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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1898)

Artikel: Verwaltungsbericht der Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

Autor: Morgenthaler / Scheurer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416577

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 Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1898.

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

I. Teil.

Bauwesen.

I. Gesetzgebung.

Der Grosse Rat wies durch Beschluss vom 4. März 1898 den Dekretsentwurf betreffend *das Verfahren zur Erlangung von Baubewilligungen und zur Beurteilung von Einsprachen gegen Bauten* an den Regierungsrat zurück mit der Einladung, er möchte durch die Baudirektion alle Gemeindevorstände und Grossratsmitglieder, welche Bemerkungen zu dieser Vorlage zu machen hätten, auffordern, diese Bemerkungen innert nützlicher Frist einzureichen.

Die Baudirektion kam diesem Auftrage nach und hat vor kurzem den Dekretsentwurf dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates neuerdings vorgelegt.

Den Erlass eines *Baugerüstgesetzes* bezw. *-dekretes* betreffend, hat die Baudirektion einen Entwurf *Normal-Verordnung zur Verhütung von Unfällen bei Bauten* ausgearbeitet und der Justizdirektion zur Begutachtung übermittelt. Dieselbe kam aber zum Schlusse, dass einem solchen Erlass die gesetzliche Grundlage fehle. Das Geschäft konnte demnach im Berichtsjahre noch nicht erledigt werden.

Schliesslich genehmigte der Regierungsrat unterm 4. Mai 1898 das gestützt auf Art. 40 der „Verordnung des Bundesrates betreffend den Bau und Betrieb von Dampfschiffen und andern mit Motoren versehenen Schiffen auf schweizerischen Gewässern vom 18. Febr. 1896“ aufgestellte und von uns auf die Flösserei ausgedehnte *Polizeireglement betreffend die Schiffahrt und die Flösserei im Kanton Bern.*

Artikel 40 der genannten bundesrätlichen Verordnung behält den Kantonen den Erlass der erforderlichen Vorschriften über Fahrordnung und Schiffspolizei (einschliesslich Signal- und Hafenordnung) vor. Ferner bedurfte die Flösserei, namentlich infolge der Zunahme von Stauwerken in den Gewässern unseres Kantons und zur Wahrung der öffentlichen Interessen sowohl als derjenigen der Ufereigentümer und Schwellenpflichtigen, der Wasserwerkbesitzer und der Flösser, der einheitlichen Regelung.

II. Verwaltung.

A. Personal und Allgemeines.

Die Herren Oberingenieur C. v. Graffenried und Kantonsbaumeister Stempkowski wurden für eine neue Periode in ihrem Amte bestätigt.

Die Zahl der Geschäfte der Direktion der Bauten und der Eisenbahnen ist in fortwährendem Steigen

begriffen, wozu neben der andauernden grossen Bauthätigkeit im allgemeinen namentlich die durch den Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnlinien eröffnete Ära des Ausbaues des Eisenbahnnetzes im Kanton Bern beigetragen hat. Während wir in den Jahren 1892 bis 1895 im Mittel jährlich 5267 Geschäfte zählten, sind

im Jahre	1896	. . .	6160	Geschäfte
„ „	1897	. . .	6980	„
und „ „	1898	. . .	8127	„

eingelangt und grösstenteils erledigt worden.

Wenn auch die Direktion zeitweise Aushülfe für Kanzleiarbeiten beigezogen hat, so ist doch im übrigen ihr Personalbestand seit 1892 derselbe geblieben, nämlich: 1 Sekretär, 1 Rechnungsführer, 1 Controleur, zugleich Archivar, und 2 Kanzlisten. Wir werden aber behufs Instandsetzung und gehöriger Erhaltung unseres Archives, sowie zur Entlastung des Controleurs und der Kanzlisten noch im Laufe dieses Jahres für weitere bleibende Aushülfe sorgen müssen.

Das Personal des Kantonsbauamtes besteht gegenwärtig aus: 1 Architekten, 5 Bauführern, 1 Zeichner, 2 Kanzlisten und einem Aufseher, zugleich Magazinier. Zur Entlastung des Kantonsbaumeisters werden ausserdem für die Leitung grösserer Neubauten Privatarchitekten herangezogen.

Das Vermessungsbureau hat folgendes ständige Personal: 2 Geometer, wovon der eine Adjunkt des Kantonsgeometers ist, 1 Kanzlisten und eine Zeichnerin.

Ferner werden in den Ingenieurbezirken I, II, III, IV und teilweise V für Projektierungen, Absteckungen und Beaufsichtigung von Strassen- und Wasserbauten zeitweise 4 Hülfstechniker verwendet, welche aus den jeweiligen speciellen Baukrediten bezahlt werden.

Der Stand des Strassendienstpersonales war auf Ende 1898 folgender:

23 Oberwegmeister,
476 Wegmeister,

gegenüber 22 Oberwegmeistern und 468 Wegmeistern im Vorjahr. Von den Wegmeistern arbeiteten 420 in Regie und 56 im Accord, 447 auf Staatsstrassen und 29 auf Gemeindestrassen.

Für den Wasserbau stunden auf Ende 1898 zur Verfügung: 1 Oberschwellenmeister, 8 Schwellenmeister, 4 Schleusenmeister, 3 Schwellenaufseher und 24 Pegelbeobachter.

B. Hochbauten.

1. Neubauten des Staates.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	—	—	36,704	20
2. Waldau, Möslihaus, Umbau	13,058	80	13,058	80
3. Bern, Anatomie, Neubau	—	—	111,352	60
4. St. Johannsen, Stall, Heu- und Fruchtscheune, Neubau	—	—	30,499	05
5. Bern, Bezirksgefängnis, Neubau	170,984	75	170,984	75
6. Bern, ehemalige Kavalleriekaserne, Umbau	—	—	3,253	55
7. Waldau, neuer Ladenschopf und Schlachtlokal	—	—	1,995	10
8. Bern, Stiftgebäude, Erhöhung des östlichen Annexes	—	—	4,917	80
9. Bern, Chemiegebäude, Verbesserungen	—	—	1,087	70
10. Brüttelenbad, Umbau	—	—	14,576	60
11. Interlaken, neuer Gefängnisbau	5,923	45	5,923	45
12. Bern, Rathaus, Renovation des Regierungsratssaales	—	—	12,180	30
13. Bern, Zeughauswerkstätten, Einrichtungen	—	—	6,008	60
14. Trachselwald, Anstalt, neues Waschhaus	—	—	5,834	90
15. Erlach, Rettungsanstalt, neuer Holzschuppen	—	—	3,384	60
16. Landorf, Rettungsanstalt, neue Wasserleitung	—	—	5,384	15
17. Köniz, Blindenanstalt, Umbauten	—	—	13,374	55
18. Hindelbank, Anstalt, verschiedene Bauten	—	—	158	85
19. Bern, Amthaus, Neubau	60,287	45	60,287	45
20. Bern, botanischer Garten, Abortumbau	—	—	2,246	55
21. Vorderarnialp, neues Stallgebäude	—	—	19,869	95
22. Bern, Universitätsgebäude, Neubau	—	—	8,443	40
23. Thorberg, Anstalt, Wohnung für den Buchhalter	—	—	3,901	55
24. Bern, physiologisches Institut, neues Stallgebäude	—	—	12,947	85
25. Büren, neues Pfarrhaus	18,000	—	26,902	40
26. Witzwil-Neuhof, neue Vieh- und Fruchtscheune	—	—	39,367	05
27. Kehrsatz, Anstalt, neuer Stall	—	—	6,335	20
Übertrag	268,254	45	620,980	95

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	268,254	45	620,980	95
28. Corgémont, deutsches Pfarrhaus, Reparatur	—	—	5,364	05
29. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neue Schweinestallungen	—	—	3,201	70
30. Unterseen, neues Pfarrhaus	16,000	—	29,020	50
31. Bern, Militärverwaltungsgebäude, Bureaueinrichtungen	—	—	10,000	60
32. Biel, neues Amthaus	—	—	188,222	05
33. Münster, Amthaus, Einrichtung der elektrischen Beleuchtung	—	—	501	35
34. Pruntrut, Jesuitenkirche, Umbau des Chores	—	—	5,000	—
35. Pruntrut, Bären, Einrichtung des Telegraphenbureaus	—	—	—	—
36. Witzwil, Domäne, verschiedene Bauten	—	—	552	95
37. Dachsfelden, Zeughaus, Einrichtungen	—	—	8,419	30
38. Biel, erstes Pfarrhaus, Kanalisation	—	—	689	10
39. Trachselwald, Amtsschreiberei, Einrichtung einer Wohnung	—	—	1,415	90
40. Bern, Standesrathaus, Verlegung der Kellereingänge	1,000	—	1,866	80
41. Münsingen, Irrenanstalt, verschiedene Bauten	—	—	8,194	10
42. Rütti, Molkereischule, neue Gartenanlage	—	—	2,000	—
43. Thorberg, Anstalt, Verlängerung der Blitzarbeiter	—	—	1,689	20
44. Sonvillier, Pré-aux-Bœufs, neues Anstaltsgebäude	—	—	26,600	—
45. Bern, Käfichturm, Archiveinrichtung	—	—	636	05
46. Ins, Strafanstalt, neuer Schlafsaal	—	—	5,926	85
47. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Umbauten im Scheunewohnstock	—	—	4,693	95
48. Münsingen, Irrenanstalt, neues Gewächshaus	—	—	5,400	—
49. Bern, Rathaus, neuer Heizkessel	—	—	1,271	45
50. Pruntrut, Seminar, Treppenumbau	—	—	681	30
51. Pruntrut, Kantonsschule, Ausbau	—	—	994	95
52. Delsberg, Lehrerinnenseminar, neue Turnhalle	—	—	1,120	—
53. Nidau, Pfarrhaus, Wasserzuleitung	—	—	429	25
54. Bern, Zuchthaus, Durchbruch für die Speichergasse	—	—	152	50
55. Biel, französisches Pfarrhaus, Kanalisation etc.	—	—	827	60
	285,254	45	—	—
56. Hochbau-Vorschüsse (D. 4. *a*)	150,598	—	—	—
Total	435,852	45	935,852	45

Die *Total-Ausgaben* für neue Hochbauten betragen		935,852	45
Nach Abzug der Einnahmen Art. 2, 5, 11, 19, 25, 30 und 40 von		285,254	45
bleiben als *Rein-Ausgaben*		650,598	—
Der Budgetkredit betrug	Fr. 450,000. —		
Amortisation der Vorschüsse	„ 50,000. —	500,000	—
Überschreitung		150,598	—

Diese Summe ist dem Vorschussconto D. 4. *a*, Seite 171 hiernach, entnommen und oben unter Art. 56 verrechnet worden.

Die Ausgaben Art. 2 von		13,058	80
„ 5 „		170,984	75
„ 11 „		5,923	45
„ 19 „		60,287	45
„ 25 „		18,000	—
„ 33 „		16,000	—
	zusammen	284,254	45
sind, gestützt auf die bezüglichen Grossratsbeschlüsse, Art. 2 aus dem *Irrenfonds*, 5, 11, 19, 25 und 30 von der *Domänenkasse* und die Überschreitung von vom *Vorschuss D. 4. a* der laufenden Verwaltung zurückvergütet worden.		150,598	—
Die Einnahmen Art. 40 von betreffen den Beitrag der Gemeinde Bern.		1,000	—
Total-Einnahmen wie oben		435,852	45

Der Rechnungsabschluss pro 1898, für die Rubrik X. D, neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1a. Neue Hochbauten	450,000	—	435,852	45	935,852	45
1b. Amortisation der Vorschüsse	50,000	—	—	—	—	—
2. Bellelay, Umbauten	—	—	130,841	75	130,841	75
Total	500,000	—	566,694	20	1,066,694	20

Die Ausgaben Art. 2 für die Umbauten im ehemaligen Kloster Bellelay sind der laufenden Verwaltung aus dem Irrenfonds zurückvergütet worden.

Den vorstehenden Zusammenstellungen fügen wir bezüglich einzelner Bauobjekte folgende Erläuterungen bei:

Ad 2. Waldau, Möslihaus, Umbau.

(Bewilligung vom 19. Mai 1897 für den Umbau . . . . . Fr. 21,000.—
Bewilligung vom 3. August 1898 für die Wasserleitung . . . . . „ 1,318.20
Zusammen Fr. 22,318.20.)

Der Umbau wurde im Laufe des Sommers vollendet und konnte im Herbst dem Betrieb übergeben werden.

Die Gesamtkosten steigen auf Fr. 22,931.95 an.

Ad 3. Bern, Anatomie, Neubau.

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

Die bis Ende Jahres bezahlten Rechnungen belaufen sich zusammen auf *Fr. 431,217.45.* Der Rechnungsabschluss kann erst pro 1899 erfolgen. Immerhin darf schon jetzt gesagt werden, dass eine Ersparnis von rund Fr. 17,000 zu erwarten sein wird.

Ad 4. St. Johannsen, Strafanstalt, Stall- und Scheunenbauten.

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

Die Anstalt wurde im Berichtsjahre mit einer besseren Wasserversorgung mit Hydrantenanlage und Badeinrichtung versehen, deren Kosten, veranschlagt zu Fr. 4900, gemäss Verfügungen des Regierungrates vom 31. Dezember 1897 und 11. Mai 1898 ebenfalls aus dem für die Scheunenbauten bewilligten Kredit bestritten wurden.

Die bis jetzt verausgabte Summe beträgt *Fr. 84,249.05.*

Das definitive Abrechnungsresultat kann erst im nächsten Jahresbericht mitgeteilt werden.

Ad 5. Bern, Bezirksgefängnis, Neubau.

(Bewilligung vom 26. Dezember 1896 für den 1. Teil Fr. 240,000.—
Bewilligung vom 23. August 1897 für den 2. Teil Fr. 165,500.—.)

Der erste Teil des Zellenbaues inklusive Gefangenwärterwohnung wurde bis Ende Februar des Berichtsjahres in allen Teilen vollendet und im Monat März dem Betriebe übergeben. Der zweite Teil des Zellenbaues ist, da derselbe mit dem Amthaus-Neubau in Verbindung steht, mit letzterem in der Ausführung begriffen.

Die Abrechnung wird erst nach Vollendung des Amthauses erfolgen können.

Ad 6. Bern, ehemalige Kavallerie-Kaserne, Umbauten.

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

Die Gesamtkosten belaufen sich auf Fr. 83,984.30 und bleiben somit um *Fr. 7965.70* unter der bewilligten Kreditsumme.

Ad 10. Brüttelenbad, Umbau.

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

Die Anstalt konnte im Monat März eröffnet werden. Die Abrechnung fällt ins Jahr 1899.

Ad 17. Köniz, Schloss, Blindenanstalt, Umbauten.

(Bewilligung vom 26. August 1897 für die Umbauten . . . . Fr. 16,500.—
Bewilligung vom 11. Mai 1898 für die Wasserversorgung . . . . „ 1,000.—
Zusammen Fr. 17,500.—.)

Die Umbauten wurden im Berichtsjahre vollendet. Dieselben haben eine Ausgabe von im ganzen *Fr. 17,374.55* verursacht.

Ad 19. Bern, Amthaus, Neubau.

(Bewilligung vom 23. August 1897:

Aus dem Erlös für das Zuchthausareal, das alte Amthaus, die Bauparzellen auf dem ehemaligen Turnplatz und eventuell aus dem Budgetkredit X D, neue Hochbauten, zusammen Fr. 834,000.)

Der Bau wurde im Juni in Angriff genommen, schritt jedoch im Berichtsjahre nur langsam vorwärts, da des schlechten Untergrundes wegen (zum Teil Ausfüllung des alten Stadtgrabens) die Fundamente stellenweise bis über 12 Meter Tiefe geführt werden mussten.

Ad 21. Vorderarnialp, neues Stallgebäude und Umbau des Fruchtspeichers.

(Bewilligung vom 15. November 1897 für das Stallgebäude	Fr.	19,000. —
Bewilligung vom 3. November 1897 für den Umbau des Fruchtspeichers	„	3,000. —
Zusammen	Fr.	22,000. —.)

Der neue Stallbau wurde im Februar in Angriff genommen, der Bau bis Ende April aufgerichtet, bis Ende Mai vollendet und dem Betriebe übergeben.

Im Laufe des Sommers sind dann auch die Umbauarbeiten im Fruchtspeicher ausgeführt worden.

Die Kosten dieser Bauten betragen Fr. 21,222. 30.

Ad 24. Bern, physiologisches Institut und Anatomie, Stallgebäude für Versuchstiere.

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

Die Ausgaben betragen bis zum Schlusse des Berichtsjahres Fr. 15,671. 65. Einige kleinere Rechnungen sind noch ausstehend. Dieselben werden jedoch den noch verfügbaren Betrag von Fr. 328. 35 nicht erreichen.

Ad 25. Büren, Pfarrhaus, Neubau und Holzhaus.

(Bewilligung vom 27. November 1897 für das Pfarrhaus	Fr.	26,000. —
Bewilligung vom 7. September 1898 für das Holzhaus	„	600. —
Zusammen	Fr.	26,600. —.)

Der Bau ist Mitte April in Angriff genommen, in der ersten Hälfte Juni aufgerichtet und Ende Oktober vollendet und bezogen worden.

Die Abrechnung kann erst im nächstjährigen Verwaltungsbericht mitgeteilt werden.

Ad 26. Witzwil, Strafanstalt, neue Vieh- und Fruchtscheune im Neuhof.

(Bewilligung vom 21. Februar 1898 Fr. 48,500.)

Die Arbeiten wurden Ende März in Angriff genommen und so gefördert, dass die eine Hälfte des Baues (Fruchtscheune) bis zur Heuernte aufgerichtet und eingedeckt werden konnte. Die andere Hälfte (Viehstallungen) wurden bis Anfang September vollendet und dem Betriebe übergeben.

Die Abrechnung fällt ins nächste Jahr.

Ad 29. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Schweinestallbau.

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

Im Berichtsjahr sind noch die Pflästerungsarbeiten um das Gebäude herum ausgeführt worden.

Die Abrechnung ergab eine Baukostensumme von Fr. 20,397. 75.

Ad 30. Unterseen, Pfarrhaus, Neubau und Versetzung des Holzschuppens etc.

(*a.* Bewilligung vom 22. Januar 1898 für das Pfarrhaus . . .	Fr.	26,500. —
b. Bewilligung vom 11. März 1898 für die Wasserversorgung . .	„	1,200. —
c. Ermächtigung vom 29. August 1898 für die Versetzung des Holzschuppens	„	370. —
Zusammen	Fr.	28,070. —.)

Beginn des Baues am 20. April 1898, Bezug des Hauses 18. Oktober 1898. Die Abrechnung erfolgt nächstes Jahr.

Ad 32. Biel, Amthaus, Neubau.

(Bewilligung vom 4. März 1898 Fr. 320,000.)

Die Erd- und Pfahlarbeiten wurden bis zum 20. Juni vollendet. Die übrigen Bauarbeiten rückten ziemlich nach Programm vorwärts, und es konnte denn auch bis Jahresschluss der ganze Bau unter Dach gebracht werden.

Ad 44. Sonvillier, Pré-aux-Bœufs, neue Rettungsanstalt.

(Bewilligung vom 21. Februar 1898 Fr. 147,500.)

Die Arbeiten sind im Monat Mai in Angriff genommen und so gefördert worden, dass der Bau im November unter Dach gebracht werden konnte.

Im Dezember sind die Schreiner-, Schlosser-, Gipser- und Malerarbeiten zur Ausführung hingegeben worden, so dass, je nach den Witterungsverhältnissen, das Gebäude wird auf Ende des Sommers 1899 bezogen werden können.

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

Im Verlaufe des Berichtsjahres sind verschiedene nachträglich bewilligte Vervollständigungen und Ausbesserungen von Beschädigungen ausgeführt worden. Ausserdem wurde gemäss Beschluss des Regierungsrates vom 18. Mai die Acetylenbeleuchtung für 267 Flammen verschiedener Leuchtkraft eingerichtet.

Die Kosten der kompletten Beleuchtungsanlage betragen Fr. 12,365. 40 und die jährlichen Betriebskosten sind, unter Zugrundelegung eines Karbidpreises von 40 Rp. per kg, mit Fr. 3870 berechnet.

Projekte und Kostenvoranschläge.

Das Kantonsbauamt hat im Berichtsjahre noch verschiedene Projekte und Kostenanschläge ausgearbeitet. Wir erwähnen hiervon folgende:

Bern, neues Obergerichtsgebäude; Waldau, Umbau des alten Irrenhauses.

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	—	641	40	110,347	55
2. Pfrundgebäude	52,000	—	103	20	52,457	85
3. Kirchengebäude	6,000	—	12	—	9,914	10
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	635	—
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	—	—	19,653	20
Total	194,000	—	756	60	193,007	70
Die *Total-Ausgaben* betragen					193,007	70
Hiervon ab die Einnahmen					756	60
Bleiben als Rein-Ausgaben					192,251	10
Die Kredite betrugen					194,000	—
Weniger Ausgaben als Kredite					1,748	90

3. Hochbaupolizei.

Der Regierungsrat erteilte, gestützt auf das Gesetz vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften, nachfolgenden Vorlagen die Genehmigung:

Bern, Baureglement für die Stadt Bern vom 7. März 1839; Bauordnung für den Stadtbezirk vom 20. Dezember 1877; Kloakenverordnung für die Gemeinde Bern vom 20. Oktober 1875; Sanktion vom 22. März 1898.

Bern, Alignementsplan für die Verlängerung des Seidenweges; Sanktion vom 6. April 1898.

Madretsch, Alignementsplan und Bauverordnung; Sanktion vom 22. Juni 1898.

Bern, Bau- und Alignementsplan für das Spitalacker- und Beundenfeld; Sanktion vom 9. Juli 1898.

Kehrsatz, Baureglement; Sanktion vom 10. August 1898.

Interlaken, Alignementsplan für die Neugasse, Postgasse und Blumenstrasse; Sanktion vom 15. September 1898.

Biel, Alignementsplan, Abänderung am Kanalbrückenplatz; Sanktion vom 13. Oktober 1898.

Langnau, Alignementsplan über den Oberfeldweg, die Steingasse, Oberstrasse, Unterstrasse und die Sägestrasse; Sanktion vom 8. Dezember 1898.

Bern, Verlängerung der Herrengasse bis zum projektierten Kasinoplatz, südliches Alignement; Sanktion vom 14. Dezember 1898.

C. Strassen- und Brückenbauten.

1. Neubauten und Korrektionen.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Schallenbergstrasse, Neubau	24,200	—	47,455	60
2. Unterseen-Därligen, neuer Fussgängersteg	—	—	400	—
3. Thurnen-Blumenstein, Korrektion	—	—	79	—
4. Thierachern-Blumenstein, neue Fallbachbrücke	—	—	20	—
5. Thun-Steffisburg-Schwarzenegg, Erweiterung	—	—	106	65
6. Krauchthal-Hindelbank, Neubau	—	—	646	—
7. Biel-Nidau, Hebung der Nidaugasse	—	—	498	35
8. Grosser Scheideggweg (Willigen-Zwirgi), Neubau	5,630	60	10,238	75
9. Reichenbach-Kienthal, Neubau	1,458	60	15,819	—
10. Emmensteg Lauperswil-Neumühle, Neubau	—	—	726	05
11. Ilfisbrücke zu Kröschenbrunnen, Neubau	2,034	—	5,751	10
12. Zaunweg zu Meiringen, Korrektion	—	—	255	60
13. Thun-Oberhofen, Korrektion im Schoren	—	—	161	75
14. Oberhofen-Äschlen, Erweiterung	—	—	1,360	—
15. Pruntrut-Fontenais-Villars, Neubau	—	—	16,224	40
16. Tschingel-Ringoldswil, Neubau	—	—	500	—
17. Orvin-Lamboing, Neubau	—	—	15,060	—
18. Doubsbrücke zu Soubey, Neubau	3,255	95	1,992	10
19. Rütschelen-Lotzwil, Neubau	—	—	5,757	30
20. Trubschachen-Trub, Korrektion	—	—	70	—
21. Hof-Susten, neue Lammbrücke	—	—	8,488	65
22. Herzogenbuchsee-Thörigen, Neubau	—	—	11,051	60
23. Kiesen-Diessbach, Erweiterung	—	—	350	20
24. Kirchthurnen-Riggisberg, Korrektion	—	—	39	—
25. Zihlbrücke zu St. Johannsen, Reparation	3,337	70	5,744	95
26. Rotmoos-Meiersmaad, Neubau	—	—	2,303	—
27. Eckhölzli-Muri, Korrektion in Muri	—	—	188	35
28. Birsbrücke zu Courroux, Umbau	—	—	5,718	85
29. Riffenmatt-Ottenleuebad, Neubau	—	—	20,041	75
30. Alte Frutigen-Adelboden-Strasse, Brückenreparation	—	—	433	30
31. Bern-Schwarzenburg, Korrektion Gasel-Niederscherli	—	—	8,275	45
32. Grosser Scheideggweg (Mühlebach-Horbach), Neubau	—	—	3,044	10
33. Thun-Dornhalden, Tiefersetzung der Zulgbrücke	40	—	5,855	05
34. Schützenbrücke zu Adelboden, Neubau	—	—	959	50
35. Schangnau-Marbach, Neubau	—	—	11,342	60
36. Schüpfen-Maikirch, Neubau	—	—	18,053	75
37. Riedtwil-Ochlenberg, Entwässerung	—	—	2,025	85
38. Merligen Dorfstrassen, Neubau	—	—	17,125	25
39. Gstaad-Lauenen, Korrektion der VI. Sektion	—	—	499	70
40. Abländschen-Jaun, Neubau	—	—	16,092	—
41. Oberhofen-Gunten, neue Örtlibachbrücke	—	—	1,171	05
42. Bern-Schwarzenburg, Korrektion Thaufeld-Bützen	—	—	14,433	60
43. Tavannes-Moutier, Kanalisation und Korrektion	—	—	2,915	75
44. Thun-Frutigen, neue Suldbrücke	—	—	3,306	90
45. Signau-Langnau, Korrektion zu Signau	492	20	2,293	10
46. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion Schüpbach-Bubenei	—	—	201	15
47. Grasswil-Seeberg, Neubau	—	—	17,215	—
48. Lyss-Worben, Brückenumbau und Korrektion	—	—	1,050	—
49. Alle-Miécourt, Korrektion	—	—	5,051	60
50. Kirchberg-Utzenstorf, Umbau der Widenhofbrücke	—	—	90	—
51. Grund-Urbachthal, Neubau	—	—	11,519	35
52. Zweilütschinen-Grindelwald, neue Brücke	—	—	1,690	15
53. Stegbrücke zu Adelboden, Neubau	—	—	3,600	—
Übertrag	40,449	05	325,292	20

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	40,449	05	325,292	20
54. Birs-Passerelle zu Laufen, Neubau	—	—	2,848	90
55. Meiringen-Hof, Verlegung durch die Aarschlucht	—	—	1,780	—
56. Saanen-Gstaad, Korrektion	—	—	514	55
57. Zweisimmen-Lenk, Korrektion im Boden	—	—	121	05
58. Meiringen-Hochfluh, Felssprengung	—	—	500	—
59. Gstaad-Lauenen, Korrektion der I. Sektion	—	—	200	—
60. Boltigen-Adlemsried, Neubau	—	—	5,540	—
61. Lützelflüh-Flühlenstalden, Erweiterung	—	—	300	—
62. Geissholz, Verbindungsstrasse mit dem Zwirgi	—	—	900	—
63. Sensebrücke zu Guggersbach, Neubau	—	—	225	—
64. Merligen-Unterseen, Tunnel-Verkleidung	—	—	8,221	35
65. Gstaad-Gsteig, Korrektion in der Rütti	—	—	300	—
66. Bolligen-Krauchthal, Korrektion des Lutzerenstutzes	—	—	5,600	—
67. Bern-Schwarzenburg, Korrektion des Lanzenhäusernstutzes	500	—	1,533	80
68. Mattenhof-Herzogenbuchsee, Neubau	—	—	1,742	80
69. Zäziwil-Kornberg, Neubau	—	—	8,645	35
70. Lauterbrunnen-Stegmatt, Korrektion	—	—	326	40
71. Heiligenschwendi-Schwendi, Neubau	—	—	3,443	—
72. Thun-Oberhofen, Korrektion beim Lauithor und Hofstetten	—	—	552	50
73. Emmenbrücke zu Bätterkinden, Neubau	—	—	4,860	—
	40,949	05	373,446	90
74. Strassenbau-Vorschüsse	82,497	85	—	—
Total	123,446	90	373,446	90

Die *Total-Ausgaben* betragen	373,446	90
Hiervon ab die Einnahmen	40,949	05
Bleiben als Reinausgaben	332,497	85
Der *Budgetkredit* betrug	250,000	—
Die Überschreitung von	82,497	85

ist dem Vorschussconto D, 4, c, Strassenbauten, Seite 171 hiernach, entnommen und oben unter Art. 74 verrechnet worden.

Die Einnahmen betreffen: Unter Art. 8, die 2. Zahlung der Gemeinde Meiringen für Rechnung ihres Betreffnisses an die Baukosten; Art. 9, 3. Zahlung der Gemeinde Reichenbach an die Baukosten; Art. 11, Beitrag des Kantons Luzern; Art. 18, Beitrag der Gemeinde Soubey; Art. 25, Fr. 3247. 70, Beitrag des Kantons Neuenburg und Fr. 90 für verkauftes Abbruchholz; Art. 33, Erlös von 4 Pappelbäumen; Art. 45, Beiträge der Jura-Simplon-Bahn und der Gemeinde Signau; Art. 67, Beitrag der Gemeinde Wahleren.

2. Unterhalt.

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	293,000	—	155	70	336,152	05
2. Strassenunterhalt:						
a. In Regie	410,000	—	11,808	25	387,084	28
b. Im Accord						
1. Löhnungen und Kunstbauten			32	50	28,399	35
2. Materialrüstung und Fuhrung			393	60	13,741	30
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	60,000	—	190	—	100,726	22
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	—	—	4,868	78
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	5,000	—	—	—	1,266	20
6. Erlös von Strassengras und Landabschnitten	2,500	—	2,221	40	50	—
Total	770,500	—	14,801	45	872,288	18
Die *Total-Ausgaben* betragen					872,288	18
Hiervon ab die Einnahmen					14,801	45
Bleiben als Reinausgaben					857,486	73
Der *Budgetkredit* betrug					770,500	—
Mehrausgaben					86,986	73
Diese Summe verteilt sich auf folgende Rubriken:						
1. Wegmeisterbesoldungen					42,996	35
2. Unterhalt in Regie und Accord					36,990	58
3. Wasserschaden und Schwellenbauten					40,536	22
4. Weniger-Einnahmen auf Rubrik E 6					328	60
Zusammen					90,851	75
Hiervon kommen in Abzug:						
Die Ersparnis auf E 4, verschiedene Kosten			Fr. 131. 22			
„ „ „ E 5, Obstbaumpflanzungen			„ 3,733. 80		3,865	02
Reine Mehrausgaben, wie oben					86,986	73

Durch die Aufhebung des Accordsystems und Wiedereinführung des Strassenunterhaltes in Regie ist der grösste Teil der Accordwegmeister, die seit vier Jahren aus dem Kredit X. E. 2 bezahlt wurden, wieder als Regiewegmeister eingesetzt und seit dem 1. April 1898 auch wieder, wie vor der Einführung des Accordsystems, aus dem Kredit X. E. 1 gelöhnt worden. Infolge dieser Änderung reichte der Kredit E. 1 nicht aus, weshalb eine Ausgleichung vorgenommen werden musste, in der Weise, dass von dem Kredit E. 2 Fr. 31,000 ab- und dem Kredit E. 1 zu gute geschrieben wurden, wodurch der erstere, der Fr. 410,000 betrug, um Fr. 31,000, d. h. auf *Fr. 379,000* reduziert und der letztere, der Fr. 293,000 betrug, auf *Fr. 324,000* erhöht worden ist. Diese Ausgleichung fand gestützt auf den Regierungsratsbeschluss vom 7. September 1898 statt.

Die Totalausgaben E. 1, Wegmeisterbesoldungen, verteilen sich wie folgt:

1. Besoldungen	Fr. 309,416. 40
2. Stellvertretungen	„ 3,034. 85
3. Besoldungserhöhungen	„ 9,945. 80
4. Werkzeugentschädigungen	„ 12,892. 50
5. Besondere Vergütung an 4 Oberwegmeister im Jura	„ 862. 50
	Fr. 336,152. 05

Hierzu ist folgendes zu bemerken:

In den Ausgaben von Fr. 309,416. 40 sind die Löhnungen der Regiewegmeister auf Staatsstrassen, sowie derjenigen, die den Unterhalt der wichtigeren Strassen IV. Klasse besorgen, enthalten. Die Accordanten werden wie bisher aus dem Kredit E. 2 bezahlt.

Für Stellvertretungen kranker oder im Militärdienst befindlicher Wegmeister mussten pro 1898 Fr. 3034. 80 verausgabt werden.

Die Werkzeugentschädigungen erforderten für 1898 eine Summe von Fr. 12,892. 50; sie stehen im Einklang mit Art. 12 der neuen Wegmeisterinstruktion vom 1. Januar 1896.

Die besondere Vergütung von Fr. 862. 50 sub Art. 5 an 4 Oberwegmeister des Jura erfolgt seit der im Jahr 1893 vollzogenen Reduktion der Zahl der Oberwegmeister daselbst von 5 auf 4.

Die Überschreitung des Kredites E. 1, Wegmeisterbesoldungen, um Fr. 11,996. 35 hat ihren Grund darin, dass die Reduktion des Kredites E. 2 um Fr. 31,000 nicht hinreichte, um den durch die Zurückversetzung der 50 Accordwegmeister unter die Regiewegmeister herbeigeführten Ausgabenüberschuss in E. 1 zu decken.

Zur Überschreitung des Kredites E 2, Strassenunterhalt, um Fr. 37,990. 58 trug neben der ungünstigen Witterung wesentlich der Umstand bei, dass wir im Einverständnis mit dem Regierungsrat und der Staatswirtschaftskommission, zur Vermeidung von Übertragungen auf das Jahr 1899 und den damit verbundenen Nachteilen für den Strassenunterhalt, von den Bezirksingenieuren auf Jahresschluss die Anweisungen sämtlicher rückständigen Rechnungen für die im Berichtsjahre ausgeführten Strassenunterhaltungsarbeiten einforderten, visierten und ausbezahlten.

Der Grund der Überschreitung des Kredites E. 3, Wasserschaden und Schwellenbauten, um Fr. 40,536.22 liegt darin, dass von den in dem überaus ungünstigen Jahre 1897 bewilligten und angeordneten Herstellungsarbeiten infolge Wasserschadens Rechnungen im Betrage von Fr. 40,479. 50 im gleichen Jahre nicht mehr zur Anweisung gelangten und somit zu Lasten des Budgetkredites E. 3 pro 1898 fielen.

Im November 1898 stellte die Staatswirtschaftskommission zum Bericht über die Staatsverwaltung des Kantons Bern für das Jahr 1897 bezüglich des *Strassenunterhaltes* folgende Anträge an den Grossen Rat:

„Aus einzelnen Gegenden des Kantons laufen Klagen ein über mangelhaften Unterhalt der Staatsstrassen; wie man uns mitteilt, befinden sich namentlich einzelne Strassen im Seeland in durchaus ungenügendem Zustande.

„Anschliessend an diese Bemerkung wird die baldige Anschaffung einer zweiten Dampfstrassenwalze empfohlen; die Erfahrungen, welche mit der Strassenwalze in der Umgegend von Bern, in Biel und im Jura gemacht worden sind, können als sehr gute bezeichnet werden. Die einmaligen Mehrausgaben für die Anschaffung der Strassenwalze und für die erstmalige gründliche Herrichtung der Strassen werden durch spätere Ersparnisse auf dem Unterhalt reichlich kompensiert.

„Die Strassen IV. Klasse, bei deren Erstellung sich der Staat bekanntlich mit hohen Subventionen beteiligt, werden im Unterhalt vielfach sehr vernachlässigt. Wir wünschen, dass gegen Gemeinden, die ihre daherigen Pflichten nicht erfüllen, die geeignet scheinenden Massnahmen getroffen werden.

„Bezüglich der im Jahr 1885 erstellten Strasse Münchenbuchsee-Mülchi, welche seit der Erstellung thatsächlich als Strasse IV. Klasse behandelt wurde, trotzdem die beteiligten Gemeinden wiederholt mit dem Gesuch um Übernahme des Unterhaltes durch den Staat einkamen, sind wir nach gründlicher Prüfung der Verhältnisse und der Protokolle zu der Überzeugung gelangt, dass der Subventionsbeschluss vom 25. Mai 1885 nicht anders als im Sinne der Behandlung der fraglichen Strasse als Strasse III. Klasse interpretiert werden könne. Wir laden die Regierung ein, in diesem Sinne zu verfügen."

Was zunächst den *mangelhaften Unterhalt einzelner Staatsstrassen,* namentlich im Seeland, betrifft, so ist die Baudirektion bestrebt, den gerügten Übelständen abzuhelfen, und hat bei Verteilung des Bekiesungskredites pro 1899 an die einzelnen Ingenieurbezirke der Hebung derselben entsprechend Rücksicht getragen.

Zu dem zweiten Postulat, betreffend die *Anschaffung einer zweiten Dampfstrassenwalze,* haben wir dem Regierungsrat unterm 27. Dezember 1898 folgenden Bericht erstattet:

„Im Amte Bern wurden vom 4. Mai bis 30. November 1897, in 158 Tagen, gewalzt 35,770 m² mit Gesamtkosten von . . . . . Fr. 21,924. 75
Hierzu rechnen wir noch für Zins und Amortisation des Kaufpreises der Dampfwalze von Fr. 13,179. 10 für 158 Tage cirka 10 % . . „ 1,317. 90

Total Fr. 23,242. 65

„Diese Summe zerlegt sich in:

Eigentliche Walzkosten.

a. Betrieb der Dampfwalze:			
Maschinist . . .	Fr. 1225. —		
Kohlen	„ 1204. 95		
Holz	„ 79. 50		
Öle	„ 142. 20		
		Fr.	2,651. 65
b. Beischaffung von Wasser (cirka 96,000 L.)		„	3,600. —
c. Arbeit auf der Fahrbahn, 4—5 Mann per Tag, total		„	2,212. —
d. Verzinsung der Maschine . . .		„	1,317. 90
		Fr.	9,781. 55

Materialbeschaffung.

Kies 3805 m³, Sand und Schlamm 271 m³	„	13,461. 10
Obige	Fr.	23,242. 65

„Es kostete somit das Walzen eines Quadratmeters Strasse

$$\frac{23{,}242.\ 65}{3{,}577.\ 0} = \text{Fr. } 0{,}65$$

wovon entfallen auf Walzarbeit Fr. 0,265 und Materialbeschaffung . . „ 0,385 } Fr. 0,65

„Die Länge der gewalzten Strecke beträgt $5^1/_2$ Kilometer, somit kostete 1 Kilometer Fr. 4226.

„Schlagen wir den gewöhnlichen jährlichen Unterhalt sogar bis zu Fr. 700 per Kilometer an (ohne Wegmeisterbesoldung), so wäre, um obige Summe zu kompensieren, eine Bekiesungsperiode von 8—9 Jahren (!) erforderlich.

„Im Vergleich mit anderweitigen Walzkosten steht der Preis von Fr. 0,265 nicht ungünstig da. Man darf auch annehmen, es werden bei intensiverem und länger anhaltendem Gebrauche der Dampfwalze noch etwas günstigere Ergebnisse pro bearbeitete Strassenfläche erzielt; allerdings ist nicht zu übersehen, dass die nächsten Jahre dann auch Reparaturkosten erheischen werden, welche bei der neuen Maschine noch ausblieben.

„Ganz ungünstig ist hingegen das Verhältnis zwischen Walzarbeit und Kiesbeschaffung von Fr. 0,265 zu Fr. 0,385 oder $40{,}_{76}$ % zu $59{,}_{24}$ %. Da die Verarbeitung von besserm Material die Walzkosten verhältnismässig sehr wenig erhöht, so folgt daraus, dass das Walzen nur vorteilhaft sein kann bei Verwendung von kostspieligerem, d. h. ganz gutem Deckmaterial.

„Bei unsern Verhältnissen kann sich daher das Walzen nur in grösseren Verkehrscentren rechtfertigen. Für Landstrassen lässt sich mit geringerem Kostenaufwande, als durch Walzen, eine Besserung der bisherigen Zustände herbeiführen. Da, wo sich Walzenbetrieb rechtfertigt, liegen die denselben begründenden Bedürfnisse und Anforderungen meist ausserhalb der dem Staate zufallenden gesetzlichen Verpflichtungen. Das Strassenbaugesetz kennt nur Strassen von höchstens 7^m20 Breite, welche zur „Beförderung des allgemeinen Verkehrs“ dienen sollen, begreift aber nicht die für Städte und grössere Verkehrscentren notwendigen Vermehrungen, sei es in den Strassenbreiten, sei es in den Lieferungen zum Unterhalte. Das Walzen wäre daher mehr Sache der Gemeindsbehörden, wobei sich der Staat für seine Strassenteile entsprechend beteiligen könnte.

„Hinsichtlich Erfahrungen über den Erfolg unseres Walzens sind wir dermalen noch nicht weit gekommen. Dass der Zustand der Strassen in den gewalzten Strecken gegenwärtig ein besserer ist, als vorher, liegt auf der Hand. Aber die Hauptfrage bleibt noch ungelöst, d. h. erst die nächsten Jahre werden zeigen, von welcher Dauer die Walzarbeit ist.“

Der Bericht resümiert in folgenden Sätzen:

„1. Die bisherigen Erfahrungen mit unserer Dampfwalze geben in betriebstechnischer Beziehung zu keinen Änderungsvorschlägen Anlass; auch der Kostenpunkt für die eigentliche Walzarbeit darf als vorläufig befriedigend bezeichnet werden.

„2. Über den Erfolg des Walzens wäre es verfrüht, ein abschliessendes Urteil zu fällen. Doch sprechen obige Zahlen schon jetzt deutlich genug, dass das Walzsystem viel zu kostspielig ausfällt und neben den zum ordentlichen Unterhalte der kantonalen Strassen zur Verfügung gestellten Finanzmitteln ein wahrer Luxusartikel ist, von welchem nur in beschränkter Weise Gebrauch zu machen sein wird.

„3. Neue Anschaffungen von Strassenwalzen scheinen zur Zeit nicht zweckmässig, solange noch nicht festgestellt ist, welchen Umfang man dem Walzsystem geben will. Zu Versuchszwecken genügt vorläufig noch eine einzige Dampfwalze.

„4. Bei weiterer Verwendung der Dampfwalze soll der eigentlich beabsichtigte Zweck — möglichst vielerlei Versuche zu machen — in erster Linie zur Geltung kommen. Es erscheint zweckmässig, auch einige Proben mit kantig geschlagenem Steinmaterial und in verschiedenen Ingenieurbezirken zu machen.“

Gestüzt auf diese Schlussfolgerungen fasste der Regierungsrat unterm 31. Dezember 1898 den Beschluss, es sei dem Postulat der Staatswirtschaftskommission betreffend Anschaffung einer zweiten Dampfwalze dermalen keine Folge zu geben.

Bezüglich der *Vernachlässigung im Unterhalt von Strassen IV. Klasse* ist zu unterscheiden zwischen Strassen, auf welchen der Staat gemäss Gesetz vom 20. November 1892 den Wegmeister stellt, und solchen, deren Unterhalt die Gemeinden einzig zu besorgen haben. Erstere dürften kaum gemeint sein, da das Gesetz genügend Handhabe für einen ordentlichen Unterhalt bietet.

Die Strassen, deren Unterhalt den Gemeinden einzig obliegt, stehen nach § 3 des Strassenbaugesetzes vom 21. März 1834 „unter der Aufsicht der Regierung“ und es findet das Strassenpolizeigesetz auf dieselben ebenfalls Anwendung. Nach § 23 des letztgenannten ist ihre Überwachung verschiedenen Beamten, aber keinem speciell zugewiesen. Das Zweckmässigste ist nun jedenfalls, diese Strassen periodisch zu inspizieren, wozu sich die Oberwegmeister am besten eignen würden. Hierfür müsste deren Instruktion erweitert und diesen sonst stark beanspruchten Beamten eine angemessene Entschädiguug zuerkannt werden.

Vorläufig haben wir an die Regierungsstatthalter ein Cirkular gerichtet, worin wir sie einluden, die Gemeinden zum gehörigen Unterhalt ihrer Strassen anzuhalten. Ferner haben wir die Bezirksingenieure beauftragt, auf ihren Amtsreisen bezügliche Beobachtungen zu machen und über mangelhaft unterhaltene Gemeindestrassen, namentlich solche, deren Bau oder Korrektion vom Staat subventioniert worden ist, einzuberichten.

Betreffend die *Münchenbuchsee-Mülchi-Strasse* beschloss der Regierungsrat unterm 31. Dezember 1898, dieselbe in die III. Klasse zu versetzen unter folgenden Bedingungen:

1. Die Gemeinden haben dem Staat zu allen Zeiten für die im Grossratsbeschluss vom 28. Mai 1885 verlangten Kiesgruben das erforderliche Land samt Zu- und Vonfahrten unentgeltlich und pfandfrei zur Verfügung zu stellen.

2. Sie haben ferner die Strasse vor der Übernahme durch den Staat überall auf die gesetzliche Breite zu bringen und in den einer Verbindung III. Klasse entsprechenden Zustand zu stellen.

Die Baudirektion wurde sodann ermächtigt, zu bestimmen, ob und wann die Vorbedingungen für die Übernahme als erfüllt betrachtet werden können.

Dieser Beschluss wurde den beteiligten Gemeinden Mülchi, Etzelkofen, Iffwil, Zuzwil, Ballmoos, Deisswil und Münchenbuchsee eröffnet und von denselben eine Annahmserklärung eingefordert. Letztere ist eingelangt, dagegen ist Bedingung 2 noch nicht erfüllt.

Die Länge der Staatsstrassen beträgt auf Ende 1898 *2119,1 km.* gegenüber 2116,1 km. im Vorjahre.

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

Willigen-Zwirgi	3,5 km.
Reichenbach-Kienthal	6,0 „
Schwarzenegg-Eriz	5,5 „
Riedtwil-Spich-Oschwand-Ochlenberg-Linden	7,3 „
Fontenais-Villars	2,5 „
Zusammen	24,5 km.

Die Gesamtlänge der wichtigeren Strassen IV. Klasse, für welche die staatliche Wegmeisterstellung bewilligt worden ist, beträgt auf Ende 1898 *327,5 km.*

Obstbaumpflanzungen längs Staatsstrassen wurden pro 1898 subventioniert:

1. Reutigen-Oberstocken-Strasse in der Gemeinde Oberstocken, Beitrag an die Gemeinde für 180 Pflänzlinge;
2. Schwarzenburg-Guggisberg-Strasse, vom Dorf Schwarzenburg bis zu den untersten Brüllenhäusern, Beitrag an den Verschönerungsverein von Schwarzenburg für 120 Pflänzlinge;
3. Scherli-Oberbalm-Strasse zwischen Oberbalm und Bütschel, Beitrag an Albrecht Riesen in Oberbalm für 35 Pflänzlinge;
4. Nods-Lamboing-Strasse, zwischen Lamboing und Diesse, Beitrag an die Société d'agriculture du pied du Chasseral à Diesse für 133 Pflänzlinge;
5. Charmoille-Miécourt- und Charmoille-Frégiécourt-Strasse in der Gemeinde Charmoille, Beitrag an die Gemeinde für 250 Pflänzlinge.

D. Wasserbauten.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
4. Schleusen in Unterseen und Thun, Unterhalt	135	—	6,698	62
22. Aare unterhalb Thun, Teilwehrunterhalt	—	—	559	20
33. Emme im Schnetzen- und Farbschachen, Schwellenbauten	—	—	5,492	80
5. Verschiedene Kosten	41	25	385	60
Total	176	25	13,136	22
b. Beiträge an Gemeinden.				
1. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	37,000	—	62,972	12
2. Hornbach, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	7,700	—	3,666	25
3. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	96,580	—	167,472	15
6. Lombach zu Unterseen und Habkern, Verbauung	—	—	46,059	30
7. Ilfis-Korrektion, III. Sektion	49,450	—	40,453	59
8. Gürbekorrektion vom Quellengebiet bis Belp	102,478	70	227,233	87
9. Stämpbach zu Stettlen, Verbauung	10,000	—	29,486	50
10. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Versicherungen	26,387	—	25,658	90
11. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	8,200	—	14,354	75
12. Haslethal-Entsumpfung, nachträgliche Korrektionen	248	50	248	50
13. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	4,700	—	11,510	83
14. Aarkorrektion zu Innertkirchen	—	—	8,171	52
15. Engstligenkorrektion zu Frutigen, Ergänzung	3,600	—	5,850	—
16. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	35,000	—	38,285	70
17. Ilfiskorrektion, II. Sektion	4,923	—	12,016	80
18. Sense in der Sensenmatt, Schwellenbauten	—	—	10,265	30
19. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	—	—	9,423	35
20. Kleine Simme im Grubi, Korrektion	—	—	5,054	50
21. Simmekorrektion Gridfluh-Oei bei Boltigen	10,000	—	18,855	—
23. Zulgkorrektion von Steffisburg bis Aare	3,800	—	6,818	—
24. Biglenbach zu Walkringen, Korrektion	—	—	6,664	80
25. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	12,668	55
26. Saanekorrektion in der Gemeinde Diki	8,316	48	9,866	48
27. Bärbach und Seihengraben zu Zäziwil, Verbauung	8,800	—	18,200	—
28. Lyssbach-Korrektion	4,508	03	4,508	03
29. Birskorrektion Loveresse-Court	10,000	—	10,000	—
30. Guntenbach und Gersterngraben zu Sigriswil, Verbauung	3,800	—	6,733	75
31. Narrenbach zu Diemtigen, Verbauung	—	—	69	75
32. Saane- und Lauenenbach zu Gstad, Verbauung	—	—	554	—
34. Mühlebach zu Brienz, Verbauung	—	—	85	10
35. Lütschinen-Korrektion	—	—	873	70
36. Kalte Sense, Sohlen- und Uferversicherungen	—	—	25,752	91
37. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	1,900	—	3,377	50
38. Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	3,800	—	5,600	—
39. Kalberhönibach zu Saanen, Verbauung	500	—	982	50
40. Turbach zu Saanen, Verbauung	3,200	—	5,656	25
41. Mattenbach zu St. Stephan, Verbauung	2,300	—	4,100	—
42. Simmekorrektion Lenk-Oberried	2,800	—	4,488	55
43. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Traversenumbau	2,500	—	4,238	10
44. Filderich und Muggenbach zu Diemtigen, Verbauung	10,000	—	16,695	70
45. Plachti- und Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	5,100	—	8,200	—
46. Lauelibach zu Hilterfingen, Verbauung	4,000	—	7,155	—
47. Dorf- und Bösenbach zu Steffisburg, Verbauung	8,400	—	14,100	—
48. Hirsigraben zu Schwarzenegg, Verbauung	1,900	—	1,600	—
49. Ilfiskorrektion, I. Sektion	3,069	77	10,956	70
Übertrag	484,961	48	926,984	30

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	484,961	48	926,984	30
50. Frittenbach beir Zollbrück, Verbauung	4,900	—	9,441	10
51. Aare von Hof bis Brienzersee, Schwellenbauten	—	—	3,252	95
52. Scheusskorrektion Bözingen-Bielersee	—	—	13,029	30
53. Grüne, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	10,000	—	15,308	70
54. Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	—	—	31	—
55. Grünnbach zu Merligen, Verbauung	—	—	827	70
56. Habeggbach zu Langnau, Ableitung	—	—	140	10
57. Aarekorrektion Elfenau-Bern	5,998	20	14,847	10
58. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau	—	—	6,991	55
59. Fallbach zu Blumenstein, Verbauung	—	—	1,189	—
60. Aare zu Kiesen, Schwellenbauten	—	—	811	05
61. Lugibach zu Diemtigen, Verbauung	—	—	294	50
62. Sensekorrektion Thörishaus-Laupen	—	—	6,400	65
63. Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	792	30
64. Kander, Schwellenbauten	—	—	2,978	10
65. Suldkorrektion zu Mühlenen	—	—	100	—
66. Aare oberhalb der Schützenbrücke, Schwellenbauten	—	—	300	—
67. Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus	—	—	7,785	—
68. Feissebach zu Niederstocken, Verbauung	—	—	122	—
69. Worblenbach zu Enggistein, Korrektion	5,500	—	12,668	20
70. Allenbach zu Adelboden, Schwellenbauten	—	—	791	90
71. Schlagbächli zu Bottigen, Verbauung	—	—	1,028	85
72. Aare zu Unterseen, Steinwurf	—	—	500	—
73. Ausserer Seitenbach zu Lenk, Verbauung	—	—	420	—
74. Grundbach zu Eggiwil, Verbauung	2,218	90	3,828	43
75. Rotachen, Gemeinde Buchholterberg, Verbauung	—	—	370	05
76. Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	—	—	700	—
77. Wildbäche zu Wengi bei Reichenbach, Verbauung	—	—	1,137	50
78. Schüpbachkanal und Zuflüsse, Verbauung	—	—	1,000	—
79. Wildbäche zu Pery, Verbauung	—	—	700	—
80. Aare unterhalb Thun, Stauwehrverstärkung	6,348	55	10,443	85
81. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	210	62	229	77
82. Kühlauigraben zu St. Beatenberg, Schwellenbauten	—	—	210	65
83. Sund- und Fitzligraben zu Sundlauenen, Schwellenbauten	—	—	908	65
84. Schwarzbach auf der Gemmi, Schutzdamm	—	—	1,682	50
	520,137	75	1,048,246	75
85. Wasserbau-Vorschüsse (D. 3. c.)	201,068	97	—	
	721,206	72	1,048,246	75

Zusammenzug.

a. Bauten des Staates	176	25	13,136	22
b. Beiträge an Gemeinden	721,206	72	1,048,246	75
Total	721,382	97	1,061,382	97

Die **Einnahmen** betreffen:

1. Bundesbeiträge	Fr. 443,712. 58
2. Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen	„ 76,176. 67
3. Verschiedenes	„ 424. 75
4. Vorschuss des Staates, Art. 85 oben	„ 201,068. 97
Total-Einnahmen	Fr. 721,382. 97

Die pro 1898 bezahlten Bundesbeiträge für Art. 6, Lombach zu Unterseen und Habkern von Fr. 35,000, Art. 14, Aarekorrektion zu Innertkirchen von Fr. 6200, Art. 25, Saanekorrektion Laupen-Oltigen von Fr. 16,200, und Art. 52, Scheusskorrektion Bözingen-Bielersee von Fr. 8000, sind in der Vorschussrechnung D. 4. *a, b, c* und *e*, Seite 171 hiernach, als Amortisation verrechnet worden.

Die **Ausgaben** betragen Fr. 1,061,382. 97 und setzen sich zusammen wie folgt:

1. *Bundesbeiträge*		Fr. 443,712. 58
2. *Staatsbeiträge:*		
a. Budgetkredit	Fr. 340,000. —	
b. Vorschuss, Art. 85	„ 201,068. 97	
		„ 541,068. 97
3. *Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen*		„ 76,176. 67
4. *Verschiedenes*		„ 424. 75
Total-Ausgaben		Fr. 1,061,382. 97

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	—	176	25	13,136	22
b. Beiträge an Gemeinden			721,206	72	1,048,246	75
2. *Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister und Pegelbeobachter*	7,400	—	—	—	6,200	—
3. *Juragewässerkorrektion, Unterhaltungskosten*	—	—	40,892	05	40,892	05
4. *Haslethalentsumpfung, nachträglicher Beitrag*	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	367,400	—	762,275	02	1,128,475	02

Die Einnahmen Art. 3 von Fr. 40,892. 05 betreffen die Rückerstattung aus dem Schwellenfonds.

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 1898.	
	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	—	510,399	30
2. Turbach b. Saanen, Verbauung	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	48,184	90
3. Ilfiskorrektion, III. Bezirk, Gohlbach-Kantonsgrenze	469,000	—	234,500	—	156,400	—	78,100	—	409,988	75
4. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	2,213,023	—	771,007	—	771,007	—	771,007	—	1,773,582	50
5. Hornbach, Verbauung	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	54,083	30
6. Gürbekorrektion 1893	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	829,341	31
7. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	533,677	14
8. Lammbach bei Brienz, Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	312,421	20
9. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze Solothurn	685,000	—	228,334	—	228,334	—	228,333	—	*) 206,806	45

*) In diesem Betrage sind Fr. 9732. 20 für den Neubau der Brücke zu Bätterkinden inbegriffen.

Der Stand des Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion, dessen Zinsertrag, soweit nötig, für Unterhaltungsarbeiten verwendet werden kann, ist auf Ende 1898 folgender:

Stand desselben am 1. Januar 1898		Fr. 1,000,616. 25
Zins hiervon pro 1898	Fr. 32,520. —	
Einnahmen pro 1898	„ 7,831. 10	
Zusammen	Fr. 40,351. 10	
Ausgaben im Jahre 1898	„ 40,892. 05	
Verminderung in 1898		„ 540. 95
Stand des Schwellenfonds am 31. Dezember 1898		Fr. 1,000,075. 30

Ad 1. Lombach zu Unterseen und Habkern, Korrektion und Verbauung.

In der untern Sektion St. Niklausbrücke-Thunersee sind die Uferversicherungen im Berichtsjahre vollendet worden. Zur Vollendung der beiden obern Sektionen, Lombachbrücke Habkern bis St. Niklausbrücke und Schwendisäge-Lombachbrücke Habkern, muss noch ein System von Sohlenversicherungen eingebracht werden, für welche ein Nachtragskredit erforderlich wird.

Ad 5. Hornbach-Verbauung.

Die Arbeiten pro 1898 erstreckten sich, gleich wie im Vorjahre, namentlich auf das Einbringen von Überfällen in Betonmauerwerk mit Einlage grösserer Kiesel und Abdeckung von Rundholzbelag. Von diesen zu Fr. 550 per Stück veranschlagten Objekten sind bis jetzt 17 Stück ausgeführt worden, welche sich bewährt haben. Die Zahl dieser Überfälle soll noch bedeutend vermehrt werden. Dafür wird man sich aber mit einem partiellen Leitwerk begnügen können, wie dies auch für die Verbauung der Grünen und des Kurzeneigrabens vorgesehen ist.

Ad 6. Gürbekorrektion.

Die Strecken Forstsäge-Pfandersmatt und Kaufdorf-Toffenbrücke-Scheuermatt wurden im Berichtsjahre ganz, sowie die Erweiterung der Lohnstorferausschütte nahezu vollendet. Der Kostenvoranschlag von 1893 ist wegen der wiederholt notwendig gewordenen Herstellungsarbeiten infolge Wasserschadens bis jetzt um Fr. 81,341. 31 überschritten worden. Zur Deckung dieser Mehrausgabe, sowie zur Vollendung der Korrektion und Verbauung wird gegenwärtig eine neue Vorlage ausgearbeitet.

Ad 8. Lammbach bei Brienz, Verbauung.

Die Arbeiten an den drei grossen Sperren wurden fortgesetzt. Der Schutzdamm auf dem Schuttkegel ist erhöht und verlängert, sowie der Bau der Schale mit Überfall in Angriff genommen worden. Die Verlegung und Erhöhung des Brünigbahnkörpers wurde im Berichtsjahre in Angriff genommen.

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

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

Amtsbezirk.	Gewässer.	Anlage.
Courtelary	Suze bei La Heutte	Wasserwerkanlage J. C. Auroi; Konzessionserteilung.
Frutigen	Kander zu Kanderbrück	Wasserwerkerweiterung Kambly, Moser & Cie.
Laufen	Birs zwischen Bärschwil und Laufen	Wasserwerkanlage Gressly und Konsorten; Konzessionsabänderung.
Trachselwald . . .	Emme und Tannschachenbach, Gemeinde Rüderswil	Wasserwerkanlage Eggimann und Konsorten; Konzessionsabänderung.
Delsberg	Birs zwischen Courrendlin und Courroux	Wasserwerkanlage der Eisenwerkgesellschaft L. von Roll in Rondez; Konzessionsabänderung.
Wangen u. Aarwangen	Aare zwischen Wangen und Aarwangen	Wasser- und Elektricitätswerk der Einwohnergemeinden Wangen, Wiedlisbach, Walliswil-Wangen, Walliswil-Bipp, Berken, Bannwil und Graben-Herzogenbuchsee; Konzessionserteilung.
Frutigen	Kander zwischen Bühl und Dunglenschwand, Gemeinde Kandergrund	Wasser- und Elektricitätswerk Anselmier; Konzessionserteilung.
Laufen	Birs in den Birsmatten zu Zwingen	Wasserwerkanlage Hof & Studer; Konzessionsübertragung an die solothurnische Volksbank zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft.
Nidau	Öffentliche Gewässer und Staatsstrassen	Starkstromleitungen des Elektricitätswerkes „Motor“ in Hagneck; Bewilligung.
Bern	Worblen zwischen Wegmühle und Neuhaus, Gemeinde Bolligen	Wasserwerk Burkhardt und Jörg; Konzessionierung.
Konolfingen . . .	Aare zwischen Uttigen und Hunziken	Wasser- und Elektricitätswerk Ludwig & Schopfer; Konzessionsfristverlängerung.
Niedersimmenthal, Thun, Konolfingen, Seftigen, Bern .	Öffentliche Gewässer und Staatsstrassen	Starkstromleitungen des Elektricitätswerkes „Motor“ in Spiezwiler; Bewilligung.

Fähren.

Im Jahre 1898 wurden für folgende Fähren Konzessionen erteilt oder Konzessionsübertragungen genehmigt:

Bern *Felsenau,* Aarefähre, Konzessionsübertragung an Ulr. Liechti, Metzgermeister daselbst.

Bern *Dählhölzli,* Aarefähre, Konzession an die Einwohnergemeinde Bern.

Muri, Aarefähre in der *Hahlen,* Konzessionserteilung an Gärtner Chr. von Niederhäusern.

Stellung unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster.

Folgende Vorlagen erhielten die Genehmigung des Regierungsrates:

Boltigen, Dürsmühle- und Lehngraben, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Sigriswil, Eibächlein zu Gunten, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Blumenstein, Revision des Schwellenreglements.

Untersteckholz, Schwarzbach und Zellbach, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Sumiswald, Grüne und Kurzeneigraben, Schwellenreglement und Kataster, Sanktion.

Zäziwil und *Oberthal,* Zäzibach, revidiertes Schwellenreglement und Kataster, Sanktion.

Amt *Pruntrut, Schwellenbezirk der Allaine,* Genehmigung von Schwellenreglement und Kataster.

Interlaken, vereinigte Lütschinen, Genehmigung eines zweiten Nachtrages zum Schwellenreglement.

Erlach, Bachreglement, Sanktion.

Jegenstorf, Münchringen und *Hindelbank,* Schwellenkataster und Perimeter der Urtenen, Sanktion.

Bolligen, Worblenkorrektion zwischen Wegmühle und Neuhaus, Genehmigung der Statuten.

Brienz, Seeuferreglement, Sanktion.

Bleienbach - Thörigen - Bettenhusen - Bollodingen, Moosentsumpfung, Genehmigung des Unterhaltungsreglementes.

Kandergrund, Allmenbach, Genehmigung des Schwellenreglementes.

Reutigen, Plachti- und Kratzhaltengraben, Schwellenkatasterrevision, Bewilligung.

Ämter *Pruntrut, Freibergen, Delsberg, Münster* und *Laufen,* Schleusenreglement für Wasserwerke, Genehmigung.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1898 folgender:

A. Hochbau.

Stand am 1. Januar 1898		Fr. 311,413. 40
Neue Bewilligungen im Jahr 1898		„ 1,428,881. 65
Mehrkosten im Jahr 1898		„ 1,815. 40
Zusammen		Fr. 1,742,110. 45
Zahlungen pro 1898	Fr. 650,598. —	
nämlich Fr. 500,000 Budgetkredit und Fr. 150,598 Vorschuss.		
Ersparnisse im Jahr 1898	„ 12,855. 85	
Zusammen		„ 663,453. 85
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1898		Fr. 1,078,656. 60
Am 1. Januar 1898 betrugen dieselben		„ 311,413. 40
Vermehrung im Jahr 1898		Fr. 767,243. 20

B. Strassenbau.

Stand am 1. Januar 1898		Fr. 363,648. 65
Neue Bewilligungen im Jahr 1898		„ 383,065. 40
Mehrkosten im Jahr 1898		„ 3,507. 65
Einnahmen im Jahr 1898		„ 37,693. 10
Zusammen		Fr. 787,914. 80
Zahlungen pro 1898	Fr. 373,446. 90	
nämlich Fr. 250,000 Kredit, Fr. 82,497. 85 Vorschuss und Fr. 40,949. 05 Einnahmen.		
Ersparnisse im Jahr 1898	„ 3,741. 70	
Zusammen		„ 377,188. 60
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1898		Fr. 410,726. 20
Am 1. Januar 1898 betrugen dieselben		„ 363,648. 65
Vermehrung im Jahr 1898		Fr. 47,077. 55

C. Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1898		Fr. 1,468,066. 83
Neue Bewilligungen		„ 230,837. 85
Zusammen		Fr. 1,698,904. 68
Zahlungen pro 1898	Fr. 555,127. 23	
nämlich Fr. 340,000. — Budgetkredit, Fr. 201,068. 97 Vorschuss und Fr. 14,058. 26 Einnahmen.		
Ersparnisse pro 1898	„ 18,355. 05	
Zusammen		„ 573,482. 28
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1898		Fr. 1,125,422. 40
Am 1. Januar 1898 betrugen dieselben		„ 1,468,066. 83
Verminderung im Jahr 1898		Fr. 342,644. 43

Das Guthaben des Staates von Fr. 112,533. 59 an rückständigen Bundes- und Gemeindebeiträgen betrifft folgende Gewässer: Sense in der Sensenmatt Fr. 7082. 55, Gürbekorrektion Fr. 104,090. 34, Biglen- und Erlenbach zu Enggistein Fr. 881. 85 und Schlagbächli zu Bottigen Fr. 478. 85.

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1898.		Neue Vorschüsse im Jahr 1898.		Amortisation im Jahr 1898.		Stand am 1. Januar 1899.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. n. Bauwesen.								
1. **Haslethalentsumpfung,** nachträgliche Korrektionen	22,296	21	—	—	248	50	22,047	71
2. **Eisenbahnprojektvorstudien:**								
Tramelan-Noirmont-Bahn . . .	4,000	—	—	—	—	—	4,000	—
Vevey-Thun-Bulle-Bahn	2,498	50	—	—	—	—	2,498	50
Brienzerseebahn (rechtes Ufer) . .	3,000	—	—	—	—	—	3,000	—
Worblenthal-Bahn	3,230	—	—	—	—	—	3,230	—
Erlenbach-Zweisimmen-Bahn . .	—	—	6,000	—	—	—	6,000	—
Neuenegg-Gümmenen-Bahn . . .	—	—	3,675	—	—	—	3,675	—
Ramsei-Huttwil-Bahn	—	—	3,000	—	—	—	3,000	—
Saignelégier-Glovelier-Bahn . . .	—	—	5,250	—	—	—	5,250	—
	12,728	50	17,925	—	—	—	30,653	50
3. **Eisenbahn-Subventionen:**								
Huttwil-Wolhusen-Bahn	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
Hasle-Konolfingen-Thun-Bahn . .	861,000	—	861,600	—	—	—	1,723,200	—
Spiez-Erlenbach-Bahn	480,000	—	—	—	—	—	480,000	—
Bern-Neuenburg-Bahn	626,000	—	5,000	—	—	—	631,000	—
Gürbethal-Bahn	262,980	—	—	—	—	—	262,980	—
Bern-Muri-Worb-Bahn	124,200	—	82,800	—	—	—	207,000	—
Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	350,000	—	—	—	—	—	350,000	—
Pruntrut-Bonfol-Bahn	110,000	—	—	—	—	—	110,000	—
Simplondurchstich	—	—	200,000	—	—	—	200,000	—
Freiburg-Murten-Bahn	—	—	86,000	—	—	—	86,000	—
Spiez-Frutigen-Bahn	—	—	360,000	—	—	—	360,000	—
	2,974,780	—	1,595,400	—	—	—	4,570,180	—
4. **Lötschbergbahn,** Vorstudien . . .	—	—	2,651	40	—	—	2,651	40
5. **Eidgen. Telegraphenbureau** in Pruntrut	—	—	4,786	45	—	—	4,786	45
D. 4. Vorschüsse an den Staat.								
a. Hochbauten	822,760	83	150,598	—	—	—	973,358	83
b. Strassenbauten	—	—	82,497	85	—	—	82,497	85
c. Wasserbauten	131,209	15	201,068	97	—	—	332,278	12
	953,969	98	434,164	82	—	—	1,388,134	80
D. 5. Verschiedene Vorschüsse.								
a. Saanekorrektion	28,827	05	27,999	71	28,868	55	27,958	21
b. Lombachverbauung . . .	121,295	06	99,181	69	78,600	—	141,876	75
c. Aarekorrektion zu Innertkirchen	14,032	48	12,378	49	14,371	52	12,039	45
d. Bern Stadt, Strassenabtretung	104,000	—	—	—	—	—	104,000	—
e. Scheusskorrekt. Bözingen-Bielersee	—	—	16,162	63	8,000	—	8,162	63
f. Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus	—	—	18,678	14	4,585	—	14,093	14
g. Grund-Urbachthalstrasse .	—	—	7,232	55	7,200	—	32	55
	268,154	59	181,633	21	141,625	07	308,162	73

II. Teil.

Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Infolge der Einführung des *neuen Prüfungsreglements für die Geometer in den Konkordatskantonen* (siehe Jahresbericht pro 1896) wurde das Technikum in Winterthur (das mit dem Konkordat bekanntlich in einem Vertragsverhältnis betreffend Gültigkeit seiner Austrittsprüfungen an der Geometerabteilung als theoretisches Konkordatsexamen steht) genötigt, seinen Lehrplan der Geometerabteilung zu erweitern und die daherige Studienzeit von 5 auf 6 Semester auszudehnen. Die Fähigkeitsprüfungen, die früher jeweilen am Schlusse des fünften Semesters in sämtlichen Fächern stattfanden, zerfallen nun in zwei getrennte Prüfungen, und zwar in eine solche über die rein mathematischen Fächer am Schlusse des fünften Semesters und in eine solche über die praktischen Fächer am Schlusse des sechsten Semesters.

Im August des Berichtsjahres fand an der Geometerschule zum erstenmal die erste der angeführten Prüfungen nach dem neuen Reglement statt. Unter den 17 zum Examen Angemeldeten befanden sich 2 Berner, die diese Prüfung mit Erfolg bestunden.

II. Stand des eidg. Kartenwerkes im Kanton Bern.

Im Jahre 1898 wurden diesbezüglich folgende Arbeiten ausgeführt:

a. Neuaufnahmen: Die Neusondierung des Bielersees, inklusive die detaillierte Aufnahme des Schuttkegels der Aare bei Hagneck.

Die Neusondierung des Brienzersees. Hier erstreckt sich die Specialaufnahme über das ganze „Brienzerbecken", welches im Massstab von 1 : 5000 dargestellt werden soll.

b. Revisionen: Solche fanden statt für die drei Blätter: 124 Biel; 138 Lyss und 140 Aarberg.

c. Der Stich von Nachträgen wurde vollendet auf den 14 Blättern: 101 Saignelégier, 113 Wangen, 115 Les Bois, 116 La Ferrière, 117 St-Imier, 127 Äschi, 129 Koppigen, 130 La Chaux-de-Fonds, 142 Fraubrunnen, 143 Winigen, 165 Pfaffnau, 178 Langenthal, 180 Ursenbach, 367 Wimmis.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahr wurde die Triangulation über einen Teil der Gemeinde *Delsberg,* die zur Neuvermessung gelangt, ausgeführt. Da die vorhandenen Punkte höherer Ordnung zur Ausführung einer guten Arbeit nicht mehr genügten, gestaltete sich diese Triangulation zu einer ziemlich umfangreichen. Es mussten im ganzen 68 Punkte neu bestimmt werden.

Eine kleinere Triangulation wurde für die Vermessung des *Harderwaldes* in *Interlaken* ausgeführt.

Die Revision der Signalversicherung im *Amt Konolfingen* kann als vollendet bezeichnet werden für diejenigen Punkte, die in Terrain stehen, das den Eigentümern zugefertigt ist, und wo es also möglich war, mit diesen letztern einen dinglichen Dienstbarkeitsvertrag abzuschliessen. Eine grössere Zahl von Punkten, etwa 80, steht aber in Terrain, das durch Noterbfolge an die jetzigen Besitzer gelangt ist und für das eine Zufertigung noch nicht stattgefunden hat. Für solche Punkte können deshalb auch keine dinglichen Verträge abgeschlossen werden, da den Noterben die Befugnis fehlt, als Eigentümer im Sinne des bernischen Civilgesetzbuches über die ihnen zugekommenen Liegenschaften in rechtsgültiger Weise zu disponieren. Es ist aber durchaus notwendig, dass auch diese Punkte, die manchmal zu den wichtigsten gehören, dauernd geschützt werden, wozu kein anderes Mittel übrig bleiben wird, als die Dienstbarkeit auf dem Wege der Expropriation zu erwerben, welche das Gesetz über das Vermessungswesen vom 18. März 1867 vorsieht.

Die Revision der Signalversicherung im *Amt Seftigen* ist im Berichtsjahre ebenfalls begonnen und zu einem grossen Teil ausgeführt worden. Die obige Bemerkung betreffend Sicherung der Signale gilt selbstverständlich auch hier. Mit Befriedigung kann konstatiert werden, dass bei den Arbeiten dieser Signalversicherungen und speciell beim Abschluss von

Dienstbarkeitsverträgen die betreffenden Eigentümer in beiden Ämtern im allgemeinen ein richtiges Verständnis für die Notwendigkeit dieser Arbeiten zeigten und den Delegierten des Vermessungsbureaus durch Entgegenkommen mit wenig Ausnahmen ihre Arbeiten erleichterten.

b. Bereinigung und Vermarchung von Gemeindegrenzen.

Eine Grenzbereinigung zwischen Oberhofen und Sigriswil wurde durch Entscheid des Regierungsstatthalters erledigt.

Die Grenzzüge Bargen-Aarberg und Münchenbuchsee-Zollikofen gelangten zur nachträglichen Bereinigung. Da Aarberg, Münchenbuchsee und Zollikofen genehmigte Vermessungswerke besitzen, so mussten die bezüglichen Entscheide nach Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 durch den Regierungsrat getroffen werden.

IV. Parzellarvermessung.

Im Berichtsjahre erhielten die Vermessungswerke der Gemeinden Buchholterberg, Siselen und Unterlangenegg die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

In den beiden Probegemeinden *Sigriswil* und *Kandergrund* schreiten die Aufnahmen ordnungsgemäss vorwärts.

In Sigriswil wurde letztes Jahr die Flur G (Schwanden) fertig und die Flur D (Tschingel) zum grössten Teil aufgenommen.

In der Gemeinde Kandergrund sollen im Sommer 1899 nochmals Versuche mit Photogrammetrie gemacht werden, speciell für Aufnahme der Felsen.

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.

*) Über das Gebiet der Gemeinde Meienried, Amt Büren (cirka 43 Hektaren), das zum grossen Teil aus Aargebiet besteht und das bei Anlass der Seelandsentsumpfung aufgenommen wurde, soll in nächster Zeit eine Neuvermessung mit darauf folgender Weganlage und Neueinteilung stattfinden.

Übersicht des Standes der Vermessungsarbeiten in den verschiedenen Amtsbezirken.

Amtsbezirke.	Termine.	Anzahl der Gemeinden.	Genehmigte Vermessungswerke haben:		In Vermessung sind:		Im Rückstande 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 1882	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	**6**	**43**	**7**	**50**	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	1	2	50
Thun	1. Juli 1888	29	**22**	**76**	**4**	**14**	3	10
		306	274	90	21	7	11	3

Ferner wurden die **Revisionen der Vermessungswerke** von 35 Gemeinden ausgeführt und genehmigt.

In Arbeit befinden sich die Nachführungen von 63 Gemeinden.

Vermessungsarbeiten im Jura.

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

Die Revisionen der Vermessungswerke nachfolgender Gemeinden wurden im Berichtsjahre beendigt und genehmigt: Bure, Courtemaiche, Cornol, Fontenais, Porrentruy, Epauvillers, Courroux.

In Arbeit sind die Nachführungen der Vermessungswerke: Montignez, Les Breuleux, Le Bémont, St. Braix, La Chaux, Les Enfers, Muriaux, Reconvillier, Tramelan-dessus.

V. Kantonsgrenzen.

Im Berichtsjahre fanden die Vorarbeiten für eine Bereinigung der Grenzen gegen den *Kanton Luzern*, längs dem *Amt Signau*, statt. Die Begehung hat im Frühling 1899 stattgefunden.

III. Teil.

Eisenbahnwesen.

A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Ausser dem im I. Teil, Bauwesen, angeführten, auf Grund der Verordnung des Bundesrates vom 18. Februar 1896 vom Regierungsrat erlassenen *Polizeireglement betreffend die Schiffahrt im Kanton Bern*, welchem ein solches über die Flösserei angereiht worden ist, hatte die Eisenbahndirektion im Jahre 1898 keinen Gegenstand der Gesetzgebung zu behandeln oder vorzulegen.

B. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Eisenbahnen.

1. Burgdorf-Thun-Bahn.

Der Bau schritt im Berichtsjahre rasch vorwärts. Bis Ende 1898 sind im ganzen nun 80 % des Staatsbeitrages eingezahlt worden. Der letzte Fünftel wird, nach Massgabe von Art. 9 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897, erst bezahlt, wenn nach Inbetriebsetzung der Bahn ein dem Regierungsrat vorzulegender Ausweis über die Verwendung des Baukapitals die regierungsrätliche Genehmigung erhalten hat.

2. Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn.

Dieselbe wurde am 17. Oktober kollaudiert, worauf der Bundesrat die Betriebseröffnung auf den 21. Oktober 1898 festsetzte.

Die Bahnverwaltung hat die Bauabrechnung im Berichtsjahre nicht mehr vorgelegt. Ferner musste der dem Regierungsrat vom eidg. Post- und Eisenbahndepartement zur Vernehmlassung übermachte Betriebsvertrag mit der Berner Tramway-Gesellschaft beanstandet und an die Parteien zurückgewiesen werden. Immerhin wurde der Vertrag, um die Betriebseröffnung nicht zu verzögern, einstweilen als provisorisch in Kraft erklärt.

3. Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie).

Durch Beschluss vom 29. März 1898 genehmigte der Grosse Rat des Kantons Bern das allgemeine Bauprojekt für diese Eisenbahnlinie via Rosshäusern und die von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 15. Februar 1898 revidierten Statuten unter dem Vorbehalt, dass das Aktienkapital um Fr. 300,000 erhöht werde. Ferner bewilligte diese Behörde, gestützt auf Art. 2 und 4 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897, eine Aktienbeteiligung von Fr. 3,155,000 und erklärte den Finanzausweis als geleistet, sobald die Gesellschaft dem Regierungsrat den Nachweis erbracht haben werde, dass sie ihr Aktienkapital auf Fr. 5,900,000 erhöht habe.

Gleichzeitig erklärte sich der Grosse Rat auf ein bezügliches, von den Gemeinderäten von Laupen, Neuenegg und Dicki unterm 18. März gestelltes Gesuch damit einverstanden, eine normalspurige Verbindungsbahn von Thörishaus eventuell Flamatt nach Laupen, eventuell mit Fortsetzung bis Gümmenen,

gemäss der ihm durch Art. 14 des Beschlusses vom 28. Februar 1897 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau neuer Eisenbahnen eingeräumten Kompetenz zu subventionieren.

Der Bundesrat genehmigte am 11. Mai 1898 die revidierten Statuten und unterm 27. Januar 1899 den Finanzausweis. Der Regierungsrat konnte sodann seinerseits unterm 13. März dieses Jahres, nachdem die Bahngesellschaft den Nachweis für die verlangte Erhöhung des Aktienkapitals auf Fr. 5,900,000 (sie legte Aktienzeichnungen für Fr. 5,957,000 vor) erbracht hatte, als endgültig geleistet erklären.

Ferner genehmigte der Grosse Rat des Kantons Bern unterm 29. August 1898 die zwischen den Kantonen Freiburg und Bern abgeschlossene Übereinkunft betreffend die an die Eisenbahnlinien *Freiburg-Murten-Ins,* resp. *Bern-Neuenburg* (direkte Linie) gegenseitig auszurichtenden Subventionen.

Wir verweisen diesbezüglich auf das im letzten Jahresbericht Gesagte.

4. Freiburg-Murten-Bahn.

Dieses Teilstück der Transversalbahn Freiburg-Murten-Ins durchzieht bernisches Kantonsgebiet in der Enklave Münchenwiler. Sowohl die Planvorlagen als die Ausführung der auf dem Territorium dieser Gemeinde vorgesehenen Bahnbauten veranlassten mehrfache Reklamationen seitens des Gemeinderates und der betreffenden Grundbesitzer gegen die Bahngesellschaft, welche jeweilen von uns beim eidg. Eisenbahndepartement vertreten wurden. Einzelne Begehren, sowie auch zum Teil die Landentschädigungen harren noch gegenwärtig der Erledigung. Indessen ist die Freiburg-Murten-Bahn bereits am 23. August 1898 dem Betrieb, welchen die Jura-Simplon-Bahngesellschaft übernommen hat, übergeben worden.

5. Simplon-Durchstich.

Dieses für die ganze Westschweiz und einen Teil der Centralschweiz, insbesondere auch für unsern Kanton und die Jura-Simplon-Bahn so eminent wichtige Unternehmen ist im Berichtsjahre zur Thatsache geworden und zeichnet sich darin durch folgende Phasen aus:

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn vom 27. Mai 1898 hat den *Anleihensvertrag,* welchen ihre Direktion mit der Kantonalbank von Bern, im Einvernehmen mit den Kantonalbanken von Waadt, Zürich, Solothurn und Neuenburg, den 29. Dezember 1897 abgeschlossen hat, sowie ferner den zwischen dieser Direktion und der Unternehmergesellschaft Brandt, Brandau & Cie. unterm 15. April 1898 abgeschlossenen *Bauvertrag* angenommen.

Daraufhin fasste die Bundesversammlung unterm 23./30. Juni 1898 den folgenden **Subventionsbeschluss:**

„*Die Bundesversammlung*
der schweizerischen Eidgenossenschaft,

„nach Einsicht

„einer Botschaft des Bundesrates vom 3. Juni 1898;

„auf Grund des Bundesgesetzes betreffend Gewährung von Subsidien für Alpenbahnen vom 22. August 1878;

„in Ausführung des Art. 3 des Bundesbeschlusses betreffend Subvention für den Simplondurchstich vom 27. April 1887 und in Vollziehung des Staatsvertrages zwischen der Schweiz und Italien betreffend den Bau und Betrieb einer Eisenbahn durch den Simplon von Brig nach Domodossola vom 25. November 1895,

„*beschliesst:*

„1. Die den Kantonen Bern, Freiburg, Waadt, Wallis, Neuenburg und Genf durch Bundesgesetz vom 22. August 1878 und Bundesbeschluss vom 27. April 1887 zugesicherte Subvention von vier und ein halb Millionen Franken für den Simplondurchstich ist in folgender Weise durch den Bund an die Jura-Simplon-Bahngesellschaft auszuzahlen:

„*a.* Ein Fünftel der Subvention ist auszuzahlen nach Ablauf eines Monates, nachdem der Jura-Simplon-Bahn die Ermächtigung zum Baubeginn nach Genehmigung des Finanzausweises durch die schweizerische und italienische Regierung gemäss Art. 11 des Staatsvertrages vom 25. November 1895 erteilt sein wird.

„*b.* Für die Auszahlung der andern vier Fünfteile der Subvention hat die Gesellschaft für jedes Baujahr zu geeigneter Zeit Programm und Voranschlag für die auszuführenden Bauarbeiten aufzustellen. Der Bundesrat wird den Zeitpunkt für den Beginn des ersten Baujahres festsetzen. Der Bund hat den ihm auffallenden verhältnismässigen Anteil an den wirklich verwendeten Bauausgaben zu bezahlen, nachdem die Verifikation der ausgeführten Arbeiten durch den Bundesrat gemäss der ihm durch Art. 7, Alinea 2, des Staatsvertrages vom 25. November 1895 erteilten Vollmacht stattgefunden haben wird. Die Zahlung darf jedoch für die gesamte schweizerische Subvention weder einen Vierteil der Gesamtausgabe, noch einen Vierteil der im Voranschlage für das betreffende Baujahr vorgesehenen Summe übersteigen. Der Rest der Subvention wird mit der letzten Annuität entrichtet werden.

„2. Gegen Auszahlung dieser Subvention im Gesamtbetrage von vier und ein halb Millionen Franken wird die Jura-Simplon-Bahngesellschaft dem Bunde einen einzigen Titel für 22,500 Aktien der Simplonsubvention im Nominalbetrage von Fr. 200 ausstellen; diese Aktien werden vom Bunde den Kantonen, welche ihrerseits den Simplondurchstich subventionieren, im Verhältnisse ihrer Subventionen zugeteilt werden, in der Meinung, dass jeder Kanton für die ihm zugeteilte Zahl Subventionsaktien einen einzigen nicht übertragbaren Titel erhält.

„3. Die Bundessubvention wird unter dem ausdrücklichen Vorbehalte bewilligt, dass von der Jura-

Simplon-Bahngesellschaft für die im Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Italien, vom 25. November 1895, vorgesehenen Subventionen keine Bauzinsen verrechnet und solche somit dem Anlagekapital nicht beigefügt werden dürfen.

„Dieser Beschluss tritt, als nicht allgemein verbindlicher Natur und als dringlich, sofort in Kraft.

„5. Der Bundesrat ist mit dessen Vollziehung beauftragt."

Der Bundesrat genehmigte sodann unterm 13. Juli den *Finanzausweis*, worauf unterm 28. Juli der *Ratifikationsaustausch* des *internationalen Staatsvertrages* zwischen der Schweiz und Italien vom 25. November 1895 stattfand.

Unterm 11. August erteilte der Bundesrat die *Bewilligung zum Baubeginn*, und ihrerseits stellte die Direktion der Jura-Simplon-Bahn der Bauunternehmung unterm 13. August das für den Beginn der Arbeiten an beiden Tunnelenden erforderliche Land zur Verfügung, erklärte den Bauvertrag vom 15. April 1898 in Kraft und notifizierte derselben nach Massgabe dieses Vertrages die *Baufristen* wie folgt:

„1. Die mechanischen Durchsticharbeiten sollen an beiden Tunneleingängen drei Monate nach Einweisung in das obenerwähnte Land, also spätestens den 13. November 1898 beginnen.

„2. Der erste Tunnel und der Stollen des zweiten Tunnels sollen nach Massgabe von Art. 7 des Bauvertrages 5½ Jahre später, also den 13. Mai 1904 vollendet sein und dem Betrieb übergeben werden können."

Auf ein bezügliches Gesuch hin beschloss endlich der Regierungsrat unterm 19. August 1898 die *Einzahlung des ersten Fünftels* auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 200,000, welche unterm 15. September an das eidgenössische Finanzdepartement zu Handen der Jura-Simplon-Bahn effektuiert wurde.

Die Tunnelbohrungen wurden auf der Nordseite den 8. Oktober, auf der Südseite den 11. Oktober begonnen. Über den Stand der Arbeiten giebt die Direktion der Jura-Simplon-Bahn dreimonatliche Rapporte heraus. Auf Ende 1898 war der Richtstollen des ersten Tunnels auf 333 Meter, derjenige des Paralleltunnels auf 206 Meter vorgerückt.

Die Tunnellänge beträgt 19,729 Meter.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Die erste Teilstrecke *Scheidegg-Eigergletscher* wurde den 13. September 1898 kollaudiert und den 20. gleichen Monats eröffnet.

Der Bundesrat verlängerte sodann unterm 14. Oktober des Berichtsjahres die in der Konzession vom 21. Dezember 1894 vorgesehene und seither wiederholt, letztmals den 2. August 1898 verlängerte Frist zur Einreichung der vorschriftsgemässen technischen und finanziellen Vorlagen, soweit es die Fortsetzung der Linie von der Station Eigergletscher anbetrifft, sowie der Gesellschaftsstatuten bis 31. Dezember 1898.

Ferner entsprach die h. Bundesversammlung einem Gesuch des Konzessionärs, Herrn Guyer-Zeller in Zürich, um Konzessionsänderung betreffend Taxherabsetzung unterm 22. Dezember 1898 in dem Sinne, dass das Maximum der Taxen herabzusetzen sei, wenn die Bahnunternehmung drei Jahre nacheinander einen 8 % übersteigenden Reinertrag abwerfe.

Die Statuten der Jungfraubahn-Gesellschaft wurden uns noch im Berichtsjahre zur Prüfung vorgelegt; ihre Erledigung fällt in das Jahr 1899.

2. Drahtseilbahn Biel-Leubringen.

Die Kollaudation fand den 13. Januar und die Betriebseröffnung den 19. gleichen Monats statt. Die im Berichtsjahre von der Gesellschaft vorgenommene Statutenrevision und die von ihr nachgesuchte und von der h. Bundesversammlung beschlossene Konzessionsänderung bezüglich der Taxen hat uns zu keinen Bemerkungen Anlass gegeben.

3. Drahtseilbahn zum Reichenbachfall bei Meiringen.

Die Bauarbeiten wurden im Berichtsjahre fortgesetzt. Die Vollendung derselben und die Eröffnung des Betriebes fallen in das Jahr 1899.

4. Elektrische Gurtenbahn bei Bern.

Unterm 15. Oktober 1898 bildete sich in Bern eine Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von Grosswabern auf die Höhe des Gurten, deren Statuten unterm 12. Dezember abhin vom Bundesrate genehmigt wurden. Desgleichen genehmigte diese Behörde unterm 27. Dezember 1898 das allgemeine Bauprojekt. Die Bauausführung fällt ins folgende Jahr.

C. Bahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Langenthal-Huttwil-Bahn.

Auf ein Gesuch der Eisenbahngesellschaft Langenthal-Huttwil vom 11. Juli 1898 um Bewilligung der Erhöhung ihres Obligationenkapitals auf höchstens Fr. 600,000 beschloss der Grosse Rat unterm 29. August 1898 eine entsprechende Abänderung des Beschlusses vom 31. Mai 1887 betreffend die Staatsbeteiligung an dem Bau dieser Eisenbahn.

Ferner wurde eine in Bezug auf formelle Requisite erfolgte Statutenänderung zu Handen des schweizerischen Eisenbahndepartementes zustimmend begutachtet.

2. Emmenthalbahn.

An Stelle des demissionierenden Herrn Direktor Dinkelmann in Burgdorf wurde als Vertreter des Staates in den Verwaltungsrat gewählt: Herr Grossrat Konrad Kindlimann-Schilt daselbst.

3. Spiez-Erlenbach-Bahn.

An Stelle des demissionierenden Herrn Rudolf von Erlach, Ingenieur in Bern, wurde als Vertreter des Staates in den Verwaltungsrat gewählt: Herr Nationalrat Zurbuchen in Ringgenberg.

4. Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn.

Die im Verwaltungsbericht pro 1897 erwähnte Statutenrevision erhielt unterm 11. Mai 1898 die bundesrätliche Genehmigung.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jura-Simplon-Bahn.

Der Bundesrat erteilte unterm 14. Juli 1898 den von der ausserordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 27. Mai 1898 in Berücksichtigung des Simplondurchstiches revidierten *Artikeln 1, 5, 24 und 27 der Statuten* die Genehmigung.

Infolge der wiederholten, den Betrieb der *Brünigbahn* jeweilen unterbrechenden Muhrgänge des Lammbaches sah sich die Jura-Simplon-Bahngesellschaft genötigt, den Bahnkörper im Gebiet des Lammbaches höher zu legen. Die Direktion dieser Gesellschaft legte uns zu diesem Zwecke unterm 19. Januar 1898 ein Projekt vor, welches eine Erhöhung der Linie bis auf 2,5 Meter und auf cirka einen halben Kilometer eine seitliche Verlegung derselben vorsah. Dasselbe, im Voranschlage von Fr. 50,000, ist vom Regierungsrat den 2. März, respektiv 15. September, vom schweizerischen Eisenbahndepartement den 3. März und vom schweizerischen Departement des Innern den 22. September 1898 genehmigt worden. Die Bauten bilden einen Bestandteil der Lammbach-Verbauung und sind von Bund und Kanton demgemäss subventioniert worden. Sie wurden im Berichtsjahre stark gefördert.

Die Verbesserungen der Bahnhofeinrichtungen in *Biel* und die Beseitigung der dortigen Niveauübergänge gegen Nidau und Madretsch gelangten infolge der von der Jura-Simplon-Bahn aufgeworfenen Zwischenfrage betreffend Überführung statt Unterführung dieser Strassenkreuzungen auch im Berichtsjahre noch nicht zur Ausführung. Das schweizerische Eisenbahndepartement hat die Bahngesellschaft daraufhin in den ersten Tagen dieses Jahres aufgefordert, binnen kürzester Frist ein definitives Projekt vorzulegen

Ferner gab der Regierungsrat dem schweizerischen Eisenbahndepartement seine Vernehmlassung über eine Anzahl Projektvorlagen für die *Erweiterung verschiedener Stationen* ab, von denen die meisten seither genehmigt worden sind.

Die Ortschaften *Tüscherz* an der Linie Biel-Neuenburg und *Courchavon* an der Linie Delsberg-Delle haben Stationen angestrebt. Für die erste hat das schweizerische Eisenbahndepartement die Planvorlage genehmigt, für die zweite sind die Unterhandlungen noch im Gange.

Endlich projektierte die Jura-Simplon-Bahn zur Sicherung ihrer Linie Biel-Delsberg in den *Gorges de Court* gegen Felsabstürze die Verlegung derselben in einen künstlichen Tunnel, welche eine kleine Verschiebung der Staatsstrasse und des Birsbettes erforderlich machte. Diese Bauten führten im Berichtsjahre zum Abschluss einer Übereinkunft zwischen unserer Direktion und derjenigen der Jura-Simplon-Bahn.

2. Schweizerische Centralbahn.

Die zur Entlastung des Güterbahnhofes *Bern* im Vorjahre projektierten provisorischen Geleiseanlagen mit Verladeplätzen bei Weiermannshaus gelangten im Berichtsjahre zur Ausführung; die Erweiterung der Station *Zollikofen* wurde in Angriff genommen und die Planvorlage für diejenige der Station *Langenthal* vom schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigt. Ferner legte die Direktion der schweizerischen Centralbahn Projekte für die Erweiterung der Bahnhöfe *Burgdorf* und *Thun* vor, welche infolge Einführung der Burgdorf-Thun-Bahn notwendig wurden. Die Erledigung derselben fällt in das Jahr 1899.

3. Thunerseebahn.

Der Bundesrat fasste unterm 19. Dezember 1898 einen Beschluss betreffend das Holzriesen, Holzfällen etc. längs dieser Eisenbahn. Dieser Beschluss ist im Amtsblatt bekannt gemacht worden.

Ein Gesuch des Einwohnergemeinderates Spiez um Errichtung von Haltestellen in *Einigen* und *Faulensee* hat der Regierungsrat unterm 15. Januar 1898 zu Handen des schweizerischen Eisenbahndepartements empfehlend begutachtet.

4. Lauterbrunnen-Mürren-Bahn.

Der Bundesrat genehmigte unterm 11. August 1898 die von der Generalversammlung am 2. April gleichen Jahres beschlossenen revidierten Statuten.

5. Brienzer-Rothorn-Bahn.

Die h. Bundesversammlung verlängerte unterm 15. April 1898 den Konzessionsinhabern HH. A. Lindner in Brienz und Th. Bertschinger in Lenzburg die durch Bundesbeschluss vom 20. Juni 1894 festgesetzte Frist, binnen welcher die genannten Konzessionäre berechtigt sein sollen, auf die Konzession zu verzichten, den Betrieb einzustellen und die Bahn abzubrechen, bis Ende 1900.

6. Tramways in Bern.

Der Regierungsrat hat durch Beschluss vom 9. November 1898 ein vom Gemeinderat der Stadt Bern beim schweizerischen Eisenbahndepartement eingereichtes Konzessionsgesuch für die Erstellung elektrischer Strassenbahnen, nämlich

1. Thunplatz-Kornhausplatz-Breitenrain,
2. Bahnhof-Lorraine und
3. Helvetiaplatz-Wabern, zur Genehmigung empfohlen unter Vorbehalt eines zu vereinbarenden Pflichtenheftes über die Benützung des öffentlichen Strassenbodens, sowie des Regierungsratsbeschlusses vom 5. Juni 1896, betreffend den Bau und Betrieb der Strecke Thunplatz-Helvetiaplatz. Das Pflichtenheft wurde am 6. Dezember 1898 von den kontrahierenden Behörden genehmigt, worauf die h. Bundesversammlung unterm 17. Dezember 1898 der Gemeinde Bern die nachgesuchte Konzession erteilte.

D. Dampfschiffahrt.

1. Dampfschiffgesellschaft für den Thuner- und Brienzersee.

Mit Schlussnahme vom 1. Juni 1898 erteilte das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement (Eisenbahnabteilung) dieser Gesellschaft eine neue *Dampfschiffkonzession* mit fünfjähriger Gültigkeitsdauer.

Infolge der ausserordentlichen *Niederwasserstände* des Thuner- und Brienzersees zu Ende des Jahres 1897 und Anfang 1898 richtete die Dampfschiffgesellschaft an uns den 31. Januar 1898 das Gesuch um Anordnung der erforderlichen Massnahmen gegen ein weiteres Sinken der beiden Seen. Wir beauftragten den Bezirksingenieur in Interlaken, für möglichste Dichtung der dortigen Schleusen und sparsamen Gebrauch des Wassers durch die Wasserwerke zu sorgen, und veranlassten eine Prüfung der Frage betreffend Festlegung einer bestimmten Minimalwasser-Cote hinter den Schleusen.

Diese Frage, sowie diejenige der Senkung der *Hochwasserstände*, wofür die Ufergemeinden des Thunersees im August 1897 an den Regierungsrat petitionierten und denen sich die Dampfschiffgesellschaft angeschlossen hat, blieben im Berichtsjahre noch ungelöst.

2. Dampfschiffgesellschaft „Union" für den Bielersee.

Diese Gesellschaft erhielt vom eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartement ebenfalls eine *neue Konzession*, und zwar zum regelmässigen und periodischen Transport von Personen mittelst Dampfschiffen, mit einer Dauer von 5 Jahren, d. h. vom 1. Juni 1898 bis 31. Mai 1903.

E. Projektierte Bahnen.

1. Gürbethalbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre von 14. Mai 1898 beschloss eine Statutenrevision in dem Sinne, dass sie das Aktienkapital für die Teilstrecke Bern-Wattenwil auf Fr. 2,000,000 erhöhte und gleichzeitig die infolge Beschlusses des Bundesrates vom 26. November 1897 veranlassten und andere ihr zweckmässig erscheinende Abänderungen und Ergänzungen anbrachte.

Ferner that der Verwaltungsrat bei der Kantonalbank die erforderlichen Schritte, um zur Deckung des für genannte Strecke auf Fr. 2,700,000 festgesetzten Anlagekapitals das benötigte Obligationenkapital von Fr. 700,000 zu erlangen.

Nachdem aber bereits die amtlichen Experten in ihrem Bericht vom 23. April 1898 und nun auch der von der Direktion der Kantonalbank in unserm Einverständnis bestellte Experte, Herr Ingenieur Hittmann, in seinem Gutachten vom 28. Dezember 1898 diese Frage dahin beantworteten, dass für die Verzinsung des gewünschten Obligationenkapitals die verlangte Garantie nicht vorhanden sei, so sah sich der Verwaltungsrat veranlasst, die erste Teilstrecke Bern-Wattenwil in eine solche Bern-Pfandersmatt abzukürzen, d. h. von einer Führung der Bahn über Wattenwil nach Thun abzusehen.

Die Behandlung der bezüglichen Eingabe, sowie des Gesuches betreffend Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises fällt ins nächste Berichtsjahr.

2. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Diese Bahngesellschaft konstituierte sich den 24. März 1898, worauf der Verwaltungsrat den 26. Mai unter Einsendung der Akten und Pläne das Gesuch an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates um Genehmigung der Statuten, Subventionierung der Bahn und Genehmigung des Finanzausweises stellte.

Das Projekt sieht eine Normalspurbahn von 11 Kilometer Länge, mit Zwischenstationen in Alle und Vendlincourt, sowie eine Haltestelle in der „Baroche" vor. Die Maximalsteigung beträgt 28 ‰, der kleinste Kurvenradius 250 Meter. Die Bahngesellschaft veranschlagte die Anlagekosten zu Fr. 989,294. 90 oder rund Fr. 90,000 per Kilometer. Der Regierungsrat erhöhte dieselben aber auf Fr. 1,080,000 (Fr. 98,182 per Kilometer), welches Anlagekapital die Gesellschaft durch Fr. 750,000 in Aktien und Fr. 330,000 in Obligationen aufzubringen gedachte.

Der Grosse Rat entsprach dem Gesuch durch Beschluss vom 21. November 1898 und bewilligte eine Aktienbeteiligung des Staates von Fr. 50,000 per Kilometer oder von Fr. 550,000 für 11 Kilometer. Er ermächtigte ferner den Regierungsrat, den Finanzausweis als geleistet zu erklären, sobald die Rechtsgültigkeit der vorhandenen Aktienzeichnungen im Betrage von Fr. 750,000 unzweifelhaft konstatiert sei und über die Beschaffung eines Obligationenkapitals von Fr. 330,000 mit einem Bankinstitut ein Vertrag vorliegen werde.

Diese Erklärung konnte im Berichtsjahre nicht mehr abgegeben werden.

3. Spiez-Frutigen-Bahn.

Durch Beschluss vom 11. Januar 1898 verlängerte der Bundesrat die in der Konzession einer normalspurigen Eisenbahn von Spiez nach Frutigen vom 20. Dezember 1890 angesetzte und seither wiederholt erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen sowie der Gesellschaftsstatuten neuerdings um 2 Jahre, d. h. bis zum 20. Dezember 1899.

Behufs Ermöglichung der Konstituierung dieser Bahngesellschaft bewilligte der Regierungsrat unterm 22. September 1898 die erste Einzahlung des Staates auf seine Aktienbeteiligung im Betrage von Fr. 360,000 als 20 % des gewünschten, jedoch noch nicht endgültig festgestellten Staatsbeitrages von Fr. 1,800,000 = 60 % des Anlagekapitals von Fr. 3,000,000 (Volksbeschluss vom 28. Februar 1897, Art. 2).

Die Gesellschaft konstituierte sich den 26. gleichen Monats mit einem Aktienkapital von Fr. 2,420,000. Sie übernahm die Erfüllung des zwischen den Konzessionären der Spiez-Frutigen-Bahn einerseits und den Konzessionären der Bahn Frutigen-Brig (Lötschbergbahn) anderseits im Dezember 1890 abgeschlossenen Vertrages und ermächtigte den Verwaltungs-

rat zur Beschaffung eines Obligationenkapitals von Fr. 700,000 durch ein Anleihen bei der Kantonalbank in Bern. Letztere liess die gesamte technische und finanzielle Grundlage des Unternehmens begutachten. Die Experten kamen in ihrem Bericht vom 9. Dezember 1898 zum Schluss, dass die erforderliche Sicherheit für Verzinsung und Amortisation des projektierten Anleihens unter allen Umständen vorhanden sei.

4. Lötschbergbahn.

Nachdem der Bundesrat unterm 13. Juli 1898 den Finanzausweis für das Simplonunternehmen genehmigt und unterm 11. August darauf die Inangriffnahme des Baues bewilligt hatte, trat an den Kanton Bern die Aufgabe heran, die Möglichkeit der Erstellung einer direkten Zufahrtslinie zum Simplon näher zu prüfen.

Der Bericht des Regierungsrates an den Grossen Rat betreffend Beteiligung des Staates am Baue neuer Eisenbahnlinien vom Januar 1897 betont, dass es dem Kanton Bern, „vermöge seiner geographischen Lage, vorbehalten sei, auf seinem Gebiete eine der wichtigsten Zufahrtslinien zum Simplontunnel ins Leben zu rufen“. Der Grosse Rat sowohl wie das Bernervolk haben die Bedeutung einer solchen Zufahrtslinie für die Wahrung der bernischen Interessen anerkannt, und es wurden im ganzen Kanton die nun zum Abschluss gelangten Vorarbeiten des Simplondurchstiches, dessen Zustandekommen die Vorbedingung für die bernische Zufahrtslinie bildet, mit grossem Interesse verfolgt. Als die für uns in erster Linie in Frage kommende Zufahrtslinie nennt der erwähnte Bericht des Regierungsrates, sowie dann auch der vom Bernervolk am 28. Februar 1897 mit grosser Mehrheit angenommene Subventionsbeschluss die *Lötschbergbahn*.

Die Konzession für diese Bahn wurde von der Bundesversammlung unterm 23. Dezember 1891 erteilt, und zwar an die Herren Oberst Des Gouttes, Ingenieur G. Th. Lommel, Pümpin und Herzog, alle in Bern, und Nationalrat A. G. Bühler in Frutigen, zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft. Im Jahre 1896 wurde die in Art. 5 der Konzession vorgesehene Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen nebst den Statuten verlängert bis zum 28. Dezember 1899. Durch Bundesbeschluss vom 26. März 1897 wurde endlich die Konzession dahin abgeändert, „dass der südliche Endpunkt der Bahnlinie von Visp nach Brig verlegt wird“.

Die Eisenbahndirektion ist nun, dem durch Regierungsratsbeschluss vom 29. April 1898 erhaltenen Auftrag gemäss, mit den Konzessionären betreffend eventuelle Übertragung der Konzession auf den Staat Bern in Unterhandlung getreten. Voraussichtlich werden diese Verhandlungen zu einem befriedigenden Resultat führen.

Zur Wahrung der Möglichkeit, die bernische Zufahrtslinie gleichzeitig mit der Linie Brig-Domodossola in Betrieb setzen zu können, was von verschiedenen Gesichtspunkten aus zu begrüssen wäre, sah sich die Eisenbahndirektion veranlasst, dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates die sofortige Anhandnahme der Prüfung der technischen und finanziellen Grundlage für eine die Interessen des Kantons Bern wahrnehmende Zufahrtslinie zum Simplon zu empfehlen und hierfür den erforderlichen Kredit zu verlangen.

Die Untersuchung sollte sich namentlich mit der *Trace-* und der *Kostenfrage* befassen. Die im Subventionsbeschluss vorgesehene Wahl des Traces durch den Lötschberg stützte sich auf die von Herrn alt Regierungsrat W. Teuscher in Bern veröffentlichten generellen Studien für diese Linie. In drei verschiedenen Druckschriften von 1889, 1893 und 1898 veröffentlicht der Verfasser seine sorgfältigen Untersuchungen über alle technischen Verhältnisse, sowie auch über die wirtschaftliche Bedeutung der von ihm als richtig anerkannten bernischen Zufahrtslinie. Herr Teuscher hat sich durch seine gründlichen, grosse Opfer an Zeit und Geld erfordernden Studien zum eigentlichen Vorkämpfer einer bernischen Alpenbahn und so um die Entwicklung des bernischen Eisenbahnnetzes in hohem Grade verdient gemacht.

Es handelt sich nun zunächst darum, die Ergebnisse seiner bisherigen generellen Studien durch Aufstellung eines *technisch zuverlässigen Vorprojektes* zu verifizieren und so eine sichere Grundlage für die eventuelle Durchführung des Unternehmens zu schaffen. Im weitern müssen die vorzunehmenden Studien auch volle Klarheit bringen über die Frage, ob die Lötschbergbahn wirklich die die bernischen Interessen am besten wahrende Zufahrtslinie zum Simplon sei. Diesem Projekt wurde bekanntlich im Frühjahr 1897 durch Herrn Ingenieur Stockalper in Sitten die Wildstrubelbahn gegenübergestellt.

Durch Beschluss vom 31. August 1898 hat nun der Grosse Rat den Regierungsrat beauftragt:

„*a.* die Vorstudien für die im Subventionsdekret vom 28. Februar 1897 aufgeführte Lötschbergbahn (Frutigen-Brig) als bernische Zufahrtslinie zum Simplon samt den erforderlichen Anschlüssen aufnehmen zu lassen;

„*b.* gleichzeitig ein vergleichendes Gutachten über eine Wildstrubelbahn einzuholen;

„*c.* die Frage der Durchführung und Finanzierung des Unternehmens allseitig zu prüfen und darüber Bericht und Antrag vorzulegen.“

Hierfür bewilligte der Grosse Rat gleichzeitig den notwendigen Kredit bis auf Fr. 80,000 vorschussweise, d. h. auf Rechnung der Beteiligung des Staates.

Die Eisenbahndirektion hat daraufhin noch im Berichtsjahre für die erforderlichen topographischen Planaufnahmen die Triangulation ausführen lassen und Vorschriften aufgestellt. Die Projektaufnahmen wurden zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben.

Folgende **Eisenbahnen** im Kanton Bern sind im Jahre 1898 von der h. Bundesversammlung **konzessioniert** worden:

1. Sustenbahn, 1. Juli 1898.
2. Stockenthalbahn, 1. Juli 1898.
3. Flamatt-Neuenegg-Laupen-Gümmenen, 1. Juli 1898.

4. Bern-Köniz-Schwarzenburg, 17. Dezember 1898.
5. Bern, Elektrische Strassenbahnen, 17. Dezember 1898.
6. Biel-Büren-Lüterswil, 17. Dezember 1898.

Ausser der vorstehend erwähnten **Konzessionsfristverlängerungen** sind im Berichtsjahre von den Bundesbehörden noch folgende genehmigt worden:

1. Interlaken-Harder, bis 10. April 1900.
2. Napfbahn, bis 28. März 1900.
3. Gümligen-Belp, bis 22. Dezember 1899.
4. Langenthal-Önsingen, bis 31. Dezember 1900.
5. Delsberg-Onsingen, bis 23. März 1900.
6. Chasseralbahn, bis 19. Dezember 1899.
7. Tramelan-Breuleux-Saignelégier, bis 25. Juli 1900.

Zu Handen des schweizerischen Eisenbahndepartements wurden ferner folgende **Konzessionsgesuche begutachtet:**

1. Spiez-Gemmi-Lenk (ablehnend).
2. Avenches-Cudrefin-Ins.
3. Payerne-Villars le Grand-Vully-Ins.

Bern, im Juli 1899.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:

Morgenthaler.