

Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor(en): **Könitzer / Kunz**

Objektyp: **Article**

Zeitschrift: **Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern ... = Rapport sur l'administration de l'Etat de Berne pendant l'année ...**

Band (Jahr): - **(1911)**

PDF erstellt am: **26.09.2024**

Persistenter Link: <https://doi.org/10.5169/seals-416788>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.

Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.

Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1911.

Direktor: Herr Regierungsrat **Könitzer**.

Stellvertreter: Herr Regierungsrat **Kunz**.

I. Bauwesen.

A. Allgemeine Verwaltung, Personal.

Das Berichtsjahr hat im Beamtenpersonal verschiedene Veränderungen gebracht.

Herr Oberingenieur Karl von Graffenried hat auf Ende 1911 seine Demission eingereicht, welcher vom Grossen Rat am 22. November unter Verdankung der dem Staat während 42 Jahren in verschiedenen Stellungen geleisteten vortrefflichen Dienste entsprochen wurde. Herr von Graffenried trat im Jahre 1866 als leitender Ingenieur der Hasletalentsumpfung in den Staatsdienst, ging dann bei Beginn der Jura-gewässerkorrektion im Jahre 1868 in dieses Unternehmen über, welchem er bis zu dessen Liquidation mit Ausnahme einer Zwischenzeit von drei Jahren, von 1870—1873, während welcher er die Verbindungsbahn und Rheinbrücke in Basel erbaute, zuerst unter Bridel, später als leitender Oberingenieur vorstand. Im Jahre 1887 wurde er zum Bezirksingenieur IV (Mittelland) ernannt und provisorisch bis 1889 auch für den Bezirk V (Seeland). Im Jahre 1892 erfolgte seine Wahl zum Adjunkten des Herrn Oberingenieur Ganguillet und auf 31. März 1894 als Oberingenieur. Als Nachfolger an die jetzt durch seine Demission erledigte Oberingenieurstelle wählte der Grosse Rat am 22. November Herrn H. Aebi, bisherigen Ingenieur des I. Bezirks in Interlaken. Der Ingenieurbezirk I wurde dem Bezirksingenieur II, Herrn Neuhaus, übertragen.

Am 6. Oktober 1911 starb in Burgdorf nach langer Krankheit im Alter von 38 $\frac{1}{2}$ Jahren der Ingenieur des III. Bezirks, Herr Arthur Moser. Derselbe war im Jahre 1904 zum bauleitenden Ingenieur der Emme-korrektion und Stellvertreter des Bezirksingenieurs und nach dessen Tode im Dezember 1909 zum Bezirksingenieur gewählt worden. Sein Bezirk wurde unter Vorbehalt der projektierten Reorganisation der Baudirektion dem Ingenieur des IV. Bezirks, Herrn von Erlach in Bern, übertragen.

Für die Leitung der Korrektion und Verbauung der Emme und ihrer Zuflüsse erzeugte sich schon längere Zeit die Anstellung eines eigenen Ingenieurs als notwendig. Hierfür wählte der Regierungsrat Herrn Ingenieur Goldschmid, bisher Wasserrechtsingenieur des Kantons Aargau. (8. April 1911.)

Am 21. Oktober verstarb in Bern ebenfalls nach längerer Krankheit im Alter von 70 $\frac{1}{2}$ Jahren Herr S. Riesen, gewesener Adjunkt des Kantonsbaumeisters. Im Jahre 1872 als Bauführer des Kantonsbauamtes eingetreten, hatte er 40 Jahre treu erfüllten Staatsdienst hinter sich. Als neuer Architekt des Kantonsbauamtes wurde gewählt Herr J. Zihler.

Herr W. Hünerwadel wurde definitiv zum Kantonsgeometer gewählt. Dem zum Professor am Technikum Freiburg gewählten Herrn P. Gerber wurde die nachgesuchte Entlassung als Adjunkt des Kantonsgeometers erteilt; ebenso dem als Ingenieur-Geodät der schwei-

zerischen Landestopographie gewählten Geometer Herrn H. Dübi. Als neue Angestellte des Vermessungsbureaus wurden gewählt die Herren Albert Baumer, W. Hörni, J. Villemin, P. Kübler und R. Weber.

Das Strassen- und Wasserbaupersonal hatte auf Ende 1911 folgenden Bestand:

- a) Oberwegmeister 23, davon 8 I. Klasse, 6 II. Kl., 6 III. Kl., 2 IV. Kl., 1 V. Kl.;
- b) Wegmeister 555, davon 303 I. Kl., 121 II. Kl., 50 III. Kl., 50 IV. Kl., 25 V. Kl., 6 VI. Kl.;
- c) 1 Oberschwellenmeister, 10 Amtsschwellenmeister und 2 Aufseher der Juragewässerkorrektion;
- d) 5 Schleusenmeister;
- e) 32 Pegelaufseher.

Mit der schon 1905 in Aussicht genommenen Reorganisation der Baudirektion ist vorläufig praktisch durch Verschmelzung der Ingenieurbezirke begonnen worden; die gesetzliche Durchführung fällt ins neue Jahr.

B. Gesetzgebung.

Am 28. Oktober 1911 erliess der Regierungsrat, gestützt auf Art. 83 des Gesetzes vom 28. Mai 1911 über Einführung des schweizerischen Zivilgesetzbuches, eine Verordnung betreffend Schutz und Sicherung der Landschaften, Ortschaftsbilder und Aussichtspunkte im Kanton Bern, welche sofort in Kraft getreten ist.

Eine am 22./23. März 1911 unter der Leitung des Vorstehers des eidgenössischen Departements des Innern tagende Konferenz von Abgeordneten der Kantone beschloss eine Revision des Automobilkonkordats von 1902. Gestützt hierauf unterbreitete die Baudirektion mit der Polizeidirektion im September den Oberbehörden erstens einen Dekretsentwurf, welcher den Beitritt des Kantons Bern zum neuen Konkordat erklären und die notwendigen Vollziehungsvorschriften schaffen, und zweitens einen Gesetzesentwurf zur Einführung einer Automobilsteuer, deren Ertrag zur Verbesserung des Strassenunterhaltes dienen sollte. Beide Vorlagen sind vom Grossen Rat an eine Spezialkommission gewiesen worden. Die Weiterbehandlung fällt ins nächste Jahr.

Die *Grundbuchbereinigung* nahm auch im Berichtsjahre viel Zeit und Arbeit in Anspruch. Einzig im II. Ingenieurbezirk wurden im ganzen 505 Rechtsanmeldungen und über 600 Einsprachen gemacht. In einigen wenigen Fällen kam es zu prozessualen Austragungen der Differenzen. Unnützerweise gaben Wasser- und andere Leitungen in Strassen zu vielen Rechtsanmeldungen und dann natürlich wieder zu Einsprachen Anlass. Die von der Baudirektion behandelten Objekte betrafen in der Hauptsache Kiesgruben und Zufahrten dazu, Strassenabschnitte, Futtermauern, Baubeschränkungen, See- und Flussgrundeigentum. Die Bereinigung geht noch in 1912 weiter.

C. Hochbau.

1. Neu- und Umbauten des Staates.

a. Rubrik X D 1: Bauten in Amts-, Pfrund-, Wirtschaftsgebäuden, Erziehungs- und Strafanstalten.

Bauten		Einnahmen		Ausgaben	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art.	Budgetkredit D 1	250,000	—	—	—
1.	Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	—	—	42,172	35
2.	Thun Schloss, Bureauerweiterungen	—	—	8,883	50
3.	Bern ehemalige Landjägerhauptwache, Umbau	20	—	9,904	25
4.	Landorf Anstalt, neue Küche	—	—	4,009	95
5.	Hofwil Seminar, neues Abwarthaus	—	—	983	90
6.	Waldau Anstalt (Althaus), neuer Heizkessel	—	—	470	60
7.	Interlaken Schloss, Waschhausanbau	—	—	162	—
8.	Bern Stift, Archiveinrichtung für die Baudirektion	—	—	2,394	70
9.	Bern Rathaus, Erweiterung der Staatskanzlei	—	—	2,345	65
10.	Hofwil Seminar, neue Wandschränke	4,000	—	3,690	05
11.	Bern Zeughaus, Bureaueinrichtung	—	—	670	95
12.	Bern Kaserne, bauliche Veränderungen	—	—	894	65
13.	Bern Frauenspital, Renovation des Direktorhauses	—	—	827	90
14.	Münchenbuchsee Taubstummenanstalt, Lehrgebäude, Umbauten	44	20	7,892	80
15.	Trachselwald Schloss, Vergrösserung der Gefängniswärter-Wohnung	—	—	98	80
16.	Hilterfingen Pfarrhaus, Umbauten	—	—	7,179	55
17.	Thorberg Strafanstalt, Um- und Ausbauten	—	—	324	45
18.	Thorberg Anstalt, neue Schweinescheune für das Bannholzgut	—	—	1,571	20
19.	Sonvilier Erziehungsanstalt, neue Scheune und Remise	—	—	9,799	70
20.	Dürrenroth Pfrund, neuer Rollenzaun	—	—	51	—
21.	Laufen Amthaus und Gefängnis, Um- und Neubau	6	—	34,259	90
22.	Bern Frauenspital, Umbauten	205	30	88,759	70
	Übertrag	254,275	50	227,347	55

Bauten		Einnahmen		Ausgaben	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art.	Übertrag	254,275	50	227,347	55
23.	Erlach Anstalt, neue Vihscheune und Umbauten	—	—	9,405	10
24.	Bern Amthaus, neues Glasdach	—	—	1,394	30
25.	Saignelégier Amthaus und Gefängnis, Kanalisation	302	50	195	15
26.	Köniz Schlossdomäne, neuer Schweinestall	—	—	103	65
27.	Bern Lehrschieme im Tierspital, neue Motoranlage	—	—	109	90
28.	Biel Amthaus, Einrichtung eines Konferenzsaales	—	—	109	15
29.	Bern botanischer Garten, neuer Abortbau	—	—	5,721	—
30.	Büren Amthaus, Erstellung eines Gantlokales	—	—	1,056	95
31.	Bern Chemiegebäude, elektrische Einrichtungen	—	—	18,003	60
32.	Biel Gefängnis, Heizung und Badeinrichtung	—	—	821	40
33.	Bern Zeughaus, Einrichtung einer Reparaturwerkstätte für Strassenwalzen, Lokomobile und Steinbrechmaschinen	8	—	11,623	15
34.	Rütti Molkerei, Käsespeicher, Spühlerei etc.	—	—	1,819	15
35.	Laupen Schloss, Kanalisation, Pflästerung	—	—	5,500	—
36.	Münchenbuchsee Anstalt, Einfassung von zwei Wassergräben	—	—	2,315	10
37.	Leissigen Pfarrhaus, Vergrössern eines Zimmers	—	—	513	60
38.	Thun Schloss, Landjägerwohnung, Unterschlagen eines Zimmers	—	—	485	50
39.	Köniz Schlossgut, Hydrantenanlage	—	—	3,531	30
40.	Kehrsatz Erziehungsanstalt, Umbau der Vihscheune	—	—	6,206	20
41.	Brüttelen Erziehungsanstalt, Bad- und Feuerweiher	—	—	1,500	—
42.	Landorf Erziehungsanstalt, Jaucheausslauf	—	—	1,626	90
43.	Thorberg Strafanstalt, elektrisches Licht	—	—	525	55
44.	Kehrsatz Erziehungsanstalt, Schweinestallgebäude	—	—	3,208	30
45.	Bern Frauenspital, Wäscherei- und Desinfektionsanlage	—	—	787	75
46.	Erlach Schlossscheune, Hochdruckwassereinrichtung	—	—	495	95
47.	Bern Chemiegebäude, Einrichtung eines Laboratoriums	—	—	135	45
48.	St. Johannsen Strafanstalt, Wiederaufbau	3,668	50	3,668	50
49.	Bern pathologisches Institut, Heizkesselanlage	—	—	43	25
50.	Langenthal Amthaus und Gefängnis, Möblierung	2,864	—	2,864	—
	Vorschuss, bezw. Nachkredit (Regierungsratsbeschluss vom 31. Oktober 1911)	50,000	—	—	—
	Total	311,118	50	311,117	40

Restanz Fr. 1. 10.

b. Budgetrubrik D 2: Bauten in Irrenanstalten auf Rechnung des Irrenfonds.

Bauten		Einnahmen		Ausgaben	
		Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
	Budgetkredit D 2	300,000	—	—	—
2.	Waldau, Umbau der Küche	698	15	5,238	85
3.	Münsingen, Umbau der früheren Walkegebäude	—	—	1,546	80
4.	Waldau, automatische Wasserreinigungsanlage	—	—	2,569	30
5.	Waldau, elektrische Beleuchtung und Zentralheizung	—	—	5,193	95
6.	Waldau, Haustelesphon, Klingel- und Alarmeinrichtung	—	—	405	90
7.	Bellelay, Wäschereieinrichtung	—	—	1,677	50
8.	Bellelay, Sommerstall	—	—	475	10
9.	Bellelay, neues Waschhaus	—	—	160	20
10.	Bellelay, Verbesserungen und Neueinrichtungen	—	—	245	60
11.	Waldau, Erweiterungsbau	—	—	241,383	30
12.	Münsingen, Erweiterungsbauten	17	—	56,446	30
13.	Münsingen, neue Scheune, ostseitige Einfahrt	—	—	5,383	85
14.	Waldau, Veranden in den Männer- und Frauenabteilungen	—	—	516	20
15.	Waldau, zwei Schlafkammern im Pfrundhaus	—	—	189	55
16.	Waldau, Sickerleitung im Mösli	—	—	333	35
	Total	300,715	15	321,765	75

Überschreitung Fr. 21,050. 60.

Die Einnahmen sind Erlös für Abbruchmaterial.

c. Vorschussrubrik A i 5: Amtsschreibereien: Bureaueinrichtungen für die Grundbereinigung.

Arbeiten	Ausgaben	
	Fr.	Rp.
1. Belp Schloss, Erweiterung und Veränderungen	2,306	35
2. Laupen Schloss, Ofen und Gasleitung	45	50
3. Büren Amthaus, Archiveinrichtungen	3,586	05
4. Saignelégier Amthaus, Büchergestelle	592	75
Summa Ausgaben pro 1911	6,580	65
" " " 1909 und 1910	15,510	60
<i>Total</i>	22,041	25

Über den Stand der Arbeiten der grösseren Bauobjekte ist folgendes zu berichten:

ad Rubrik a:

Art. 2. Bewilligung Fr. 12,800. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 12,383. 50. Die Arbeiten sind vollendet. Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 3. Bewilligungen und Einnahmen Fr. 53,319. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 52,970. 80. Zu bezahlen ist noch die Garantiesumme für die Zentralheizungsanlage.

Art. 5. Bewilligungen und Einnahmen Fr. 35,480 35 Rp. Totalkosten Fr. 35,452. 35. Vollendet und abgerechnet.

Art. 12. Bewilligung Fr. 9900. Gesamtkosten Fr. 9876. 95. Vollendet und angewiesen.

Art. 14. Bewilligung Fr. 200,000. Einnahmen Fr. 283. 60. Totalkosten Fr. 200,350. 55. Sämtliche Arbeiten sind vollendet und die Abrechnung abgeschlossen.

Art. 17. Bewilligung Fr. 10,000. Totalkosten Fr. 10,048. 90. Beendigt und ausbezahlt.

Art. 18. Bewilligung Fr. 10,000. Totalkosten Fr. 9981. 45. Vollendet und bezogen.

Art. 19. Bewilligung Fr. 10,000. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 9799. 70. Die Arbeiten sind beendigt. Die Totalkosten belaufen sich auf Fr. 12,751. 20. Für die Überschreitung von Fr. 2751. 50 sollte gemäss Regierungsratsbeschluss die Anstalt aufkommen.

Art. 21. Bewilligung Fr. 51,000. Einnahmen Fr. 6. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 47,465. 50. Fertig bis an die Einrichtung des Amtsschaffnerbüreaus und Umschungsarbeiten. Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 22. Kredit Fr. 140,000. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 88,759. 70. Die Umänderungen im Hauptgebäude sind vollendet und im Waschhaus im Gang. Im Frühjahr 1912 soll mit dem Bau der septischen Barake begonnen werden.

Art. 23. Kredit 1. für die Scheune und Umbauten Fr. 35,000
Hieran hat die Armendirektion die Hälfte zu bezahlen mit Fr. 17,500;

2. für Anlage eines Strässchens 1,150
Fr. 36,150

Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 31,780. Es sind noch einige kleinere Umbauten im alten Stall nötig, welche

im Jahre 1912 ausgeführt werden. Die Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 31. Kredit Fr. 20,000. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 18,266. Arbeiten fertig. Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 33. Kredite Fr. 10,000, Fr. 2500, Fr. 2700, = Fr. 15,200. Einnahmen Fr. 8. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 11,623. 15. Vollendet. Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 44. Kredit Fr. 14,000. Die Armendirektion hat daran die Hälfte zu bezahlen mit Fr. 7000. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 3208. 30. Bau vollendet. Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 45. Kredit Fr. 30,000. Einnahmen Fr. 115. 45. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 28,217. 10. Vollendet und bis an eine Rechnung für Gips- und Malerarbeiten ausbezahlt.

Art. 48. Kreditbewilligung erfolgt 1912. Die Brandentschädigungssumme beträgt Fr. 83,500, wovon vorläufig ausbezahlt wurden Fr. 3668. 50, aber ebensoviel für provisorische Eindeckungsarbeiten verausgabte. Der Wiederaufbau des sogenannten Weiberhauses ist vollendet. Nach Feststellung des Projektes und Bewilligung des Kredites für das neue Verwaltungsgebäude pro 1912, voraussichtlich Fr. 40,000, soll im Frühjahr mit dem Bau begonnen werden.

ad Rubrik b:

Art. 2. Kredit Fr. 65,000. Einnahmen Fr. 698. 15. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 63,576. 35. Fertig bis zum Anstrich. Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 3. Kredit Fr. 15,850. Kosten Fr. 13,707. 50. Fertig.

Art. 4. Kredit Fr. 25,000. Kosten Fr. 24,995. 60. Anlage vollendet und funktioniert gut.

Art. 5. Kredit Fr. 175,000. Einnahmen Fr. 105. Ausführungskosten Fr. 174,937. 40. Fertig.

Art. 7. Kredit Fr. 12,500. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 12,284. 05. Abrechnung erfolgt 1912.

Art. 11. Kredite Fr. 600,000 und Fr. 150,000. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 241,383. 30. Das neue Gebäude ist im Rohbau fertig.

Art. 12. Kredit Fr. 78,000. Einnahmen Fr. 17. Ausgaben bis Ende 1911 Fr. 56,446. 30. Die neuen Pavillons sind vollendet und bezogen. Abrechnung erfolgt 1912.

Auf 1. Januar 1912 betragen die Verpflichtungen auf *Rubrik D 1* für bewilligte, aber noch unvollendete und unbezahlte Bauten Fr. 113,000. Darunter figurieren neben unerledigten ältern Bewilligungen zum Teil die in 18 Posten im Berichtsjahre ausgesprochenen im Gesamtbetrag von Fr. 93,583. 25.

Auf *Rubrik D 2* betragen die Verpflichtungen auf 1. Januar 1911 Fr. 630,800; hierzu kamen Bewilligungen im Berichtsjahre im Gesamtbetrag von Fr. 94,100; dagegen wurden durch Anweisung erledigt Fr. 321,765. 75; blieben Verpflichtungen auf 1. Januar 1912 Fr. 403,000. Die Hauptbewilligung pro 1911 betraf mit Fr. 78,000 die Verlängerung der zwei westlichen Pavillons am Hauptgebäude der Anstalt Münsingen für unruhige Männer und Frauen.

Neue grössere Projekte sind folgende vorbereitet worden:

Witzwil Strafanstalt. Neues Portierhäuschen. Devissumme Fr. 15,000. Die Arbeiten sind von der

Anstalt bereits ausgeführt und aus ihrem Kredit bezahlt worden.

Witzwil-Isleren. Neue Weiberstrafanstalt. Voranschlagssumme Fr. 595,000. Die Vorlage soll 1912 den obern Behörden unterbreitet werden.

Tschugg Anstalt „Bethesda“ für Epileptische. Renovation und Umbauten. Devissumme Fr. 140,258. 30. Ausführung soll auf Rechnung des Anstaltskredites erfolgen.

Bern Junkerngasse Nr. 63 und Kirchgasse Nr. 1 und 3. Ankauf durch den Staat für ein neues Verwaltungsgebäude. Voranschlag für Abbruch und Neubau Fr. 400,000.

Münsingen Schwandgut. Landwirtschaftliche Winterschule. Voranschlag Fr. 500,000. Soll 1912 den Oberbehörden unterbreitet werden.

Rütti Molkereischule. Vergrößerung der Schweinestallungen. Voranschlag Fr. 16,100.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Budgetrubrik	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	165,000	—	270	80	165,270	90
2. Pfarrgebäude	70,000	—	312	85	70,312	40
3. Kirchengebäude	7,000	—	—	—	10,457	25
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	3	—	1,002	05
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	128	—	25,126	60
6. Pfrund- und Kirchenchor-Loskäufe	—	—	—	—	19,000	—
<i>Total</i>	268,000	—	714	65	291,169	20
<i>Mehrausgaben</i>					22,454	55

Dieselben resultieren aus verschiedenen, auf Regierungs- und Grossratsbeschlüssen beruhenden Unterhaltsloskäufen, wie:

Linden - Kurzenberg, Kirchenchor, Loskauf	Fr. 1,954. 45
Rohrbach, Kirchenchor, Loskauf	„ 3,500. —
Ringgenberg, „ „	„ 1,700. —
Einigen, „ „	„ 1,500. —
Trubschachen, Pfrunddomäne, Loskauf	„ 10,000. —
Rohrbach, Pfrunddomäne, Loskauf	„ 9,000. —

Total Loskaufzahlungen pro 1911 Fr. 27,654. 45

Wenn bei den übrigen Rubriken die Kredite eingehalten wurden, so geschah es nur unter Umgehung von allen irgendwie nicht dringlichen Arbeiten, namentlich bei C 2.

Die Verpflichtungen für bewilligte, aber noch unerledigte Arbeiten betragen auf 1. Januar 1912 für Rubrik C 1 Fr. 21,500, für C 2 Fr. 13,700, für C 3 Fr. 5175, für C 4 Fr. 1940, für C 5 Fr. 4300.

3. Schulhaus- und Anstaltsbauten.

Für 82 Schulhaus- und 17 Anstaltsbauten von Gemeinden sind zuhanden der Unterrichtsdirektion die Projekte und Abrechnungen begutachtet und die Kollaudierung besorgt worden.

4. Bau- und andere Reglemente, Alignementspläne.

Gemäss Art. 7, 9 und 18 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften erteilte der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion folgenden derartigen Vorlagen von Gemeinden die Genehmigung:

Bern, Abänderung des Alignementsplanes für die Verbindung des Sulgenauweges mit der Seftigenstrasse;

Balm bei Meiringen, Regulativ für die Wasserversorgung;

Willigen, Reglement für die Wasserversorgung;

Muri, neuer Alignementsplan, Blatt III, Abschnitt Gümligen, und Abänderung des Alignementsplanes, Blatt I, Muri-Mettlen;
Interlaken, Alignementsplan für die verlängerte Friedrichstrasse, sowie die Abänderungen der Alignementspläne für die Bahnhofstrasse bei der Einmündung auf dem Bahnhofplatz und für die Amtshausgasse;
Bellmund, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftstation;
Kandergrund, Nachtrag zum Baureglement;
Herzogenbuchsee, Alignementsplan III über das Gebiet der Lorraine und Vogelsang;
Thun, Alignements- und Parzellierungsplan über die Besitzungen Ramseyer und Waldmeyer zwischen der Rütlistrasse und der Mittleren Strasse;
Jens, Elektrizitätsreglement;
Grandfontaine, Wasserversorgungsreglement;
Bern, Abänderung des Alignementsplanes für die Ecke Effingerstrasse-Belpstrasse;
Bern, Abänderung des Alignementsplanes für den Seidenweg;
Wynau, Regulativ für die Wasserversorgung;
Wiedlisbach, Reglement für die Wasserversorgung;
Toffen, Baureglement und Baulinienplan;
Miécourt, Wasserversorgungsreglement;
Bern, Abänderung des Alignementsplanes für die Strassengabelung Viktoriarain-Schanzenberg;
Burgdorf, Abänderung des Alignementsplanes über einen Teil der Pestalozzistrasse und der Querstrasse, zwischen letzterer und dem untern Gsteigweg;
Ipsach, Wasserversorgungsreglement;
Muri, Alignementspläne, Blatt 4 und 5, Gümligenfeld und Halde;
Ittigen, Strassen- und Kanalisationsreglemente;
Courchapoix, Wasserversorgungsreglement;
Rossemaison,
Sumiswald, Alignementspläne von Gammenthal, Sumiswald-Dorf und Sumiswald-Grünen, nebst zugehörigen Vorschriften;
Bern, Abänderung des Alignementsplanes für das Marzilimoos;

Bern, Alignementsplan für die Stauffacherstrasse;
Bern, Abänderung des Alignementsplanes für den südwestlichen Teil des Mattenhofquartiers;
Bern, Alignementsplan für den Seidenweg und die Berchtoldstrasse zwischen Zähringer- und Neubrücke- strasse samt Querverbindungen;
Studen, Reglement für Licht- und Kraftabgabe;
Burg, Wasserversorgungsreglement;
Unterseen, Alignementsplan für die Goldeistrasse;
Bure, Wasserversorgungsreglement;
Bern, Abänderung des Alignementsplanes für die Murtenstrasse bei Weyermannshaus;
Malleray, Wasserversorgungsreglement;
Biel, Abänderung des Alignementsplanes für die Nidau- und die Marktgasse;
Bern, Abänderung des Alignementsplanes für das Dalmazi;
Bern, Alignementsplan für das Käfiggässchen;
Bern, Alignementsplan für das Schützengässchen.

5. Baupolizei.

Auf Grund des § 11, Alinea 1 des Baudekretes kam eine grosse Zahl bestrittener Baubewilligungsgesuche von Stadt und Land zum Entscheid durch die Baudirektion, und andere gemäss § 13 und 14 zur Begutachtung an den Regierungsrat für den oberinstanzlichen Entscheid. Durch die Baudirektion wurde in 34 Fällen, durch den Regierungsrat in 31 Rekursfällen entschieden.

Diese Geschäfte sind meist ziemlich komplexer Natur und erfordern eine eingehende und oft zeitraubende Prüfung. Die vorkommenden Anstände haben zum Teil in Unkenntnis der einschlägigen Gesetzesvorschriften oder in Widerhandlungen gegen solche, hie und da aber auch in ungeeigneten Reglementsbestimmungen und einseitiger Anwendung solcher ihren Grund. Es ist eben bei so verschiedenartigen Verhältnissen manchmal schwer, zum voraus für alles zutreffende Vorschriften aufzustellen. Es muss sich durch Erfahrung weiter herausbilden, was für jede Gemeinde zweckmässig ist.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrekturen.

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Budgetkredit	225,000	—	—	—
1. Eimatt-Bethlehem-Freiburg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	10,400	—
2. Haslebergstrasse (Golderen-Reuti), IV. Klasse, Neubau	—	—	5,694	—
3. Lauterbrunnen-Wengen-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
4. Grosse Scheidegg-Strasse, Meiringen-Amtsgrenze, IV. Klasse, Neubau	4,200	—	8,000	—
5. Zweilütschinen-Lauterbrunnen-Staatsstrasse, Korrektion und Trottoir- anlage	—	—	7,313	—
6. Beatenberg-Staatsstrasse, Korrektion zwischen Kirche und Schlosserei	—	—	10,047	60
7. Frutigen-Kanderbrücke, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,000	—
8. Adelboden-Dorfstrasse, IV. Klasse, Korrektion	—	—	7,500	—
Übertrag	229,200	—	54,954	60

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	229,200	—	54,954	60
9. Thun-Heiligenschwendi-Strasse, IV. Klasse, Kohlerenbrücke, Neubau	—	—	4,280	—
10. Steffisburg-Schwäbisstrasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	10,000	—
11. Oberstocken-Blumenstein-Staatsstrasse, Hauszurücksetzung in Oberstocken	—	—	1,000	—
12. Schüpfen-Ziegelried-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	3,250	—
13. Niederwangen-Oberwangen-Strasse, IV. Klasse, Korrektio	—	—	9,560	—
14. Schwarzenburg-Riffenmatt-Strasse, IV. Klasse, Korrektio	—	—	19,000	—
15. Ostermundigen-Vechigen-Staatsstrasse, Verlegung zu Ostermundigen	—	—	1,565	40
16. Kalchstätten-Guggersbach-Staatsstrasse, Korrektio	—	—	758	15
17. Aarberg-Busswil-Staatsstrasse, Kanalisation in Lyss	—	—	600	—
18. St. Immer-Pontins-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	10,000	—
19. Münster, neue Birsbrücke und Zufahrten, IV. Klasse	—	—	3,000	—
20. Münster-St. Joseph-Staatsstrasse, Trottoir und Schalen zu Münster	800	—	1,582	—
21. Delsberg-Soyhières-Staatsstrasse, Trottoir und Schalen	—	—	336	60
22. Saignelégier-Tramelan-Staatsstrasse, Korrektio zu Cerlatez	—	—	17,000	—
23. Trub-Brandöschgraben-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	5,000	—
24. Rüegsbach-Sumiswald-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	10,000	—
25. Sumiswald Bahnhofstrasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	7,240	—
26. Grünen-Wasen-Staatsstrasse, Verlegung zu Wasen	—	—	1,000	—
27. Grünenmatt-Lützelflüh-Staatsstrasse, Korrektio	—	—	2,001	65
28. Wynigen-Hofholzstrasse, IV. Klasse, Neubau Breitslohn-Schwanden	—	—	10,000	—
29. Gsteig-Gsteigwiler-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	252	—
30. Thun-Uetendorf-Staatsstrasse, Hauszurücksetzung in Uetendorf	—	—	400	—
31. Thun-Uetendorf-Staatsstrasse, Kanalisation in Thun	—	—	2,000	—
32. Sonceboz-La Cibourg-Staatsstrasse, Kanalisation in St. Immer	—	—	1,700	—
33. Spiez Dorfstaatsstrasse, Kanalisation	—	—	744	80
34. Brückenuntersuchungen auf Staatsstrassen	—	—	1,057	25
35. Busswil-Worben-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	1,400	—
36. Frutigen-Kandersteg-Staatsstrasse, Rainbrücke, Neubau	—	—	8,500	—
37. Köniz-Niedermuhlern-Untergschneit-Strasse, IV. Klasse, Korrektio	—	—	333	80
38. Gunten-Sigriswil-Staatsstrasse, Kanalisation	—	—	274	—
39. Ostermundigen-Vechigen-Staatsstrasse, Verlegung des Schermenweges bei Ostermundigen	—	—	3,000	—
40. Münster-Delsberg-Staatsstrasse, Kanalisation zu Delsberg	—	—	2,000	—
41. Oberstocken-Blumenstein-Staatsstrasse, Korrektio	660	—	2,715	45
42. Saanen-Vanel-Staatsstrasse, Kanalisation zu Saanen	—	—	5,472	50
43. Dieterswil-Seewil-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	34	—
44. St. Ursanne-Ocourt-Staatsstrasse, Doubsbrücke Ocourt, Neubau	—	—	1,545	60
45. Frutigen-Adelboden-Staatsstrasse, Sonnhaldenbrücke	—	—	4,400	—
46. Thun-Amsoldingen-Staatsstrasse, Steghaltenstutzkorrektio	—	—	749	—
47. Biglen-Eglispor-Staatsstrasse, Kanalisation	—	—	2,132	40
48. Walliswil Fussgängersteg über die Aare, IV. Klasse, Neubau	—	—	4,500	—
49. Bern-Aarberg Aareübergang, Brückenbau	—	—	120	—
50. Soyhières-Angenstein-Staatsstrasse, Tugbacheinfassung	—	—	1,600	—
51. Burgdorf-Hindelbank-Staatsstrasse, Gefällsausgleichung zu Hindelbank	—	—	1,360	—
52. Langenthal-Huttwil-Staatsstrasse, Verbreiterung	—	—	404	20
53. Hindelbank Staatsstrasse, Korrektio im Dorf	—	—	350	—
54. Frutigen-Adelboden-Staatsstrasse, Erweiterung bei der Riedhalde	—	—	4,000	—
55. Leuzigen-Bibern-Strasse, Korrektio zu Leuzigen	—	—	1,800	—
56. Mamishaus-Furren-Gambach-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	136	80
57. Rawilpass, Strassenerweiterung bei der Seeflüh	—	—	459	90
58. Saanen-Vanel-Staatsstrasse, Hauszurücksetzung	—	—	200	—
59. Tavannes-Tramelan-Saignelégier-Staatsstrasse, Schalenbauten	—	—	380	60
60. Delémont-Courrendlin-Staatsstrasse, Schalenbauten	—	—	209	30
61. Heimiswil-Lueg-Strasse, IV. Klasse, Neubau	—	—	61	60
<i>Total</i>	230,660	—	226,421	60

Über die wichtigeren Bauten sei folgendes bemerkt:

Die Korrektur der *Gsteig-Gsteigwiler-Strasse* ist in der obren Sektion in Angriff genommen worden. Die *Rainbrücke* über die Kander zu Frutigen wurde in Eisenbeton umgebaut. Unterhalb Wangen — bei Walliswil-Berken — waren an Stelle von Fährten zwei *Fussbrücken* über die Aare und den Oberwasserkanal des Elektrizitätswerkes Wangen projektiert und auch bereits bewilligt. Da entschlossen sich die an der untern Überbrückung interessierten Gemeinden noch zu einer *Fahrbrückenanlage*, welche dann auch mit Staatsbeitrag von Fr. 58,000 beschlossen wurde und bereits fertig erstellt und dem Verkehr übergeben ist. Einen wichtigen Beschluss fasste der grosse Rat am 24. April 1911 mit der Bewilligung eines Staatsbeitrages von Fr. 442,000 für den auf Fr. 795,000 veranschlagten Bau einer neuen *Hochbrücke über die Aare unterhalb der Neubrücke zu Bern, nebst Zufahrten von Bern durch den Bremgartenwald einerseits und von Üttiligen, Herrenschandlen und Stuckihaus* andererseits. Damit wird das Baubudget ganz ausserordentlich belastet und muss die Amortisation des Beitrages auf wenigstens 10 Jahre verteilt werden. Dagegen wird dieser neue Strassenzug eine grosse, bei ihrer verhältnismässigen Nähe zur Kantonshauptstadt isoliert gebliebene Gegend für eine grössere Verkehrsentwicklung erschliessen und die aufgewendeten Opfer reichlich lohnen. Die Bauarbeiten wurden bereits begonnen, weil für die Fundierungen und Gerüstungen etc. der niedrige Wasserstand benützt werden musste. Die gleichen Tags bewilligten, auf Fr. 48,000, 155,000 und 60,000 veranschlagten neuen Strassenbauten von Heimiswil nach Lueg, von Mamischaus nach Gambach und Röschenz-Metzerlen sind im Berichtsjahr ebenfalls begonnen worden. Im ganzen sind pro 1911 in 29 Posten Strassenbaubeiträge von Fr. 702,337 bewilligt worden.

Auf Ende 1911 belaufen sich die Verpflichtungen des Staates für bewilligte, aber noch unbezahlte Strassenbauten auf Fr. 1,061,446.85. Mit der im Jahr 1885 eröffneten und jetzt noch bestehenden Vorschussrechnung von Fr. 732,856.54 beträgt somit die Totalbelastung Fr. 1,794,303.39.

Von 1831 bis 1911 hat der Kanton Bern für Strassen- und Brückenbauten und Korrekturen etc. ohne Unterhalt Fr. 29,785,000 verausgabt oder Fr. 367,000 durchschnittlich per Jahr.

Auf Ende 1910 sind noch 133 Strassenbaubegehren anhängig mit einer gesamten Voranschlagssumme von Fr. 9,800,000, wofür eine mutmassliche Staatsbeteiligung von Fr. 4,600,000 in Frage kommen dürfte.

Verbesserung schlechter Strassen.

Auf Rechnung der im letzten Jahre erfolgten Bewilligung eines ausserordentlichen Kredites von Fr. 500,000 durch den grossen Rat für Verbesserung schlechter Strassen sind in Vorschussrubrik D, 4, $\frac{1}{2}$ Fr. 166,216.87 verausgabt worden, welche sich verteilen auf:

Anschaffung von drei Dampfstrassenwalzen mit Zutaten und eines Strassenaufreissers	Fr. 45,784.80
Anschaffung eines Steinbrechers mit Zutaten	„ 4,321.35
Betriebsmaterial (Kohlen, Öl, Fett etc.)	„ 4,145.20
Reparaturen an Walzen und Steinbrecher	„ 2,112.40
Stein- und Kiesrüstungen, Lieferungen und Führungen	„ 74,387.02
Walzarbeiten	„ 27,860.50
Verschiedenes	„ 7,605.60
Total	Fr. 166,216.87

Im I. Ingenieurbezirk wurde die Frutigen-Kandersteg-Strasse gewalzt und für dieselbe wie für die Frutigen-Adelboden- und die Grimselstrasse mit der Brechmaschine Versteinungsmaterial gerüstet. Im II. Ingenieurbezirk wurden auf der Thun-Bern-Strasse zu Wichtrach und zu Rubigen, sowie auf der Simmenthalstrasse und bei Konolfingen gewalzt. Im Mittelland erstreckten sich die Arbeiten auf die Bern-Bethlehem-Wohlen und Könizstrassen, im Emmental auf die Burgdorf-Oberburg- und Heimiswil-Strassen, im Seeland wurden die Madretsch-Brügg-, und Bözingen-Lengnau-Strassen und im Jura die Strassen von Zwingen nach Grellingen, zwischen Pruntrut und Alle, und zu Münster ebenfalls durch Walzungen verbessert. Überall wurde dafür gebrochenes Steinmaterial verwendet. Bei dem mit dem Brecher gerüsteten Material müssen aber ungebrochen gebliebene oder missgeformte Steine mittelst Hammer nachgeschlagen werden, wenn ein guter Verband erzielt werden soll. Für die Walzungen haben die berührten Gemeinden oder Ortschaften für das nötige Speisewasser für die Maschinen und das Spritzwasser zu sorgen. Nähere Angaben über die Walz- und Kiesrüstungsarbeiten finden sich in der Besprechung dieser letzteren.

Im Berichtsjahr wurden vier neue Dampfwalzen angeschafft, drei von Fr. Marti A. G. in Bern, aus der Fabrik Aveling & Porter, Rochester, und eine von von Arx & Cie. in Zürich, aus der Fabrik Richard Garrett & Sons, England. Hiervon kam je eine nach Bern, Burgdorf, Delsberg und Frutigen. Ausserdem wurden angeschafft ein neuer Steinbrecher von Ammann in Langenthal und ein Strassenaufreisser von Zorn in Lausanne.

2. Unterhalt.

Budgetrubriken	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	524,000	—	273	50	540,517	45
2. Strassenunterhalt	500,000	—	23,317	15	523,286	14
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	100,000	—	8,314	10	143,925	08
4. Verschiedene Kosten	20,000	—	378	—	20,386	36
5. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	—	—	3,093	50	—	—
<i>Total</i>	1,144,000	—	35,376	25	1,228,142	03

Die Ausgaben auf X E 1 setzen sich zusammen wie folgt:

a) Für Wegmeister auf Staatsstrassen	Fr. 438,365. 55
b) " " " Strassen IV. Klasse	" 61,605. 55
c) " " Oberwegmeister	" 41,282. —
	Fr. 541,253. 10

Am 25. Februar hat der Regierungsrat auf die wiederholten Gesuche von seiten des Wegmeisterpersonals folgenden Beschluss gefasst:

„Im Bestreben, den Anforderungen der Neuzeit entsprechend eine möglichst zweckmässige Organisation und Besorgung des Wegmeisterdienstes mit gerechter Belohnung des Personals einzuführen, wird auf den Antrag der Baudirektion beschlossen:

1. Die Wegmeisterbezirke sind möglichst so abzutheilen, dass sie erstklassige Wegmeister mit sechs wöchentlichen Arbeitstagen ergeben.

2. Die Besoldungsskala von 1906 wird aufgehoben. Die Besoldung der Wegmeister, sowohl auf Staatsstrassen wie auf Strassen IV. Klasse, werden vom 1. Januar 1911 an per wöchentlichen Arbeitstag mit Fr. 150—200 bemessen und demnach per Jahr für Wegmeister I. Klasse Besoldungen von 900—1200 Fr. ausgerichtet.

Für die Anwendung der einzelnen Besoldungssätze innerhalb diesen Grenzen sollen ausschliesslich die Tüchtigkeit des Wegmeisters und die Schwierigkeit und Lage des betreffenden Wegmeisterbezirkes bestimmend sein.

Die Werkzeugentschädigungen werden bestimmt auf Fr. 10 per wöchentlichen Arbeitstag oder für einen Wegmeister I. Klasse mit sechs wöchentlichen Arbeitstagen auf Fr. 60 per Jahr.

Fleissigen Wegmeistern können für ganz besonders gute Leistungen Gratifikationen ausgerichtet werden bis zu 10 % ihrer ordentlichen Besoldung.

Für das Jahr 1911 darf mit der Aufbesserung der Besoldungen der nach obigen Grundsätzen in Betracht kommenden Wegmeister im allgemeinen auf höchstens Fr. 50 gegangen werden.“

Gestützt hierauf und die Krediterhöhung von Fr. 12,000 im Budget pro 1911 sind dann im Sinne der festgesetzten Grundsätze Aufbesserungen bis zu Fr. 50 gewährt worden, in einzelnen Gegenden musste man auch höher gehen. Da die budgetierten

Fr. 12,000 bloss zu einer allgemeinen Erhöhung von 2.4 % ausreichte, so suchte die Baudirektion um Ermächtigung zur notwendigen Kreditüberschreitung nach. Nun beträgt dieselbe Fr. 16,430. 80, so dass damit und dem Mehrkredit im Budget 1911 rund Fr. 28,000 für Besoldungserhöhungen verwendet worden sind. Im Budget für 1912 ist wieder eine Erhöhung vorgesehen, welche mit einer Zuwendung aus Rubrik X E 5 zusammen Fr. 30,000 ausmachen wird. Der Regierungsratsbeschluss vom 25. Februar 1911 bedeutet eine weitgehende Besserstellung der Wegmeister, aber er kann nur sukzessive zur Vollziehung gelangen.

Die Überschreitung auf Kredit X E 3 von Fr. 35,637. 98 erklärt sich zur Hauptsache daraus, dass viele Herstellungsarbeiten für die ausserordentlichen Wasserschädigungen des Jahres 1910 erst 1911 zur Ausführung und Bezahlung gelangten. Dazu kamen noch Schädigungen im Frühjahr 1911 (hauptsächlich in Schwarzenburg und Emmenthal). Der Schneebruch und Lawinenschaden auf der Grimselstrasse betrug Fr. 9000 — verhältnissmässig wenig. Zur Bezahlung gelangten auch verschiedene Kostenanteile, bezw. Beiträge an Flussverbauungen — Lamm bach, Lombach etc. — auf Strassenbaurechnung.

Eine grosse Ausgabe auf X E 3 verursachten die Sicherungsvorkehren infolge des *grossen Waldbrandes an der Simmenfluh* zu Wimmis. Der Verkehr auf der Simmenthalstrasse war gefährdet und musste verboten werden. Es wurde eine Notstrasse auf dem rechten Simmeufer erstellt mit Überbrückung der Simme gegen Latterbach. Die Kosten betragen Fr. 25,585. 35.

Dem *Strassenunterhalt* ist stets alle Aufmerksamkeit gewidmet und das Strassenpersonal zu zweckmässiger Durchführung, richtigem Reinigen der Fahrbahn und Öffnen der Wasserabläufe und zu geeigneter Bekiesung etc. angehalten worden.

Über die ausgeführten Walzungen, die Kiesrüstungen und Staubbekämpfungsmassnahmen geben nachstehende Tabellen nähere Auskunft.

Strassenwalzungen.

Strassen	Gewalzte Strassen-Fläche		Material	Walzzeit		Walzkosten					Bemerkungen	
	Strassen-Länge	m ²		Tage	Stunden	Total	per Laufmeter	per m ² Material	per Walztag	per Walzstunde		
												Laufmeter
Frutigen-Kandersteg	3,182	14,000	2,660	74	518	2,605.	Fr. —	Fr. —	Fr. —	Fr. —	Fr. —	Maschinenkosten m. Amortisation und Maschinist.
Unterseen-Schalbrücke	—	—	—	—	20	295.	—	—	—	—	—	Beitrag an Gem. Interlaken.
Unterseen-Neuhaus	200	—	30	—	—	100.	—	—	—	—	—	Beitrag an Gem. Interlaken.
"	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Beitrag an Gem. Unterseen, nebst Wegmeister und Arbeiter.
Stegweid-Hondrich	1,090	4,030	160	—	90	—	—	—	—	—	—	Mit Aufreisser Zorn, mit Versteinung, exkl. Materialkosten und Amortisation.
Thun-Dornhalden	1,850	9,250	448	—	200	380.	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Wichtlach-Münsingen	2,600	8,890	213	—	195	285.	—	—	—	—	—	Gewöhnliche Bekiesung ohne Materialkosten.
Münsingen-Rubigen	1,620	8,100	468	—	150	285.	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Zäziwil-Höchstetten-Stalden	1,100	4,400	181	—	95	181.	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Burgdorf-Oberburg	3,660	20,000	1,810	78	687	2,058.30	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Burgdorf-Heimiswil	2,500	7,500	273	15	138	300.	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Burgdorf, verschiedene Strassen	8,295	12,000	550	25	223	530.	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Bern-Betelehem	1,870	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Bern-Wohlen	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Bern-Holligen	1,140	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Thurnen-Blumenstein	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Belp-Kirchdorf	250	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Kehrsatz-Belp	300	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Schwarzwasser - Schwarzenburg	180	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Schwarzenburg-Wisliou	400	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Madretsch-Brügg	3,014	16,577	2,603	157	1570	15,951.	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Bözingen-Lengnau	1,013	6,647	805	39	390	6,628.95	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Grellingen-Angenstein	1,700	5,700	209	28	28	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Grellingen-Zwingen	3,430	13,570	1,359	88	88	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Laufen-Zwingen	885	3,340	281	25	25	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Laufen-Stadt	1,810	5,730	368	16	16	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Tramelan	2,350	11,000	1,350	32	32	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Saignelégier-Tramelan	1,300	5,850	721	20	20	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Delsberg-Münster	1,250	4,375	245	31	31	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Soyhières-Delémont-Courrendlin	3,000	9,000	810	63	63	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
Pruntrut	1,550	4,650	303	6	60	—	—	—	—	—	—	Mit Versteinung ohne Materialkosten.
<i>Total</i>	52,069	174,609	15,847	697	7366	97,536.30	—	—	—	—	—	

Generelle Durchschnittskosten lassen sich bei den ungleichartigen Faktoren dieser Zusammenstellung nicht gut berechnen.

Kiesrüstungen.

	Strassenlänge	Gesamtmaterial	Per km Strasse	Durch Wegmeister gerüstet	Durch Hülfсарbeiter gerüstet	Mit Steinbrecher gerüstet	Ungerechnetes Material	Kosten der Rüstungen durch Hülfсарbeiter für		Kosten der mechanischen Kiesrüstungen			Angekauftes Material		Bemerkungen
								Wurfkies	Schlagkies	Total	per Brechstunde	per m ³ Material	Quantum	Kosten	
Ingenieurbezirk I	219,433	9,716	44	439	2,308	445	9,271	Fr. 2.75	Fr. 8.12	Fr. 445.—	Fr. 2.— ¹⁾	Fr. 1.— ¹⁾	m ³ 3,864	Fr. 13,274.70	1) Mit Amortisation der Brechmaschine. 2) Ohne Amortisation der Brechmaschine. Hier wurden maschinell 2152 m ³ mehr gerüstet, aber nicht verwendet. Ohne Hülfсарbeiter.
" II	350,573	9,905	28.2	3,043	2,609	2,277	2,712	Fr. 3.10	Fr. 4.40	Fr. 1,730.50	Fr. 1.90 ²⁾	Fr. —.76 ²⁾	m ³ 3,153	Fr. 11,264.—	
" III	417,556	16,293	34.7	9,570	1,344	4,774	12,948	Fr. 2.10	Fr. 3-3.40	Fr. 8,070.70	Fr. 12.80	Fr. 3-3.40	m ³ 2,757	Fr. 8,077.60	
" IV	381,646	8,250	21.6	3,270	3,935	2,000	5,890	Fr. 2.50-2.80	Fr. 3.80-4.50	Fr. 6,400.—	Fr. 5.—	Fr. 3.20	m ³ 1,501	Fr. 4,147.—	
" V	272,790	11,814	43.3	3,941	6,200	496	11,058	Fr. 2.10	Fr. 3.37	Fr. 1,241.—	Fr. 2.45	Fr. 2.45	m ³ 928	Fr. 2,907.—	
" VI	536,204	23,514	44	5,444	14,457	583	3,613	Fr. 2.10	Fr. 2.10	Fr. 2,222.—	Fr. 5.75	Fr. 3.81	m ³ 3,613	Fr. 27,780.—	
Total, resp. Durchschnitt	2,178,202	79,492	36.0	25,707	30,853	10,575	45,492	Fr. 2.47	Fr. 4.22	Fr. 20,109.20	Fr. 4.98	Fr. 2.40	m ³ 15,816	Fr. 67,450.30	

Staubbekämpfung.

Zur Staubbekämpfung auf Staatsstrassen gelangte im allgemeinen Wasser, im Oberland auf einzelnen Strassen auch Epphigrit, welcher den Gemeinden auf Bestellung gratis abgegeben wurde, in Bern auch Calcium Chlorid und im Jura Teer zur Anwendung. Wo der Staat die Arbeiten nicht selbst ausführt, vergütet er den Gemeinden auf geleisteten Ausweis 50 % ihrer Kosten für die Bespritzung der Staatsstrassen. Das Bedürfnis war in dem trockenen Sommer des Berichtsjahres gross; der Erfolg wird verschieden eingeschätzt. Die Frage der Staubbildung- und -bekämpfung ist bei dem modernen Verkehr von grosser Bedeutung und wird davon der Strassenbau- und -unterhalt wesentlich beeinflusst, weil in erster Linie die Staub- und Schlammbildung sehr von der Anlage und Unterhaltung der Strasse, vom angewendeten Baumaterial und der Trockenhaltung abhängt. Begreiflich sind daherige Verbesserungen auch mit grössern Kosten verbunden.

Die Länge der Staatsstrassen betrug auf Ende des Berichtsjahres 2178 km, diejenige der mit Staatswegmeistern bedienten Strassen IV. Klasse 502 km. Bei der Herzogenbuchsee-Thörigen-Strasse fand mit den Gemeinden ein Tausch zwischen alter und neuer Strasse statt.

Für folgende Strassen IV. Klasse wurde die Übernahme des Wegmeisterdienstes gemäss Gesetz vom 21. November 1892 beschlossen:

- Schüpfen-Frienisberg,
- Breuleux-Peuchapatte,
- Herzogenbuchsee-Thörigen (Tausch),
- Cremines-Corcelles,
- Dientigtal, Schlatt-Winteregg.

Für den Verkehr mit Automobilen und Motorvelos wurden durch Regierungsratsbeschlüsse folgende Strassen und Wege verboten oder mit Beschränkungen belegt:

Bern, Reckweg längs der Aare im Dalmazi, verboten. Die Bönigen-Iseltwald-Strasse wurde als Bergstrasse erklärt, und die zulässige Maximalgeschwindigkeit auf 15 km per Stunde festgesetzt.

Die Gemeindestrassen vom Rufeli an der Thunerseestrasse längs dem Bächihölzli über Hünibach und Hilterfingen bis an das Ostende des Dorfes Oberhofen mit Einmündung in die Seestrasse daselbst, sowie vom Hünibach auf dem linken Ufer des Hünibaches bis zur Seestrasse beim Eichbühl, verboten. Die rechtsufrige Thunerseestrasse für die Zeit vom 18. Juli bis 15. Oktober 1911 von 10 Uhr bis 6 Uhr abends verboten.

Betreffend Automobil- und Velokonkordat und Automobilsteuer wird auf das unter Gesetzgebung gesagte verwiesen.

Strassenpolizei.

Mit Zirkular vom 21. September 1911 hat der Regierungsrat die Regierungsstatthalter und das Strassenpersonal angewiesen, die Strassenpolizei im

Interesse des freien Verkehrs gewissenhaft nach den bestehenden Vorschriften zu handhaben und namentlich gegen das *nächtliche Fahren* sowohl von Automobilen und Velos wie von Fuhrwerken *ohne Licht* einzuschreiten. Von einzelnen Orten her sind daraufhin eine Anzahl Anzeigen erfolgt.

Wie im Vorjahre gelangte eine grosse Zahl von *Baubewilligungsgesuchen* zur Vornahme von Um- und Anbauten sowie Erstellung von Neubauten an öffentlichen Strassen und Wegen gemäss Art. 6 des

Strassenpolizeigesetzes und auf Grund örtlicher Baupolizeireglemente und Alignementspläne zum Teil erstinstanzlich durch die Baudirektion, zum Teil oberinstanzlich durch den Regierungsrat zur Behandlung, einzelne im Sinne der Abweisung.

Verschiedene *Gemeindereglemente für Strassenwesen* sind auf Grund von Art. 13 des Strassenpolizeigesetzes und § 18 des Alignementsgesetzes zuhanden des Regierungsrates begutachtet und von diesem genehmigt worden.

E. Wasserbau.

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
1. Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	—	—	3,053	40
2. Verschiedene Objekte	189	90	8,852	60
	189	90	11,906	—
b. Bauten der Gemeinden mit Kantons- und Bundesbeiträgen.				
3. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	38,680	—	89,783	70
4. Lombach zu Unterseen, Verbauung	8,944	40	24,300	45
5. Ilfiskorrektion Kröschenbrunnen-Emme	10,000	—	21,616	05
6. Gürbekorrektion vom Quellengebiet-Belp	20,098	—	40,210	95
7. Simmekorrektion zu St. Stephan	80,000	—	103,500	—
8. Mattenbach zu St. Stephan, Verbauung	2,889	80	2,889	80
9. Dürrbach bei Bowil, Verbauung	18,000	—	10,377	40
10. Wildeneigraben bei Bowil, Verbauung	200	—	—	—
11. Dorfbach zu Oberbipp, Verbauung	7,600	—	11,635	15
12. Klöpfigraben bei Mühlenen, Verbauung	10,000	—	19,670	35
13. Simmekorrektion Lenk-Oberried	1,680	40	2,956	95
14. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	3,400	—	5,968	—
15. Dorfbach zu Münsingen, Verbauung	10,000	—	17,857	75
16. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	67,894	—	84,760	—
17. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	10,636	77
18. Schwarzwasser in der Gemeinde Rüschegg, Korrektion	11,182	15	21,804	75
19. Aarekorrektion vom Gürbeauslauf-Felsenuwehr	22,117	20	34,916	95
20. Sensekorrektion Schwarzwasser-Saane	24,065	45	55,757	25
21. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	333	05	582	85
22. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	24,000	—	65,580	97
23. Trub und Zuflüsse, Verbauung	20,688	65	31,719	20
24. Lüsselkorrektion Zwingen-Brislach	2,278	05	1,560	20
25. Bruggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	3,720	—	6,384	—
26. Lombach zu Habkern, Verbauung	20,050	—	17,773	10
27. Grünbach bei Merligen, Verbauung	3,200	—	6,339	—
28. Zulgkorrektion zu Steffisburg (Müllerschwelle-Gumm)	8,100	—	14,300	—
29. Hornbach zu Wasen, Verbauung	1,900	—	1,190	05
30. Saanekorrektion zu Gstaad	7,200	—	12,693	—
31. Lauenenbachkorrektion zu Gstaad	10,000	—	35,483	05
32. Hundsschüpfengraben zu Signau, Verbauung	—	—	1,294	—
33. Reichenbach im Gschwandenmaad (Grosse Scheidegg), Verbauung	1,401	65	2,139	50
34. Gürbe im Tal, Unterhalt	—	—	1,501	—
35. Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgränze	58,620	—	70,678	93
36. Leimbach zu Frutigen, Verbauung	10,000	—	20,144	80
Übertrag	508,432	70	859,899	92

Gegenstand	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	508,432	70	859,899	92
37. Birskorrektur zu Pontenet	1,843	67	2,645	55
38. Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	9,800	—	19,499	65
39. Laternengraben bei Trachselwald, Verbauung	—	—	123	—
40. Grüne bei Sumiswald, Verbauung	10,719	—	8,272	05
41. Kurzeneigraben an der Kurzeneialp, Verbauung	4,360	—	7,017	20
42. Rüttigraben bei Kröschenbrunnen, Verbauung	1,430	—	2,492	60
43. Kurzengraben bei Wasen, Verbauung	1,290	—	2,224	40
44. Wildbäche zu Wengi, Gemeinde Reichenbach, Verbauung	7,900	—	13,063	50
45. Lütshinenkorrektur Wilderswil-Brienzersee	10,000	—	17,080	10
46. Doubskorrektur zu Soubey	2,900	—	115	—
47. Birskorrektur zu Courrendlin	6,431	90	9,250	80
48. Alp- und Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	—	—	155	—
49. Eistlenbach zu Hofstetten bei Brienz, Verbauung	—	—	40	—
50. Doubskorrektur zu Ocourt, mit Brückenbau	1,446	62	2,471	72
51. Tscherszbach zu Gsteig bei Saanen, Verbauung	3,400	—	90	—
52. Trame zu Tramelan, Korrektur	—	—	250	—
53. Zelgbach zu St. Stephan, Verbauung	46	56	102	50
54. Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	1,368	35
55. Birs und Sorne zu Delsberg, Korrektur	6,291	40	9,436	50
56. Sagi- und Widenbach zu Lauterbrunnen, Verbauung	6,592	20	3,089	65
57. Zulgkorrektur Müllerschwellen-Bernstrasse bei Steffisburg	800	—	800	—
58. Sensekorrektur bei der Grasburg, Gemeinden Albligen-Schwarzenburg	1,685	—	3,087	50
59. Bunderbach zu Kandergrund, Verbauung	6,700	—	12,300	—
60. Kanderkorrektur Engstiligen-Kien	—	—	19,966	75
61. Aarekorrektur zu Innertkirchen	—	—	1,920	—
62. Lauibach zu Meiringen, Verbauung	2,420	—	4,250	—
63. Birskorrektur zu Liesberg mit Brückenbau	15,084	—	20,120	—
64. Aare Meiringen-Brienz, Schwellenbauten	—	—	2,515	20
65. Aarekorrektur Schützenfahr-Elfenau	—	—	9,893	70
66. Langetenkorrektur Lotzwil-Langenthal	—	—	112	60
67. Lyssbach zu Lyss, Korrektur	6,700	—	11,758	45
68. Sund- und Birrengaben auf Beatenberg, Sicherungsbauten	—	—	56	25
69. Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten	336	85	—	—
70. Vorschuss von D 3 c	108,870	04	—	—
<i>Total</i>	725,290	04	1,033,573	94

Zusammenstellung G 1 a und b, 2 und 3.

Gegenstand	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wasserbauten:						
a) Bauten des Staates	—	—	189	90	11,906	—
b) Kantons- und Bundesbeiträge an Gemeinden	320,000	—	725,290	04	1,033,573	94
	320,000	—	725,479	94	1,045,479	94
2. Besoldungen der staatlichen Schwellenmeister, Schleusenmeister und Pegelbeobachter	8,000	—	524	—	6,106	10
3. Juragewässerkorrektur, Unterhalt	—	—	96,169	91	96,169	91
<i>Total</i>	328,000	—	822,173	85	1,147,755	95

In *Art. 1 a* und *b* haben die 69 Rechnungsobjekte infolge zu später Realisierung eines Guthabens des Staates an die Gemeinde St. Stephan für die dortige Simmekorrektion einen Ausgabenüberschuss von Fr. 108,870.04 ergeben, welcher im Einverständnis mit der Finanzdirektion durch Inanspruchnahme der Vorschussrechnung D 3 c (vide *Art. 70*) gedeckt wurde, in der Meinung, dass pro 1912 die entsprechende Rückvergütung stattfinden soll, sobald der bezügliche Ausstand erledigt sein wird.

Die Einnahmen setzen sich hauptsächlich aus den Bundesbeiträgen zusammen, welche auch wieder in den Ausgaben — als Zahlungen oder Vorschussamortisationen an die Gemeinden — enthalten sind, indem der Kanton die Vermittlung zwischen Bund und Gemeinden besorgt. Der Bund hat im Berichtsjahr für 66 Objekte Fr. 596,166.58 an Beiträgen einbezahlt, welche den betreffenden Gemeinden angewiesen oder gutgeschrieben wurden. Der Kanton hat für Wasserbauten von Gemeinden mit dem Vorschuss *Art. 70* verausgabt Fr. 416,964.04. Hierin sind die von ihm bezahlten Notbauten an der Emme infolge der Hochwasserkatastrophen pro 1910 nicht inbegriffen. Diese wurden auf besondere Vorschussrechnung (*Art. D 4 g*) gebucht und betragen pro 1911 Fr. 67,384.85 und für 1910 und 1911 zusammen Fr. 434,641.50. Für diese und andere Hochwasserkosten ist beim Bund eine ausserordentliche Subvention nachgesucht worden und es hat der Bundesrat der Bundesversammlung eine entsprechende Botschaft unterbreitet, welche aber erst im Jahr 1912 zur Erledigung kommen wird. In ähnlicher Weise wird dann auch der Grosse Rat über die Liquidation dieser Kosten Beschluss zu fassen haben, indem der bestehende Subventionsbeschluss vom 28. Februar 1907 für ordentliche Korrektionsarbeiten dafür nicht genügt.

Art. 2 erzielt gegenüber dem Budget eine Minderausgabe von Fr. 2417.90, herrührend aus einer teilweisen Unvollständigkeit des Personals und spätem Besetzung neuer Pegelstationen.

Art. 3, Juragewässerkorrektur, erzielt eine sehr hohe Rechnung. Nach Abzug von Fr. 7588.59 an Einnahmen (Pachtzins, Bundesbeitrag etc.) verbleiben an Reinausgaben Fr. 88,581.32, welche aus dem Schwellenfonds gedeckt werden mussten. Letzterer betrug am 1. Januar 1911 . . . Fr. 999,920.15 und mit dem Zins pro 1911 von Fr. 39,996.85 auf 31. Dez. 1911 „ 1,039,917. — Derselbe stellt sich somit auf 1. Januar 1912 nach Abzug der Reinausgaben pro 1911 von Fr. 88,581.32 auf . . . „ 951,335.68

Die Hauptausgabe verursachte der vom Grossen Rat am 15. März 1910 beschlossene Einbau eines Schützenwehrs an Stelle des Schifftores in der linksseitigen Mittelöffnung der Aarekanalschleusen zu Nidau pro 1911 mit Fr. 36,650. Die Bauten sind im Frühjahr 1911 den Brückenbauwerkstätten Nidau und Döttingen verakkordiert worden mit Vollendungstermin Ende Oktober 1911. Bei Inangriffnahme der Arbeiten zeigte sich der Sohlenbau beschädigt, so dass zunächst eine Ausbesserung und Ausebnung desselben auf richtige Höhe nötig wurde. Die Sommer-

wasserstände des Bielersees und die daherigen Abflüsse waren aber hierfür ungünstig und musste im September Arbeitseinstellung und Verschiebung auf das Frühjahr 1912 erfolgen. Das Eisenwerk für das neue Schützenwehr selbst ist fertig zum Montieren bereit und wartet nur auf die Fertigstellung der Grundschwelle, wofür günstigere Wasserstände nötig sind.

Ausserordentliche Ausgaben ergaben sich ferner aus der infolge der Hochwasser von 1910 nötig gewordenen Erhöhung und Verstärkung des linksufrigen Aarekanaldammes im Hagneckmoos und einer bezüglichen Vergütung für Kulturschaden an die dortigen Landeigentümer, bezw. Pächter, gemeinsam mit den Bernischen Kraftwerken, wodurch zugleich der seit längerer Zeit hängige Prozessfall zwischen letztern und der Burgergemeinde Täuffelen/Gerolfingen auf gültliche Weise zur Erledigung kam. Grössere Kosten resultierten auch aus den durch Uferrutschungen drohenden Abstürzen zu unterst des Hagneckkanals nötig gewordenen künstlichen Abtragungen, sowie aus vermehrten Ausräumungsarbeiten in fast allen an den Staat übergegangenen Binnenkanälen und verschiedenen Kanalisierungsarbeiten und Ufersicherungen an der alten Aare Aarberg-Büren und der Zühl.

Für den Wasserbau waren die *Witterungsverhältnisse* im Jahr 1911 ausnahmsweise günstig; während im ersten Halbjahr noch reichliche, aber im allgemeinen gleichmässige Niederschläge vorkamen, brachte der trockene Sommer und Herbst durchwegs ausserordentliche Tiefwasserstände, welche die Ausführung nötiger Herstellungsarbeiten, Verbauungen und Korrekturen im allgemeinen sehr begünstigten und die Verheerungen im katastrophalen Vorjahr zum Teil wieder gut machten.

Wie vor 10 Jahren eingeführt, wurden im Frühjahr für die notwendigen Bauten an den verschiedenen Gewässern mit den interessierten Gemeinden, beziehungsweise Baukommissionen und Schwellenbezirken Bauprogramme aufgestellt und sodann dem eidgenössischen Oberbauinspektorat zur Genehmigung eingesandt. Als Regel gilt dabei, dass zur Einhaltung der in den Subventionsbeschlüssen vorgesehenen Jahreszahlungen und Krediten im allgemeinen nur das wirklich notwendige aufgenommen wird, immerhin soll auf jede mögliche Gefahr, wie sie gerade im Wasserbau eintreten kann, sowie auf ein zweckmässiges systematisches Vorgehen Bedacht genommen werden. Gestützt auf die so vereinbarten Programme und unter Berücksichtigung etwa eingetretener örtlicher Änderungen der Verhältnisse ist dann gearbeitet worden.

Über den Gang und Stand der wichtigeren Unternehmungen sei folgendes angebracht:

Am *Alpbach und Mühlebach* zu Meiringen, welche beide im Juni 1910 einen Teil des Dorfes Meiringen verheerend heimgesucht haben, sind oberhalb des Dorfes wie im Berggebiet die dringendsten Bauten in Angriff genommen worden. Am *Lamm- und Schwandenbach* bei Brienz konnte die grosse, sehr wichtige Sperre in den Brüchen bis auf einige Nachtragsarbeiten fertig erstellt werden und die *Lombachverbauung* nahm im untern Lauf ihren guten Fort-

gang. Die *Aareschleusen zu Unterseen* hatten eine Dichtung des Schleusenbettes nötig, welche gut gelungen ist. An der *Sundgrabenverbauung* zu Sundlaunen wurden die dringendsten Arbeiten ausgeführt. An der *Kanderkorrektur Engstligen-Kien-Stegweid* wurden die dringendsten Sicherungen ausgeführt und bereinigte Ausführungsprojekte vorbereitet, respektive aufgestellt. Am *Bundergraben* zu Kandergrund wurde der Schalenbau zum grössten Teil durchgeführt. Betreffend den *Wetterbach* zu Kandersteg finden Verhandlungen statt, welche die höchst nötige Verbauung sichern werden. Die *Simmekorrektur* zu St. Stephan ist zu Ende geführt worden. Dieselbe hat, soviel ersichtlich, gleichzeitig eine Entwässerung des moosigen Seitengeländes herbeigeführt und wird die früher in Aussicht genommene Drainage entbehrlich machen. Die infolge der grossen Hochwasserschädigung im Jahre 1910 notwendig gewordenen Verbauungen der *Saane und des Lauenenbaches* zu Gstaad sind, soweit der Staat durch seine Strassen beteiligt ist, in Regie, soweit Privatpflichtige, resp. Moderationen berührt werden, von diesen begonnen und zum guten Teil durchgeführt worden. An der *Aare* bei Thun und an der *Zulg* zu Steffisburg wurden vom Bund Versuche gemacht mit Beton-armé-Platten nach System Decauville zur Andeckung von Böschungen. Je nach den Erfahrungen wird dieses System auch anderwärts zur Anwendung kommen. An der *Emme und ihren Zuflüssen*, der *Ilfis*, *Trub*, *Grüne* und *Hornbach* ist teilweise noch an der Wiederherstellung der vorjährigen Hochwasserschädigungen, teilweise an der Fortsetzung der vorgesehenen Korrekturen nach Programm gearbeitet worden und zwar unter Leitung des auf Juli 1911 in Funktion getretenen, speziell hierfür gewählten Ingenieurs Herrn Goldschmid. Zwischen Emmenmatt und Gerlafingen wurden die Kilometersteine einnivelliert und damit eine richtige Grundlage für die Beurteilung der Flussverhältnisse und die rationelle Ausgestaltung des Längenprofils geschaffen. Für die Bauten an der *Gürbe*, namentlich im Gebirge, war die trockene Witterung von grossem Nutzen; dieselben konnten in günstiger Weise gefördert werden. Für die mittlere Abteilung erfolgte eine neue Beitragsbewilligung. Mit der Korrektur der *Aare* zwischen der Gürbemündung und dem Felsenaustauwehr wurde im Herbst bei letzterem mit Baggerungen mittelst Dampftrieb begonnen. An der *Sensekorrektur* zwischen Schwarzwasser und Saane, sowie an den *Saanekorrekturen* zwischen Dicki und Oltigen sind bestehende Eindämmungen erhöht und verstärkt und teilweise neu erstellt worden. Am *Schwarzwasser zu Rüscheegg* wurde die Eindämmung, sowie die Entwässerung und Verbauung der Halden weiter geführt. Über die *Juragewässerkorrektur* ist bereits oben berichtet worden und im *Jura* wurden die verschiedenen *Korrekturen an der Birs, der Lüssel und am Doubs* weiter geführt.

Auf die vorjährigen Hochwasserkatastrophen hin hat der schweizerische Wasserwirtschaftsverband eine Untersuchung über die Möglichkeit einer *Versicherung gegen Hochwasserschäden* veranstaltet und die Kantone zum Bericht über die Hochwasser im letzten Jahrhundert und damit zusammenhängende Fragen ein-

geladen. Aus verschiedenen Gründen konnten diese Fragen im Berichtsjahre nicht beantwortet werden.

Für die Schaffung eines *Binnenschiffahrtsweges Rhein-Rhone über Biel-Neuenburg* hat sich eine Gesellschaft gebildet mit einem Zentralkomitee in Genf und verschiedenen Sektionen in den berührten Kantonen und Landesgegenden. Im März und Juni fanden bezügliche Delegierten- und Generalversammlungen statt, wozu auch der bernische Regierungsrat eingeladen wurde. Aus verschiedenen Gründen konnte auf einen Anschluss zurzeit nicht eingetreten werden.

Schwellenreglemente und Kataster etc. wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Rothachen in den Gemeinden Buchholterberg und Unterlangenegg, Reglement und Kataster;
Hasleberg, Reglement;
Simmekorrektur Kapfbach-Spitzbrücke, Reglement und Kataster (grundsätzlich);
Meiringen und Schattenhalb, Reglement;
Simme in der Gemeinde Wimmis, Kataster-Revision.

F. Wasserrechtswesen.

Schon im Verwaltungsbericht für das Jahr 1910 ist auf die Tatsache hingewiesen worden, dass nach Inkrafttreten des Gesetzes vom 26. Mai 1907 sofort eine ganze Anzahl von Konzessionsgesuchen für grössere Anlagen gestellt wurden, dass sich dann aber ein ganz bedeutender Rückschlag bemerkbar machte, der auch eine Verminderung der Einnahmen an Gebühren zur Folge hatte. Dies gilt auch noch für das Jahr 1911.

Von den neuen Konzessionen, die erteilt wurden, betrifft eine einzige eine grössere Anlage, nämlich das Projekt der „Stau- und Kraftwerke Emmental“ für ein Wasserwerk an der Emme bei der Reblochschlucht. In den übrigen Fällen handelte es sich nur um ganz kleine Werke.

Viel zahlreicher waren dagegen die Bewilligungen zur Abänderung bestehender Anlagen, wofür nach Art. 16 des Gesetzes vom 26. Mai 1907 eine Genehmigung des Regierungsrates erforderlich ist. Auch fanden eine ganze Reihe von Übertragungen früher erteilter Konzessionen auf neue Inhaber statt.

Zu den noch unerledigten Konzessionsgesuchen der Bernischen Kraftwerke für Ausnutzung der Wasserkräfte im Oberhasle und an der Simme bei der Laubegg ist ein neues gekommen, nämlich das Projekt Soubey-Ocourt, wo durch einen Durchstich die grosse Schleife des Doubs abgeschnitten und auf diese Weise ein grosser Kraftgewinn erzielt werden soll.

Die durch das politische Departement der Eidgenossenschaft geführten Verhandlungen über die Rechtsverhältnisse am Doubs sind noch immer nicht zum Abschluss gelangt, obwohl es sich in mehreren Fällen gezeigt hat, dass die jetzige Situation unhaltbar ist und mit Notwendigkeit zu Konflikten führen muss.

Durch das eidgenössische Departement des Innern ist im Juli 1911 der Entwurf zu einem Bundesgesetz über die Nutzbarmachung der Wasserkräfte mit einem Berichte der Kommission veröffentlicht worden. Die Anregungen des bernischen Wasserrechtsbureaus für

Abänderungen und Zusätze zu dem Entwurf haben bei der Bereinigung der Redaktion in mehreren wichtigen Punkten Berücksichtigung gefunden.

Nach diesem Entwurf sollen beinahe alle Materien, wofür in unserem kantonalen Gesetze besondere Dekrete und Verordnungen vorgesehen sind, durch die Bundesgesetzgebung geordnet werden. Aus diesem Grunde war es notwendig, teilweise schon angefangene Vorarbeiten zu sistieren, um nicht eventuell die kantonalen Erlasse schon in den nächsten Jahren wieder abändern zu müssen.

Das Schema für den Wasserkataster liegt ausgearbeitet vor und ist an Hand von praktischen Beispielen erläutert, so dass das kantonale Dekret hierüber sofort nach Inkrafttreten des Bundesgesetzes vorgelegt werden kann.

Ebenso sind die Untersuchungen über die Rechtsverhältnisse des Abflusses aus dem Brienzersee und dem Thunersee zum Abschluss gelangt und sollen durch den Schweizerischen Wasserwirtschaftsverband veröffentlicht werden. An die Kosten der Drucklegung hat der Regierungsrat eine Subvention von Fr. 500 aus dem Kredit X H 1 bewilligt.

Sehr viel Arbeit hatte für das Wasserrechtsbureau die Grundbuchbereinigung zur Folge, indem von Behörden und Privaten aus allen Teilen des Kantons Anfragen gestellt wurden, die schriftlich oder mündlich beantwortet werden mussten, was oft nach eingehenden Untersuchungen möglich war.

Auch sonst wurde das Wasserrechtsbureau vielfach für Auskunftserteilung und Vermittlung bei Streitigkeiten in Anspruch genommen.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1911 folgender:

	Hochbauten.		1910	1911	
<i>Stand am 1. Januar 1911</i>	Fr.	199,222. 90	Fr.	278,414. 85	
Bewilligungen pro 1911	"	384,660. 05	"	432,563. 60	
	Fr.	583,882. 95	Fr.	710,978. 45	
Zahlungen pro 1911	"	305,468. 10	"	311,117. 40	
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1911	Fr.	278,414. 85	Fr.	399,861. 05	
Am 1. Januar 1911 betragen dieselben	"	199,222. 90	"	278,414. 85	
	<i>Vermehrung</i>	Fr.	79,191. 95	Fr.	121,446. 20

	Strassenbauten.				
<i>Stand am 1. Januar 1911</i>	Fr.	637,685. 70	Fr.	585,531. 45	
Bewilligungen pro 1911	"	180,870. 35	"	702,337. —	
	Fr.	818,556. 05	Fr.	1,287,868. 45	
Zahlungen pro 1911	"	233,024. 60	"	226,421. 60	
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1911	Fr.	585,531. 45	Fr.	1,061,446. 85	
Am 1. Januar 1911 betragen dieselben	"	637,685. 70	"	585,531. 45	
	<i>Vermehrung</i>	Fr.	52,154. 25	Fr.	475,915. 40

	Wasserbauten.				
<i>Stand am 1. Januar 1911</i>	Fr.	1,827,117. 30	Fr.	2,544,077. 65	
Bewilligungen pro 1911	"	1,270,794. —	"	356,874. 25	
	Fr.	3,097,911. 30	Fr.	2,900,951. 90	
Zahlungen pro 1911	"	553,833. 65	"	817,042. —	
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1911	Fr.	2,544,077. 65	Fr.	2,083,909. 90	
Am 1. Januar 1911 betragen dieselben	"	1,827,117. 30	"	2,544,077. 65	
	<i>Verminderung</i>	Fr.	716,960. 35	Fr.	460,167. 75

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1911		Neue Vorschüsse pro 1911		Amortisation pro 1911		Stand am 1. Januar 1912	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
Vorschüsse und Depots.								
1. Berner Alpen, Relief Simon	25,000	—	—	—	—	—	25,000	—
2. Unfallversicherung	9,440	78	15,513	75	16,913	53	8,041	—
3. Kautionen	5,583	20	1,094	40	2,751	60	3,926	—
4. Triangulationen im Simmental etc.	34,984	71	34,114	05	1,725	—	67,373	76
5. Amtsschreibereibureaux, Erweiterung	15,510	60	6,530	65	—	—	22,041	25
6. Triangulationen im Jura	1,882	60	15,327	15	—	—	17,209	75
7. Grundbuchbereinigung	—	—	3,167	40	—	—	3,167	40
	92,401	89	45,747	40	21,390	13	146,759	16
A. k. Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnvorstudien:								
a. Tramelan-Noirmont	1,700	—	—	—	—	—	1,700	—
b. Worblental	3,230	—	—	—	—	—	3,230	—
c. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt	2,683	75	—	—	—	—	2,683	75
d. Delsberg-Mervelier-Oensingen . .	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
e. Stockental	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
f. Pruntrut-Damvant	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
g. Utzenstorf-Schönbühl-Zollikofen	3,075	—	18,970	20	—	—	22,045	20
h. Steffisburg-Thun-Gunten	2,825	—	—	—	—	—	2,825	—
i. Herzogenbuchsee-Wangen	2,500	—	—	—	—	—	2,500	—
k. H'buchsee-Utzenstorf-Lyss	12,400	—	—	—	—	—	12,400	—
l. Thun neue Bahnhof- und Hafenanlage	477	10	3,035	—	—	—	3,512	10
m. Delsberg-Mervelier	3,200	—	52	50	—	—	3,252	50
n. Biel-Täuffelen-Ins	5,375	—	—	—	—	—	5,375	—
o. Sonnenberg-Breuleux	2,100	—	—	—	—	—	2,100	—
p. Biel-Täuffelen-Ins, Variante B . .	2,300	—	—	—	—	—	2,300	—
	53,464	85	22,057	70	—	—	75,522	55
2. Studien für elektrischen Betrieb bernischer Bahnen								
	11,530	—	500	—	—	—	12,030	—
3. Eisenbahnsubventionen:								
a. Pruntrut-Bonfol, <i>Vorschuss</i>	108,000	—	—	—	—	—	108,000	—
b. Utzenstorf-Bätterkinden-Schönbühl-Zollikofen	—	—	271,100	—	—	—	271,100	—
c. Sensetal-Bahn	125,184	—	—	—	—	—	125,184	—
d. Bern-Neuenburg (Direkte)	1,000,000	—	—	—	—	—	1,000,000	—
e. Bern-Lötschberg-Simplon	14,000,000	—	—	—	—	—	14,000,000	—
f. Bern-Worb, <i>Vorschuss</i>	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
g. Tramelan-Breuleux-Noirmont	161,400	—	—	—	—	—	161,400	—
h. Pruntrut-Bonfol, <i>Subvention</i>	247,200	—	61,800	—	309,000	—	—	—
i. Zweisimmen-Lenk	400,000	—	—	—	—	—	400,000	—
k. Bern-Zollikofen	58,600	—	175,800	—	—	—	234,400	—
l. Langenthal-Jura	148,000	—	—	—	—	—	148,000	—
m. Herzogenbuchsee-Wangen	—	—	115	—	—	—	115	—
n. Ligerz-Tessenberg-Drahtseilbahn . .	—	—	60,000	—	—	—	60,000	—
o. Worblentalbahn	—	—	176,000	—	—	—	176,000	—
	16,268,384	—	744,815	—	309,000	—	16,704,199	—

	Stand am 1. Januar 1911		Neue Vorschüsse pro 1911		Amortisation pro 1911		Stand am 1. Januar 1912	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
D. 3. Vorschüsse an Budgetkredite X F u. G.								
a. Strassenbauten	732,856	54	—	—	—	—	732,856	54
b. Wasserbauten	1,083,483	47	108,870	04	—	—	1,192,353	51
	1,816,340	01	108,870	04	—	—	1,925,210	05
D. 4. Vorschüsse für Strassen- und Wasserbauten.								
a. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	15,505	81	20,540	85	23,136	77	12,909	89
b. Aarekorrektio zu Innertkirchen	14,527	09	606	85	4,500	—	10,633	94
c. Haslebergstrasse	3,142	15	22	85	3,165	—	—	—
d. Lauterbrunnen-Wengen-Weg .	2,429	20	17	65	2,446	85	—	—
e. Eimatt-Betlehem-Strasse . . .	9,464	80	935	20	10,400	—	—	—
f. Biel Staatsstrassen, Abtretung .	150,000	—	—	—	—	—	150,000	—
g. Emme Utzenstorf-Bätterkinden .	367,256	65	67,827	65	442	80	434,641	50
h. Sundgraben zu Sundlauenen .	—	—	11,344	65	5,200	—	6,144	65
i. Alp- u. Mühlebach zu Meiringen	—	—	30,674	40	10,000	—	20,674	40
k. Ausserordentl. Verbesserungen an Staatsstrassen	—	—	166,216	87	166,216	87	—	—
l. Simmekorrektion zu St. Stephan	—	—	378,761	65	—	—	378,761	65
	562,325	70	676,948	62	225,508	29	1,013,766	03

II. Vermessungswesen.

A. Gesetze und Verordnungen.

Der 1. Januar 1911 ist ein Wendepunkt in der Geschichte des schweizerischen Vermessungswesens geworden.

Der Bundesbeschluss vom 13. April 1910 betreffend Beteiligung des Bundes an den Kosten der Grundbuchvermessung ist in Kraft getreten und damit hat der Bundesrat die Oberaufsicht über das ganze Vermessungswesen übernommen.

Die eidgenössische Instruktion für die Grundbuchvermessungen ist nun für die Durchführung der Triangulation IV. Ordnung und die Parzellarvermessung massgebend und muss durch die Kantone eingeführt werden.

Die Verordnung des Bundesrates zur Einführung des Bundesbeschlusses vom 13. April und der Instruktion vom 15. Dezember verlangt von den Kantonen, dass sie ein Programm für die Durchführung, bezw. Weiterführung der Vermessungen aufstellen und dem Bundesrat zur Genehmigung vorlegen.

Für unsern Kanton lautet dieses Programm:

1. Die nach der Polygonarmethode ausgeführten Vermessungswerke werden, soweit sie den heutigen Anforderungen genügen, in besonderer Vorlage zur Anerkennung empfohlen.
2. Die nach der Messtischmethode vermessenen Gemeinden, deren Vermessungswerke aus verschiedenen Gründen den neuen Anforderungen nicht mehr zu genügen vermögen, werden veranlasst, Neuvermessungen durchführen zu lassen.
3. Die Gemeinden, in denen noch gar keine Vermessungswerke existieren, werden angehalten, die Vermessung so bald wie möglich zu beginnen.
4. Diejenigen Gemeinden, deren Areal schon einmal polygonometrisch vermessen worden ist, deren Vermessungswerke aber den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen, werden zur Vornahme einer Neuvermessung verpflichtet, sobald die trigonometrischen Grundlagen geschaffen sind.

Zur Einhaltung dieses Programmes ist es notwendig, dass die Triangulation über grosse zusammenhängende Bezirke ausgeführt wird.

Im Jura und im westlichen Teil des Oberlandes sind neue eidgenössische Triangulationen III. Ordnung vorhanden; es war daher möglich, in diesen Landesteilen die Triangulationssektionen zu bestimmen.

Die Sektionen I—IV umfassen die Ämter Pruntrut, Delsberg, Münster, Laufen, Courtelary, Freibergen und einen Teil des Amtes Neuenstadt, das heisst also den Bernerjura, denjenigen Teil des Kantons, der alte Messtischvermessungen besitzt, die durch Neuvermessungen zu ersetzen sind.

Die Sektionen V—VII umfassen die Ämter Niedersimmenthal, Obersimmenthal, Saanen und Frutigen, Gegenden die noch keine Katastervermessungen besitzen.

In diesem Sinne werden später weitere Sektionen gebildet auch in dem Teil des Kantons, in welchem die polygonometrischen Vermessungen bereits existieren, wo aber einzelne derselben den Anforderungen nicht mehr entsprechen.

Die Parzellarvermessungen sollen in der Weise vorgenommen werden, dass je nach Vorrücken der Triangulation alljährlich 4—7 Gemeinden des Jura und 2—5 Gemeinden im Oberland zur Vermessung ausgeschrieben und in Akkord vergeben werden.

Dieses Programm ist vom Bundesrat unterm 10. Oktober genehmigt worden mit dem Vorbehalt, dass erst später bestimmt wird, wieviele Gemeinden jährlich zur Vermessung gelangen dürfen.

Im letzten Jahresbericht wurde ausgeführt, unter welchen Bedingungen die bestehenden Vermessungswerke vom Bundesrat anerkannt werden.

In Verbindung mit denjenigen Geometern, die bisher Nachführungsarbeiten im alten Kantonsteil besorgt haben, hat das Vermessungsbureau Berichte ausgearbeitet, aus denen der gegenwärtige Stand der nach den Konkordatsvorschriften erstellten Vermessungswerke ersichtlich ist.

Es wurden 304 Gemeindevermessungswerke auf ihre Brauchbarkeit als Grundbuchvermessungen geprüft und davon 271 als anererkennungsfähig befunden und den Bundesbehörden zur Genehmigung empfohlen. Die übrigen 33 Vermessungswerke können zwar meist vorläufig noch verwendet werden, müssen aber, sobald die nötigen trigonometrischen Grundlagen geschaffen sind, erneuert werden. Diese Werke sind zumeist infolge mangelhafter Vermarkung unbrauchbar geworden, vielfach auch darum, weil von seiten der Privaten im allgemeinen der Erhaltung der Vermarkung zu wenig Aufmerksamkeit geschenkt wird. Wo aber die Vermarkung unbrauchbar geworden, muss man sich stets die Frage vorlegen, genügt eine Neuvermarkung nach dem bestehenden Vermessungswerk, oder ist auch die Vermessung selbst erneuerungsbefürdigt, ist es nicht vorteilhafter, mit Bundessubvention eine Neuvermessung durchzuführen, statt einer umfangreichen Nachführung, welche die Genauigkeit doch nicht zu verbessern vermag? Gleichzeitig mit dem Berichte über den Stand der Vermessungswerke mussten auch die Kosten genannt werden, die seit dem 1. Januar 1907 durch Ergänzungs- und Nachführungsarbeiten verursacht wurden, und an welche eine eidgenössische Subvention ausgerichtet wird, sofern die Vermessungswerke anerkannt werden. Die Antwort des Bundesrates in der Frage dieser Aner-

kennung ist zurzeit noch nicht eingetroffen, dagegen hat das eidgenössische Vermessungsinspektorat bereits darauf aufmerksam gemacht, dass die Anerkennung noch nicht erfolgen könne, weil die Nachführungen nicht vollständig sind und damit eine der Hauptbedingungen des Art. 18 der bundesrätlichen Verordnung nicht erfüllt sei.

Damit kommt man auf eine Frage, die dringend der Lösung bedarf, nämlich die Frage: „Wie soll die Nachführung der Vermessungswerke künftig geschehen?“ Die vom Regierungsrat genehmigten Vermessungswerke der Gemeinden des alten Kantonsteils mussten bisher nach der Verordnung des Regierungsrates vom 31. März 1900 über die Nachführung und die Erhaltung der Vermessungswerke alle 4 Jahre einer Revision unterworfen werden, bei welcher alle in dieser Periode erfolgten Änderungen nachgetragen wurden. Dass diese Art der Nachführung nicht genügt, sobald das Grundbuch sich auf die Vermessung stützen soll, bedarf wohl keines Beweises. Wie das Grundbuch selbst, müssen auch die Vermessungswerke jederzeit auf den neuen Stand nachgeführt sein. Das Einführungsgesetz sieht daher in Art. 131 vor, dass die Nachführung künftig durch angestellte Geometer zu besorgen sei. Ein Dekret des Grossen Rates soll die Wahl, Besoldung und die Obliegenheiten dieser Geometer und die Nachführungsgebühren ordnen. Dieses Dekret ist es nun, das uns fehlt. Ein Entwurf dazu ist vom kantonalen Vermessungsbureau aufgestellt und im November 1911 von der Baudirektion der Justizdirektion überwiesen worden. Solange die Neuordnung des Nachführungswesens nicht durchgeführt ist, werden unsere Vermessungswerke den Bedingungen der bundesrätlichen Verordnung, nach welcher die Nachführungsarbeiten vollständig sein sollen, nicht entsprechen und infolgedessen vom Bundesrat nicht anerkannt werden.

Die bundesrätliche Verordnung verpflichtet die Kantone, die anerkannten Vermessungswerke ohne Unterbruch nachzuführen und zwar soll die Nachführung für bestimmte Vermessungsbezirke besonders Nachführungsgeometern übertragen werden, welche für die vorschriftgemässe Nachführung der Vermessungswerke ihres Kreises verantwortlich sind.

Das genannte Dekret betreffend das Nachführungswesen darf also nicht lange mehr auf sich warten lassen und die nötigen Mittel müssen bewilligt werden.

In der Verordnung des Bundesrates wird verlangt, dass die Kantone gesetzliche Bestimmungen erlassen über die Pflicht der Grundeigentümer zur Duldung der Vermessungsfixpunkte, sowie über deren Schutz und Erhaltung. Dieser Forderung ist der Art. 86 des bernischen Einführungsgesetzes zum Zivilgesetzbuch gerecht geworden; er lautet:

„Die Grundeigentümer sind verpflichtet, die Errichtung, Sicherung und Unterhaltung von öffentlichen Vermessungszeichen, wie insbesondere von Triangulations-, Polygon- und Nivellementsunkten, nach vorheriger Anzeige unentgeltlich zu gestatten.

Entstehender Kulturschaden ist zu ersetzen.

Auf Begehren der eidgenössischen Landestopographie oder des kantonalen Vermessungsbureaus ist

das Bestehen solcher Vermessungszeichen im Grundbuch anzumerken.“

Der gesetzliche Schutz der Fixpunkte ist damit gewährleistet und durch die Anerkennung im Grundbuch ist dafür gesorgt, dass das Vorhandensein dieser Punkte den Grundeigentümern bekannt sei, ohne dass ein Dienstbarkeitsvertrag abgeschlossen werden muss.

Im letzten Jahresbericht ist erwähnt, dass der Bundesrat Vorschriften erlasse über die Geometerprüfungen und ausserdem entscheiden werde, welche der bisherigen Geometerpatente für die Zulassung zur eidgenössischen Grundbuchvermessung genügen.

Durch Bundesratsbeschluss vom 15. Dezember 1910 sind nun die Inhaber von Patenten, erteilt durch das schweizerische Geometerkonkordat, oder durch die Kantone Freiburg, Waadt, Neuenburg und Genf, zu den eidgenössischen Grundbuchvermessungen zugelassen worden.

Das eigentliche Prüfungsreglement für die eidgenössische Prüfung ist noch nicht erschienen, dagegen hat der Bundesrat am 27. März 1911 ein provisorisches Reglement für die Übergangszeit erlassen.

Die eidgenössischen Vorschriften verlangen von den Kantonen die Aufstellung von Markverordnungen. Wir besitzen eine solche, datiert vom 12. August 1903, müssen sie aber nun der neuen Instruktion anpassen und voraussichtlich erweitern. Dabei wird es sich empfehlen, eine Sammlung von Vermarktungsbeispielen in Form von Skizzen beizugeben, die speziell den Markkommissionsmitgliedern willkommen sein werden. Der Entwurf für eine neue Markverordnung wird im Laufe dieses Jahres vorgelegt werden.

B. Stand des eidgenössischen Kartenwerkes im Kanton Bern.

Von der schweizerischen Landestopographie wurden im Gebiet des Kantons Bern im Jahre 1911 folgende Arbeiten ausgeführt:

Die schon 1910 begonnene Umrechnung der Triangulation III. Ordnung des Oberlandes auf die neue schiefachsige Zylinderprojektion wurde in den Ämtern Obersimmenthal und Nidersimmenthal weitergeführt.

Auf nachgenannten Blättern des topographischen Atlases (Sigfriedkarte) wurden Nachträge vorgenommen: 6, 9, 92, 94, 102, 103, 106, 107, 118 (im Jura), 137 (Amt Erlach), 165, 181 (Amt Aarwangen), 195, 196, 368 (Amt Trachselwald).

C. Vorarbeiten für den Kataster.

Triangulation.

Im Frühling 1911 wurden die Berechnungsarbeiten für die Triangulation des Amtes Schwarzenburg abgeschlossen. Die vielen Ergänzungsarbeiten, die in den letzten zwei Jahren an dieser Arbeit vorgenommen wurden, sind zwar ziemlich kostspielig gewesen, dagegen ist gestützt hierauf von den eidgenössischen

Behörden die Bewilligung erteilt worden, die vorhandene, in der Weise ergänzte Triangulation als Grundlage für die Parzellarvermessungen der Gemeinden Guggisberg und Rüscheegg zu verwenden. Ohne diese namhaften Ergänzungen wäre das ausgeschlossen gewesen.

Die Feldarbeiten für die Triangulation IV. Ordnung in der Sektion V (Amt Niedersimmenthal) wurden durch das Vermessungsbureau unter Leitung des Kantonsgeometers in Regie weitergeführt und beendet. In der Zeit von Ende Juni bis Ende November wurden die Winkelbeobachtungen auf 519 trig. Punkten vorgenommen, nämlich auf 42 gegebenen Punkten III. Ordnung und auf 477 neu zu bestimmenden Punkten. Diese grosse Zahl von Beobachtungen zu erreichen, war nur dadurch möglich, dass in verschiedenen Gruppen gearbeitet wurde und weil uns das Wetter im letzten Sommer sehr günstig war. Um für die Höhenberechnungen der trig. Punkte eine gute Grundlage zu schaffen, wurden den Hauptstrassenzügen entlang, anschliessend an das eidgenössische

Präzisionsnivellement, Sekundärnivellements ausgeführt und die nächstgelegenen Signalpunkte nivellistisch angeschlossen. Damit die Nivellementszüge auch für andere technische Arbeiten verwendbar sind, wurden in Abständen von ca. 700 Metern Fixpunktgruppen angelegt, die jedenfalls bei Wasser- und Strassenbauunternehmungen oft gute Dienste leisten werden. Die ausgeführten Nivellements erstrecken sich auf ca. 48 km und sind ebenfalls fertiggestellt.

Die Triangulationsarbeiten im Jura, die in zwei Sektionen im Akkord ausgeführt werden, weisen folgenden Stand auf:

In der Sektion I sind ca. 750 Signalpunkte abgesteckt und versichert, auf ca. 350 Punkten sind Winkelbeobachtungen durchgeführt. Ein Nivellement von ca. 17 km Zuglänge ist ausgeführt.

In der Sektion II sind ca. 350 Signalpunkte abgesteckt und versichert; die Winkelbeobachtung ist auf ca. 100 Stationen besorgt; auch hier ist mit der Berechnung begonnen worden.

D. Parzellarvermessungen.

Stand der Arbeiten in den schon früher zur Vermessung aufgeforderten Amtsbezirken des alten Kantonsteils.

Amtsbezirk	Termin	Anzahl der Gemeinden	Gemeinden mit genehmigten Vermessungswerken		Gemeinden in Vermessung		Gemeinden im Rückstande	
			Zahl	%	Zahl	%	Zahl	%
Aarberg	1. Mai 1881	12	12	100	—	—	—	—
Aarwangen	1. Mai 1881 1. Januar 1882	25	25	100	—	—	—	—
Bern	1. Mai 1881							
Büren ¹⁾	1. Mai 1881	15	15	100	—	—	—	—
Burgdorf	1. Mai 1881	25	25	100	—	—	—	—
Fraubrunnen	1. Mai 1881	28	28	100	—	—	—	—
Laupen	1. Mai 1881	11	11	100	—	—	—	—
Nidau	1. Mai 1881 1. Januar 1882	27	27	100	—	—	—	—
Wangen	1. Januar 1882							
Konolfingen	1. Januar 1882	31	30	97	1	3	—	—
Erlach	1. Mai 1882	14	14	100	—	—	—	—
Seftigen	1. Mai 1885	27	27	100	—	—	—	—
Trachselwald	1. Januar 1886	10	10	100	—	—	—	—
Signau	1. Juli 1887	9	5	56	3	33	1	11
Schwarzenburg	1. Juli 1887	4	2	50	2	50	—	—
Thun	1. Juli 1888	29	28	97	1	3	—	—
		305	298	97	7	25	1	0.3

¹⁾ Siehe Vermessungsarbeiten im Jura.

In Neuvermessung befinden sich zurzeit 17 Gemeinden, nämlich Oberthal, Trub, Trubschachen, Eggwil, Spiez, Wimmis, Reutigen, Niederstocken, Oberstocken, Guggisberg, Rüscheegg, Wacheldorn, Meinisberg, Fahy, Courtedoux, Rocourt, Réclère. Im ferneren wird das Berggebiet der Gemeinde Blumen-

stein vermessen, als Ergänzung der schon vorhandenen Vermessung des übrigen Gemeindeareals. In den Gemeinden Kandergrund und Kandersteg müssen als Ergänzungsarbeiten im Sinne der Verordnung betreffend die Grundbuchvermessungen die Horizontalkurven in den Berggebieten aufgenommen werden, eine Arbeit,

III. Eisenbahnen und Schifffahrt.

A. Allgemeines.

Der Regierungsrat des Kantons Bern genehmigte am 19. September 1911 die mit den Regierungen der Kantone Bern, Freiburg, Waadt und Neuenburg vereinbarte interkantonale Übereinkunft betreffend die Kontrolle und die Schifffahrtspolizei auf dem Neuenburger-, Bieler- und Murtensee, sowie auf den Kanälen der Zihl und der Broye. Dieselbe wurde vom Grossen Rat durch Beschluss vom 20. November 1911 ratifiziert.

Ferner hat der Regierungsrat durch Beschluss vom 19. September 1911 den von den Baudirektionen der obgenannten Konkordatskantone aufgestellten Entwurf eines interkantonalen Schifffahrtsreglementes für den Neuenburger-, Bieler- und Murtensee und die Kanäle der Zihl und der Broye unter dem Vorbehalt der Berücksichtigung der im Kanton Bern geltenden Vorschriften über die Strafbestimmungen gutgeheissen.

Übereinkunft und Reglement konnten vom Bundesrat im Berichtsjahre nicht mehr sanktioniert werden und in Kraft treten.

Der Regierungsrat hat ferner aus finanzpolitischen Gründen durch Beschluss vom 19. September 1911 die bernischen Eisenbahngesellschaften, welche Staatssubventionen erhalten haben, angewiesen, ihre Depotgelder und Einlagen bei der Kantonalbank von Bern oder deren Filialen anzulegen.

Überdies hat die Eisenbahndirektion im Berichtsjahre den Entwurf zu einem neuen Polizeireglement betreffend die Schifffahrt und Flösserei im Kanton Bern aufgestellt.

B. Fahrplanwesen.

Im Jahre 1911 sind folgende Verbesserungen von Belang zustande gekommen:

a. Sommerfahrplan.

Führung eines Sonntagszuges Bern-Neuenburg mit Abfahrt 6³⁰ morgens; Bedienung von Wichtrach mit Schnellzug 1474. Führung von Personenzügen an Sonntagen auf der Linie Lyss-Solothurn an Stelle der Güterzüge mit Personenbeförderung 503 und 506.

b. Winterfahrplan.

Fortsetzung des Zuges 235 der Montreux-Berner Oberland-Bahn bis Zweisimmen; Führung eines Arbeiterzuges Bern-Flamatt-Bern am Abend.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Linien.

1. Berner-Alpenbahn.

Der Durchschlag des Sohlenstollens erfolgte am 31. März 1911, um 3 Uhr 50 Minuten morgens bei km 7.353 vom Nordportal. Die Durchschlagsstelle befand sich in quarz- und feldspathreichem Gasterngranit. Die Messungen ergaben folgendes Genauigkeitsergebnis:

1. Abweichung in der Richtung . . .	25.7 cm
2. " " " Länge . . .	41.0 "
3. " " " Höhe . . .	10.2 "

Der Regierungsrat erteilte durch Beschluss vom 27. Juni 1911 dem Vertrag, welcher zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Direktion der Berner-Alpen-Bahngesellschaft B. L. S. über die gegenseitigen Beziehungen und Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr am 13. Mai/5. Juni 1911 abgeschlossen worden ist, die Genehmigung.

Der Bundesrat hat im Berichtsjahre die dritte und vierte Rate der Bundessubvention an die doppelspurige Anlage des Lötschbergtunnels und an die Vorarbeiten des zweigleisigen Ausbaues der Zufahrtsrampen mit zusammen 2¹/₂ Millionen Franken zur Auszahlung gelangen lassen.

2. Münster-Lengnau.

Der Bundesrat genehmigte am 28. Februar 1911 das allgemeine Bauprojekt. Der Bau der Linie wurde am 6. November in Grenchen und am 7. November in Münster in Angriff genommen.

Das für die Lötschbergbahn erlassene Arbeitsreglement wurde durch Beschluss des Regierungsrates vom 4. November 1911 provisorisch auch für die Münster-Lengnau-Bahn genehmigt.

3. Bern-Zollikofen, mit Abzweigung nach Worblaufen.

Das allgemeine Bauprojekt wurde durch Bundesratsbeschluss vom 20. Januar 1911 genehmigt. Ferner genehmigte das eidgenössische Eisenbahndepartement am 31. August 1911 die Pläne und Verträge betreffend die an die Linie anschliessenden Industriegeleise. Durch Beschlüsse vom 28. April, 8. und 12. August erteilte der Regierungsrat den wichtigsten Verträgen für Bauten und Lieferungen seine Genehmigung. Mit dem Bau der Linie wurde anfangs Mai begonnen und der Bahngesellschaft im Berichtsjahre

jahr die zweite, dritte und vierte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit je Fr. 58,600 geleistet.

4. Ligerz-Prägelz.

Nach Massgabe des Fortschreitens der Bauarbeiten bewilligte der Regierungsrat am 27. September 1911 die Auszahlung des durch Grossratsbeschluss vom 15. November 1909 gewährten Vorschusses von Fr. 60,000.

b. Nicht subventionierte Linien.

Meiringen-Aareschlucht.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 4. Juli 1911 die Statuten der Trambahn Meiringen-Reichenbach-Aareschlucht. Mit dem Bau der Linie wurde im Betriebsjahr nicht mehr begonnen.

D. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Linien.

1. Thunerseebahn.

Nach langwierigen Verhandlungen genehmigte der Verwaltungsrat der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienersee am 28. Dezember 1911 und der Verwaltungsrat der Thunerseebahn am 8. Januar 1912 einen Entwurf Kaufvertrag, laut welchem erstere Gesellschaft an letztere die gesamte Dampfschiffunternehmung Thuner- und Brienersee, bestehend in sämtlichen Aktiven- und Passiven mit Einschluss aller Reserven, verkauft.

Die Ratifikation dieses Vertrages erfolgte durch die beidseitigen Generalversammlungen am 20. Jan. 1912.

Die Eisenbahndirektion liess im Berichtsjahre generelle Projektstudien mit Kostenvoranschlägen für eine Kanal- und Hafenanlage in Thun im Anschluss an den von den schweizerischen Bundesbahnen projektierten Zentralbahnhof ausarbeiten.

2. Pruntrut-Bonfol.

Der Verwaltungsrat der R. P. B sah sich genötigt, am 23. November 1911 dem Regierungsrat zuhanden des Grossen Rates das Gesuch um Bewilligung eines neuen Staatsvorschusses zum Zwecke einzureichen, die aus dem Bau der Verlängerungstrecke Bonfol-Grenze entstandenen Mehrkosten zu decken. Die Erledigung des Geschäftes fällt ins Jahr 1912.

Auf Veranlassung des Regierungsrates schritt die Pruntrut-Bonfol-Bahngesellschaft zu einer partiellen Statutenrevision in dem Sinne, dass, wie bei der Saignelégier-Glovelier-Bahn, zur Führung der laufenden Geschäfte eine dreigliedrige Direktion eingesetzt wurde, in welcher zwei Mitglieder als Vertreter des Staates fungieren. Als solche wurden vom Regierungsrat am 22. November 1911 gewählt: HH. J. Maillat, Gemeindepräsident in Pruntrut und A. Durheim, Ingenieur in Bern.

Die Pruntrut-Bonfol-Bahn hat im Jahr 1911 einen Überschuss der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben von rund Fr. 28,500 gegenüber rund Fr. 20,000 im Vorjahre.

3. Saignelégier-Glovelier.

Der Regierungsrat genehmigte durch Beschluss vom 6. Juni 1911 den mit der Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahngesellschaft abgeschlossenen Vertrag für die Benützung der Station Saignelégier.

Im Berichtsjahre kam ferner ein neuer Vertrag mit den schweizerischen Bundesbahnen betreffend die Mitbenützung der Station Glovelier zustande, dessen Genehmigung durch den Regierungsrat jedoch im Berichtsjahr nicht mehr erfolgte.

Beide Verträge weisen wesentlich günstigere, den besondern Verhältnissen der R. S. G. besser Rechnung tragende Bedingungen auf als die bisherigen.

Die Betriebsleitung hat am 3. Dezember 1911 ihren, vom Bundesrat durch Beschluss vom 6. Dezember 1910 verlangten Bericht an das Eisenbahndepartement über die mit dem Heissdampftriebwagen gemachten Erfahrungen abgegeben. Es ist daraus zu entnehmen, dass der Dampfmotorwagen im Jahr 1911 245 Tage im Dienst gestanden, in dieser Dienstzeit 36,750 Zugskilometer durchlaufen und dabei 142 Tonnen Brennmaterial verbraucht hat. Bei normalem Gang leistet das Vehikel auf der R. S. G. den gleichen Dienst wie eine Lokomotive, erspart dabei an Brennmaterial täglich 700 kg und einen Mann Bedienung, sowie einen Personenwagen und einen Gepäckwagen. Aus letzterer Ersparnis resultiert auch eine wesentlich kleinere Materialabnützung.

Diesen grossen Vorteilen stehen als Nachteile die teilweise Verkehrsbeschränkung und die subtile Behandlung des mechanischen Teiles des Fahrzeuges gegenüber.

Der Bericht schliesst folgendermassen:

„Für die Durchführung des heutigen Fahrdienstes der R. S. G. mit täglich sechs Zügen in jeder Richtung sind eine Lokomotive, speziell zur Führung der Güterzüge, und ein Dampfmotorwagen erforderlich. Für die Auswechslungen zu den nötigen Reinigungen und Reparaturen sollte der Maschinenbestand aus zwei Lokomotiven und ebensoviel Motorwagen bestehen, während jetzt drei Lokomotiven und nur ein Motorwagen vorhanden sind. Sobald die beiden noch revisionsbedürftigen Lokomotiven aus der Werkstätte kommen, sollte eine derselben, weil entbehrlich, verkauft, dagegen ein weiterer Motorwagen angeschafft werden. Auf diese Änderung wird man seinerzeit Bedacht nehmen müssen.“

Das Betriebsdefizit der R. S. G. hat sich im Jahr 1911 auf Fr. 36 reduziert (1910 = Fr. 5800).

4. Solothurn-Münster.

Die Direktion der S. M. B. sandte dem Regierungsrat am 13. September 1911 die revidierten Statuten dieser Gesellschaft, wie sie aus der ersten Lesung des Verwaltungsrates vom 5. August 1911 hervorgegangen, zur Prüfung ein. Der Regierungsrat beanstandete den Entwurf in mehrfacher Beziehung, weil darin die Rechte des Kantons Bern zu wenig Berücksichtigung fanden.

5. Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Durch Beschluss vom 18. Dezember 1911 sicherte der Regierungsrat der Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahngesellschaft, unter Vorbehalt der Ratifikation durch den Grossen Rat, auf den Zeitpunkt der Vollendung dieser Linie eine Nachsubvention des Staates in Aktien von 60 % der Mehrkosten zu, welche sich aus der Verlängerung der Linie infolge Ermässigung der Maximalsteigung auf 50 ‰, Vergrösserung des Minimalradius auf 70 m, Führung der Linie in Breuleux durch die Mitte des Dorfes und Erstellung der Station daselbst, alles gemäss dem von Herrn Ingenieur Beyeler in Bern aufgestellten, vom Verwaltungsrat am 12. Dezember 1911 genehmigten Projekt, ergeben.

b. Nicht subventionierte Transportanstalten.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Der Bundesrat genehmigte am 19. September 1911 das allgemeine Bauprojekt der schmalspurigen Brienerseebahn mit Ausnahme der Anfangs- und Endstrecken in Brienz und Interlaken, in bezug auf welche die Verhandlungen mit den beteiligten Transportanstalten im Berichtsjahr nicht abgeschlossen werden konnten. Insbesondere glaubten die Einwohnergemeinden Interlaken, Unterseen und Matten gegen das Projekt der Generaldirektion der S. B. B. über die Einführung der Brienerseebahn in die Oststation von Interlaken Stellung nehmen zu sollen und reichten am 29. Juli 1911 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement das Gesuch ein, es seien die S. B. B. zu verhalten, die schmalspurige Brienerseebahn in den Westbahnhof Interlaken einzuführen, eventuell unter der Bedingung, dass von den Interessenten ein bestimmter Kostenbeitrag geleistet werde.

Der Regierungsrat übermittelt dem eidgenössischen Eisenbahndepartement am 13. September 1911 die Begehren der an der Verlegung des Personen- und Güterbahnhofs Biel beteiligten Gemeinden Biel, Madretsch und Mett sowie die Postulate, welche Staat und Gemeinden in Betreff der Unter- oder Überführungen der öffentlichen Strassen und Wege zu stellen hatten.

Die Rückäusserung der Generaldirektion auf diese Vernehmlassung erfolgte am 9. Januar 1912.

Die Arbeiten am neuen Freiverlad- und Güterbahnhof Bern in Weiermannshaus wurden im September in Betrieb gesetzt. Ferner sind die Unterbauarbeiten für das neue Lokomotivdepot im Äbigut im Berichtsjahr vollendet worden. Dagegen stehen die Projekte für die Erweiterungsbauten am Personenbahnhof und am Güterbahnhof in der Laupenstrasse immer noch aus.

Der Umbau der Strecke Wilerfeld-Gümligen auf Doppelspur mit Verlegung der Station Ostermündigen wurde im Berichtsjahre so gefördert, dass diese Bauten voraussichtlich mit Beginn der Sommerfahrplanperiode 1912 dem Betrieb übergeben werden können.

Nachdem der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen das allgemeine Bauprojekt für den Zentralbahnhof Thun am 2. Dezember 1911

genehmigt, hat die Generaldirektion dasselbe am 13. Januar 1912 dem Regierungsrat zur Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement übermittelt.

Ausserdem wurden im Berichtsjahre eine grosse Zahl von Vernehmlassungen über kleinere Geschäfte aller Art, die schweizerischen Bundesbahnen betreffend, in üblicher Weise an das eidgenössische Eisenbahndepartement abgegeben.

2. Beatenbergbahn.

Die Kollaudation der für elektrischen Betrieb umgebauten Drahtseilbahn fand am 19. April, die Inbetriebsetzung am 1. Mai 1911 statt.

3. Städtische Strassenbahnen Bern.

Zwischen Theaterplatz und nördlichem Brückenkopf der Kirchenfeldbrücke wurde die Doppelspur erstellt und in Verbindung damit auch das Verbindungsgeleise Theaterplatz-Marktgassee der Kirchenfeldlinie eingelegt.

4. Dampfschiffahrt auf dem Thuner- und Brienersee.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement erteilte am 14. Juli 1911 der Dampfschiffgesellschaft die Betriebsbewilligung für ihr umgebautes Dampfschiff „Helvetia“ zum gewerbmässigen Personen- und Gütertransport auf dem Thunersee.

Die zulässige Belastung des Schiffes beträgt 700 Personen, beziehungsweise 52½ Tonnen.

5. Dampfschiffahrt auf den Juraseen.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement erteilte am 22. Mai der Bielersee-Dampfschiffgesellschaft in Erlach eine Betriebsbewilligung für ihr neues Dampfschiff „Stadt Biel“ zum Personen- und Gütertransport auf dem Bielersee. Dessen zulässige Belastung beträgt 300 Personen.

Ferner erhielt dieselbe Gesellschaft am 1. September von der eidgenössischen Behörde eine Betriebsbewilligung für ihr neues Benzinmotorschiff „Jolimont“ für den Personen- und Gütertransport auf dem Bieler-, Neuenburger- und Murtensee. Die Maximalbelastung beträgt 60 Personen.

Sodann erteilte das eidgenössische Eisenbahndepartement der Société de navigation à vapeur des lacs de Neuchâtel et Morat in Neuenburg die Betriebsbewilligung für eine neue Ruderbarke zum Gütertransport auf den Juraseen. Die Maximalbelastung beträgt 80 Tonnen.

E. Projektierte Eisenbahnen.

1. Elektrische Schmalspurbahn Utzenstorf-Schönbühl-Zolllikofen.

Der Grosse Rat fasste am 15. Mai 1911 den folgenden Beschluss:

„Der Grosse Rat nimmt Kenntnis von dem Gesuch der Aktiengesellschaft der elektrischen Schmalspur-

bahn Utzenstorf-Schönbühl, mit Verlängerung bis Zollikofen, betreffend Genehmigung des Bauprojektes und ihrer Statuten, Aktienbeteiligung des Staates am Bau dieser Linie und Genehmigung des Finanzausweises, und beschliesst, gestützt auf den vom Regierungsrat genehmigten Bericht und Antrag der Direktion der Eisenbahnen vom 8. Mai 1911:

1. Das allgemeine Bauprojekt der elektrischen Schmalspurbahn Utzenstorf-Schönbühl, mit Verlängerung bis Zollikofen, im Kostenvoranschlag von zwei Millionen Franken wird genehmigt unter folgenden Bedingungen:

- a) Der Regierungsrat ist befugt, jederzeit Abänderungen am Projekt zu verlangen, welche ihm im Interesse des Zusammenschlusses mit der Herzogenbuchsee-Utzenstorf-Lyss-Bahn einerseits und der Zollikofen-Bern-Bahn andererseits oder sonst als zweckmässig und ökonomisch erscheinen.
- b) Die Bedingungen der Bewilligung für die Benützung der Staatsstrasse vom 20. März 1911 werden vorbehalten.

2. Die Statuten der Aktiengesellschaft Utzenstorf-Schönbühl, mit Verlängerung bis Zollikofen, werden genehmigt.

3. Der Staat beteiligt sich nach Massgabe und unter den Bedingungen des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen am Bau dieser Bahn wie folgt:

- a) am Bau der Linie Utzenstorf-Schönbühl, gemäss Art. 5, lit. b des zitierten Gesetzes mit Fr. 40,000 per km, das heisst für 15 km mit Fr. 600,000;
- b) am Bau der Linie Schönbühl-Zollikofen, nach Mitgabe von Art. 2 des zitierten Gesetzes mit Fr. 160,000 als Fr. 40,000 per km dieser inklusive Rollschemelanlage in Schönbühl 4 km langen Bahnstrecke;
- c) diese Bewilligung erfolgt aus Vorschussrubrik A k 3 m, Eisenbahnsubventionen.

4. Der Regierungsrat hat, gestützt auf die Verhandlungen im Grossen Rat vom Oktober 1910, die gesetzliche Einzahlung von 20 % auf diese Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 152,000 geleistet.

5. Die Bahngesellschaft wird ermächtigt, bei der Kantonalbank von Bern ein Anleihen bis zu $\frac{1}{3}$ des Anlagekapitals aufzunehmen.

Der Anleihevertrag unterliegt der Genehmigung des Regierungsrates.

6. Der Finanzausweis wird als geleistet erklärt.

7. Die Wahl des bauleitenden Ingenieurs und die wichtigsten Verträge für Bauarbeiten und Lieferungen unterliegen der Genehmigung des Regierungsrates.⁴

Vom Regierungsrat genehmigt am 19. Juni 1912.

2. Elektrische Schmalspurbahn Worblaufen-Worb, mit Abzweigung Badhaus-Forsthaus.

Einem Gesuch des Verwaltungsrates der Worblentalbahn vom 12. April 1911 entsprechend, bewilligte der Grosse Rat durch Beschluss vom 18. September 1911 an den Bau dieser 12 Kilometer langen Linie eine Aktienbeteiligung des Staates von Fr. 880,000 nach Massgabe von Art. 5, lit. b, und Art. 5, Ziffer 4, des Subventionsgesetzes vom 4. Mai 1902.

Die Eisenbahndirektion hatte sich überdies im Jahre 1911 mit folgenden Projekten zu befassen: Huttwil-Eriswil, Langenthal-Melchnau, Oberaargau-Seeland-Bahn, Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach, Biel-Täuffelen-Ins, Biel-Meinisberg, Pruntrut-Damvant, Alle-Miécourt-Frégécourt-Courgenay und Bonfol-Réchésy.

F. Konzessionen.

Von den eidgenössischen Behörden wurden im Jahre 1911 folgende Konzessionsangelegenheiten behandelt und erledigt:

1. Neue Konzessionen.

- 6. April: Worblentalbahn.
- 5. Oktober: Huttwil-Eriswil.
- 22. Dezember: Mürren-Allmendhubel.

2. Konzessionsänderungen.

- 5. April: Meiringen-Aareschlucht.
- 5. " Grindelwald-Ofni.
- 5. " Erlenbach-Zweisimmen.
- 5. Oktober: Thunerseebahn.
- 5. " Bern-Worb.
- 21. Dezember: Burgdorf-Thun.
- 21. " Freiburg-Murten-Ins.
- 21. " Niesenbahn.
- 22. " Bern-Zollikofen.

3. Konzessionsfristverlängerungen.

- 5. Oktober: Biel-Täuffelen-Ins.
- 21. Dezember: Tramelan-Breuleux-Noirmont.

4. Konzessionsfristverlängerungen.

- 3. Februar: Grimselbahn.
- 25. Juli: Grosse Scheidegg-Faulhorn.

Bern, den 30. April 1912.

Der Direktor
der Bauten und Eisenbahnen:

Könitzer.

Test. Für den Staatsschreiber
der Kanzleisubstitut

Eckert.

Stand der Aktienbeteiligung des Staates bei den bernischen Eisenbahnlinien auf Ende 1911.

№	Name der Bahn	Datum		Baulänge		Anlagekapital			Aktienbeteiligung des Staates			
		der Konzession	des Subventionsbeschlusses des Grossen Rates	der Betriebs-eröffnung	ganze Linie	im Kt. Bern	Total	Aktien	Obligationen	Total	% des Anlagekapitals	
I. Normalspurbahnen.												
1	Emmentalbahn	{ 2. VI. und 14. IX. 1871 }	—	—	38,2	km.	5,820,500	3,820,500	2,000,000	—	—	—
	a) Burgdorf-Solothurn	19. XII. 1872	26. V. 1875	—	32,2	km.	—	—	—	—	—	—
	b) Burgdorf-Langnau	12. XII. 1884	2. VII. 1879	12. V. 1882	18,2	km.	2,259,750	2,259,750	790,000	790,000	29,8	
2	Langenthal-Huttwil	10. IV. 1891	28. XI. 1887	1. XI. 1889	13,9	km.	1,800,000	1,200,000	600,000	400,000	22,2	
3	Huttwil-Wolhusen	28. XII. 1870	23. V. 1893	9. V. 1895	24,8	km.	2,337,000	1,837,000	500,000	160,000	6,8	
4	Thunerseebahn { Bödelibahn Thunerseebahn }	17. VI. 1890	—	12. VIII. 1872	30,3	km.	7,500,000	2,700,000	4,800,000	2,217,000	29,6	
5	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	{ 20. VIII. et 13. IX. 1895 }	16. VIII. 1897	10,5	km.	1,759,000	1,000,000	759,000	637,500	36,2	
6	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	33,2	km.	5,365,500	3,965,500	1,400,000	2,156,500	40,2	
7	Pruntrut-Bonfol { Verlängerung Bonfol-Grenze }	5. X. 1905	21. XI. 1898	13. VII. 1901	10,3	km.	1,422,500	1,234,500	768,000	859,000	42,3	
8	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	29. III. 1898	1. VII. 1901	2,7	km.	580,000	6,000,000	7,280,000	3,155,000	23,8	
9	Güretalbahn	17. IV. 1891	{ 17. V. 1899 } { 27. II. 1901 }	14. VIII. 1901	30,9	km.	3,770,000	2,770,000	1,000,000	1,724,500	45,7	
10	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	1. XI. 1902	23,8	km.	5,305,000	4,005,000	1,300,000	3,120,000	58,8	
11	Saignelégier-Glovelier	{ 26. III. 1897 } { 29. III. 1901 }	9. X. 1907	21. V. 1904	24,4	km.	1,100,000	1,100,000	—	500,000	45,5	
12	Sensetalbahn	1. VII. 1898	29. VII. 1902	23. I. 1904	11,5	km.	1,463,800	1,113,800	350,000	807,200	55,1	
13	{ Freiburg-Murten und Murten-Ins }	30. V. 1892	29. VIII. 1898	{ 22. VIII. 1898 } { 1. V. 1903 }	2,3	km.	4,150,000	2,700,000	1,450,000	215,000	5,1	
14	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	25. I. 1904	1. VI. 1907	17,0	km.	2,523,000	1,730,000	793,000	980,000	40,0	
15	Solothurn-Münster	9. XII. 1889	7. X. 1903	1. VIII. 1908	8,6	km.	7,330,500	4,830,500	2,500,000	1,185,000	16,2	
16	Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Grünen-Wasen	15. X. 1897	{ 23. XI. 1905 } { 28. II. 1907 }	1. VI. 1908	24,7	km.	3,111,000	2,611,000	500,000	1,768,500	56,9	
17	{ Berner Alpenbahn, Bern-Lötschberg-Simplon (inklusive Spiez-Frutigen) }	23. XII. 1891	27. VI. 1906	im Bau	72,2	km.	103,400,000	50,600,000	52,800,000	{ 17,500,000 } { 1,980,000 }	18,8	
				Total	494,5	km.	174,667,800	Total	Total	40,155,200	22,9	
II. Schmalspurbahnen.												
1	Tramelan-Tavannes	23. XII. 1881	31. III. 1883	16. VIII. 1884	8,8	km.	500,000	500,000	—	150,000	30,0	
2	Saignelégier-La Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897	7. XII. 1892	26,5	km.	1,726,000	1,360,000	366,000	352,000	20,3	
3	Bern-Muri-Gümligen-Worb	{ 23. XII. 1896 } { 22. XII. 1906 }	20. IX. 1897	21. X. 1898	9,9	km.	1,101,200	751,200	350,000	358,600	28,6	
4	{ Montreux-Berner Oberland } { Zweisimmen-Lenk }	16. IV. 1898	24. II. 1903	6. VII. 1905	62,2	km.	17,400,000	9,000,000	8,400,000	2,050,000	11,8	
5	Langenthal-Oensingen	30. III. 1906	29. III. 1909	im Bau	13	km.	1,550,100	1,000,100	550,000	500,000	32,8	
6	Tramelan-Les Breuleux-Le Noirmont	28. VI. 1893	29. XI. 1905	26. X. 1907	14,8	km.	1,640,000	1,240,000	400,000	504,000	30,7	
7	Bern-Zollikofen, mit Abzweigung nach Worblaufen	22. XII. 1905	22. III. 1907	—	14	km.	1,345,000	1,345,000	—	807,000	60,0	
8	Utzenstorf-Schönbühl-Zollikofen	25. VI. 1909	26. IX. 1910	im Bau	7	km.	858,000	608,000	250,000	293,000	34,2	
9	Worbentalbahn	6. IV. 1911	15. V. 1911	—	19	km.	2,000,000	740,000	500,000	760,000	38,0	
			18. IX. 1911	Total	187,2	km.	29,600,550	Total	Total	6,654,600	22,4	
				Gesamttotal	681,7	km.	204,268,350	Gesamttotal	Gesamttotal	46,809,800	22,8	

