avant que la Cour d'appel et de cassation eût rendu son dernier arrêt, Studer avait, en éventualité du rejet de sa demande en revision, adressé une requête au Grand Conseil, dans laquelle il sollicite remise de la peine des six jours d'emprisonnement, ainsi que de l'amende et des frais. Dans l'exposé détaillé des motifs du recours, il fait valoir que les débats du 25 avril 1901 n'ont pas eu lieu tout à fait suivant les règles du droit et de la justice. Cette observation concerne notamment les plaignants et les témoins. Il ajoute que trois plaintes pénales sont actuellement pendantes à ce sujet devant le juge de Thoune. Il s'en réfère au dossier, de même qu'à deux brochures jointes à la requête et qui doivent prouver qu'il ne s'est pas rendu coupable de calomnie. Le pétitionnaire demande au Grand Conseil de nommer, avant qu'il soit pris une décision concernant son recours, une commission chargée d'examiner minutieusement toute l'affaire des chemins alpestres de Niederried. A son avis, cette manière de procéder éclaircirait à fond l'état des choses, et on verrait alors qu'il ne devrait pas avoir besoin d'adresser un recours en grâce. Il invoque en outre le mauvais état de sa santé. Le préfet ne recommande pas le recours. Le Conseil-exécutif n'a de même aucune raison de l'appuyer. La question de culpabilité ne peut plus être examinée aujourd'hui, attendu qu'elle a été définitivement tranchée par le verdict des jurés et par l'arrêt de la cour d'assises, lequel a acquis force de chose jugée. La peine ne paraît pas non plus trop sévère en regard des attaques injustes dirigées par Studer contre l'honneur et la bonne réputation d'autres personnes. Le pétitionnaire n'a pas produit de certificat médical attestant que sa santé pourrait souffrir de l'emprisonnement. Dans ces conditions, il n'existe aucun motif de faire remise de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
> de la commission de justice: id.

7° *Dinkel*, Charles, originaire de Bâle, né en 1871, autrefois commis de la maison Rooschüz & C<sup>ie</sup>, à Berne, a été reconnu coupable le 4 février 1901, par la Chambre criminelle, d'abus de confiance commis au préjudice de ses patrons, auxquels il a soustrait des timbres-poste pour un montant supérieur à 300 fr. et une somme d'argent de plus de 300 fr., puis en outre d'escroquerie, le préjudice causé ne dépassant pas 30 fr.; il a été condamné à 18 mois de réclusion et aux frais de l'Etat, liquidés à 203 fr. 75.

Dinkel a été employé dans la maison Rooschüz & C<sup>ie</sup>  
Annexes au Bulletin du Grand Conseil. 1902.

du 4 septembre 1899 au 20 novembre 1900. En cette qualité, il avait à s'occuper chaque jour pendant quelque temps de la « petite caisse », dans laquelle se trouvaient des timbres-poste; il s'appropriait successivement de ces timbres pour une valeur de 642 fr. 75, dont il se servit pour payer ses dettes. A la même époque, Dinkel avait encaissé pour la maison Rooschüz & C<sup>ie</sup>, chez divers clients, une somme totale de 778 fr. 85, qu'il employa dans son propre intérêt. Enfin, il avait obtenu par escroquerie à la papeterie Kaiser, au nom de la maison Rooschüz & C<sup>ie</sup>, des marchandises pour une valeur de 5 fr. 30. Dinkel, après avoir tout d'abord nié, a, au cours de l'instruction, avoué en partie les délits mis à sa charge. Il avait un traitement mensuel de 125 fr. à 150 fr.; mais il a constamment mené un genre de vie au-dessus de ses moyens.

Par requête adressée au Grand Conseil, Dinkel sollicite remise du reste de sa peine. Il invoque le fait que depuis sa condamnation la plus grande partie du dommage causé à la maison Rooschüz & C<sup>ie</sup> a été réparé et que cette maison a retiré sa plainte avant le jugement; il ajoute qu'il n'a pas encore subi de condamnation dans le canton de Berne, qu'il a obtenu de bons certificats dans toutes les maisons où il a travaillé, et que ce sont les mauvaises compagnies qui l'ont entraîné à commettre les actes pour lesquels il a été puni. Il assure éprouver un grand repentir, puis dit qu'il doit pourvoir à l'entretien de sa mère, qui est seule et dans le besoin. Il considère la peine comme extraordinairement sévère. La maison Rooschüz & C<sup>ie</sup> recommande la requête, et l'administration du pénitencier de Thorberg ne délivre pas un certificat défavorable à Dinkel en ce qui a trait à sa conduite dans l'établissement.

Néanmoins, le Conseil-exécutif ne peut proposer une remise de peine. Le fait que la maison Rooschüz & C<sup>ie</sup> a retiré sa plainte et appuyé le recours ne constitue pas un motif suffisant de faire acte de clémence. Au vu du chiffre élevé des détournements qu'il a commis, Dinkel ne paraît pas avoir été puni trop sévèrement; en outre, ce n'est pas sans sa faute qu'il s'est trouvé dans le besoin. Il n'y a pas longtemps non plus qu'il a été condamné à Bâle deux fois pour vol et une fois pour faux.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
> de la commission de justice: id.

8° *Elise Dousse* née Seelhofer, âgée de quarante ans, originaire de Treyvaux, canton de Fribourg, autrefois domiciliée à Sonvilier, a été déclarée coupable sans circonstances atténuantes, le 4 avril 1899, par les assises du cinquième ressort: 1° d'avoir mis le feu, de complicité avec le coaccusé Ernest Wasserfallen, pendant la nuit du 5 au 6 septembre 1898, à une maison

sisé à Sonvilier, appartenant à la commune municipale de ce lieu et dans laquelle habitait Frédéric Seelhofer, qui resta au milieu des flammes, sans que toutefois ce dernier événement eût pu être prévu par les incendiaires; 2° de tentative d'escroquerie commise, en septembre 1898, à l'égard de la Société suisse d'assurance mobilière, le préjudice projeté dépassant 30 fr. mais non pas 300 fr. Vu ce verdict, elle fut condamnée à 8 ans de réclusion, de même que, solidairement avec Ernest Wasserfallen, à 10,860 fr. d'indemnité à l'établissement cantonal d'assurance immobilière, à 958 fr. de frais de l'Etat et à 150 fr. de frais d'intervention à payer à la Société suisse d'assurance mobilière.

Pendant la nuit du 5 au 6 septembre 1898, une maison d'habitation à trois étages, appartenant à la commune municipale de Sonvilier et sise dans cette localité, fut entièrement détruite par un incendie. Un vieillard de soixante-sept ans, Frédéric Seelhofer, qui était logé au troisième étage de la maison, resta dans les flammes. Divers soupçons conduisirent à l'arrestation du locataire de la maison, Sylvain Dousse, typographe, et alors propriétaire d'une confiserie, de sa femme Elise née Seelhofer, fille du susnommé Frédéric Seelhofer, et du contre-maître Ernest Wasserfallen. Au début, tous trois nièrent être coupables de l'incendie. Plus tard, la femme Dousse et Wasserfallen, tout en déchargeant le plus possible Sylvain Dousse, firent des aveux. Leurs déclarations peuvent se résumer comme il suit. La maison ne se prêtait pas à un agrandissement de la confiserie et pour cette raison les époux Dousse, surtout la femme, qui dirigeait le magasin seule avec Wasserfallen, son mari n'étant pas de la partie, avaient voulu quitter Sonvilier. Mais leur bail avec la commune allait encore jusqu'au 30 avril 1900. Wasserfallen eut alors l'idée de rendre la maison impropre à l'exploitation de la confiserie, en détruisant par le feu simplement les locaux servant à cette exploitation. Il fit part de ce projet à la femme Dousse, qui l'approuva. Tous les deux prirent des mesures de précaution en vue de pouvoir se sauver en cas d'incendie et, le soir du 5 septembre, Wasserfallen annonça qu'il exécuterait son plan pendant la nuit. Il agit comme il l'avait dit, mais les conséquences de son acte furent beaucoup plus graves que les deux complices ne l'avaient prévu. Le feu se propagea plus rapidement qu'ils ne s'y étaient attendus. Malgré ces aveux incomplets, il était établi que Wasserfallen et Elise Dousse avaient certainement prévu la possibilité que l'incendie détruisît toute la maison, et qu'ils n'avaient rien fait pour empêcher cette éventualité. De plus, quelques témoins ont assuré qu'une forte odeur de pétrole se sentait dans la maison en feu et que des flammes se voyaient aussi sur les escaliers en pierre, d'où l'on pouvait conclure que les accusés avaient l'intention de détruire tout le bâtiment. Quant à l'accusation de tentative d'escroquerie, elle était basée sur

les faits suivants. Sylvain Dousse avait porté l'incendie à la connaissance de la Société suisse d'assurance mobilière, auprès de qui il était assuré, et avait prétendu que tout son mobilier avait été détruit. Or, la femme Dousse avait de son chef mis de côté, avant l'incendie, quelques-uns des objets assurés et n'en avait rien dit à la société d'assurance; mais celle-ci apprit bientôt ce qui s'était passé.

Par requête adressée au Grand Conseil, la femme Dousse prie le Grand Conseil de la « libérer », c'est-à-dire, sans doute, de lui faire remise du reste de sa peine. Elle appuie son recours en partie sur ce qu'un témoin aurait fait de fausses déclarations devant les assises. Sans compter que l'autorité investie du droit de grâce ne saurait prendre de semblables prétextes en considération, il n'appert pas du dossier que la déposition du témoin en question ait influé sur le jugement. Elise Dousse assure, dans sa requête, qu'elle se repent amèrement de sa faute, puis ajoute qu'elle a expié celle-ci durement et qu'en outre sa santé est très affaiblie.

Le certificat du directeur du pénitencier n'est pas défavorable. Néanmoins, le Conseil - exécutif ne peut pas recommander le recours. Il est hors de doute que la femme Dousse a eu l'intention de participer à une action criminelle offrant de très grands dangers pour le bien public. De plus, il ne faut pas oublier que l'incendie a eu lieu pendant la sécheresse et le manque d'eau. Si les suites de cette action ont été plus graves que la pétitionnaire ne l'avait prévu, cette circonstance a déjà été prise en considération par les assises et elle ne justifierait du reste pas une forte remise de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif:	<i>Rejet.</i>
» de la commission de justice:	id.

9° Elise *Gfeller* née Zbinden, épouse d'Ernest, originaire de Worb, née en 1873, demeurant à Berne, a été reconnue coupable le 7 novembre 1901, par le juge de police de Berne jugeant au correctionnel, de vol dont le montant ne dépasse pas 30 fr., et elle a été condamnée à 1 jour d'emprisonnement et à 6 fr. de frais de l'Etat. La femme *Gfeller* s'était un jour rendue sur un banc de foire, à Berne, y avait choisi une paire de souliers de femme et une paire de souliers d'enfant, d'une valeur totale de 3 fr., et était ensuite partie sans payer. Arrêtée par un agent de police, elle retourna sur ses pas et paya les souliers. Mais l'agent la dénonça d'office. La femme *Gfeller* a fait immédiatement des aveux complets. Elle n'avait pas été punie antérieurement.

Dans une requête adressée au Grand Conseil, elle affirme qu'elle s'était éloignée du banc de foire tout à fait par distraction, qu'elle avait oublié que les souliers

n'étaient pas payés et qu'elle n'a jamais eu l'intention de les voler. Elle sollicite remise de la peine d'emprisonnement, qui, dit-elle, la déshonorerait à tout jamais. La requête est recommandée aussi bien par la direction de police de la ville de Berne, dont le certificat n'est pas défavorable, que par le préfet de Berne. Vu le peu d'importance du vol et le fait que la femme Gfeller n'a pas de casier judiciaire, qu'elle ne jouit pas d'une mauvaise réputation et que depuis longtemps l'affaire est arrangée au point de vue civil, le Conseil-exécutif propose de prendre la requête en considération.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine d'emprisonnement.*  
> de la commission de justice: id.

10<sup>o</sup> *Bohren*, Jean, ouvrier agricole, originaire de Grindelwald et y demeurant, né en 1882, a été condamné le 22 avril 1901, par les assises du premier ressort, à 8 jours d'emprisonnement et à 427 fr. 75 de frais de l'Etat, pour mauvais traitements ayant entraîné une infirmité permanente et exercés sur la personne de Rodolphe Kaufmann, au moyen d'un instrument dangereux; Bohren s'était trouvé en état de légitime défense, mais avait dépassé dans l'emploi de la force les limites commandées par les circonstances. Les faits de la cause sont les suivants. Dans la nuit du 29 au 30 octobre 1899, quelques jeunes gens, parmi lesquels Jean Bohren et Rodolphe Kaufmann, se rencontrèrent près de l'*Hôtel national*, à Grindelwald. Suivant les déclarations des témoins, Kaufmann en serait venu de suite aux voies de fait et aurait jeté par terre le frère de Bohren et Jean Bohren lui-même. Au cours de la bagarre, Kaufmann reçut un violent coup de pierre à l'œil gauche; cet organe fut si gravement blessé que, malgré un long traitement médical, il fallut l'enlever. Jean Bohren fut déclaré coupable de mauvais traitements avec admission de circonstances atténuantes. La question des dommages-intérêts avait été réglée avant l'arrêt. La cour prononça la peine minime requise par le ministère public, attendu qu'il ressortait des débats que Kaufmann était la cause de toute la bagarre, ayant tout d'abord jeté par terre, sans aucun motif plausible, le frère de Bohren, estropié d'un bras, puis Jean Bohren lui-même. Par requête adressée au Grand Conseil, Bohren sollicite remise de la peine d'emprisonnement; il rappelle les circonstances de l'affaire et ajoute que sa mère a souscrit en faveur du blessé une reconnaissance de 1250 fr. et qu'il a déjà subi pendant l'instruction une détention de huit jours. Il croit avoir suffisamment expié sa faute. Le conseil communal de Grindelwald recommande la requête; il atteste la bonne réputation

de Bohren et ajoute que la fortune de la nombreuse famille Bohren n'est pas considérable, de sorte que, l'indemnité payée, le pétitionnaire aura disposé de presque toute la part qui lui revient. La requête est en outre appuyée par le président du tribunal et par le préfet.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction à 2 jours de la peine d'emprisonnement.*  
> de la commission de justice: id.

11<sup>o</sup> *Bertha Joss*, née Kissling, âgée de vingt-huit ans, épouse de Jean, originaire d'Hasle près Berthoud, a été condamnée le 14 juin 1901, par le juge au correctionnel de Konolfingen, à 1 année d'internement dans une maison de travail et à 33 fr. 75 de frais de l'Etat, pour non-accomplissement, à la suite de conduite licencieuse et déréglée, de l'obligation alimentaire envers ses enfants. Le mari, Jean Joss, a été condamné, par le même jugement, aux mêmes peines. Les époux Joss ont deux enfants, qui sont inscrits sur l'état des assistés de la commune municipale de Worb et à l'entretien desquels ils ne pourvoient d'aucune façon. Tous deux dans la force de l'âge, ils ne travaillent que rarement et vagabondent la plupart du temps. Bertha Joss a déjà été condamnée en décembre 1900, pour non-accomplissement de l'obligation alimentaire, à 20 jours d'emprisonnement, dont 10 jours d'emprisonnement aggravé; en outre, elle a été antérieurement condamnée pour concubinage, vagabondage, vol et abus de confiance. La dernière peine prononcée à son encontre a été motivée par les faits suivants. A l'expiration de l'emprisonnement de 20 jours qu'elle a subi en 1900, Bertha Joss avait été placée par la commune de Worb à la campagne, en qualité de servante; elle recevait jusqu'à 18 fr. de salaire par mois, mais n'en employait pas la moindre part pour ses enfants. A l'occasion des visites que lui faisait son mari, elle s'enivrait régulièrement et s'enfuyait, et lorsqu'enfin son patron lui donna congé parce que sa conduite la rendait impropre au service qui lui était confié, elle recommença à vagabonder de compagnie avec son mari. Elle a adressé, de la maison de travail de St-Jean, une requête au Grand Conseil; elle promet de s'amender et déclare qu'elle n'aurait pas été entraînée si loin dans l'inconduite si son mari s'était appliqué à suivre un autre genre de vie.

Bien que cette dernière affirmation ne soit pas dénuée de fondement et que l'administration de la maison de travail ne parle pas de façon défavorable de la conduite de Bertha Joss dans l'établissement,

le Conseil-exécutif ne peut cependant pas recommander la requête, principalement à cause des peines déjà encourues par la pétitionnaire. Au surplus, un séjour dans la maison de travail ne peut que favoriser l'amendement dont la femme Joss parle dans sa requête.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
> de la commission de justice: id.

12° *Blandenier*, Louis, originaire de Villiers, canton de Neuchâtel, né en 1829, demeurant à La Chaux-de-Fonds, a été reconnu coupable le 22 novembre 1901, par le juge de police de Courtelary, de contravention à la loi fédérale sur la chasse et la protection des oiseaux, et il a été condamné à 20 fr. d'amende et à 10 fr. 70 de frais de l'Etat. Le 19 octobre 1901, Blandenier chassait à la frontière des cantons de Berne et de Neuchâtel, près des Convers, et fut, armé d'un fusil, rencontré sur territoire bernois par un gendarme. Il ne possédait pas à ce moment de permis de chasse bernois. Il contesta, il est vrai, et conteste encore aujourd'hui avoir pénétré armé sur le territoire du canton de Berne; mais la déposition du gendarme a suffi comme preuve, conformément à la loi.

Par requête adressée au Grand Conseil, Blandenier sollicite remise de l'amende. Il répète que la déposition du gendarme n'a pas été exacte et produit à ce sujet une lettre d'un témoin qu'il dit oculaire et qui rapporte les faits en concordance avec l'exposé du pétitionnaire, mais qui n'a pas été entendu pendant la procédure. Blandenier invoque en outre son âge avancé, son manque de ressources et l'absence d'un casier judiciaire.

D'accord avec la Direction des forêts, la Direction de la police et le Conseil-exécutif ne proposent pas une remise de l'amende. Le fait qui a motivé la condamnation de Blandenier doit être considéré par le Grand Conseil comme établi par le jugement. Il n'y a dès lors aucun motif de faire droit à la requête.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
> de la commission de justice: id.

13° *Cerf*, Léon, né en 1870, originaire de Saulcy, acheveur, demeurant à Bienne, a été condamné par le juge au correctionnel de Bienne, pour contravention à la loi sur les auberges, le 19 juillet 1901 à 2 jours et le 13 septembre 1901 à 4 jours d'emprisonnement, plus aux frais de l'Etat. Cerf n'avait pas payé ses impôts communaux, à Bienne, pour les années 1896 et 1897, et le président du tribunal, par jugements des 11 sep-

tembre 1899 et 29 janvier 1900, lui avait interdit la fréquentation des auberges dans le canton de Berne. Or, en juin et en août 1901, Cerf avait été rencontré dans diverses auberges de Bienne. Il avait été dénoncé et fut puni comme il est dit plus haut. Par requête adressée au Grand Conseil, il sollicite remise des peines d'emprisonnement. Il invoque le fait que, sujet à des attaques d'épilepsie, il ne gagne qu'un maigre salaire et qu'ainsi il lui était impossible de payer ses impôts; le conseil municipal de Bienne l'a du reste rayé des rôles de l'impôt et a opéré l'élimination des impôts arriérés. Les frais de l'Etat ont été payés dans les deux cas. Le conseil municipal et le préfet de Bienne certifient l'exactitude des faits allégués par Cerf et recommandent la requête. Vu les circonstances de l'affaire, le Conseil-exécutif propose de prendre le recours en considération.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise des peines d'emprisonnement.*  
> de la commission de justice: id.

14° *Werthmüller*, Frédéric, né en 1864, originaire de Rumendingen, marteleur et épiciier, demeurant à Willadingen, a été condamné le 29 novembre 1901, par le juge de police du district de Berthoud, à 60 fr. d'amende, à un droit de patente de 20 fr. et à 4 fr. 55 de frais de l'Etat, pour deux contraventions à la loi sur les auberges, commises dans le courant de l'année 1901, à Willadingen. Werthmüller, ouvrier aux forges de Gerlafingen, exploitait avec sa femme, à Willadingen, une épicerie à laquelle était joint un débit de vin par quantités d'au moins deux litres; il avait la licence requise pour ce genre de commerce, mais il ne possédait pas de patente d'auberge. Pendant les mois d'octobre et de novembre 1901, il vendit à quatre différentes fois chacun un litre de vin à des valets de ferme. En outre, vers le même temps, il vendit deux fois le dimanche du vin à pot renversé. Par requête adressée au Grand-Conseil, il sollicite remise de l'amende. A l'appui de son recours, il dit avoir vendu aux ouvriers de la route de Koppigen à Willadingen par deux fois deux litres de vin, qu'il n'a livrés, à la demande des clients, que par litre; cette vente a eu lieu une fois le dimanche. Il ajoute que sa famille est nombreuse et qu'il n'a que de modiques ressources. Le conseil municipal de Willadingen recommande la requête.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction de l'amende à 30 fr.*  
> de la commission de justice: id.

15° *Burkhalter*, André, né en 1852, originaire de Rüegsau, journalier, demeurant au Moos, à Koppigen, a été condamné le 30 août 1901, par le juge de police du district de Berthoud, pour contravention à la loi sur les auberges, à 50 fr. d'amende, au paiement d'un droit de patente de 10 fr. et à 12 fr. 20 de frais de l'Etat. Pendant l'hiver de 1900 à 1901, Burkhalter travaillait chez le garde forestier Godefroi Mathys, à Koppigen. Lorsque Mathys payait ses ouvriers, il se rendait avec eux dans la demeure de Burkhalter, où celui-ci vendait à tous de l'eau-de-vie, qu'il faisait quelquefois chercher exprès à l'auberge ou bien qu'il avait en provision chez lui. On jouait parfois la consommation. Souvent aussi, Burkhalter recevait la visite d'ouvriers charpentiers, auxquels il servait de l'eau-de-vie, aussi contre paiement; le prix de la consommation était de même joué fréquemment. Burkhalter ne possédait pas de patente d'auberge. Par requête adressée au Grand Conseil, il sollicite remise de l'amende et du droit de patente; il dit n'avoir rien gagné en vendant de l'eau-de-vie; les réunions d'ouvriers qui avaient lieu dans sa chambre se sont toujours passées convenablement. Il ajoute qu'il n'a pas de casier judiciaire et qu'il est un pauvre journalier; il a été frappé en 1901 d'un accident qui l'a obligé à rester longtemps à l'hôpital. Le conseil municipal de Koppigen appuie la requête et a délivré à Burkhalter un bon certificat. Une attestation du caissier de l'assistance temporaire de Koppigen constate que la somme de 10 fr. 60 payée pour le séjour de Burkhalter à l'hôpital a été remboursée par le pétitionnaire. D'accord avec la Direction de l'intérieur, le Conseil-exécutif est d'avis que l'on peut réduire l'amende à 25 fr., mais uniquement en considération de la situation financière difficile de Burkhalter. Au surplus, celui-ci n'a pu faire valoir en faveur de sa requête aucun motif plausible; le dossier laisse au contraire conclure que Burkhalter a tenu à Koppigen un véritable débit d'eau-de-vie et que les ouvriers savaient être sûrs de toujours obtenir à boire chez lui. En conséquence, il ne peut être question d'une remise totale de l'amende.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction de l'amende à 25 fr.*  
, de la commission de justice: id.

16° *Friedli*, Jean, né en 1867, originaire d'Ersigen, tonnelier au Wydenhof, près de Kirchberg, a été condamné le 17 décembre 1901 par le juge de police du district de Berthoud, pour contravention à la loi sur les auberges, commise en août 1901, à 50 fr. d'amende, à un droit de licence de 5 fr. et à 13 fr. 60 de frais de

l'Etat. Pendant le mois d'août 1901, il avait vendu par quantités supérieures à deux litres mais inférieures à cinq litres, et sans être porteur de la licence nécessaire, de l'eau-de-vie de sa propre fabrication, croyant que cela était permis comme pour les autres boissons spiritueuses. De plus, vers le même temps, sa mère avait vendu pour son compte à lui de l'eau-de-vie par quantités de deux décilitres, sur demande, à des ouvriers occupés au curage d'un ruisseau dans le voisinage du Wydenhof. Friedli s'est déclaré aussi responsable pour cette contravention. Il adresse au Grand Conseil une requête par laquelle il sollicite remise de l'amende et du droit de licence. Il invoque en première ligne l'erreur où il se trouvait quant à la faculté de vendre l'eau-de-vie par quantités au-dessus de deux litres, puis ajoute que ce n'est pas dans un but de lucre qu'un peu d'eau-de-vie a été livrée à des ouvriers; c'était simplement pour rendre service et faire plaisir à ces derniers, qui autrement auraient dû aller chercher loin, dans une auberge, le réconfortant dont ils avaient besoin. Il se trouve en outre dans une situation pécuniaire difficile. Le conseil communal de Kirchberg recommande la requête. D'accord avec la Direction de l'intérieur, le Conseil-exécutif est d'avis que les circonstances de l'affaire ne justifient pas une remise entière de la peine, mais que, vu le chiffre élevé du minimum légal, l'amende peut être réduite à 10 fr.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction de l'amende à 10 fr.*  
, de la commission de justice: id.

17° *Mathys*, Albert, né en 1879, apprenti serrurier, originaire de Koppigen, demeurant à Trachselwald, a été reconnu coupable, le 11 décembre 1901, par le tribunal correctionnel de Berthoud, de mauvais traitements commis au Moos, près de Koppigen, dans la nuit du 27 au 28 avril 1901, sur la personne de Jean Moser, et qui ont entraîné pour le blessé une incapacité de travail de plus de vingt jours, sans que l'on pût toutefois prévoir des suites aussi graves, plus de tapage nocturne, fait à la même date et au même lieu; il a été condamné correctionnellement à 30 jours d'emprisonnement, en matière de police à 5 fr. d'amende, à 535 fr. d'indemnité à la partie civile Jean Moser, à 36 fr. 20 de frais d'intervention et à 134 fr. 30 de frais de l'Etat. Dans la nuit du 27 au 28 avril 1901, Mathys, avec différents autres jeunes garçons, fit une visite à Berthe Baumberger au Moos, près de Koppigen. Pendant que Mathys et ses amis étaient dans la chambre de la jeune fille, une autre compagnie, dans laquelle se trouvait

Jean Moser, arriva et demanda à entrer. Elle essaya un refus. Tandis qu'un des nouveaux venus, du toit d'une annexe sur lequel lui et ses compagnons s'étaient hissés, enfonçait une vitre afin de pouvoir pénétrer dans la chambre de Berthe Baumberger, Mathys descendit avec quelques-uns de ses camarades et jeta d'en bas des bûches de bois contre les intrus. Comme Jean Moser voulait descendre et posait le pied droit sur l'échelle qui lui avait servi à monter, Mathys lui porta avec le gros bout d'un bâton de haricots un violent coup sur la jambe droite. Il y eut fracture de la jambe et Moser dut être transporté chez lui par des camarades. Il fut obligé d'avoir recours aux soins d'un médecin; il resta complètement incapable de travailler pendant 76 jours et partiellement pendant 56 jours. Mathys n'avait pas eu l'intention de blesser aussi grièvement Moser; pourtant il a certainement voulu atteindre celui-ci, qu'il avait reconnu, et assouvir une vieille rancune qu'il avait contre lui. Moser avait déjà été condamné, le 24 mai 1899, par le tribunal de Berthoud, pour mauvais traitements exercés avec un instrument dangereux et pour tapage nocturne, à 4 jours d'emprisonnement et à 10 fr. d'amende. Au nom de Mathys, M. l'avocat Grieb adresse au Grand Conseil une requête dans laquelle il sollicite remise de la peine d'emprisonnement ou du moins réduction de cette peine de moitié, soit à quinze jours. A l'appui du recours, il dit que Mathys a simplement voulu corriger Moser, non le frapper dangereusement, et que les mauvais traitements n'ont eu des suites aussi graves qu'à cause de circonstances non imputables à Mathys même. Il est vrai que, dans le jugement, il a déjà été tenu compte de ces circonstances autant que la loi le permettait; mais la loi n'autorise précisément la prise en considération de telles circonstances que dans une mesure tout à fait insuffisante. La peine est trop sévère vu la bonne réputation dont jouit Mathys, qui a reçu un bon certificat de son patron. La requête est recommandée par le conseil municipal de Koppigen. Elle est accompagnée en outre d'un certificat des usines métallurgiques Louis de Roll et d'un autre du serrurier Christen, à Trachselwald.

Eu égard aux circonstances particulières de l'affaire, le Conseil-exécutif croit devoir recommander la remise des deux tiers de la peine d'emprisonnement.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise des deux tiers de la peine d'emprisonnement.*  
 » de la commission de justice: id.

18° *Feller*, Guillaume, originaire de Strättligen, né en 1860, ferblantier, demeurant à Bienne, a été reconnu coupable, avec diverses circonstances atténuan-

tes, le 9 novembre 1901, par les assises du deuxième ressort, d'escroquerie commise dans deux cas au printemps de 1900, le préjudice causé dépassant 30 fr., mais étant inférieur à 300 fr., plus de tapage nocturne, et il a été condamné à 2 mois de détention dans une maison de correction, commués en 30 jours de détention cellulaire, à 10 fr. d'amende et à 124 fr. 40 de frais de l'Etat. Feller a épousé la veuve Suzanne Laubbacher née Schmid, qui a de son premier mariage un fils mineur, Adolphe. Suzanne Feller se trouvait en possession d'un carnet d'épargne de la Caisse d'épargne et de prêts de Berne, inscrit au nom d'Adolphe Laubbacher et dont elle s'était réservé le droit de disposition. Sans que sa femme le sût, Feller préleva sur ce carnet au total 570 fr., en signant aussi bien sur le livret que sur les quittances « Laubbacher », « Adolphe Laubbacher » ou « M<sup>me</sup> Feller-Laubbacher ». Il dissipa l'argent. Rentrant une fois chez lui en état d'ivresse, il fit un grand tapage et proféra des menaces contre sa femme. Celle-ci porta plainte et parla en même temps du livret d'épargne. Elle retira sa plainte plus tard; il fut toutefois donné suite à l'affaire d'office. Feller avoua les faits, mais se défendit d'avoir agi dans une intention frauduleuse; il alléguait en outre que chaque fois qu'il était allé prélever de l'argent sur le carnet d'épargne, il se trouvait en état d'ivresse et ne savait pas ce qu'il faisait.

Au nom de Feller, M. l'avocat Zeerleder adresse au Grand Conseil une requête dans laquelle il sollicite remise de la peine d'emprisonnement. A l'appui de ce recours, il expose les faits, non pas toujours d'une manière conforme au dossier, et il allègue que le droit de disposition du carnet appartenant à M<sup>me</sup> Laubbacher a passé, par suite de son nouveau mariage, à son époux Feller. Il a été commis une erreur de droit par les assises. Feller est un excellent ouvrier. La grâce aurait en outre pour résultat de ramener la paix entre les époux Feller. Cette paix serait sans cela troublée, car la femme devrait toujours se reprocher sa dénonciation, qu'elle a d'ailleurs retirée; elle a même intercédé pour son mari.

A la requête sont joints de bons certificats des patrons de Feller. La direction de police de la ville de Berne et le préfet ne recommandent pas la requête; suivant les rapports de ces deux autorités, Feller ne jouit pas d'une bonne réputation; il fait souvent du tapage quand il se trouve en état d'ivresse.

Le Conseil-exécutif propose le rejet de la requête. Les allégations concernant le droit de disposition de Feller peuvent d'autant moins être prises en considération que Feller ne se reconnaissait pas lui-même un droit de disposition du carnet. La manière dont il a dépensé l'argent et sa vie passée ne parlent pas en faveur d'une plus grande clémence que celle dont il a été usé par la Cour. On ne peut pas non plus

tenir compte du fait que la femme Feller, abandonnant son premier point de vue et se mettant en partie en contradiction avec ses dires passés, défend la conduite pour le moins déréglée de son mari. Ni une remise entière, ni une réduction de la peine ne seraient donc justifiées.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
> de la commission de justice: id.

19° *Sahli*, Rodolphe, né en 1859, originaire de Wohlen, tailleur, demeurant à Berne, a été reconnu coupable par le juge de police de Berne, le 15 octobre 1901, de contravention à l'interdiction des auberges et condamné correctionnellement à 6 jours d'emprisonnement et à 3 fr. 50 d'amende. L'interdiction de fréquenter les auberges avait été prononcée en 1899 à l'égard de Sahli, par le juge de police de Berne, pour cause de non-paiement de la taxe militaire. Sahli a été vu néanmoins dans une auberge de Berne le 2 octobre 1901, alors que l'interdiction était toujours en vigueur. Il a été condamné pour contravention à l'interdiction des auberges une fois en 1899 et en 1900 et, avant la condamnation du 15 octobre, quatre fois en 1901. En son nom, M. le pasteur Aeschbacher, inspecteur de l'assistance publique du XII<sup>e</sup> arrondissement, sollicite remise de la peine. La requête allègue que la famille Sahli est dans le plus grand besoin, que Sahli remplira dorénavant ponctuellement ses devoirs, que les taxes sont payées et que si Sahli devait subir sa peine, sa famille tomberait de nouveau dans la gêne. La direction de police de la ville de Berne n'a pas délivré pour Sahli un certificat défavorable; elle recommande la requête parce qu'effectivement les taxes en retard ont été payées. Le préfet propose la remise du tiers de la peine.

Bien que Sahli ait déjà adressé au Grand Conseil, pour des cas analogues, des recours en grâce qui ont été rejetés, le Conseil-exécutif propose cette fois, vu le paiement des taxes en retard, une remise totale de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine.*  
> de la commission de justice: id.

20° *Zürcher*, Ulric, né en 1871, originaire de Trub, fabricant d'accordéons, demeurant à Kröschenbrunnen, a été reconnu coupable, le 20 mars 1901, par la Chambre de police du canton de Berne, d'actions impudiques commises à répétitions, pendant les années 1894 à 1899, sur huit jeunes filles âgées de moins de seize ans, et il a été condamné à 15 mois de détention dans une maison de correction, à 4 ans de privation des droits civiques, à 352 fr. 65 de frais de jugement de première instance et à 88 fr. 30 de frais de recours. Zürcher, époux d'Anne-Barbe née Ruchti, et actuellement père de cinq enfants, faisait partie,

depuis le 1<sup>er</sup> janvier 1899, de la commission scolaire de Trub. L'affaire fut tout d'abord étouffée par les parents des jeunes filles; mais, dans le courant de l'été de 1900, le père de l'une d'elles adressa au conseil communal de Trub une requête par laquelle il demandait l'exclusion de Zürcher de la commission scolaire, à raison d'actions impudiques. Des membres de la commission scolaire procédèrent à une enquête, dont le résultat détermina la commission à engager Zürcher, toutefois sans succès, à donner sa démission. Une dénonciation fut faite alors par le gendarme. Zürcher avoua immédiatement, mais non sans réticences, s'être rendu coupable d'actions impudiques sur des jeunes filles. Quelques-uns de ces délits ont été commis alors qu'il était membre de la commission scolaire de Trub. C'est au vu de ces faits que Zürcher a été condamné le 25 septembre 1900, par le tribunal du district de Signau, à 15 mois de détention dans une maison de correction, à 4 ans de privation des droits civiques et aux frais envers l'Etat. Zürcher, ainsi que le ministère public, ont interjeté appel de ce jugement. Devant la Chambre de police, Zürcher a demandé que plusieurs témoins, qu'il avait découverts ultérieurement, fussent entendus. Cette demande lui a été accordée. Les témoins en question ont fait voir sous un jour très défavorable la moralité de l'une des jeunes filles impliquées dans l'affaire et ont cherché ainsi à atténuer la gravité du cas de Zürcher. La Chambre de police a néanmoins confirmé dans toutes ses parties le jugement de première instance.

Par requête adressée au Grand Conseil, M. l'avocat Bühlmann, mandataire de la femme Zürcher-Ruchti, sollicite remise du reste de la peine que subit Ulric Zürcher. Il motive le recours en disant que les aveux complets de Zürcher constituent une circonstance atténuante; sans ces aveux, Zürcher n'eût pas été condamné. Zürcher, ajoute-t-il, n'est pas un criminel endurci; il a été victime durant un certain temps d'aberrations morales; il se repent actuellement de ses fautes et il s'est amendé. Le pétitionnaire dit aussi que Zürcher n'a pas subi de condamnations antérieures, qu'il jouit d'une bonne réputation et que les délits ont été commis il y a déjà plusieurs années. Il trouve la peine trop sévère. Enfin, il allègue que la longue détention de Zürcher conduit sa nombreuse famille à la ruine.

L'administration du pénitencier de Witzwil ne recommande pas la requête, attendu que la conduite de Zürcher dans l'établissement a donné lieu à des plaintes.

Le Conseil-exécutif propose également le rejet du recours. Il est vrai que les aveux de Zürcher doivent être interprétés en sa faveur; mais le tribunal a déjà tenu compte de cette circonstance dans son jugement. D'autre part, les autres circonstances invoquées dans la requête justifient pleinement la peine. Zürcher a commis des délits pendant cinq années; les derniers ne dataient pas d'un an avant la dénonciation. En

outre, le nombre de ces délits est très grand ; plusieurs actes punissables ont donc concouru à motiver le jugement. La Chambre de police ayant confirmé le jugement du tribunal de Signau bien qu'une circonstance aggravante et fort importante eût cessé d'exister, il faut en conclure que la peine n'est pas trop sévère.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
, de la commission de justice: id.

21° *Wyssbrod, Fritz*, né en 1851, demeurant à Boujean, a été reconnu coupable, le 19 juillet 1901, par le juge au correctionnel de Bienne, de contravention à l'interdiction des auberges et condamné à 4 jours d'emprisonnement et à 9 fr. de frais de l'Etat. La fréquentation des auberges avait été interdite à Wyssbrod, le 22 août 1884, par le juge de police, pour cause de non-paiement de l'impôt communal à Boujean. L'interdiction n'avait pas encore été levée en 1901. Wyssbrod fut néanmoins rencontré plusieurs fois, pendant les mois de juin et de juillet de cette année-là, dans les auberges de Boujean. Il sollicite aujourd'hui remise de la peine d'emprisonnement. Il motive sa requête en disant qu'il n'avait pas payé autrefois ses impôts communaux parce qu'il était sans travail ; il a, depuis, toujours rempli ses obligations envers le fisc. Le conseil communal de Boujean certifie que Wyssbrod a en effet acquitté ses impôts communaux jusqu'à et y compris 1901 ; il recommande la requête. Le préfet de Bienne la recommande également et certifie que Wyssbrod a payé les frais de l'Etat. Vu ces circonstances, le Conseil-exécutif propose de prendre la requête en considération.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine d'emprisonnement.*  
, de la commission de justice: id.

22° *Kehrwand, Ernest*, né en 1874, pierriste, originaire d'Aarberg et y demeurant, a été reconnu coupable le 19 décembre 1901, par le tribunal correctionnel d'Aarberg, d'attentats à la pudeur commis à l'aide de violences, en juillet 1901, sur la personne d'Ida Gross, et il a été condamné à 2 mois de détention dans une maison de correction, commués en 30 jours de détention cellulaire, et à 40 fr. 40 de frais de l'Etat. Un dimanche du commencement de juillet 1901, Kehrwand, ouvrier à la fabrique de sucre d'Aarberg, avait bu plus que de raison. Le lundi, il ne se trouvait pas en état de travailler. Il se rendit dans le local où Ida Gross, âgée de vingt ans, travaillait, la saisit sous ses vêtements et, comme elle résistait, la jeta par terre. Elle se défendit ; alors il la laissa tranquille et s'en alla. Grâce à l'entremise d'une connaissance, l'affaire fut arrangée, au point de vue civil, entre Kehrwand et Ida Gross. Kehrwand fut dénoncé plus tard par un gendarme qui avait eu vent de l'incident. Kehrwand

nia d'abord ; mais à l'audience il fit des aveux complets. Il n'a pas été puni antérieurement et ne jouit pas d'une mauvaise réputation. Par requête adressée au Grand Conseil, il sollicite remise d'une partie de la peine de détention. Il dit que depuis longtemps Ida Gross et les parents de celle-ci lui ont pardonné son action, dont il se repent sincèrement. Il trouve la peine trop sévère et il ajoute que la famille Gross et des juges du tribunal qui l'a condamné sont du même avis. La requête est en effet recommandée par les juges de Kehrwand, pour le motif qu'ils auraient volontiers infligé une peine moindre si cela avait été possible légalement. La requête est de même appuyée par Ida Gross et ses parents ; ceux-ci font observer que depuis longtemps ils ont accordé leur pardon à Kehrwand et qu'ils sont restés étrangers à la dénonciation. Les frais de l'Etat ont été payés. Kehrwand ayant en fin de compte laissé libre Ida Gross de son plein gré, le Conseil-exécutif est d'avis qu'une réduction de la peine se justifie en l'espèce ; il faut en outre tenir compte de ce que la requête est recommandée par le tribunal et que Kehrwand n'a pas été puni antérieurement. Le Conseil-exécutif propose une réduction de la peine d'emprisonnement.

Proposition du Conseil-exécutif: *Réduction à 10 jours de la peine d'emprisonnement.*  
, de la commission de justice: id.

23° *Albertine Gfeller*, née Moor, couturière, demeurant à Berne, a été condamnée le 27 juillet 1901 par le juge de police de Berne, pour contravention à la loi sur la taxe des chiens, à 20 fr. d'amende et à 3 fr. 50 de frais de l'Etat. Pendant un certain temps, soit pendant toute l'année 1900, la femme Gfeller eut en sa possession un petit chien ; mais elle n'a pas payé la taxe due pour cette année-là à la commune municipale de Berne. Elle a reconnu immédiatement l'exactitude du fait indiqué dans la dénonciation. Depuis lors, elle s'est débarrassée du chien.

Par requête adressée au Grand Conseil, Albertine Gfeller sollicite remise de l'amende et des frais. Elle dit que c'est par ignorance de la loi qu'elle n'a pas payé la taxe et ajoute que, vu sa pauvreté, elle n'est pas en état d'acquitter l'amende et les frais. La direction de police de la ville de Berne a recommandé la requête ; le premier préfet de Berne a fait de même à la condition toutefois qu'Albertine Gfeller paye la taxe pour 1900. La requête ayant été retournée à la préfecture de Berne afin qu'un délai pour payer la taxe fût accordé à la pétitionnaire, celle-ci, dans une nouvelle lettre, a informé les autorités qu'elle ne pouvait, vu sa position, même pas payer la taxe. Par contre, elle a payé les frais de l'Etat. Le préfet de Berne pense dès lors que l'on ne doit pas maintenir la condition qu'il avait proposée. Le Conseil-exécutif

est du même avis et recommande de prendre la requête de la femme Gfeller-Moor en considération pour autant qu'elle concerne la remise de l'amende.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de l'amende.*  
 » de la commission de justice: id.

24° *Staub*, Rodolphe-Werner, né en 1861, originaire d'Oberrieden, agent, demeurant à Berne, a été reconnu coupable le 1<sup>er</sup> novembre 1901, par le tribunal correctionnel de Berne, d'escroquerie commise à deux reprises au préjudice de l'administration fédérale des postes, le dommage causé étant supérieur à 30 fr. mais ne dépassant pas 300 fr., et il a été condamné à 2 mois de détention dans une maison de correction, commués à 30 jours de détention cellulaire et à 52 fr. 50 de frais de l'Etat. A la même audience, le tribunal correctionnel de Berne a reconnu coupable de complicité, dans les escroqueries commises par Staub, *Vontobel*, Hermann, né en 1869, originaire de Rütli, mécanicien et agent, demeurant à Berne, et l'a condamné à 15 jours d'emprisonnement et à 17 fr. 50 de frais de l'Etat. En 1901, Staub était en relation d'affaires avec la société de construction Danuser & Brönnimann, à Berne; il réussit à se procurer des enveloppes portant, imprimée, la raison commerciale de cette maison. Il s'en servit les 9 mai et 8 juin 1901, alors qu'il se trouvait dans des embarras d'argent, pour s'adresser des remboursements à lui-même, donnant ainsi à croire aux employés de la poste que ces recouvrements étaient émis par la maison Danuser & Brönnimann et cherchant par ce stratagème à engager ces employés à payer immédiatement le montant des remboursements, ce qui arriva en effet les deux fois. Dans l'un et l'autre cas, Vontobel avait eu connaissance du plan conçu par Staub; il avait porté les remboursements à la poste, touché l'argent et donné quittance; il remit chaque fois l'argent à Staub, qui lui fit une gratification. Le premier remboursement, de 25 fr. 25, fut acquitté par Staub quelques jours après sa présentation. Pour ce qui a trait au second remboursement, l'employé de la poste, après en avoir effectué le paiement, fut pris aussitôt de soupçons et réussit encore le jour même à découvrir le manège de Staub et à démasquer son auteur. Staub remboursa encore le même soir la somme entière. Il fit, ainsi que Vontobel, des aveux à peu près complets. Il a déjà été condamné deux fois pour tapage nocturne, et il a la réputation d'un homme de caractère léger; Vontobel a subi deux condamnations pour infraction à l'interdiction des auberges.

Dans une requête adressée au Grand Conseil, M. l'avocat Zraggen sollicite pour Staub et Vontobel remise entière de la peine d'emprisonnement. Il allègue que Staub n'a pas eu l'intention de causer un préjudice et qu'en effet personne n'a subi de dommages. Tout le stratagème n'a eu pour objet que de tirer temporaire-

ment Staub du besoin d'argent dans lequel il se trouvait. Pour ce qui concerne Vontobel, la requête se fonde sur un point qui ne peut plus être examiné ici, à savoir la plainte pour faux, dont Vontobel a été renvoyé absous. D'une manière générale, le pétitionnaire prétend que le tribunal n'aurait certainement pas prononcé une peine d'emprisonnement contre Staub ni contre Vontobel si le code ne l'y avait forcé. La direction de police de la ville de Berne recommande la prise en considération partielle de la requête eu égard à la réputation non défavorable dont jouissent Staub et Vontobel et vu le fait que tous deux ont déjà subi plusieurs jours de prison préventive. Le préfet de Berne propose le rejet du recours.

Tenant compte de la réputation de Staub et de Vontobel et du fait que le dommage est réparé, le Conseil-exécutif propose la remise, non de l'emprisonnement tout entier, mais d'un tiers de cette peine. Il considère aussi que dans les délits pareils à ceux qui ont amené la condamnation de Staub et de Vontobel et qui sont jugés par les assises, la peine est ordinairement moins sévère par suite des circonstances atténuantes accordées aux prévenus; il est juste de faire autant que possible disparaître par la grâce l'inégalité créée par la procédure.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise dans les deux cas d'un tiers de la peine d'emprisonnement.*  
 » de la commission de justice: id.

25° *Rösch*, Nicolas, né en 1866, et son frère, *Rösch*, Jacob, né en 1868, originaires de Lyssach, bûcherons, demeurant autrefois à St-Imier, actuellement détenus au pénitencier de Thorberg, ont été, sous bénéfice de circonstances atténuantes, reconnus coupables le 25 août 1899, par les assises du cinquième ressort, de mauvais traitements exercés le 21 février 1899, au moyen d'un instrument dangereux, sur la personne de Samuel Liebi et ayant eu pour conséquence la mort du blessé; ils ont été condamnés chacun à 3 ans et demi de réclusion, déduction faite de 4 mois de prison préventive, et solidairement à 863 fr. 60 de frais de l'Etat. Les frères Rösch se trouvaient l'après-midi du 21 février 1899 dans une forêt, près de St-Imier, où ils rencontrèrent une troupe d'ouvriers de cette localité, parmi lesquels Liebi, qui leur donnèrent de l'eau-de-vie. En revenant à St-Imier, les ouvriers passèrent près de l'habitation des frères Rösch, qui dans l'intervalle étaient rentrés chez eux. A ce moment, une dispute éclata entre un nommé Monnier et un certain Lauber; d'autres ouvriers s'en mêlèrent et en particulier aussi les deux frères Rösch, qui s'étaient armés de pierres et de bâtons. Mais les Rösch tournèrent leurs coups surtout contre Liebi, qui au fond n'était même pas engagé dans la querelle; ils le frappèrent avec leurs bâtons et lui jetèrent des pierres. Liebi tomba par

terre; mais il se releva et suivit les frères Rösch dans leur demeure; là, Nicolas Rösch lui donna des coups de talon de botte et Jacob des coups de poing; ils le terrassèrent encore une fois et lui lancèrent de nouveau des pierres. Liebi perdait beaucoup de sang d'un trou à la tête; il put néanmoins se relever et s'en retourna chez lui, où sa logeuse pansa ses blessures; le lendemain, il était mort. L'expertise médico-légale a constaté que la mort de Liebi était due à une lésion du crâne faite au moyen d'un instrument contondant et à une hémorragie des méninges, qui s'était produite à la suite de la blessure. Les frères Rösch, qui ont tous deux déjà subi des condamnations et qui, buveurs et paresseux, ne jouissent pas d'une bonne réputation à St-Imier, ont d'abord nié énergiquement avoir frappé Liebi; puis, plus tard, Nicolas a rejeté une part des charges sur son frère Jacob; tous deux ont fait des déclarations en partie contradictoires. Mais des preuves produites à l'audience, il résulte que ce sont les frères Rösch, et personne d'autre, qui ont maltraité Liebi; il a été en outre établi que tous ceux qui ont pris part à la bagarre étaient plus ou moins ivres.

Dans une requête adressée au Grand Conseil, les frères Rösch sollicitent remise du reste de leur peine. Ils s'attachent à démontrer qu'il s'est agi d'une rixe, que de plus il n'a pas été possible d'établir par qui Liebi a été blessé, qu'en outre, après l'accident, Liebi s'est encore rendu dans plusieurs auberges et qu'il a fort bien pu, en état d'ivresse, faire une chute. Ils promettent de ne plus jamais se trouver en conflit avec les tribunaux pour des rixes de ce genre. L'administrateur du pénitencier de Thorberg propose la remise du sixième de la peine; il dit que les frères Rösch sont de bons travailleurs, et il ajoute que la peine est sévère eu égard aux circonstances embrouillées de l'affaire. Cette dernière observation paraît reposer uniquement sur les déclarations des frères Rösch; il appert au contraire du dossier qu'il est parfaitement sûr que la blessure ayant causé la mort de Liebi a été faite par les frères Rösch et rien que par eux. L'allégation ayant trait à la conduite de Liebi après la rixe ne peut être admise comme prouvée, attendu qu'aucun renseignement n'a été donné à ce sujet au cours des débats. En outre, suivant le rapport médico-légal, la blessure de Liebi n'a pas été causée par une simple chute, et l'existence en a été constatée immédiatement après la rixe. La peine prononcée contre les frères Rösch n'est donc pas trop sévère; en conséquence, le Conseil-exécutif propose d'écarter le recours.

Proposition du Conseil-exécutif:  
, de la commission de justice:

*Rejet.*  
id.

26° *Wyss*, Louis-Alexandre, né en 1871, originaire d'Oberdiessbach, autrefois commis de poste à Berne, a été reconnu coupable le 15 novembre 1901, par les

assises du deuxième ressort: 1° d'abus de confiance commis en tant qu'employé de l'administration fédérale des postes et au préjudice de son chef, la valeur de la chose soustraite dépassant 300 fr.; mais, avant toute réclamation directe et à une époque où il pouvait se croire non encore découvert, Wyss avait déjà réparé complètement le préjudice causé et, à première réquisition, remboursé aussitôt et intégralement la valeur de la chose soustraite; 2° de violation du secret des lettres. Il a été condamné, sous bénéfice de circonstances atténuantes, à 14 jours d'emprisonnement, à la destitution et à 127 fr. 50 de frais de l'Etat. Wyss était en août 1901 commis de poste au bureau principal de Berne. Le 6 août parvint entre ses mains une lettre chargée et cachetée, au montant de 1875 fr. (1500 marcs), adressée de Magdebourg à destination de Wengen, Oberland bernois. Wyss n'expédia pas la lettre, mais la cacha dans son bureau, l'ouvrit quelques jours après et changea le billet de banque de mille marcs qu'elle contenait en argent suisse, avec lequel il paya des dettes pressantes, au montant de 170 fr. Il reçut plus tard de son père, en prêt, une somme de 170 fr.; il changea cette somme en papier allemand, de même que le reste du détournement, dont il n'avait pas fait usage, et expédia le 26 août la lettre chargée à Wengen, d'où le destinataire était déjà parti; le pli fut renvoyé à son expéditeur. A la suite de réclamations faites par ce dernier, Wyss avait été entendu le 25 août par le directeur de l'arrondissement postal; il avait d'abord nié obstinément avoir touché à la lettre en question, mais plus tard, et au cours de l'instruction, il fit des aveux complets. Il n'a pas subi de condamnations antérieures et il jouissait d'une bonne réputation. Il a été congédié le 26 août par l'administration des postes.

Dans une requête adressée au Grand Conseil, Wyss sollicite remise de la peine d'emprisonnement. A l'appui de sa demande, il dit qu'il n'a ouvert la lettre chargée que poussé par un impérieux besoin d'argent; il se repent amèrement de son action, qu'il a déjà assez durement expiée en recevant son congé de l'administration postale. Il ajoute que sa nombreuse famille tomberait dans une grande gêne s'il devait subir sa peine. Enfin, il demande la commutation de la peine d'emprisonnement en une amende, conformément à une décision de la direction générale des postes, du 23 août 1901. La direction de police de la ville de Berne recommande la prise en considération partielle du recours; le préfet de Berne en propose le rejet. Les frais de l'Etat ne sont pas payés.

Il ne peut guère être question d'une commutation de la peine d'emprisonnement en une amende, attendu que Wyss, suivant l'attestation du préfet de Berne en ce qui a trait aux frais de l'Etat, serait difficilement à même de la payer. Il ne peut non plus être fait une remise entière ou partielle de la peine; Wyss a trompé la confiance de ses supérieurs d'une manière

telle que la prise en considération du recours ne se justifierait pas. Le tribunal a déjà tenu suffisamment compte de toutes les circonstances qui parlent en faveur du pétitionnaire. En conséquence, le Conseil-exécutif propose le rejet de la requête.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
 » de la commission de justice: id.

27<sup>o</sup> Rose-Lina Wyss née Dietrich, originaire d'Oberdiessbach, négociante, demeurant à Berne, née en 1876, a été condamnée le 29 avril 1901, par le juge de police de Berne, pour contravention à la loi sur les auberges, à une amende de 50 fr., à un droit de patente de 10 fr. et à 15 fr. 50 de frais de l'Etat. Par requête adressée au Grand Conseil, la femme Wyss a sollicité précédemment remise partielle de l'amende et remise totale des frais de l'Etat. Sur la proposition des autorités préconsultatives, le Grand Conseil a réduit l'amende à 25 fr. Aujourd'hui, par nouvelle requête adressée au Grand Conseil, la femme Wyss sollicite remise du reste de l'amende. Elle dit que son mari est sans travail et qu'elle ne peut pas payer les 25 fr.

La femme Wyss a déjà bénéficié d'une remise de peine. Toutes les circonstances parlant en sa faveur ont été prises alors en considération. Elle ne démontre pas dans sa nouvelle requête que sa situation se soit sensiblement modifiée. La femme Wyss n'a d'ailleurs essayé en aucune manière de satisfaire au jugement prononcé contre elle; elle n'a pas encore versé un seul acompte sur les frais de l'Etat.

Proposition du Conseil-exécutif: *Rejet.*  
 » de la commission de justice: id.

28<sup>o</sup> Flückiger, Jules, né en 1868, originaire de Rohrbach, acheveur, demeurant à Boujean, a été reconnu coupable, le 31 janvier 1902, par le juge au correctionnel de Bienne, de contravention à la loi sur les auberges, et condamné à 2 jours d'emprisonnement et à 5 fr. 50 de frais de l'Etat. Flückiger n'avait pas payé ses impôts communaux, à Bienne, pour les années 1898 et 1899, et le juge de police de Bienne, par jugement du 30 septembre 1901, lui avait interdit la fréquentation des auberges dans le canton de Berne. Or, en novembre 1901, Flückiger avait été reconstré dans diverses auberges de Boujean. Depuis le 22 janvier 1902, Flückiger a payé les frais de l'Etat et les impôts communaux en retard. Par requête adressée au Grand Conseil, il sollicite remise de la peine d'emprisonnement. Il invoque le fait que ce n'est que parce qu'il gagne très peu qu'il n'a pas payé ses impôts; la bonne volonté de les payer ne lui a pas manqué. Le conseil municipal et le préfet de Bienne recommandent la requête. Vu que les impôts arriérés et les frais ont

été payés, le Conseil-exécutif propose de prendre le recours en considération.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine d'emprisonnement.*  
 » de la commission de justice: id.

29<sup>o</sup> Bühlmann, Jean, ferblantier, demeurant à Bienne, a été reconnu coupable, le 31 janvier 1902, par le juge au correctionnel de Bienne, de contravention à la loi sur les auberges, et condamné à 2 jours d'emprisonnement et à 5 fr. 50 frais de l'Etat. Bühlmann n'avait pas payé ses impôts communaux, à Bienne, pour l'année 1899 et le juge de police de Bienne, par jugement du 30 septembre 1901, lui avait interdit la fréquentation des auberges dans le canton de Berne. Or, en décembre 1901, Bühlmann avait été rencontré dans une auberge de Bienne. Depuis la condamnation, Bühlmann a payé les impôts en retard et les frais de l'Etat. Par requête adressée au Grand Conseil, il sollicite remise de la peine d'emprisonnement. Le conseil municipal et le préfet de Bienne recommandent la requête. Vu que les impôts arriérés et les frais de l'Etat ont été payés, le Conseil-exécutif propose de prendre le recours en considération.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise de la peine d'emprisonnement.*  
 » de la commission de justice: id.

30<sup>o</sup> Glasson, Emile, né en 1875, originaire d'Hérimoncourt, France, pivotier, demeurant actuellement à La Chaux-de-Fonds, a été reconnu coupable le 30 décembre 1899, par le tribunal correctionnel de Montier, d'actes contre nature et condamné à 3 mois de détention dans une maison de correction, à 5 ans de bannissement hors du canton et aux frais de l'Etat. Dans le courant de l'automne de 1899, Glasson, en état d'ivresse, avait commis des actes contre nature. Il avait avoué immédiatement les faits. Il a subi sa détention. Il adresse aujourd'hui au Grand Conseil une requête dans laquelle il sollicite remise du reste de la peine de bannissement. Il reconnaît la gravité de sa faute et s'en repent; il ajoute que, par suite de la mort de sa mère, son père, qui habite Reconvilier avec sa nombreuse famille, est tombé dans la misère et a besoin de son aide. La requête est recommandée par le conseil municipal de Reconvilier et par le préfet de Montier. Vu les motifs invoqués par le pétitionnaire, le Conseil-exécutif propose de faire remise du reste de la peine.

Proposition du Conseil-exécutif: *Remise du reste de la peine de bannissement.*  
 » de la commission de justice: id.

# DÉCRET

concernant

## l'organisation de la Direction de l'agriculture.

### Le Grand Conseil du canton de Berne,

En vue de fournir à la Direction de l'agriculture les moyens de remplir les obligations qui lui sont imposées par le décret du 30 août 1898, concernant les Directions du Conseil-exécutif;

Vu l'art. 26, n° 14, de la Constitution cantonale;  
Sur la proposition du Conseil-exécutif,

*décète:*

ARTICLE PREMIER. La Direction de l'agriculture est chargée des encouragements à donner à l'agriculture et à l'industrie laitière (assurance contre la grêle), à la viticulture, à la culture des fruits et à l'élevage du bétail, comme aussi de la police sanitaire du bétail, de l'assurance du bétail et de la surveillance des institutions agricoles. (Art. 1<sup>er</sup>, litt. N, du décret du 30 août 1898 concernant les Directions du Conseil-exécutif.)

ART. 2. Les fonctionnaires de la Direction de l'agriculture sont:

- 1° un secrétaire,
- 2° un vétérinaire cantonal,
- 3° un ingénieur agricole.

ART. 3. La Direction de l'agriculture est aidée, dans la gestion des diverses branches de son administration, par les commissions ci-après:

- 1° les commissions d'élevage des chevaux, du bétail bovin et du petit bétail;
- 2° la commission de surveillance et la commission technique de l'école d'agriculture et de l'école d'industrie laitière de la Rütli, de même que la commission des cours agricoles d'hiver;
- 3° la section de médecine vétérinaire du collège de santé.

- 2° les commissions de surveillance de l'école d'agriculture et d'industrie laitière de la Rütli et des cours agricoles d'hiver, de même que la commission technique de l'école d'industrie laitière de la Rütli;

**Amendements de la commission.**

ART. 4. Le *secrétaire* est chargé de la préparation des affaires concernant l'encouragement de l'agriculture et de l'industrie laitière en général, la viticulture et l'arboriculture fruitière, l'assurance contre la grêle et les concours de bétail, ainsi que, pour autant que c'est nécessaire, des affaires concernant l'enseignement agricole.

Le secrétaire est le chef de la chancellerie de la Direction de l'agriculture; en cette qualité, il tiendra un contrôle de toutes les affaires qui parviennent à la Direction ou qui en sortent; ce contrôle indiquera, outre l'autorité ou la personne en cause et la nature de l'affaire, la date de sa réception et celle de son expédition ou solution.

Il est de plus chargé de la comptabilité et maintiendra les archives en bon ordre.

La nomination, la durée des fonctions et le traitement du secrétaire sont réglés par les prescriptions sur la matière.

Parmi les divers candidats à la place de secrétaire, il sera si possible donné la préférence à celui qui possédera des connaissances spéciales en agriculture.

ART. 5. Sont soumises en première ligne au *vétérinaire cantonal*, pour être étudiées, préparées et être l'objet de propositions, les affaires qui ont trait à la police sanitaire du bétail et à l'assurance du bétail; de plus, le vétérinaire cantonal prépare les affaires soumises à la section de médecine vétérinaire du collège de santé, et il prend part avec voix consultative aux séances de cette section.

Le vétérinaire cantonal est nommé par le Conseil-exécutif pour une durée de quatre ans. Son traitement est fixé à la somme de 3500 fr. à 4500 fr.

. . . . quatre ans. Son traitement est fixé à la somme de 4500 à 5500 fr.

Il devra habiter Berne et se vouer exclusivement à ses fonctions.

ART. 6. L'*ingénieur agricole* s'occupe de la vérification et du préavis de tous les projets des améliorations du sol qui sont entreprises avec le concours financier de l'Etat dans les terrains de plaine et dans les terrains de montagne. Il inspecte en outre les travaux des améliorations, afin de voir s'ils ont été exécutés aussi parfaitement que possible et conformément aux règles de l'art; il fait rapport sur chaque cas particulier.

L'ingénieur agricole peut aussi être appelé à donner les indications nécessaires relativement à la levée de plans, etc., de même qu'à établir des projets, notamment en ce qui concerne les domaines de l'Etat.

Il est nommé par le Conseil-exécutif pour une durée de quatre ans. Son traitement est fixé à la somme de 3500 fr. à 4500 fr.

ART. 7. Si les besoins l'exigent, la répartition des affaires, telle qu'elle est prévue par les articles ci-dessus, peut être modifiée par le Conseil-exécutif, et d'autres fonctions encore peuvent être attribuées à l'un ou l'autre des fonctionnaires.

ART. 8. Les obligations des *commissions d'élevage des chevaux, du bétail bovin et du petit bétail* sont déterminées par la loi concernant l'encouragement et l'amélioration de l'élevage des chevaux, du bétail bovin et du petit bétail, du 25 octobre 1896.

**Amendements de la commission.**

ART. 9. Les obligations et compétences des commissions de surveillance et techniques de l'école d'agriculture et de l'école d'industrie laitière de la Rütli, de même que des cours agricoles d'hiver, sont déterminées par des règlements spéciaux.

ART. 10. La *section de médecine vétérinaire du collège de santé* est adjointe à la Direction de l'agriculture à titre d'autorité consultative pour ce qui concerne la police sanitaire des animaux domestiques. (Voir le décret du 9 mars 1882.)

ART. 11. Le présent décret entrera en vigueur le 1<sup>er</sup> avril 1902. Il sera inséré au Bulletin des lois. Le Conseil-exécutif est chargé de son exécution.

Il abroge le décret portant création d'une place d'ingénieur agricole cantonal, du 24 novembre 1897.

Berne, le 18 janvier 1902.

Berne, le 27 janvier 1902.

*Au nom du Conseil-exécutif:*

Le président,  
**Joliat.**

Le chancelier,  
**Kistler.**

*Pour la commission,*

Le président,  
**E. Lohner.**

# Direction de l'agriculture du canton de Berne.

(Janvier 1902.)

## Affaires à traiter chaque année.

Année 1893.	I. Agriculture.	Année 1900.
Une bourse cantonale et une bourse fédérale d'études; une bourse cantonale de voyage.	Bourses.	Trois bourses cantonales et trois bourses fédérales d'études ont été accordées.
Allocation d'un subside fixe de l'Etat, de 5000 fr.	Société économique et d'utilité publique du canton.	Subside fixe de l'Etat de 4000 fr.; en outre, allocation de subsides fédéraux et de subsides cantonaux du 50 % des frais effectifs de 110 conférences et de 59 cours spéciaux.
Subsides pour 114 conférences.	Conférences agricoles faites par des maîtres itinérants.	Subsides accordés pour 14 conférences organisées par des associations étrangères à la Société économique et d'utilité publique.
Subsides pour 14 cours.	Cours agricoles spéciaux.	Subsides accordés pour 2 cours organisés par des associations étrangères à la Société économique et d'utilité publique.
Subsides pour 6 inspections.	Inspections de fruiteries.	Subsides accordés pour 132 inspections et obtention de subsides fédéraux. (De même pour les conférences et les cours.)
Subvention.	Bureau central de renseignements du marché des fruits, à Wädensweil.	Subvention (sans changement).
Subvention suivant contrat.	Station d'essais de la Suisse allemande et école d'horticulture, de viticulture et de pomiculture, à Wädensweil.	Subvention suivant contrat et collaboration aux démarches faites en vue de la reprise de l'institution par la Confédération.
Subvention suivant contrat.	Ecole d'horticulture de la Châtelaine, près de Genève.	Subvention (sans changement).
Subvention versée à une station de greffage.	Stations de greffage.	Subventions versées à cinq stations de greffage.
Rien.	Littérature arboricole.	Distribution d'un ouvrage spécial aux participants aux cours d'arboriculture.
Invitation à combattre ce champignon et demande de rapports sur les résultats de l'arrosage des vignes.	Mildiou.	Sans changement (comme en 1893).
Rien.	Oïdium.	Invitation à combattre cette maladie de la vigne et demande de rapports sur les résultats du soufrage.
Ordre de procéder à des recherches et communication des résultats à la Confédération.	Phylloxéra.	Sans changement (comme en 1893).
Rien.	Commissaire chargé des inspections du vignoble bernois.	Discussion et mise à exécution de propositions concernant des mesures préservatrices et les frais de la reconstitution du vignoble.
Demande et utilisation de rapports.	Commission cantonale de viticulture.	Sans changement (comme en 1893).
Rien.	Station d'essais d'Auvernier.	Subvention suivant contrat du 9 août 1894.

**Année 1893.**

Rien.

Subside accordé pour les travaux préparatoires de l'Exposition suisse d'agriculture, à Berne.

Allocation d'un subside cantonal.

Rien.

Rien.

Rien. (Jusqu'à la fin de 1898, ce service rentrait dans les affaires de la Direction de l'intérieur.)

16 améliorations approuvées et subventionnées.

4 améliorations approuvées et subventionnées.

Haute surveillance au point de vue administratif.

Rien.

Haute surveillance au point de vue administratif.

Rien.

10 arrondissements; ont été primés: 81 étalons, 13 poulains et 249 juments. Total des primes: 21,935 fr.

Entremise entre le Département fédéral de l'agriculture et les propriétaires des animaux primés. Primes prévues: 27,140 fr. Primes versées: 28,710 fr.

Entremise entre les propriétaires de pâturages et la Confédération. 25 pâturages primés, avec 538 poulains. Total des primes: 7244 fr.

2 stations.

70 étalons; subsides pour l'acquisition des étalons. Travail concernant les formulaires de certificats de saillie.

Rien.

Rien.

25 concours; ont été primés: 481 taureaux et taurillons, 1252 vaches et génisses. Total des primes: 59,985 fr.

Entremise entre le Département fédéral de l'agriculture et les éleveurs. Total des primes: 39,495 fr.

**I. Agriculture.**

(Suite.)

Encouragement de la culture rationnelle de la vigne.

Expositions d'agriculture.

Société suisse d'économie alpestre.

Culture de la betterave à sucre.

Cueillette des hannetons.

Assurance contre la grêle.

Améliorations de terrains de montagne.

Améliorations de terrains de plaine.

**II. Ecoles.**

Ecole théorique et pratique d'agriculture de la Rütti.

Ecole d'agriculture d'hiver de la Rütti.

Ecole d'industrie laitière de la Rütti.

Ecole d'agriculture d'hiver de Porrentruy.

**III. Elève du bétail.**

Primes cantonales pour les chevaux.

Primes fédérales pour poulains et juments poulinières.

Subventions fédérales en faveur des pâturages pour poulains.

Stations officielles d'étalons.

Stations privées d'étalons.

Importation d'étalons reproducteurs de gros trait.

Admissions d'étalons.

Primes cantonales pour le bétail bovin.

Primes fédérales pour le bétail bovin.

**Année 1900.**

L'Etat a pris à sa charge la plus grande partie des frais des primes accordées par deux sociétés de viticulture pour bons travaux.

Subsides accordés à l'exposition cantonale d'agriculture de Thoune et à l'exposition d'agriculture du district de Moutier.

Sans changement (comme en 1893).

Allocation de primes aux producteurs bernois.

Démarches en vue de la sanction des règlements concernant la cueillette des hannetons et allocation de subsides pour les frais de cette opération (depuis mars 1897).

Obtention de subsides cantonaux et de subsides fédéraux pour les frais de l'assurance contre la grêle.

Approbation de 40 améliorations, versement des subsides cantonaux et des subsides fédéraux et examen de 18 projets.

Examen d'un projet de drainage et obtention des subsides cantonaux et des subsides fédéraux.

Sans changement (comme en 1893).

Haute surveillance au point de vue administratif.

Sans changement (comme en 1893).

Haute surveillance au point de vue administratif et paiement d'une grande partie des frais.

11 arrondissements; ont été primés: 37 étalons, 13 poulains et 413 juments. Total des primes: 20,750 fr.

Sans changement (comme en 1893). Primes prévues: 42,620 fr. Primes versées: 33,600 fr.

Entremise (comme en 1893). 24 pâturages primés, avec 373 poulains. Total des primes: 13,978 fr. 35.

17 stations de monte. Entremise entre les autorités fédérales et les arrondissements intéressés. Paiement de la litière.

52 étalons; perception et versement des subsides fédéraux. Travail concernant les formulaires des certificats de saillie.

Obtention de subsides cantonaux.

Entremise entre les propriétaires et le Département fédéral de l'agriculture.

27 concours; ont été primés: 626 taureaux et taurillons, 2721 vaches et génisses. Total des primes: 84,075 fr.

Entremise comme en 1893. Dépenses pour primes: 84,075 fr.

**Année 1893.**

Rien.

Rien.

4093 pièces de bétail bovin. Total des primes : 12,939 fr.

11 concours. Primés : 108 verrats, par 2990 fr., et 185 boucs, par 1647 fr. 50.

Entremise entre le Département fédéral de l'agriculture et les éleveurs de petit bétail.

Rien.

Attribution de cette branche d'administration à la Direction de l'agriculture, le 17 avril 1893.

810 affaires.

Rien.

Rien.

Rapport au Département fédéral de l'agriculture le 1<sup>er</sup> et le 16 de chaque mois.

Préparation du budget à l'intention de l'Etat de Berne et du Département fédéral de l'agriculture.

Elaboration du rapport de gestion.

Vérification exacte de tous les comptes et de toutes les notes concernant l'agriculture.

Section de l'agriculture : 1126 mandats ; section de la police des épizooties : 1106 mandats.

**III. Elève du bétail.**

(Suite.)

Certificats de saillie pour taureaux.

Marchés aux taureaux.

Concours fédéraux de familles de reproducteurs.

Primes cantonales pour verrats et boucs.

Primes fédérales pour verrats et boucs.

Primes cantonales pour truies et chèvres.

**IV. Police des épizooties.**

Application des prescriptions sur le commerce du bétail dans l'intérieur du canton, sur les certificats de santé, sur l'importation du bétail de rente et du bétail de boucherie, sur la vaccination contre le charbon symptomatique et le charbon bactérien, sur les indemnités pour pertes de bétail, sur la rétribution des vétérinaires d'arrondissement pour leurs vacations officielles. Division du territoire du canton de Berne en arrondissements de police vétérinaire et nomination des vétérinaires d'arrondissement. Confirmation, soit prise de mesures contre le charbon symptomatique, le charbon bactérien, la fièvre aphteuse, la morve, la rage, le rouget du porc et la pneumo-entérite du porc.

Contrôle de l'importation de bétail de boucherie.

Lutte contre la tuberculose des bêtes bovines.

Bulletin concernant les épizooties.

Budget.

Rapport annuel.

Comptabilité.

Etablissement de mandats de recettes et de mandats de dépenses.

**Année 1900.**

(Loi cantonale du 25 octobre 1896.) Livraison de 628 formulaires de certificats de saillie. Examen des cahiers de talons retournés à la Direction et contenant environ 35,000 talons. Annulation des certificats non valables. Ordre de compléter les certificats incomplets. Délivrance de duplicata pour certificats de filiation.

Subventions aux marchés de Berne et de Zoug.

Rien. (Le crédit fédéral est remplacé par les primes individuelles.)

14 concours. Primés : 103 verrats, par 2475 fr., et 192 boucs, par 1910 fr.

Entremise comme en 1893.

14 concours. Primés : 246 truies, par 3394 fr., et 873 chèvres, par 5879 fr.

827 affaires, dont la plus grande partie sont à liquider aussi bien au point de vue de la police vétérinaire qu'au point de vue pécuniaire. Beaucoup d'affaires, surtout celles qui concernent les cas de fièvre aphteuse, nécessitent une correspondance considérable.

Mesures réglant l'importation, depuis 1899.

Envoi de vaccin aux vétérinaires. Examen des rapports sur les vaccinations. Prise des mesures nécessaires. Paiement de la moitié des frais de vaccination et obtention d'un subside fédéral pour le reste.

Rapport à la fin de chaque semaine.

Sans changement.

Sans changement.

Sans changement.

Section de l'agriculture : 1889 mandats ; section de la police des épizooties : 1083 mandats.

En outre, différentes affaires, dont on ne peut charger les commissions de l'élevage des chevaux, de l'élevage du bétail bovin et de l'élevage du petit bétail, par ex. : publication des avis de concours ; rédaction définitive du rapport sur les concours, qui doit être imprimé ; établissement de toutes les listes des primes, qui doivent être également imprimées ; comptes des primes cantonales.

La Direction de l'agriculture est de plus chargée : des dénonciations, de l'application des dispositions légales

sur le remboursement des primes et le paiement des amendes dans les cas de la soustraction d'un animal à l'élevage indigène avant l'expiration du délai fixé ; de l'envoi de réclamations aux propriétaires qui doivent fournir la preuve que certaines obligations sont remplies. (Malgré la publication répétée des prescriptions à observer, on ne peut, sans une réclamation écrite, obtenir aucune justification de la majeure partie des propriétaires touchant des primes.)

## Autres affaires.

Recommandation des requêtes parvenant des arrondissements de police vétérinaire et qui sont adressées aux autorités fédérales. Demande et utilisation de rapports sur des questions agricoles à l'ordre du jour. Explications sur des dispositions de la législation agri-

cole. Réponse à des demandes parvenant d'autres cantons ou de l'étranger et concernant l'état de l'agriculture et de l'éleveur du bétail dans le canton de Berne, ou sur le genre et le mode des encouragements cantonaux donnés à l'agriculture, etc., etc.

## Comptabilité.

	Recettes	Dépenses	Dépenses nettes
<b>1893.</b>			
Section de l'agriculture (sans les écoles et les mesures d'urgence) . . . . .	225,578. 73	347,195. 85	121,617. 12
Ecole d'agriculture de la Rütli . . . . .	149,345. 71	175,164. 56	25,818. 85
Ecole d'industrie laitière de la Rütli . . . . .	148,929. 59	170,754. 59	21,885. —
Caisse des indemnités pour pertes de bétail . . . . .	103,241. 65	51,511. 35*)	(Fonds spécial)
Caisse des certificats de santé de chevaux . . . . .	6,481. 10	3,552. 85	»
<b>1900.</b>			
Section de l'agriculture (sans les écoles et la propriété du Liebefeld) . . . . .	193,049. 65	441,003. 36	247,953. 71
Ecole théorique et pratique d'agriculture de la Rütli . . . . .	139,414. 75	165,064. 11	25,649. 36
Ecole d'agriculture d'hiver de la Rütli . . . . .	16,394. 91	26,492. 07	10,097. 16
Ecole d'industrie laitière de la Rütli . . . . .	200,975. 82	228,795. 15	27,819. 33
Ecole d'agriculture d'hiver de Porrentruy . . . . .	5,419. 03	12,659. 03	7,240. —
Caisse des indemnités pour pertes de bétail . . . . .	119,429. 43	65,928. 23	(Fonds spécial)
Caisse des certificats de santé des chevaux . . . . .	9,182. 65	2,333. 85	»

\*) Après déduction du subside de 50,000 fr. pour les frais des primes du bétail bovin.

Berne, en janvier 1902.

Direction de l'agriculture.

Projet du Conseil-exécutif,  
du 22 novembre 1901.

---

# DÉCRET

modifiant

l'art. 16 du décret concernant la police du feu,  
du 1<sup>er</sup> février 1897.

---

**Le Grand Conseil du Canton de Berne,**

Sur la proposition du Conseil-exécutif,

*décète:*

ARTICLE PREMIER. L'art. 16 du décret du 1<sup>er</sup> février 1897 est abrogé et remplacé par la disposition suivante:

« ART. 16. Le chanvre et le lin ne pourront être broyés et séchés au feu que de jour, à une distance des bâtiments et forêts assez grande pour qu'il n'y ait pas danger d'incendie, ou bien aussi, toutefois, dans la maison du four-séchoir des fermes isolées, lorsque cette maison est distante d'au moins 20 mètres du bâtiment le plus proche et que la construction et l'aménagement en sont conformes aux prescriptions de l'art. 67 ci-après. »

ART. 2. Le présent décret entre immédiatement en vigueur.

---

Berne, le 22 novembre 1901.

*Au nom du Conseil-exécutif:*

Le président,

**Joliat.**

Le chancelier,

**Kistler.**

