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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1897)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktionder öffentlichen Bauten des Kantons Bern

Autor: Morgenthaler / Scheurer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416560

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der öffentlichen Bauten des Kantons Bern

für

das Jahr 1897.

Direktor: Herr Regierungsrat **Morgenthaler.**
Stellvertreter: Herr Regierungsrat **Scheurer.**

I. Teil.

Bauwesen.

I. Gesetzgebung.

Der Dekretsentwurf betreffend *das Verfahren zur Erlangung von Baubewilligungen und zur Beurteilung von Einsprachen gegen Bauten* erfuhr im Berichtsjahre eine Umarbeitung. Hierzu hat uns namentlich der Umstand bewogen, dass die aufzustellenden Vorschriften sich für Stadtgemeinden wie für Landgemeinden gleich eignen sollen, welche Anforderung eine weitgehende Detaillierung betreffend ihrer Anwendung nicht zulässt. Richtiger ist es, den Gemeinden zu überlassen, die bezüglichen Grenzen in ihren Baureglementen zu ziehen.

Die Behandlung des Dekretsentwurfes durch den Grossen Rat fällt ins Jahr 1898.

Eine von Herrn Grossrat Moor und 24 Mitunterzeichnern im Grossen Rate gestellte Motion betreffend den *Erlass eines Baugerüstgesetzes* bezw. *-dekretes,* behufs möglichster Verminderung der zahlreich vorkommenden Unglücksfälle, in denen Gesundheit und Leben der Arbeiter gefährdet werde, wurde erheblich erklärt und uns vom Regierungsrat der Auftrag erteilt, einen bezüglichen Entwurf auszuarbeiten und vorzulegen. Wir haben das nötige Material gesammelt und werden nächstens dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates die gewünschte Vorlage unterbreiten können.

Auf eine Motion des Herrn Grossrat Siebenmann betreffend *Lohn und Schutz der einheimischen Arbeiterschaft bei Ausführung öffentlicher Bauarbeiten* gab der Regierungsrat die Erklärung ab, dass er der Fürsorge für die Arbeiter überhaupt, sowie der Bevorzugung der einheimischen Arbeiter im besondern, beim Vergeben von öffentlichen Bauten auch in Zukunft volle Aufmerksamkeit schenken werde. Er sei bestrebt, die bereits bestehenden daherigen Vorschriften möglichst zu vervollkommnen und speciell dafür zu sorgen, dass diese Fürsorge auch auf die vom Staate subventionierten Unternehmen ausgedehnt werde.

Die Baudirektion lässt es sich angelegen sein, in diesem Sinne weiter zu wirken und wacht darüber, dass die bestehenden Vorschriften gehandhabt werden. Sie ist zudem im Begriffe, sämtliche bei den Regiebauten des Staates beschäftigten Arbeiter gegen Unfall zu versichern. Solche Versicherungen bestehen bereits für die Bauarbeiter im zweiten Ingenieurbezirk, sowie für einzelne grosse Unternehmen, als: Lammbachverbauung, Gürbe, Saane- und Juragewässer-Korrektionen, bei letzterer in Form einer Unfallkasse.

II. Verwaltung.

A. Personal und allgemeines.

Nachdem der Grosse Rat dem unterm 18. November 1896 neugewählten Mitglied des Regierungsrates, Ingenieur N. Morgenthaler, gewesener Direktor der Langenthal-Huttwil-Bahn, die Direktion der öffentlichen Bauten zugeteilt hatte, übernahm derselbe die Leitung derselben am 7. Januar 1897.

L. Béguelin, Ingenieur des VI. Bezirkes in Delsberg, wurde auf eine neue Amtsdauer bestätigt, starb aber leider schon am 28. Juni des Berichtsjahres. An seine Stelle wählte der Regierungsrat: E. Gascard, Ingenieur aus Neuenstadt, Adjunkt des Bahningenieurs der schweizerischen Centralbahn in Basel; derselbe trat sein Amt am 1. Oktober an.

Infolge seiner Wahl zum Kontrollingenieur des schweizerischen Eisenbahndepartements reichte Rudolf von Erlach, Ingenieur des IV. Bezirkes in Bern, auf Ende 1897 seine Entlassung ein. Der Regierungsrat genehmigte dieselbe unter Verdankung der geleisteten Dienste und wählte unterm 28. Dezember zu seinem Nachfolger: Gerold von Erlach, Ingenieur des Stadtbauamtes in Bern.

Der Stand des Strassendienstpersonals war auf Ende 1897 folgender:

22 Oberwegmeister,
468 Wegmeister,

gegenüber 23 Oberwegmeistern und 465 Wegmeistern im Vorjahre. Von den Wegmeistern arbeiteten 357 in Regie und 111 im Accord, 444 auf Staatsstrassen und 24 auf Gemeindestrassen.

B. Hochbauten.

1. Neubauten des Staates.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	—	—	31,092	95
2. Bern, Anatomie, Neubau	—	—	201,693	20
3. Grafenried, Pfrundstöckli, Herstellung	—	—	375	15
4. Rütti, Molkereischule, neues Kesselhaus	—	—	19,944	25
5. Bern, Bezirksgefängnis, Neubau	181,678	30	181,678	30
6. Bern, ehemalige Kavallerickaserne, Umbau	—	—	80,730	75
7. Trachselwald, Anstalt, neues Verwalterhaus	—	—	6,864	65
8. Bern, Zuchthaus, Durchbruch für die Speichergasse	—	—	119	50
9. St. Johannsen, neuer Stall, Heu- und Fruchtscheune	—	—	53,750	—
10. Boncourt, neues Landjägergebäude	3,169	60	3,169	60
11. Münster, neuer Gefängnisbau	—	—	3,005	80
12. Bern, Molkerei, neuer Wagenschuppen	—	—	1,368	30
13. Aarwangen, Staatsgebäude, Einrichtung der elektr. Beleuchtung	—	—	2,381	30
14. Brienz, Schnitzlerschule, Beitrag an den Neubau	—	—	13,763	—
15. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neuer Schweinestall	—	—	17,196	05
16. Interlaken, neuer Gefängnisbau	28,983	—	28,983	—
17. Ostermundigen, Schiessplatz, Verbesserung	—	—	313	80
18. Delsberg, Lehrerinnenseminar, neue Turnhalle	—	—	4,400	—
19. Münsingen, Irrenanstalt, verschiedene Einrichtungen	—	—	6,329	—
20. Brüttelenbad, Umbau	—	—	35,846	60
21. Burgdorf, Schloss, Bureau für den Gerichtsschreiber	—	—	197	10
22. Aarwangen, Anstalt, Umbau der obern Scheune	—	—	3,743	70
23. Rütti, Molkerei, Umbauten in der Käserei	—	—	2,232	45
24. Kehrsatz, Anstalt, neues Arrestlokal	—	—	438	65
25. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Badeinrichtung	—	—	2,778	10
26. Thorberg, Anstalt, neue Stützmauer	—	—	9,472	90
27. Hofwil, Seminar, Warmwasserheizung	—	—	2,051	50
28. Hindelbank, Anstalt, diverse Bauten	—	—	1,358	45
29. Pruntrut, Seminar, Treppenumbau	—	—	5,202	60
30. Bern, Staatskanzlei, neuer Heizkessel	—	—	1,084	90
31. Bern, Frauenspital, diverse Bauten	—	—	2,962	85
32. Courtelary, Amthaus, Licht- und Wassereinrichtung	—	—	1,094	—
33. Waldau, Möslihaus, Umbau	9,873	15	9,873	15
34. Bern, Chemiegebäude, diverse Bauten	—	—	2,236	40
Übertrag	223,704	05	737,731	95

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	223,704	05	737,731	95
35. Bellelay, neues Postgebäude	—	—	22,130	55
36. Bern, Stift 3a, Erhöhung des östlichen Annexes	—	—	6,020	35
37. Trachselwald, Anstalt, neues Waschhaus	—	—	2,305	15
38. Bern, Rathaus, Renovierung des Regierungsrats-Saales	—	—	5,040	90
39. Köniz, Blindenanstalt, Umbauten	—	—	4,000	—
40. Bern, physiologisches Institut, neues Stallgebäude	—	—	2,723	80
41. Trachseswald, Amtsschreiberei, neues Holzhaus	—	—	1,411	60
42. Witzwil, Domäne, diverse Bauten	—	—	6,449	—
43. Wil, Schloss, 2 neue Gefängniszellen	—	—	1,970	85
44. Pruntrut Kantonsschule, Ausbau	—	—	1,902	90
45. Bern Stadt, Staatsgebäude, Löscheinrichtungen	—	—	2,937	15
46. Sonvillier, Pré aux bœufs, Verbesserungen in den Stallungen	—	—	1,935	10
47. Vorschuss (D. 4. a)	72,855	25	—	—
Total	296,559	30	796,559	30

Die *Total-Ausgaben* für neue Hochbauten betragen		796,559	30
Nach Abzug der Einnahmen 5, 9, 16 und 33 von		223,704	05
bleiben als *Rein-Ausgaben*		572,855	25
Der Budgetkredit betrug	Fr. 450,000. —		
Amortisation der Vorschüsse	„ 50,000. —	500,000	—
Überschreitung		72,855	25

Diese Summe ist dem Vorschusskonto D. 4. a., Hochbauten, Seite 145 hiernach, entnommen und oben unter Art. 47 verrechnet worden.

Die Ausgaben Art. 5 von	181,678	30
„ 10 „	3,169	60
„ 16 „	28,983	—
„ 33 „	9,873	15
Zusammen	223,704	05
sind, gestützt auf die bezüglichen Grossratsbeschlüsse, von der *Domänenkasse* und die Kreditüberschreitung von	72,855	25
vom *Vorschuss D. 4. a.* der laufenden Verwaltung zurückvergütet worden.		
Total-Einnahmen wie oben	296,559	30

Der Rechnungsabschluss pro 1897 für die Rubrik X. D., neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1a. Neue Hochbauten	450,000	—	296,559	30	796,559	30
1b. Amortisation der Vorschüsse	50,000	—	—	—	—	—
2. Bellelay, ehemaliges Kloster, Umbau	—	—	76,717	25	76,717	25
Total	500,000	—	373,276	55	873,276	55

Die Ausgaben betr. Art. 2, Umbauten in Bellelay, sind vom Irrenfonds der laufenden Verwaltung zurückvergütet worden.

Der Stand der Verpflichtungen für neue Hochbauten

betrug am 1. Januar 1897		Fr. 612,748. 45
Neue Bewilligungen im Jahr 1897		„ 332,128. 50
Mehrkosten im Jahr 1897		„ 378. —
Total		Fr. 945,254. 95
Zahlungen im Jahr 1897	Fr. 572,855. 25	
Ersparnisse „ „ 1897	„ 986. 30	
Streichung „ „ 1897	„ 60,000. —	„ 633,841. 55
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1897		Fr. 311,413. 40
Am 1. Januar 1897 betrugen dieselben		„ 612,748. 45
Verminderung im Jahr 1897		Fr. 301,335. 05
Dagegen haben sich die Vorschüsse für Hochbauten, die am 1. Januar 1897		Fr. 749,905. 58
betrugen, um		„ 72,855. 25
vermehrt, so dass dieselben am 31. Dezember 1897		Fr. 822,760. 83

betrugen (siehe Seite 145 hiernach).

Den vorstehenden Zusammenstellungen fügen wir in Bezug auf die einzelnen Bauobjekte folgende Erläuterungen bei:

Ad 2. Bern, Anatomie, Neubau.

(Bewilligung vom 26. Dezember 1895 = Fr. 450,000.)

Nachdem der Bau bis Ende 1896 aufgerichtet und zum grössern Teile unter Dach gebracht worden war, sind im Berichtsjahre die inneren Arbeiten so betrieben worden, dass das Gebäude bis Ende Jahres vollendet und bezogen werden konnte.

Die Abrechnung ist noch nicht abgeschlossen. Die Baukosten bleiben voraussichtlich innerhalb des bewilligten Kredites.

Ad 4. Rütti, Molkereischule, neues Kesselhaus etc.

(Bewilligung vom 9. September 1896 = Fr. 20,000.)

Der innere Ausbau und die mechanische Einrichtung wurden so gefördert, dass der Bau im Mai dem Betriebe übergeben werden konnte. Die Kosten betragen Fr. 19,944. 25.

Ad 5. Bern, Bezirksgefängnis, Neubau.

(Bewilligung vom 26. Dezember 1895 = Fr. 240,000.)

Der Rohbau war bis Ende Juli vollendet. Die innern Arbeiten konnten bis Jahresschluss nahezu vollendet werden.

Ad 6. Bern, ehemalige Kavalleriekaserne, Umbauten.

(Bewilligung vom 23. November 1896 = Fr. 88,700
„ „ 30. Juli 1897 . . = „ 3,250
Zusammen Fr. 91,950.)

Für den vollständigen Ausbau der ehemaligen Kavalleriekaserne, als: Erstellung von Kellern, Ausbau der südlichen Hälfte des Erdgeschosses für den Kantonschemiker und des II. Stockes (geologisches Institut), sowie Erstellung einer Wohnung für den Abwart des Kantonschemikers und einiger Magazine im Dachfach bewilligte der Grosse Rat einen Kredit von zusammen Fr. 91,950. Die Arbeiten wurden im Januar in Angriff genommen und bis zum Oktober vollendet.

Die Abrechnung fällt in das Jahr 1898. Der bewilligte Kredit wird voraussichtlich ausreichen.

Ad 7. Trachselwald, Anstalt und neues Vorsteherhaus.

(Bewilligung vom 3. Februar 1896 = Fr. 19,000.)

Die im Vorjahre unvollendet gebliebenen Umbauten im Anstaltsgebäude sind im Berichtsjahr vollendet worden. Die Abrechnung für das neue Vorsteherhaus, die Erneuerung der südlichen Giebelfaçade und sonstige Verbesserungen im Anstaltsgebäude ergiebt eine Ausgabe von Fr. 18,892. 25.

Ad 9. St. Johannsen, Strafanstalt, Stall- und Scheunenbauten.

(Bewilligung vom 23. November 1896 = Fr. 85,000.)

Die Arbeiten wurden bereits Anfang März in Angriff genommen und so gefördert, dass die Heu- und Fruchtscheune in der zweiten Hälfte Mai aufgerichtet und Mitte Juni benutzt werden konnte.

Die Viehscheune wurde Mitte August aufgerichtet und Ende September der Anstaltsverwaltung übergeben.

Ad 14. Brienz, Schnitzlerschule, Neubau.

(Bewilligung vom 23. November 1896 = Fr. 13,763.)

Der Bau wurde im Berichtsjahr nach Plan und Devis ausgeführt und der bewilligte Staatsbeitrag an die Schnitzlerschule ausbezahlt.

Ad 15. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Schweinestallbau.

(Bewilligung vom 25. Januar 1897 = Fr. 20,800.)

Dieser Bau wurde Anfang April in Angriff genommen, im Juni unter Dach gebracht, im August 1897 vollendet und dem Betriebe übergeben.

Die Pflästerungsarbeiten ausserhalb des Gebäudes konnten im Berichtsjahr nicht zur Ausführung gelangen, weil die um den Bau herum gemachten Anschüttungen sich noch nicht genügend gesetzt hatten. Die Abrechnung kann aus diesem Grunde auch erst im nächsten Jahr erfolgen.

Ad 16. Interlaken, Gefängnisbau.

(Bewilligung vom 16. November 1896 = Fr. 36,500.)

Der Bau war bis Mitte November vollendet und unterm 2. Dezember bezogen.

Die Abrechnung fällt ins Jahr 1898.

Ad 20. Brüttelenbad, Umbau zu einer Rettungsanstalt.

(Bewilligung vom 19. Mai 1897 = Fr. 54,600.)

In erster Linie wurden die Viehställe umgebaut und die diesbezüglichen Arbeiten so gefördert, dass die Bühne zur Einlage der Frucht benutzt werden konnte. Die Umbauten im Haupt- und Dependenzgebäude waren, mit Ausnahme der Gipser- und Malerarbeiten, bis Jahresschluss vollendet.

Trotz den vielen Mehrarbeiten, die bei diesen Umbauten zum Vorschein gekommen sind und, weil mit den andern Arbeiten in Verbindung stehend, jeweilen sofort ausgeführt werden mussten, hoffen wir mit dem bewilligten Kredit auszukommen.

Ad 33. Waldau, Irrenanstalt; Möslihaus, Umbau.

(Bewilligung vom 19. Mai 1897 = Fr. 21,000.)

Bis Ende 1897 waren die Erd-Maurer-Cement-Zimmer-Schreiner und Parquetarbeiten gänzlich und die Gipser- und Maler-, Schlosser- und Wassereinrichtungsarbeiten zum grössten Teile vollendet.

Ad 35. Bellelay; Postgebäude, Neubau.

(Bewilligung vom 9. September 1896 = Fr. 22,300.)

Dieser Bau ist seit Ende Juli vollendet und von der Post bezogen worden.

Ad 39. Köniz, Blindenanstalt, Umbauten und Erweiterung.

(Bewilligung vom 26. August 1897 = Fr. 16,500.)

Im Berichtsjahre sind die Maurer-, Steinhauer- und Zimmerarbeiten nahezu vollendet worden.

Ad 40. Bern, physiologisches Institut und Anatomie, Stallgebäude für Versuchstiere.

(Bewilligung vom 19. Mai 1897 Fr. 16,000.)

Der Bau wurde vor Jahresschluss unter Dach gebracht.

Bellelay, ehemaliges Kloster; Umbau zu einer Irrenanstalt für Unheilbare.

(Bewilligung vom 21. August 1894 = Fr. 383,000.)

Der Umbau ist bis Ende des Berichtsjahres zum grössten Teil vollendet worden und befriedigt allgemein. Die Abrechnung kann noch nicht mitgeteilt werden, weil noch eine Menge Rechnungen bereinigt werden müssen und verschiedene Ergänzungsarbeiten auf das nächste Jahr fallen. Es kann jedoch jetzt schon gesagt werden, dass eine nicht unerhebliche Kreditüberschreitung in sicherer Aussicht steht, weil das alte Kloster sich viel baufälliger herausgestellt hat, als man es vermuten konnte. Namentlich waren alle Balkenlagen total verfault und mussten selbstverständlich erneuert werden, was bei Aufstellung des Voranschlages, zur Zeit als das Kloster noch in fremden Händen war, nicht untersucht werden konnte.

Ferner hat auch die Wasserversorgung durch eingetretene ungünstige Wasserverhältnisse grössere Kosten verursacht, als vorgesehen war.

Projekte und Kostenvoranschläge.

Das Kantonsbauamt hat im Berichtsjahre noch eine grössere Zahl von Projekten ausgearbeitet, von welchen wir folgende erwähnen:

Bern, neues Amthaus, Biel, neues Amthaus und Sonvillier, Rettungsanstalt.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Die Budgetkredite C, 1—5 sind verwendet worden wie folgt:

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	110,000	—	144	70	110,050	25
2. Pfrundgebäude	53,000	—	382	40	53,442	62
3. Kirchengebäude	7,000	—	—	—	6,622	70
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	407	85
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	—	—	21,964	50
Total	196,000	—	527	10	192,487	92
Die *Total-Ausgaben* betragen					192,487	92
Hievon ab die Einnahmen					527	10
Bleiben Rein-Ausgaben					191,960	82
Die Kredite betragen					196,000	—
Weniger-Ausgaben als Kredite					4,039	18

3. Hochbaupolizei.

Gestützt auf das Gesetz vom 15. Juli 1894, betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften durch die Gemeinden, erteilte der Regierungsrat auf unseren Antrag nachfolgenden Vorlagen die Genehmigung:

Bern, Alignementspläne für die Alpenstrasse, den Gryphenhübeliweg und die Muristrasse, sowie den nordwestlichen Teil des Stadtbezirkes obenaus.

Interlaken, Alignementspläne für 6 Strassen.

Köniz, Alignementsplan für den nordöstlichen Teil der Gemeinde, und Bauordnung für die ganze Gemeinde.

Langenthal, Alignementsplan für das Kreuz- und Hopferenfeld.

Huttwil, Alignementsplan.

Neuenstadt, Alignementsplan für die Bahnhofstrasse.

Grindelwald, Baureglement.

Langnau, Baureglement.

Föhndekret, Entscheid, betreffend Zulässigkeit hölzerner Fenstereinfassungen. Derselbe wurde dahin gegeben, dass hölzerne Fensterpfosten nur bei Dachlichtern gestattet sind und zwar nur dann, wenn die Holzteile auf den Aussenseiten solid mit Blech beschlagen werden.

C. Strassen- und Brückenbauten.

1. Neubauten und Korrektionen.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Siselen-Zihlbrück, Korrektion, Nachsubvention	—	—	2,000	—
2. Reichenbach-Kienthal, Neubau	20,693	70	37,303	55
3. Grosser Scheideggweg (Willigen-Zwirgi), Neubau	720	—	25,887	70
4. Doubsbrücke zu Montmelon, Neubau	—	—	4,353	40
5. Niederscherli-Oberbalm, Korrektion	—	—	5,906	90
6. Grimselstrasse, Neubau	58,142	32	25,924	25
7. Spielmattstrasse zu Unterseen, Neubau	—	—	4,881	50
8. Thun-Amsoldingen, Projektkosten	—	—	330	85
9. Hasle-Rüegsau, Projektkosten	—	—	224	30
10. Emmebrücke zu Äffligen, Neubau	4,633	18	4,633	18
11. Gasel-Thörishaus, Herstellung	—	—	500	—
12. Ilfisbrücke zu Kröschenbrunnen, Neubau	8,000	—	12,944	40
13. Meiringen-Hof, neue Willigenbrücke	—	—	4,040	80
14. Frutigen-Adelboden, neue Stegbrücke	—	—	13,853	75
15. Krauchthal-Hindelbank, Projektkosten	—	—	630	—
16. Langetenbrücke zu Lotzwil	—	—	101	70
17. St. Beatenbergstrasse, neue Birengrabenbrücke	—	—	1,435	90
18. Reconvillier-Chindon, Neubau	—	—	1,950	—
19. Niederwangen-Bottigen, Neubau	—	—	4,160	—
20. Bern-Wohlen, Korrektion, Projektkosten	—	—	39	—
21. Montagne de Cortébert, Verbindungsstrasse	—	—	6,000	—
22. Lützelflüh-Flühlenstalden, Erweiterung	500	—	2,881	90
23. Doubsbrücke zu Soubey, Neubau	—	—	4,000	—
24. Dettenbühl-Wehribach, Korrektion	—	—	1,100	—
25. Schallenbergstrasse, Neubau	27,000	—	48,515	05
26. Signau-Langnau, Korrektion	—	—	5,338	60
27. Ins-Zihlbrück, Korrektion	5,000	—	1,752	90
28. Rütschelen-Lotzwil, Neubau	—	—	8,600	—
29. Goldiwil-Schwendi, Nachsubvention	—	—	3,750	—
30. Diessbach-Zäziwil, Korrektion	—	—	1,000	—
31. Kirchberg-Utzenstorf, Brückenumbau	—	—	855	10
32. Porrentruy-Fontenais-Villars, Neubau	—	—	10,000	—
33. Bern-Schwarzenburg, Korrektion Gasel-Niederscherli	—	—	10,917	40
34. Kurzeneigraben, Korrektion	—	—	1,445	—
35. Gstad-Lauenen, VI. Sektion, Korrektion	—	—	8,463	90
36. Unterseen-Beatenberg, Korrektion	—	—	5,500	—
37. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion, Projektkosten	—	—	8	80
38. Bern, Bahnüberführung beir Linde, Neubau	—	—	10,000	—
39. Aarberg-Täuffelen, Projektkosten	—	—	207	60
40. Thurnen-Blumenstein, neue Brücke	—	—	898	75
41. Meiringen-Hof, Brückenumbau	—	—	1,973	75
42. Schangnau-Marbach, Projektkosten	—	—	60	—
43. Amsoldingen-Glütsch, Projektkosten	—	—	300	—
44. Abländschen-Jaun, Projektkosten	—	—	130	50
45. Lenk-Oberried, Umbau der Spitzbrücke	—	—	1,260	30
46. Birsbrücke zu Courroux, Umbau	—	—	11	50
47. Biel-Madretschstrasse, Kanalisation	—	—	2,240	—
48. Orvin-Lamboing, Neubau	—	—	3,300	—
49. Bern-Schwarzenburg, Projektkosten	—	—	73	—
50. Schwarzenburg-Wislisau, Projektkosten	—	—	107	90
51. Trubschachen-Trub, Projektkosten	—	—	72	40
52. Hornbachgraben, Korrektion	—	—	3,892	60
53. Buchen-Horenbach, Projektkosten	—	—	500	—
Übertrag	124,689	20	296,258	13

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	124,689	20	296,258	13
54. Kienbachbrücke zu Reichenbach, Neubau	—	—	200	—
55. Bleiken-Ibach, Nachsubvention	—	—	2,100	—
56. Liss-Worben, Brückenumbau	—	—	3,280	—
57. Thun-Oberhofen, Korrektion im Schoren	500	—	6,200	—
58. Unterdorfstrasse zu Matten, Neubau	—	—	2,500	—
59. Emmebrücke zu Dieboldswil, Erneuerung	—	—	2,200	—
60. Merligen-Unterseen, neue Lombachbrücke	—	—	1,850	—
61. Zaunweg zu Meiringen, Projektkosten	—	—	270	—
62. Schwarzenburg-Wislisau, Projektkosten	—	—	245	70
Total	125,189	20	315,103	83
Die *Totalausgaben* betragen			315,103	83
Hiervon ab die Einnahmen			125,189	20
Bleiben Reinausgaben			189,914	63
Der *Budgetkredit* betrug			250,000	—
Ersparnis			60,085	37

Die Einnahmen Art. 2, betreffen 2 Zahlungen der Gemeinde Reichenbach auf Rechnung ihres Betreffnisses an die Baukosten; Art. 3, erster Beitrag der Gemeinde Meiringen an die Baukosten; Art. 6, Rest des Bundesbeitrages und Fr. 9600 Beitrag des Kantons Wallis an die Vorarbeiten von 1872—1890; Art. 10, Rest des Bundesbeitrages; Art. 12, Beitrag des Kantons Luzern; Art. 22, Beitrag der Gemeinde Lützelflüh; Art. 25, zweite Rate des Bundesbeitrages; Art. 27, Beitrag des Kantons Neuenburg und Art. 57, Beitrag der Gemeinde Oberhofen.

Der auf Fr. 1,260,000 devisierte Bau der Grimselstrasse auf Bernergebiet ist im Jahr 1891 begonnen und 1896 vollendet worden. Am 12. Dezember 1889 wurde der Bundesbeitrag von $^2/_3$, im Maximum Fr. 840,000, und am 24. November 1890 der Kantonsbeitrag von $^1/_3$, im Maximum Fr. 400,000, bewilligt.

Laut der am 28. April 1897 vom Regierungsrat genehmigten Schlussrechnung betragen die effektiven Kosten *Fr. 1,247,428. 44.* Hieran bezahlte der Bund Fr. 838,542. 32, mithin Fr. 1457. 68 weniger als sein Maximalbeitrag, und der Kanton Bern den Rest von . . . . . Fr. 408,886. 12
oder nach Abzug der Einnahmen von . . . . . „ 10,050. —

rein Fr. 398,836. 12

oder Fr. 1163. 88 weniger als sein Maximalbeitrag.

Der **Stand der Verpflichtungen für Strassen- und Brückenbauten** war am
1. Januar 1897 . . . . . Fr. 279,840. 50
Neue Bewilligungen im Jahr 1897 . . . . . „ 361,101. 43
Mehrkosten im Jahr 1897 . . . . . „ 4,341. 95

Total Fr. 645,283. 88

Hiervon ab:
Einnahmen im Jahr 1897 . . . . . Fr. 67,775. 50
Zahlungen im Jahr 1897 . . . . . „ 189,914. 63
Ersparnisse im Jahr 1897 . . . . . „ 23,945. 10 „ 281,635. 23

Stand der Verpflichtungen Ende 1897 . . . . . Fr. 363,648. 65
Am 1. Januar 1897 betrugen dieselben . . . . . „ 279,840. 50

Vermehrung im Jahr 1897 Fr. 83,808. 15

Aus obiger Zusammenstellung ist ersichtlich, dass sich die Verpflichtungen bei den Strassen- und Brückenbauten im Berichtsjahre wieder vermehrt haben und zwar um Fr. 83,808. 15.

Diese Thatsache hat ihren Grund darin, dass sich die Begehren für Strassenkorrektionen und staatliche Subventionierung von solchen vermehrt haben, sodann darin, dass letztere selbst in neuester Zeit fast ausnahmslos bedeutend grösser ausfällt als früher. Angesichts des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnlinien wird jedermann diese Erscheinungen begreiflich finden und als notwendige Folge jenes Beschlusses betrachten. Für uns frägt es sich einzig, ob nicht in Zukunft der Strassenbaukredit X F entsprechend zu erhöhen sei.

2. Unterhalt.

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	275,000	—	221	10	282,993	45
2. Strassenunterhalt:						
a. In Regie	400,000	—	14,696	40	344,141	45
b. Im Akkord:						
1. Löhnungen und Kunstbauten			103	70	65,874	10
2. Materialrüstung und Fuhrung			176	—	47,542	55
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	60,000	—	395	60	171,974	45
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	—	—	6,265	08
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	5,000	—	—	—	3,629	33
6. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	—	—	2,241	90	—	—
Total	745,000	—	17,834	70	922,420	41

Die *Total-Ausgaben* betragen	922,420	41
Hievon ab die Einnahmen	17,834	70
Bleiben Reinausgaben	904,585	71
Der Budgetkredit betrug . . . Fr. 745,000. —		
Ermächtigung des Regierungsrates vom 14. April 1897 für Extrakiesrüstung und Fuhrung beim Walzenbetrieb . . . „ 27,000. —		
Kredite	772,000	—
Mehrausgaben	132,585	71
Diese Summe verteilt sich auf die einzelnen Unterrubriken, wie folgt:		
1. Wegmeisterbesoldungen	7,772	35
2. Unterhalt in Regie und Akkord	15,582	—
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	111,578	85
4. Verschiedene Kosten	1,265	08
Zusammen	136,198	28
Hievon sind abzuziehen:		
Die Ersparnis auf E 5, Obstbaumpflanzungen . . . Fr. 1,370. 67		
Die Einnahmen Art. 6, Erlös von Strassengras . . . „ 2,241. 90		
	3,612	57
Reine Mehrausgaben, wie oben	128,585	71

Für die Kreditüberschreitungen Art. 1 und 3 liegen die Ermächtigungen des Regierungs-Rates vor, d. d. 14. Juli und 22. Dezember 1897.

Die Kreditüberschreitung Art. 1, Wegmeisterbesoldungen, rührt daher, dass bei Aufstellung des Budgets pro 1897 die an die Wegmeister auszurichtende Werkzeugentschädigung, sowie ihre Schadloshaltung für Stellvertretungen infolge Militärdienst oder Krankheit, die sie laut der neuen Instruktion vom 1. Januar 1896 zu beziehen berechtigt sind, zu niedrig berechnet wurden.

Die Überschreitung des Kredites X. E. 3 für Wasserschaden und Schwellenbauten beträgt nach obiger Zusammenstellung Fr. 111,578. 85, wovon jedenfalls der grösste Teil dem ausserordentlichen Wasserschaden im Berichtsjahre zugeschrieben werden muss.

Das Jahr 1897 war für den Strassenunterhalt wiederum ein überaus ungünstiges. Die frühzeitige und rasche Schneeschmelze sowie die frühen Hochgewitter verursachten derartigen Schaden an den Strassen und Brücken des Staates, dass der ordentliche Kredit E. 3 von Fr. 60,000 schon nach Ablauf des ersten Halbjahres erschöpft war und beim Regierungsrat die Ermächtigung eingeholt werden musste, ihn nach Bedürfnis zu überschreiten. Am meisten hiervon betroffen waren die Ingenieurbezirke des Oberlandes, wo zum Hochwasserschaden noch die Räumung der auch dieses Jahr wieder ungewöhnlich grossen Schneemassen auf der Grimselstrasse kam, und sodann der dritte Ingenieurbezirk. Der Sommer zeichnete sich wieder durch seine zahlreichen und heftigen Gewitter und der Herbst durch seine allgemein nasse Witterung aus.

Die Überschreitung sub Art. 4 rührt hauptsächlich von einem Haftpflichtfall gegenüber einem bei Arbeiten des Staates verunglückten Arbeiter her, welchem eine namhafte Entschädigung nebst Kosten bezahlt werden musste.

Nachdem das **Accordsystem** für den Unterhalt der Staatsstrassen unterm 1. April 1894 probeweise eingeführt worden war, sahen wir uns, auf Grund der seither damit gemachten Erfahrungen und weil die mit den Accordwegmeistern abgeschlossenen Verträge mit Ende 1897 abliefen, veranlasst, Mitte Oktober des Berichtsjahres dem Regierungsrat Bericht zu erstatten und neue Anträge zu stellen.

Wir haben bereits in dem unserm Verwaltungsbericht von 1895 beigegebenen Bericht über die Verbesserungen im Strassenunterhalt angeführt, dass das Accordsystem nicht allgemein befriedige. Das Urteil der Bezirksingenieure gehe ungefähr dahin: Das Accordsystem biete nur Gewähr, wo man es mit gewissenhaften Wegmeistern zu thun habe. Die Kontrolle sei schwierig, die Handhabung der Strassenpolizei schlaff und die damit erzielten Ersparnisse gering. Wir fügten bei, es seien noch weitere Erfahrungen, namentlich hinsichtlich des Zustandes der Strassen, abzuwarten.

Unser Oberingenieur spricht sich nun gestützt auf die neuerdings, nach 3½jähriger Erfahrung, eingeholten Berichte der Bezirksingenieure über das Accordsystem wie folgt aus:

„Die Erfahrungen der Herren Bezirksingenieure „über das versuchsweise eingeführte Accordsystem „resümieren sich in folgendem Satze: Eine geringfügige Ersparnis gegenüber dem Regiesystem, und „dagegen schlechtere Strassen.

„Abgesehen von alledem, ergeben sich auch aus „der Art und Weise der Behandlung des Accordes „selbst, nämlich Bezahlung des Accordanten:

„*a)* durch Bauschalsumme für Arbeitsleistungen,
„*b)* durch Einheitspreise für gerüstetes Kies,
„*c)* durch Einheitspreise für Transporte
„die Inkonvenienzen des Systems.

„Für die Arbeit fix bezahlt, kann der Accordant „nur vermittelst grössern Lieferungen etwas mehr „herausschlagen. Der Wegmeister, welcher für möglichst gewissenhafte Verwendung und Schonung des „Kieses zu sorgen hat, ist ersetzt durch einen Unternehmer, der daran nicht nur kein Interesse hat, „sondern noch der Versuchung ausgesetzt wird, die „Sache zu seinem Vorteil auszubeuten.

„Es ist einleuchtend, wie unter diesen Verhältnissen die Aufsicht und Kontrolle ganz in die Hände „des Oberwegmeisters gelegt und demselben noch „mehr erschwert wird.

„Da die Kosten für Kiesbeschaffung sich nach „dem verbrauchten Quantum richten, und die dafür „dem Accordwegmeister bezahlten Preise per m³ „nicht billigere sind als die sonst üblichen, so kann „eine eigentliche Ersparnis nur resultieren aus der „Differenz der Bauschale an den Accordanten gegenüber der vom Regiewegmeister für die nämliche „Arbeit bezogenen Löhnung.

„Ich bin der Ansicht, dass eine Analyse der „Kosten unter Berücksichtigung aller Faktoren und „Zuziehung der anderweitigen vermehrten Auslagen „für Aufsicht, besonders bezahlte Arbeiten an Kunstbauten etc., die angeblichen kleinen Ersparnisse des „Accordsystems als blos scheinbare herausstellen wird „und das wirkliche Facit eine Verteuerung des „Unterhaltes bedeutet“, u. s. w.

„Ich resümiere in den Schlussfolgerungen:

„1. Das Accordsystem bewährt sich nicht und es „sind im Interesse eines guten Zustandes der Strassen, „sowie auch eines billigeren Unterhaltes, die Anträge „der Herren Bezirksingenieure auf Rückkehr zum „Regiesystem zu berücksichtigen.

„2. Beim Regiesystem ist möglichst darauf hinzuwirken, den Dienst der Wegmeister auf die Strasse „selbst zu konzentrieren, und die Kiesrüstung zu ver„accordieren.“

Unsere im Jahre 1893 gemachten Aussetzungen am Accordsystem finden im vorstehenden Bericht ihre Bestätigung. Dasselbe ist in verschiedenen Beziehungen, namentlich auch vom Gesichtspunkt der Behandlung des Accordes aus betrachtet, für den Unterhalt ungünstig und stellten wir deshalb, mit den Schlussfolgerungen unseres Oberingenieurs einverstanden, dem Regierungsrat den Antrag:

es sei die Baudirektion zu ermächtigen, für diejenigen Strassenbezirke, für welche sie es als im Interesse eines guten Strassenunterhaltes gelegen betrachtet, von der Erneuerung der mit Ende dieses Jahres auslaufenden Verträge mit den Accordwegmeistern, sowie von einer Ausschreibung dieser Strassenbezirke Umgang zu nehmen, zum Regiesystem zurückzukehren und dasselbe, unter Beobachtung der möglichsten Ökonomie, im Sinne eines guten Strassenunterhaltes neu einzurichten.

Der Regierungsrat hat unsern Antrag unterm 10. November 1897 genehmigt und es ist dieser Beschluss vollzogen worden.

Nachdem der Grosse Rat unterm 29. Dezember 1896 durch die Genehmigung des ordentlichen Jahresbudgets der Direktion der öffentlichen Bauten pro 1897 grundsätzlich die Anschaffung einer Dampf-Strassenwalze beschlossen hatte, ermächtigte uns der Regierungsrat unterm 16. Januar des Berichtsjahres, eine solche Maschine von 13 Tonnen Arbeitsgewicht aus der Fabrik der HH. John Fowler und Cie. in Magdeburg um den Preis von Fr. 14,500 zu erwerben. Der Regierungsrat genehmigte ferner unterm 14. April 1897 das von der Baudirektion über die Verwendung der Walze pro 1897 festgestellte Arbeitsprogramm.

Als Versuchsobjekt wurde der Strassenzug Bern—Worblaufen—Zollikofen—Tiefenau—Bern in Aussicht genommen, wozu sich derselbe, weil in der Nähe von Bern und weil sowohl die Worblaufen- als die Tiefenau-Strasse sich in einem schlechten Zustande befanden und einer gründlichen Verbesserung bedurften, besonders eignete.

Das Resultat des ersten Betriebsjahres ist kurz folgendes:

Die Walze stund 153 Tage im Dienst und walzte während dieser Zeit eine Fläche von 35,770 m² ein, oder per Tag im Mittel 234 m². Die verwendete Kiesmenge betrug rund 8000 m³, was einer stündlichen Arbeitsleistung (den Arbeitstag für die Maschine zu effektiv 8 Stunden gerechnet) von 6,5 m³ entspricht (vergleiche Beilage zum Verwaltungsbericht von 1895, pag. 9 oben). Das verwendete Kies war ausschliesslich geworfenes Grubenkies.

Die Walzarbeit wurde, abgesehen vom Maschinisten und seinem Gehülfen, von einem Wegmeister als Aufseher und Vorarbeiter, sowie von 4—5 Aushülfsarbeitern besorgt. Das Verfahren war folgendes: Das Kies wurde auf Strecken von 50—70 m. bis zur Hälfte der Strassenbreite in Schichten von 15—20 cm. an den Rändern und 25—30 cm. gegen die Strassenmitte eingebracht, bei trockenem Wetter mit Wasser von Hydranten oder aus dem Sprengwagen eingeschwemmt und eingewalzt. Die starke Kiesschicht erforderte ein 150—200-maliges Befahren der nämlichen Strecke.

Die Maschine hat sich bis jetzt gut bewährt; ihr Gewicht scheint für das bei Bern sich vorfindende Kies das richtige zu sein. Die Abnützung ist eine geringe, Reparaturen kommen sozusagen keine vor.

Die Länge der Staatsstrassen beträgt auf Ende 1897 2116,1 km. gegenüber 2114 km. im Vorjahre.

Für folgende wichtigere Strassen IV. Klasse wurde die Wegmeisterstellung bewilligt:

Gondiswil—Gross-Dietwil-Strasse .	1,3 km.
Bure—Fahy-Strasse	4,8 „
Zusammen . .	6,1 km.

Die Gesamtlänge der wichtigeren Strassen IV. Klasse, für welche die staatliche Wegmeisterstellung bewilligt worden ist, beträgt auf Ende 1897 rund **303 km.**

Obstbaumpflanzungen längs Staatsstrassen wurden pro 1897 subventioniert:

1. Wimmisbrücke—Spiezwiler-Strasse in der sogenannten „Steiniallmend“ beir Wimmisbrücke, Beitrag an die Burgergemeinde Wimmis für 90 Pflänzlinge;
2. Soubey—St.-Ursanne-Strasse in der Gemeinde Epauvillers, Beitrag an letztere für 350 Pflänzlinge;
3. Zollikofen—Kirchlindach—Üttligen—Frieswil-Strasse in den Gemeinden Zollikofen, Kirchlindach, Maikirch und Wohlen, Beitrag an den gemeinnützigen Verein Wohlen-Maikirch-Kirchlindach für 1700 Pflänzlinge.

D. Wasserbauten.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
19. Schleusen zu Unterseen und Thun, Unterhalt	70	—	5,115	48
44. Sense zu Thörishaus und Neuenegg, Schwellenbauten	—	—	6,448	20
5. Verschiedene Kosten	18	25	714	60
Total	88	25	12,278	28
b. Beiträge an Gemeinden.				
1. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	24,346	77	66,313	82
2. Ilfiskorrektion, III. Sektion	5,100	—	20,707	25
3. Bleienbachmoos-Entsumpfung	10,000	—	16,728	55
4. Aarekorrektion Elfenau-Bern	12,693	15	8,882	65
6. Lombachverbauung zu Unterseen und Habkern	—	—	26,160	—
7. Engstligenkorrektion, Ergänzung	11,000	—	19,490	—
8. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	72,776	50	107,084	50
9. Reichenbach-Verbauung	—	—	647	20
10. Kaltenbrunnenbach und Schlündigraben, Projektkosten	—	—	36	—
11. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	35,000	—	69,502	65
12. Gürbekorrektion vom Quellengebiet bis Belp	80,225	02	203,986	45
13. Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	735	75
14. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	31,600	—
15. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Versicherung	21,000	—	31,446	55
16. Stämpbach und Worblen, Korrektion und Verbauung	—	—	321	10
17. Grüne-Korrektion	—	—	329	85
18. Hornbach-Verbauung	8,400	—	11,530	25
20. Worblen zu Enggistein, Korrektion	—	—	415	65
21. Haslethal-Entsumpfung, nachträgliche Arbeiten	10,000	—	10,000	—
22. Aare von Hof bis Brienzersee, Schwellenunterhalt	—	—	1,180	45
23. Unterer Frittenbach, Verbauung	1,350	—	1,571	30
24. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	2,300	—	3,923	75
25. Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	1,800	—	3,539	85
26. Kalberhönibach zu Saanen, Verbauung	1,000	—	1,787	50
27. Turbach zu Saanen, Verbauung	2,200	—	3,649	50
28. Mattenbach zu St. Stephan, Verbauung	1,700	—	2,946	85
29. Simmenkorrektion zu Baumannsöi bei Boltigen	3,526	36	4,815	06
30. Simmenkorrektion Griedfluh-Öi bei Boltigen	—	—	679	—
31. Plachti- und Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	4,700	—	7,600	—
32. Guntenbach und Gersterngraben zu Sigriswil	3,207	18	5,607	18
33. Lauelibach zu Hilterfingen, Verbauung	1,800	—	3,200	—
34. Bärbach und Seihengraben zu Zäziwil	10,000	—	13,100	—
35. Birskorrektion von Loveresse bis Court	10,000	—	10,000	—
36. Scheusskorrektion von Bözingen bis Bielersee	10,000	—	10,000	—
37. Grünnbach zu Merligen, Verbauung	—	—	78	—
38. Filderich- und Muggenbach zu Diemtigen, Verbauung	—	—	960	95
39. Sense in der Sensenmatt, Schwellenbauten	6,807	20	12,506	50
40. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	110	—
41. Hundsschüpfenbäche zu Signau, Projektkosten	—	—	96	30
42. Biglenbach zu Walkringen, Korrektion	6,400	—	13,117	05
43. Grundbach zu Eggiwil, Verbauung	4,337	50	7,491	50
45. Saanekorrektion in der Gemeinde Diki	4,287	92	11,210	30
46. Lissbach-Korrektion	8,000	—	13,017	80
47. Grosse und kleine Simme zu Zweisimmen, Verbauung	—	—	1,700	—
48. Spissbach zu Lauterbrunnen, Projektkosten	—	—	136	50
49. Aare zu Radelfingen, Schwellenbauten	—	—	4,023	60
50. Simmenkorrektion Lenk-Oberried	—	—	168	—
Übertrag	373,957	60	764,135	16

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	373,957	60	764,135	16
51. Aare unterhalb Thun, Stauwehrverstärkung	5,000	—	8,430	—
52. Aare oberhalb der Schützenbrücke, Schwellenbauten	—	—	394	30
53. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau, Schwellenbauten	—	—	10,768	75
54. Scheusskorretion zu Courtelary, Projektkosten	—	—	525	—
55. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Traversenumbau	—	—	383	30
56. Wetterbach zu Kandergrund, Projektkosten	—	—	102	—
57. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	—	—	97	40
58. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	1,800	—	2,796	20
59. Ausserer Seitenbach zu Lenk, Korrektion	—	—	138	—
60. Aarekorrektion Muri-Bern, Projektkosten	—	—	56	90
61. Suld zu Mühlenen, Verbauung, Projektkosten	—	—	300	—
62. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	—	—	1,020	—
63. Fallbach zu Blumenstein, Verbauung, Projektkosten	—	—	711	—
64. Kleine Simme im Grubi, Korrektion	—	—	11,450	20
65. Zulgkorrektion zu Steffisburg	6,800	—	11,500	—
66. Tracht- und Glissibach zu Brienz, Verbauung	—	—	1,892	75
67. Emmekorrektion Eggiwil-Schangnau, Projektkosten	—	—	370	—
68. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil, Projektkosten	—	—	209	—
69. Aare Ostermanigen-Jucher, Schwellenbauten	—	—	7	60
70. Schwarzbach auf der Gemmi, Schutzdamm	—	—	9	50
71. Mühlebach zu Brienz, Verbauung	—	—	140	—
72. Ilfiskorrektion, I. Sektion	—	—	2,082	50
73. Lugibach zu Diemtigen, Verbauung	—	—	35	—
74. Vorschuss D. 4. c.	102,186	99	—	—
Total	489,744	59	817,554	56

Die **Einnahmen** betreffen:

	Bundesbeiträge.		Von Pflichtigen.		Verschiedenes.		Total.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. 1. Emmekorrektion	24,341	77	—	—	5	—	24,346	77
„ 4. Aarekorrektion	10,756	35	1,936	80	—	—	12,693	15
„ 5. Verschiedene Kosten	—	—	—	—	18	25	18	25
„ 8. Lamm- und Schwandenbach	60,350	—	12,070	—	356	50	72,776	50
„ 12. Gürbekorrektion	50,000	—	30,027	02	198	—	80,225	02
„ 15. Emme und Ilfis	10,000	—	11,000	—	—	—	21,000	—
„ 19. Schleusen zu Unterseen und Thun	—	—	—	—	70	—	70	—
Alles übrige	176,427	91	—	—	—	—	176,427	91
Effektive Einnahmen	331,876	03	55,033	82	647	75	387,557	60
Hierzu Art. 74, Vorschuss D, 4, c							102,186	99
Total wie oben							489,744	59

Die im Jahr 1897 bezahlten Bundesbeiträge für die Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Art. 14, von Fr. 43,400 und die Lombach-Verbauung, Art. 6, von Fr. 48,180, sind auf dem Vorschuss-Konto D. 7 a und b, Seite 145 hiernach, als teilweise Deckung der Vorschüsse des Kantons an die Ausführungskommissionen verrechnet worden.

Der Rechnungsabschluss für X. G. Wasserbauten ist folgender:

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wasserbauten:						
a. Bauten des Staates	340,000	—	88	25	12,278	28
b. Beiträge an Gemeinden			489,744	59	817,554	56
2. Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister	6,000	—	5,500	—	6,784	85
3. Wasserrechtskataster	—	—	—	—	—	—
4. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—	40,793	05	40,793	05
5. Haslethalentsumpfung, nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	366,000	—	536,125	89	897,410	74
Die *Totalausgaben* betragen					897,410	74
Hiervon ab die Einnahmen von					536,125	89
Bleiben Reinausgaben					361,284	85
Die Kredite betragen					366,000	—
Ersparnis					4,715	15

Die Einnahmen Rubrik 2, Schleusen- und Schwellenmeister, von Fr. 5,500 betreffen die für die staatliche Aufsicht über den Bau der Elektricitätswerke an den beiden Lütschinen von der Jungfraubahngesellschaft und desjenigen an der Kander zu Spiezwiler von der Gesellschaft „Motor" in Baden bezahlten Rückvergütungen.

Die Einnahme unter Rubrik 4, Juragewässerkorrektion, von Fr. 40,793. 05 betrifft die Rückvergütung aus dem Schwellenfonds.

Bezüglich Rubrik 5, Haslethalentsumpfung, ist im Bericht für 1896 das Nähere gesagt worden.

Der Stand des Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion ist auf Ende 1897 folgender:

Stand des Schwellenfonds am 1. Januar 1897		Fr. 1,000,175. 69
Ertrag desselben pro 1897	Fr. 32,505. 71	
Einnahmen im Jahr 1897	„ 8.727. 90	
Zusammen	Fr. 41,233. 61	
Ausgaben im Jahr 1897	„ 40,793. 05	
Vermehrung im Jahr 1897		„ 440. 56
Stand am 31. Dezember 1897		Fr. 1,000,616. 25

Der Stand der Verpflichtungen für Wasserbauten ist auf Ende 1897 folgender:

Stand am 1. Januar 1897		Fr. 1,229,669. 59
Neue Bewilligungen im Jahr 1897		„ 745,814. 78
Mehrkosten im Jahr 1897		„ 135. 75
Zusammen		Fr. 1,975,620. 12
Zahlungen im Jahr 1897	Fr. 442,186. 99	
Einnahmen im Jahr 1897	„ 3,810. 50	
Streichungen und Ersparnisse im Jahr 1897	„ 61,555. 80	
		„ 507,553. 29
Stand am 31. Dezember 1897		Fr. 1,468,066. 83
Am 1. Januar 1897 war er		„ 1,229,669. 59
Vermehrung der Verpflichtungen im Jahr 1897		Fr. 238,397. 24

Über den **Stand der grösseren Wasserbauten** giebt nachstehende Tabelle Auskunft:

Korrektion oder Verbauung.	Devissumme.		Beiträge des Bundes.		Beiträge des Kantons.		Beiträge der Pflichtigen.		Kosten bis Ende 1897.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Lombach zu Unterseen und Habkern, Korrektion und Verbauung	483,000	—	219,500	—	161,000	—	102,500	—	464,340	—
2. Turbach b. Saanen, Verbauung	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	36,824	90
3. Ilfiskorrektion, III. Bezirk, Gohlbach-Kantonsgrenze	469,000	—	234,500	—	156,400	—	78,100	—	357,588	65
4. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	2,213,023	—	771,007	—	771,007	—	771,009	—	1,701,395	20
5. Hornbach, Verbauung	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	34,792	80
6. Gürbekorrektion 1893	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	612,888	35
7. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	454,128	34
8. Lammbach bei Brienz, Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	144,949	05
9. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze Solothurn	685,000	—	228,334	—	228,334	—	228,333	—	70,468	75

Ad 4. Emmekorrektion zwischen Emmenmatt und Burgdorf.

Die h. Bundesversammlung bewilligte unterm 15. Oktober des Berichtsjahres für die Korrektionsarbeiten an der Emme von der Ilfismündung bis zur Gemeindegrenze Burgdorf-Kirchberg eine Nachsubvention von einem Drittel der wirklichen Kosten bis zum Maximum von Fr. 221,334, als einem Drittel der Voranschlagssumme von Fr. 664,000 und räumte für die Ausführung der projektierten Arbeiten eine Frist von 6 Jahren ein.

Der Grosse Rat bewilligte sodann an das Unternehmen unterm 15. November gleichen Jahres eine ebensohohe Nachsubvention.

Folgende Gründe führten zu diesen Vorlagen:

1. wurde die Erhöhung des Leitwerkes auf der ganzen Länge der Korrektion früher notwendig, als vorausgesetzt worden war;

2. musste infolge des ausserordentlichen Hochwassers vom 25. Juni 1891 an die Ausführung einer in der ersten Vorlage nicht vorgesehenen Schutzdammanlage geschritten werden;

3. sind Brückenumbauten zum Zwecke der Freilegung des normalen Durchflussprofiles notwendig geworden und sind Vorbereitungen zu treffen für den spätern Ausbau der Korrektion, an welchen nach einigen Jahren, sobald die Wirkung der jetzigen Korrektion deutlicher zu Tag getreten sein wird, geschritten werden sollte.

Das diesjährige Bauprogramm sah in erster Linie die Vollendung des Leitwerkes vor.

Ad Nr. 9. Lammbach bei Brienz, Verbauung.

Die h. Bundesversammlung genehmigte unterm 2. Juli 1897 das von unsern technischen Beamten aufgestellte Verbauungsprojekt, bewilligte an die Ausführung dieses Werkes einen Bundesbeitrag von 50 % der wirklichen Kosten, bis zum Maximum von Fr. 405,000, der Voranschlagssumme von Fr. 810,000 und räumte für die Ausführung der Arbeiten einen Zeitraum von 8 Jahren ein. An die Bewilligung wurde ferner die Bedingung geknüpft, dass die im Gebiet des Lammbaches und des Schwandenbaches vorzunehmenden Aufforstungsarbeiten durch den Kanton Bern gesichert werden.

Der Grosse Rat des Kantons Bern bewilligte seinerseits sodann unterm 23. August des Berichtsjahres einen Staatsbeitrag von 40 % der wirklichen Kosten, im Maximum von Fr. 324,000. Die Baudirektion hat daraufhin für das Unternehmen ein Organisationsreglement, welchem die beteiligten Gemeinden Brienz, Schwanden und Hofstetten beitraten, und für das Baujahr 1897/98 ein Bauprogramm aufgestellt, welch letzteres vom schweizerischen Departement des Innern genehmigt worden ist.

Zum direkten Schutze des unversehrt gebliebenen Kulturlandes, der Brienz-Meiringen-Strasse und der Brünigbahn wurde zunächst der Strasse ein Schutzdamm erstellt. Hauptsächlich sind aber die Arbeiten an den 3 projektierten Thalsperren in der Lamm betrieben worden. Im Sommer waren die Fortschritte, ausser bei der untersten Sperre, gering, da man bei dem vielen Regen beständig der Gefahr des Steinschlages und überraschender Muhrgänge in dem tief eingeschnittenen Rinnsal beim „Satzegg“ und in der „Enge“ ausgesetzt war und deshalb häufig nicht arbeiten lassen durfte. Um so günstiger gestalteten sich die Verhältnisse von Mitte September an, wo bei trockener, milder Witterung bis Jahresschluss die Fundamentgrabungen bei den genannten beiden Sperren gemacht und letztere selbst so gefördert werden konnten, dass selbst grössere Muhrgänge nur wenig Schaden mehr anzurichten vermochten.

Zwischen den Thalsperren wurde darauf mit den Verpfählungen begonnen.

Wasserbaupolizei.

Im Berichtsjahre wurden für folgende grössere Wasser- und Elektricitätswerke Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt:

Amtsbezirk.	Gewässer.	Anlage.
Aarwangen . . .	Aare	Elektricitätswerk Winau; Bewilligung zur Übertragung von 700 HP in den Kanton Solothurn.
Courtelary	Scheuss zu Frinvillier	Wasserwerk von Oberförster Müller; Konzessionsübertragung an die Einwohnergemeinde Leubringen und Erweiterung.
Delsberg	Sorne zu Undervelier	Wasser- und Elektricitätswerk der Gebrüder Brand und der Firma Tavannes Watch Cie. in Tavannes; Konzessionserteilung.
Niedersimmenthal .	Kander bei Spiezwiler bis Thunersee	Wasser- und Elektricitätswerk Rubin; Konzessionsübertragung an die Aktiengesellschaft „Motor" für angewandte Elektricität in Baden (Aargau).
Münster	Birs zu Courrendlin	Wasserwerkanlage der Eisenwerkgesellschaft L. von Roll in Choindez; Konzessionserteilung.
Frutigen	Kander am Bühl bei Kandersteg	Wasser- und Elektricitätswerk von Ingenieur Anselmier in Bern; Konzessionsübertragung an die Aktiengesellschaft „Motor" für angewandte Elektricität in Baden (Aargau).
Burgdorf	Emme in den Gemeinden Burgdorf, Hasle und Rüegsau	Wasserwerkanlage der Einwohnergemeinde Burgdorf; Konzessionsfristverlängerung.
Delsberg	Birs zwischen Courrendlin und Courroux	Wasserwerkanlage der Eisenwerkgesellschaft L. von Roll in Rondez; Konzessionserteilung.
Freibergen . . .	Doubs zu Chervillers	Wasserwerkanlage der Einwohnergemeinde Delsberg; Konzessionserteilung.
Laufen	Birs zu Laufen	Wasserwerkanlage der Einwohnergemeinde Laufen; Konzessionserteilung.
Bern	Sense beir Riedburgfluh	Wasser- und Elektricitätswerk Brunschwyler; Konzessionserteilung.
Laufen	Birs zu Laufen	Wasserwerk der Portland-Cementfabrik Laufen; Veränderung.
Laufen	Birs in den Birsmatten zu Zwingen	Wasserwerkanlage Hof & Studer, neue Konzessionserteilung unter Aufhebung der Konzessionen Alois Hof vom 21. Mai 1894 und Hof & Studer vom 11. März 1896.
Interlaken	Schwarze Lütschine.	Wasserwerkanlage Guyer-Zeller; neue Konzessionserteilung unter Aufhebung der Konzession vom 10. Juni 1896.

Fähren.

Einem Gesuch der Fährebesitzer Folge gebend, erhöhte der Regierungsrat, gestützt auf die Verordnung vom 31. Dezember 1895, die Fahrtaxen für die Aarefähren im Schwäbis bei Thun, im Thungschneit bei Uttigen, in Märchligen bei Allmendingen und in der Hahlen bei Muri auf 15 Rp.

Stellung von Privatgewässern unter öffentliche Aufsicht. Schwellenreglement und Kataster etc.

Folgende Vorlagen erhielten die Genehmigung des Regierungsrates:

Untersteckholz, Schwarzbach und Zellbach, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Scheuss in der Gemeinde Courtelary, Sanktion von Schwellenreglement und Kataster.

Zäzibach in den Gemeinden Zäziwil und Oberthal, Sanktion von Schwellenreglement und Kataster.

Hilterfingen, Nachtrag zum Schwellenreglement und Kataster, Genehmigung.

Wengi bei Reichenbach, Aufforderung zur Aufstellung von Schwellenreglement und Kataster.

Loveresse, Pontenet, Malleray, Bévilard, Sorvillier und Court, Sanktion des Schwellenreglementes.

Wimmis, Schwellenkataster, Sanktion.

Strättligen und Spiez, Schwellenreglemente und Kataster, Sanktion.

Verbot betreffend Fahren kleinerer Schiffe in der Nähe von Dampfschiffen, Genehmigung.

Oberwil, Mühle- oder Rütti-Dorfbach, Fristverlängerung zur Aufstellung von Schwellenreglement und Kataster.

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1897.		Neue Vorschüsse im Jahr 1897.		Amortisation im Jahr 1897.		Stand am 1. Januar 1898.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. n. 1. **Haslethalentsumpfung**, nachträgliche Arbeiten . . .	22,296	21	—	—	—	—	22,296	21
„ „ 2. **Eisenbahn-Projekt-Vorstudien:**								
Tramelan-Noirmont-Bahn .	4,000	—	—	—	—	—	4,000	—
Porrentruy-Bonfol-Bahn . .	2,850	—	—	—	2,850	—	—	—
Bern-Neuenburg-Bahn . .	6,965	09	—	—	6,965	09	—	—
Gürbethal-Bahn	5,875	—	—	—	5,875	—	—	—
Vevey-Bulle-Thun-Bahn .	2,498	50	—	—	—	—	2,498	50
Brienzersee-Bahn (rechtes Ufer)	3,000	—	—	—	—	—	3,000	—
Spiez-Erlenbach-Bahn . .	400	—	—	—	400	—	—	—
Worblenthal-Bahn . . .	—	—	3,230	—	—	—	3,230	—
	25,588	59	3,230	—	16,090	09	12,728	50
„ „ 3. **Eisenbahn-Subventionen:**								
a. Huttwil-Wolhusen-Bahn	128,000	—	32,000	—	—	—	160,000	—
b. Hasle-Konolfingen-Thun-Bahn	236,600	—	625,000	—	—	—	861,600	—
c. Spiez-Erlenbach-Bahn .	480,000	—	—	—	—	—	480,000	—
d. Bern-Neuenburg-Bahn .	—	—	626,000	—	—	—	626,000	—
e. Gürbethal-Bahn (Bern-Wattenwil)	—	—	262,980	—	—	—	262,980	—
f. Bern-Muri-Worb-Bahn .	—	—	124,200	—	—	—	124,200	—
g. Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	—	—	350,000	—	—	—	350,000	—
h. Pruntrut-Bonfol-Bahn .	—	—	110,000	—	—	—	110,000	—
	844,600	—	2,130,180	—	—	—	2,974,780	—
D. 4. *a.* Hochbauten	749,905	58	72,855	25	—	—	822,760	83
„ „ *b.* Strassenbauten	—	—	—	—	—	—	—	—
„ „ *c.* Wasserbauten	29,022	16	102,186	99	—	—	131,209	15
	778,927	74	175,042	24	—	—	953,969	98
D. 5. **Verschiedene Vorschüsse:**								
„ „ *a.* Saanekorrektion . . .	37,751	50	66,075	55	75,000	—	28,827	05
„ „ *b.* Lombachverbauung . .	66,893	13	125,981	93	71,580	—	121,295	06
„ „ *c.* Aarekorrektion zu Innertkirchen	2,685	88	11,346	60	—	—	14,032	48
„ „ *d.* Bern Stadt, Strassenabtretung	104,000	—	—	—	—	—	104,000	—
„ „ *e.* Eidg. Staatskasse (Grimselstrasse)	21,424	25	—	—	21,424	25	—	—
	232,754	76	203,404	08	168,004	25	268,154	59

Verminderung und Vermehrung der Verpflichtungen im Hoch-, Strassen- und Wasserbau im Jahr 1897.

	Bewilligungen.				Vorschüsse.			
	Verminderung.		Vermehrung.		Verminderung.		Vermehrung.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Hochbauten, Seite 132 und 145 hiervor	301,335	05	—	—	—	—	72,855	25
Strassenbauten, Seite 136 und 145 hiervor	—	—	83,808	15	—	—	—	—
Wasserbauten, Seite 142 und 145 hiervor	—	—	238,397	24	—	—	102,186	99
	301,335	05	322,205	39	—	—	175,042	24
			301,335	05	—	—	—	—
Reine Vermehrung in 1897			20,870	34	—	—	175.042	24

II. Teil.

Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Das Bedingnisheft für die Ausführung von Katastervermessungen im Kanton Bern wurde im Berichtsjahre einer Revision unterworfen.

II. Stand des eidgenössischen Kartenwerkes im Kanton Bern.

Im Jahr 1897 wurden folgende Blätter:

a. Publiziert: Nr. 364, Schwarzsee.

b. Im Stich vollendet: Nr. 478, Pillon.

c. Nachträge im Stich vollendet: Nr. 114, Biaufond; 128, Bätterkinden; 164, Aarwangen und 181, Huttwil.

d. Nachträge gestochen, aber nicht vollendet: 101 Saignelégier, 113 Wangen, 115 Les Bois, 116 La Ferrière, 117 St. Immer, 126 Solothurn, 127 Äschi, 129 Koppigen, 130 La Chaux-de-Fonds, 143 Winigen, 165 Pfaffnau, 178 Langenthal, 180 Ursenbach.

e. Nachträge im Terrain erhoben: Nr. 111 Balsthal, 131 Dombresson, 179 Melchnau, 355 Spiez und 367 Wimmis.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahre fand die Triangulation des noch nicht vermessenen Teils des *Amtes Erlach* statt. Dieselbe erstreckt sich über die Gemeinden: Brüttelen, Erlach, Gals, Gampelen, Lüscherz, Mullen und Tschugg. Neubestimmt und versichert wurden 140 Punkte.

Die ebenfalls in diesem Jahr mit dem Amt Konolfingen angefangene *Revision der Signalversicherungen* ist in diesem Amt zum guten Teil ausgeführt. Der Abschluss der Dienstbarkeitsverträge soll bis im Frühjahr ebenfalls beendigt werden. Von den total revidierten 515 Punkten sind 65 verloren gegangen.

b. Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen.

Folgende Grenzbereinigungen wurden durch Entscheid des Regierungsstatthalters erledigt:

Oberlangenegg-Eriz.
Buchholterberg-Unterlangenegg.

Der Grenzzug Bern-Bümpliz gelangte zur nachträglichen Bereinigung. Da beide Gemeinden genehmigte Vermessungswerke besitzen, wurde der bezügliche Entscheid nach Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 durch den Regierungsrat getroffen.

IV. Parzellarvermessung.

Im Berichtsjahre erhielten die Vermessungswerke der Gemeinden Pohlern, Oberlangenegg, Lauperswil und Sumiswald die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

Die bis jetzt in der Gemeinde *Sigriswil* ausgeführten Aufnahmen (Fluren H, I und K) kamen im Laufe des Sommers 1897 zur Auflage und wurden bei diesem Anlasse auf dem Terrain eingehend geprüft. Das Resultat war ein sehr gutes.

In *Kandergrund* ist die Flur A (circa 1570 h) vollständig aufgenommen. Das Thalgebiet ist im Massstab 1/1000 aufgetragen, die Schlafegg- und Rosslauenenalp in 1/2000. Die Westseite der Flur A ist noch aufzutragen. In der Flur B ist die Aufnahme zum grössten Teil vollendet, dagegen noch nichts aufgetragen.

Stand der Vermessungsarbeiten in den zur Inangriffnahme derselben aufgeforderten Amtsbezirken.

In den Amtsbezirken Aarwangen, Bern, Büren, Burgdorf, Fraubrunnen, Laupen und Wangen ist die **Katastervermessung vollständig abgeschlossen,** d. h. sämtliche Gemeinden dieser Amtsbezirke besitzen ein vom Regierungsrat genehmigtes Vermessungswerk.

Übersicht des Standes der Vermessungsarbeiten in den verschiedenen Amtsbezirken.

Amtsbezirke.	Termin.	Anzahl der Gemeinden.	Genehmigte Vermessungswerke haben:		In Vermessung sind:		Im Ausstande sind:	
				%		%		%
Aarberg	1. Mai 1881	12	11	92	1	8	—	—
Aarwangen	1. Mai 1881 1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Bern	1. Mai 1881	12	12	100	—	—	—	—
Büren	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 1881	27	23	85	4	15	—	—
Wangen	1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Konolfingen	1. Januar 1882	31	29	94	2	6	—	—
Erlach	1. Mai 1882	14	5	36	8	57	1	7
Seftigen	1. Mai 1885	27	26	96	1	4	—	—
Trachselwald	1. Januar 1886	10	9	90	1	10	—	—
Signau	1. Juli 1887	9	4	44	—	—	5	56
Schwarzenburg	1. Juli 1887	4	1	25	1	25	2	50
Thun	1. Juli 1888	29	20	69	6	21	3	10
		306	271	88	24	8	11	4

Ferner wurden die **Revisionen der Vermessungswerke** von 53 Gemeinden ausgeführt und genehmigt.

In Arbeit befinden sich die Nachführungen von 49 Gemeinden.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Neuvermessungen einzelner Teile von Gemeinden (Sektionen), mit gleichzeitiger Revision der Pläne des übrigen Gemeindebezirkes, werden gegenwärtig ausgeführt in Tramelan-dessous, Pieterlen und Delémont.

Die Revisionen der Vermessungswerke nachfolgender Gemeinden wurden im Berichtsjahre beendigt und genehmigt:

Laufen (Neuvermessung der Flur A und Revision der Pläne des übrigen Gemeindebezirkes), Boncourt, Bonfol, Buix, Courtemaiche und Romont.

In Arbeit sind die Nachführungen folgender Vermessungswerke:

Alle, Charmoille, Fontenais, Porrentruy, Courroux, Bémont, St-Braix, La Chaux, Les Breuleux, Les Enfers,

Muriaux (in den letztern 6 Gemeinden ist noch die allgemeine Revision der Marchen durchzuführen), Epauvillers und Biel.

V. Kantonsgrenzen.

Die Bereinigung der Grenze gegen den *Kanton Luzern* längs dem *Amt Trachselwald* (Ahorn und Hochenzi) ist nun erledigt und die Grenze versichert. Im ferneren wurde ein Grenzstein in der *Schwendi* zwischen *Huttwil und Hüswil* von Abgeordneten beider Kantone neu aufgerichtet.

Im Berichtsjahr fand sodann die Bereinigung eines Teils der Landesgrenzen gegen *Deutschland und Frankreich* im Jura statt, die daherigen Arbeiten sind ebenfalls abgeschlossen.

Die Grenzbereinigung gegen den *Kanton Solothurn,* speciell zwischen den Gemeinden ***Montsevelier und Grindel***, konnte nun ebenfalls erledigt werden.

III. Teil.

Eisenbahnwesen.

A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Der Volksbeschluss vom 5. Juli 1891 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnlinien sah für die darin einbezogenen Eisenbahnlinien eine Frist von 6 Jahren zur Erbringung des Finanzausweises vor und wäre somit auf den 5. Juli 1897 ausser Kraft getreten, ohne dass die Grosszahl dieser Linien sich in der glücklichen Lage befunden hätte, sich denselben nutzbar zu machen. Der Grosse Rat erklärte deshalb unterm 23. November 1896 eine von den Herren Bühler und Konsorten eingereichte Motion betreffend die Aufstellung eines neuen Subventionsbeschlusses erheblich und lud die Regierung ein, mit möglichster Beförderung einen neuen Entwurf auszuarbeiten. Ein solcher konnte bereits Ende Januar des Berichtsjahres dem Grossen Rate vorgelegt werden, wurde von ihm genehmigt und vom Bernervolk unterm 28. Februar 1897 sanktioniert.

Dieser Subventionsbeschluss bezieht sich mit wenig Ausnahmen auf die Eisenbahnlinien des früheren Beschlusses, sowie auf einige neue Linien, kann aber auch auf andere, darin nicht aufgezählte Linien Anwendung finden. Die Frist zur Leistung des Finanzausweises ist auf 10 Jahre festgesetzt.

Wir sehen davon ab, hier den für die Entwicklung unseres Staatswesens, insbesondere unseres Eisenbahnwesens so wichtigen Beschluss neu zu beleuchten und verweisen diesbezüglich auf die gedruckten Spezialberichte, Verhandlungen etc.

Eine erste Folge des neuen Subventionsbeschlusses war die Aufstellung eines *Regulativs für Bewilligung von Staatsbeiträgen an die Projektaufnahmen für Eisenbahnbauten.* Dasselbe erhielt unterm 26. Juni 1897 die Genehmigung des Regierungsrates.

Von besonderer Tragweite für unsern Kanton sind ferner die im Jahr 1897, resp. 1898 durch die eidgenössische Gesetzgebung geschaffenen Änderungen im schweizerischen Eisenbahnwesen. Vor allem ist es das am 20. Februar 1898 vom Schweizervolk angenommene Bundesgesetz betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes, und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen, welches, wir hoffen es, das Gedeihen unseres Verkehrswesens kräftig fördern wird. Der Regierungsrat sah sich zwar zu einer Eingabe an den Bundesrat zu Handen der h. Bundesversammlung betreffend Art. 14 des Gesetzes veranlasst, dahingehend, es möchte dem Kanton Bern ebenfalls eine Kreisdirektion eingeräumt werden. Dieses Begehren fand jedoch nicht Gehör und es muss sich der Kanton Bern mit der Generaldirektion begnügen.

Anlass zu einer Eingabe an den Bundesrat zu Handen der h. Bundesversammlung gab ferner die Auslassung einer Stelle der Rückkaufsklausel in einer Anzahl, seit 1887 erteilten Eisenbahnkonzessionen. welche wie folgt lautet:

„.... immerhin in der Meinung, dass die Ent„schädigungssumme in keinem Falle weniger als die „nachgewiesenen erstmaligen Anlagekosten der be„stehenden Einrichtungen, jedoch unter Abzug des „Betrages des Erneuerungs- und Reservefonds, be„tragen darf.“

Durch diese Auslassung war die Möglichkeit geschaffen, dass der Bund eine neue Bahnlinie in den ersten Jahren des Betriebes nach dem bekanntlich

im Anfang stets geringen Ertragswert hätte zurückkaufen können. Mit Rücksicht auf die bedeutenden Summen, mit welchen der Staat und die Gemeinden bei Bahnen in landwirtschaftlichen Gegenden, in denen bekanntlich der Verkehr sich erst nach längerer Zeit dem neuen Verkehrsmittel vollständig anpasst, beteiligt sind, wurde das Gesuch gestellt, es möchte in denjenigen Konzessionen, in welchen die oben erwähnte schützende Bestimmung fehlt, dieselbe, eventuell eine ähnliche, nachträglich beigefügt werden.

Die schweizerische Bundesversammlung trug diesem Begehren in einem bezüglichen, unterm 14. Oktober 1897 gefassten Beschluss Rechnung, worin sie die sämtlichen seit dem Jahre 1886 erteilten Eisenbahnkonzessionen, deren Rückkaufbestimmungen besagte Klausel nicht mehr enthielten, in der Weise ergänzte, dass der Rückkauf auf Grundlage der Konzession frühestens auf den Zeitpunkt erfolgen könne, mit welchem die Bahn 30 Jahre im Betrieb sein werde.

Dieser Beschluss wurde kürzlich auch noch auf 4 unterm 15. Oktober erteilte bernische Eisenbahnkonzessionen anwendbar erklärt und es wird derselbe nunmehr in alle neuern Konzessionen aufgenommen.

B. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Burgdorf-Thun-Bahn.

Die Direktion der Burgdorf-Thun-Bahn stellte unterm 14. April des Berichtjahres das Gesuch an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates,

1. es möchte letztere Behörde die namentlich in Bezug auf die Erhöhung des Aktienkapitals notwendig gewordene Änderung der Statuten genehmigen;

2. der Staat Bern möchte sich beim Bau der Hasle-Konolfingen-Thun-Bahn in Anbetracht, dass das Anlagekapital infolge Einführung von namhaften Verbesserungen an der ursprünglichen Projektvorlage, insbesondere des elektrischen Betriebes, auf 5,300,000 Franken erhöht werden musste, durch Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 2,154,000 nach Massgabe von Art. 2 *a* und Art. 2, drittes Alinea des Volksbeschlusses beteiligen.

Der Grosse Rat entsprach durch Beschluss vom 21. Mai 1897 diesem Gesuche und genehmigte, da die Burgdorf-Thun-Bahngesellschaft die erforderlichen Ausweise beigebracht hatte, den Finanzausweis unter der Bedingung, dass am linken oder rechten Zulgufer, in der Nähe der Bernstrasse eine Station Steffisburg zu erstellen sei.

Die Baulänge der Bahn beträgt 33,56 km., der Minimalkurvenradius 250 m., das Maximalgefälle 25 ‰ und die Anzahl der Zwischenstationen 10. Es sind täglich 12 Züge in jeder Richtung in Aussicht genommen.

Der Regierungsrat genehmigte sodann im Laufe des Jahres successive die wichtigsten Ausführungspläne. Der Bahnbau wurde energisch an die Hand genommen und wird voraussichtlich im Jahr 1899 vollendet werden.

Bis Ende 1897 waren 40 % des Staatsbeitrages einbezahlt.

2. Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn.

Unterm 21. Mai 1897 beschloss der Grosse Rat, es habe sich der Staat gemäss Volksbeschluss vom 28. Februar gleichen Jahres an der Erstellung dieser Bahn durch Übernahme von Aktien bis zum Betrage von 40 % der Anlagekosten, im Maximum Fr. 40,000 *per Kilometer Eisenbahn auf eigenem Bahnkörper zu beteiligen.*

Der Grosse Rat bewilligte ferner für die Kosten der bei diesem Bau vorzunehmenden Gefällsverbesserungen auf der Bern-Muri-Strasse beim Egghölzli und in Muri-Dorf den erforderlichen Kredit, im Maximum Fr. 18,200, und an die Korrektion des Füllerichgässchens 40 % der wirklichen Baukosten, im Maximum von Fr. 4000, unter den üblichen, für Strassenbauten aufgestellten Bedingungen.

Für die Vorlage des Finanzausweises wurde eine Frist von 6 Monaten eingeräumt. In der Septembersession des Grossen Rates wurden sodann die Gesellschaftsstatuten, sowie auch der Finanzausweis genehmigt.

Die Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn ist unterm 23. Dezember 1896 konzessioniert worden und zwar war ursprünglich Konzessionsinhaberin die Berner-Tramway-Gesellschaft, welche die Konzession unterm 27. Mai 1897 der Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahngesellschaft vertraglich übertragen hat. Die Konzessionserteilung erfolgte unter den üblichen und den besondern vom Regierungsrat des Kantons Bern betreffend Strassenbenützung geltend gemachten Bedingungen, welche in einem zweiten Nachtrag zum Pflichtenheft für Tramways vom Dezember 1888 niedergelegt worden sind. Sowohl die Konzessionsübertragung, als der Betriebsvertrag mit der Berner-Tramway-Gesellschaft wurden genehmigt und noch im Berichtsjahr 60 % der Aktienbeteiligung ausbezahlt.

Die Eisenbahn nach Worb ist schmalspurig (Spurweite = 1 m.); die Gesamtlänge der Bahn beträgt 9870 Meter, der Minimalkurvenradius 50 Meter, das Maximalgefälle 35 ‰, die Anzahl der Zwischenstationen 6 und die in Aussicht genommenen Züge im Sommer 7, im Winter 5; 3350 Meter Bahnlänge entfallen auf Strassenboden.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Die voriges Jahr begonnenen Arbeiten nahmen im Berichtsjahr ihren Fortgang, namentlich auch diejenigen für die Kraftanlage an der schwarzen Lütschinen zu Lauterbrunnen. Die Vollendung der ersten Teilstrecke wird auf das Jahr 1898 erwartet.

2. Drahtseilbahn Biel-Leubringen.

Auf Ende 1897 waren die Bauarbeiten, welche namentlich in einem Tunnel erschwert wurden, so

weit vorgerückt, dass im Januar 1898 die Bahn eröffnet werden konnte.

3. Drahtseilbahn zum Reichenbachfall bei Meiringen.

Der Bundesrat genehmigte unterm 26. Oktober 1897 die Statuten dieser Gesellschaft. Die Bauarbeiten wurden noch im Berichtsjahre begonnen.

C. Bahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Huttwil-Wolhusen-Bahn.

Die Bauabrechnung für die bernische Strecke wurde erledigt und der letzte Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates von Fr. 160,000 ausbezahlt.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Im August fand die Betriebseröffnung statt. Die Bahn wird durch die Jura-Simplon-Bahn auf Rechnung der Spiez-Erlenbach-Bahngesellschaft betrieben.

Durch Beschluss vom 9. April regelte der Bundesrat die Benützung der Holzriesen, das Holzfällen und -rüsten längs der Bahn.

Die Staatssubvention im Betrage von Fr. 480,000 wurde im Januar 1897 ausbezahlt.

3. Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn.

Auf ein bezügliches Gesuch hin bewilligte der Grosse Rat der Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahngesellschaft unterm 26. August 1897 die in Art. 16 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 vorgesehene Nachsubvention von Fr. 50,000 in Aktien, zahlbar nach Genehmigung der im Sinn dieses Beschlusses zu revidierenden Gesellschaftsstatuten und unter der Bedingung, dass diese Fr. 50,000 zur Tilgung laufender Schulden verwendet werden sollen. Ferner wurde beschlossen, es sei auch das frühere Gesamtguthaben des Staates an dieser Bahn von Fr. 300,000 in Aktien umzuwandeln.

Die Bahngesellschaft nahm die verlangte Statutenrevision vor und der Grosse Rat genehmigte sie in seiner Sitzung vom 24. November 1897.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jura-Simplon-Bahn.

Die Frage der Verbesserung der Bahnhofeinrichtungen in Biel und die Beseitigung der dortigen Niveauübergänge gegen Nidau und Madretsch ist im Berichtsjahre nicht zur Erledigung gelangt.

Betreffend die Station Twann verfügte das Eisenbahndepartement die Erstellung einer Laderampe für Langholz, deren Ausführung aber auch noch auf sich warten lässt.

Eine neue Eingabe der Direktion der Jura-Simplon-Bahn um Einschränkung der Barrierenbewachung musste, gestützt auf die Vernehmlassungen der interessierten Gemeinden, in abschlägigem Sinne beantwortet werden.

2. Schweizerische Centralbahn.

Im Berichtsjahre wurden namentlich die Projekte betreffend die Stationserweiterungen von Zollikofen und Langenthal, sowie betreffend Verbesserungen auf dem Güterbahnhof Bern begutachtet. Über die Ausführung derselben werden wir voraussichtlich nächstes Jahr berichten können.

3. Berner-Oberland-Bahnen.

Auch für diese Bahn erliess der Bundesrat Vorschriften betreffend das Holzreisten, Holzfällen und -rüsten. Ein Gesuch des Einwohnergemeinderates von Lauterbrunnen um Verkürzung der darin vorgesehenen Frist zur Anzeige des Holzreistens wurde dem Eisenbahndepartement zur Berücksichtigung empfohlen.

4. Bödeli-Bahn.

Der Betrieb der Bahnstrecke Därligen-Interlaken ist im Berichtsjahr nach erfolgter Genehmigung durch die Bundesversammlung vertraglich an die Thunerseebahn übergegangen.

5. Mürren-Bahn.

Die revidierten Statuten erhielten die Genehmigung des Bundesrates. Ferner genehmigte das Eisenbahndepartement die Vorlage für eine Erweiterung der Bahnstation Mürren.

6. Elektrischer Personenaufzug an der Matte in Bern.

Derselbe wurde mit Bewilligung des Eisenbahndepartementes im April 1897 dem Betrieb übergeben.

D. Projektierte Bahnen.

1. Simplon-Durchstich.

Das Berner Volk hat im Beschluss vom 28. Februar 1897 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnlinien die Subvention von Fr. 1,000,000 für den Simplondurchstich bestätigt. Gestützt hierauf unterzeichnete der Regierungsrat eine bezügliche Verpflichtung, welche namentlich den Auszahlungsmodus festsetzt und die vom Bundesrat, so viel an ihm, genehmigte Bedingung enthält, dass die in der Bundessubvention von 15 Millionen Franken inbegriffenen Aktien der Kantone im Gesamtbetrage von $4^1/_2$ Millionen Franken denselben im Verhältnis zu ihrer Beteiligung zugeschrieben werden sollen.

Ferner gab der Regierungsrat unterm 16. Juni, veranlasst durch ein diesbezügliches von der Regierung des Kantons Freiburg gestelltes Begehren, in betreff der Broye-Longitudinale-Linie die von der Jura-Simplon-Bahngesellschaft in der nämlichen Verpflichtung verlangte Erklärung ab,

„dass der Kanten Bern bezüglich des Heimfall-„rechtes des Kantons Freiburg auf die Eisenbahn-„linie Broye-Longitudinale für sich und die am Bau „der Strecke Liss-Fräschels beteiligten bernischen „Gemeinden keine Ansprüche an den Kanton Frei-„burg zu erheben habe."

Diese Erklärung entspricht den durch die im Jahr 1874 vorgenommene Änderung der Konzession für die Broyethalbahn und die Einverleibung des bernischen Stückes ins Netz der Jura-Bern-Luzern-Bahn geschaffenen Verhältnissen.

2. Bern-Neuenburg-Bahn.

Im April des Berichtsjahres bewarb sich der provisorische Verwaltungsrat der Bern-Neuenburg-Bahn um die staatliche Subventionierung für eine direkte Linie über Rosshäusern nach Projekt Beyeler 1894 und suchte um die Einbezahlung der ersten 20% behufs Ermöglichung der Konstituierung der Bahngesellschaft nach. Letzterem Gesuche entsprach der Regierungsrat durch Beschluss vom 28. Februar 1897 grundsätzlich. Er setzte darin die Einzahlungsquote vorläufig auf Fr. 626,000, als einem Fünftel des anbegehrten Staatsbeitrages von Fr. 3,130,000 fest. Die Bern-Neuenburg-Bahngesellschaft konstituierte sich daraufhin unterm 8. Mai des Berichtsjahres.

Einer Petition von Vertretern der Einwohnergemeinden Neuenegg, Laupen, Dicki, Ferenbalm, Mühleberg, Wyleroltigen und Golaten Folge gebend, ermächtigte der Grosse Rat sodann die Regierung durch Beschluss vom 21. Mai 1897, zur Prüfung der Vorlagen für den Finanzausweis eine Expertenkommission zu ernennen.

Gleichzeitig legte eine von der Einwohnergemeinde Laupen eingesetzte Specialkommission die vollständige Planvorlage für eine Variante Thörishaus-Laupen-Gümmenen vor, welche ebenfalls der gewünschten Expertise unterzogen werden sollte. An die Projektstudie hatte der Regierungsrat bereits unterm 16. Januar 1897 einen Vorschuss von Fr. 250 per km. bewilligt.

Die Expertenkommission wurde bestellt aus den Herren Oberingenieur Moser in Zürich, Rigibahndirektor Fellmann in Vitznau und Ingenieur Hittmann in Bern.

Das Gutachten der Experten langte Mitte September des Berichtsjahres ein. Darauf gestützt wies die Regierung die Vorlagen an die Bahngesellschaft als ungenügend zurück, und lud dieselbe ein, ihr Projekt einer erneuten Prüfung zu unterziehen, eventuell im Sinne der im Gutachten gemachten Anregungen zu ergänzen.

Die Bahndirektion kam der Einladung nach und sandte Ende November des Berichtsjahres neue Pläne samt Kostenanschlägen für die nämliche Linie, sowie für die von den Experten vorgeschlagene Variante über Buttenried und Wileroltigen ein, welche von Vertretern der Einwohnergemeinden Wileroltigen, Golaten und eines Teiles von Mühleberg in einer besondern Eingabe an die Regierung warm empfohlen wurde.

Der Regierungsrat überwies die beiden Projekte und die von ihm, sowie den genannten Gemeinden gestellten Erläuterungsfragen den Experten, welche dieselben in einem vom 10. Februar 1898 datierten Nachtrag zum Gutachten beantworteten.

Ausser den Kantonen Bern und Neuenburg suchte die Gesellschaft der Bern-Neuenburgbahn auch den Kanton Freiburg an dem Unternehmen zu interessieren und reichte dessen Verwaltungsrat im August des Berichtsjahres einen Entwurf Übereinkunft zwischen den Kantonen Bern und Freiburg betreffend Austausch gleichhoher Staatssubventionen an die Freiburg-Murten-Ins-Bahn, resp. Bern-Neuenburg-Bahn zur Prüfung ein.

Den Ausgangspunkt für die projektierte Übereinkunft bildete der bernische Subventionsbeschluss vom 28. Februar 1897, wonach der Grosse Rat des Kantons Bern die beiden Eisenbahnlinien Freiburg-Murten und Murten-Ins mit Fr. 50,000 per km., oder für 4,3 km. zusammen mit Fr. 215,000 subventionieren kann. Der Kanton Freiburg dagegen verspricht ohne weitere gesetzliche Grundlage, jedoch in rechtsverbindlicher Weise, eine gleich hohe Subvention an die Bern-Neuenburg-Bahn.

Der Entwurf wurde seither von den Regierungen beider Kantone genehmigt und vom Grossen Rat des Kantons Freiburg durch Dekret vom 5. Mai 1898 sanktioniert. Die Sanktion durch den Grossen Rat des Kantons Bern steht noch aus.

Für die Strecke Freiburg-Murten, welche die bernische Enclave Münchenwiler auf eine Länge von 2,3 km. durchzieht, gelangten im Laufe des Jahres die Ausführungspläne zur Genehmigung und wurde der Bau auf dieser Strecke in Angriff genommen.

3. Gürbethalbahn.

Behufs Ermöglichung der Konstituierung dieser Bahngesellschaft bewilligte der Regierungsrat unterm 11. Juni 1897 die erste Einzahlung des Staates auf seine Aktienbeteiligung an der Gürbethalbahn zwischen Bern und Wattenwil im Betrage von Fr. 262,980, als 20% des gewünschten, jedoch noch nicht endgültig festgestellten Beitrages von Fr. 50,000 per Kilometer, woraufhin sich die Gesellschaft unterm 22. Juni gleichen Jahres konstituierte.

Der Grosse Rat genehmigte sodann in seiner Sitzung vom 26. August 1897 die Statuten der Bahngesellschaft, welche seither auch vom Bundesrat sanktioniert worden sind.

4. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Auch für diese Linie ermöglichte der Regierungsrat die Konstituierung der Bahngesellschaft, indem er die Einzahlung des gesetzlichen Fünftels auf der mutmasslichen zukünftigen Aktienbeteiligung des Staates im Betrage von Fr. 110,000 unter den üblichen Vorbehalten bewilligte. Ferner unterzog die Baudirektion Statuten und Projekt einer vorläufigen Prüfung.

Im Berichtsjahre wurde vom Bundesrat für folgende Eisenbahnen im Kanton Bern die **Konzession erteilt:**

1. Saignelégier-Glovelier, 26. März 1897.
2. Grosse Scheidegg-Bahn, 2. Juli 1897.
3. Lauterbrunnen-Visp, 2. Juli 1897.
4. Erlenbach-Zweisimmen, 15. Oktober 1897.
5. Ramsei, eventuell Goldbach-Lützelflüh oder Hasle-Rüegsau-Sumiswald-Huttwil, 15. Oktober 1897.
6. Worblenthalbahn, 15. Oktober 1897.

Für nachbenannte Bahnen wurde die **Konzessionsfrist verlängert:**

1. Chasseralbahn, bis 19. Dezember 1898.
2. Rechtsufrige Brienzerseebahn, bis 28. Juni 1899.
3. Solothurn-Münster, mit Übertragung auf ein Initiativkomitee, bis 9. Dezember 1899.
4. Lützelthalbahn (Pruntrut-Laufen), bis 16. Dezember 1899.
5. Spiez-Frutigen, bis 20. Dezember 1899.
6. Wimmis-Frutigen, bis 22. Dezember 1899.
7. Gurtenbahn bei Bern, bis 22. Dezember 1899, mit Übertragung auf Fritz Marti, Winterthur.
8. Lauberhornbahn, bis 17. Juni 1900, mit Übertragung auf X. Imfeld, Ingenieur in Zürich.
9. Langenthal-Wauwil, bis 23. Dezember 1900.

Zu Handen des schweizerischen Eisenbahndepartements wurden ferner folgende im Berichtsjahre nicht zur definitiven Erledigung gelangte **Konzessionsgesuche begutachtet:**

1. Die Gemmibahn.
2. Die Sustenbahn.

Bern, im Juni 1898.

Direktion der öffentlichen Bauten:

Morgenthaler.