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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1899)

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

Autor: Morgenthaler / Scheurer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416590

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: 09.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1899.

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

I. Teil.

Bauwesen.

I. Gesetzgebung.

Der Dekretsentwurf betreffend das *Verfahren zur Erlangung von Baubewilligungen und zur Beurteilung von Einsprachen gegen Bauten* wurde nach seiner ersten Beratung in der Novembersession des Berichtsjahres vom Grossen Rat an den Regierungsrat zur Abänderung einiger Paragraphen zurückgewiesen. Die Erledigung dieses Geschäftes fällt in das Jahr 1900.

Betreffend den Erlass eines *Baugerüstgesetzes* erhielt die Baudirektion unterm 12. Dezember 1899 vom Regierungsrat den Auftrag, für die von ihr aufgestellte *Normalverordnung für Schutzvorkehren gegen Unfälle bei Bauten* die erforderliche gesetzliche Grundlage zu schaffen durch Aufstellung eines Gesetzesentwurfes betreffend Ergänzung des ersten Alineas von § 18 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 über die Aufstellung von Alignementsplänen. Ein bezüglicher Entwurf wurde noch im Berichtsjahre vorgelegt. Die Erledigung dieses Geschäftes fällt ebenfalls ins Jahr 1900.

Ferner genehmigte der Regierungsrat unterm 19. April 1899 den von der Baudirektion im Einvernehmen mit der Forstdirektion aufgestellten *Gebührentarif* für die *Flösserei.*

Die Zunahme des Verkehrs mit Motorwagen auf den Strassen unseres Kantons liess sodann die Aufstellung von denselben ordnenden Bestimmungen als notwendig erscheinen. Wir unterbreiteten hierzu im November 1899 dem Regierungsrat einen Entwurf *Verordnung über den Verkehr von Motorwagen (Automobiles) jeder Art auf Strassen.* Ihre Genehmigung konnte im Berichtsjahre nicht mehr erfolgen.

II. Verwaltung.

A. Personal und Allgemeines.

Die Herren Kantonsgeometer E. Röthlisberger, Bezirksingenieur H. Äbi in Interlaken und Franz Steinhauer in Burgdorf, sowie Sekretär A. Durheim in Bern wurden für eine neue Amtsperiode wiedergewählt.

Die Zahl der Geschäfte der Direktion der Bauten und Eisenbahnen betrug im Jahre 1899 = 8,400, gegenüber 8,127 im Vorjahre. Der Regierungsrat bewilligte uns die Anstellung eines dritten Kanzlisten; im übrigen ist der Personalbestand der Centralverwaltung der nämliche geblieben wie im Vorjahre.

In den Ingenieurbezirken ist eine Veränderung nur in Bezug des Strassendienstpersonals zu verzeigen. Der Stand desselben war auf Ende 1899 folgender:

23 Oberwegmeister,
484 Wegmeister,

gegenüber 23 Oberwegmeistern und 476 Wegmeistern im Vorjahr. Von den Wegmeistern arbeiteten 456 in Regie und 28 im Accord, 404 auf Staatsstrassen, 6 auf Staats- und Gemeindestrassen und 46 auf Gemeindestrassen.

B. Hochbauten.

1. Neubauten des Staates.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	—	—	34,834	30
2. Biel, Amthaus, Neubau	—	—	116,154	90
3. Bern, Anatomie, Neubau	—	—	4,097	10
4. Bern, physiologisches Institut, neues Stallgebäude	—	—	67	50
5. Bern, Amthaus, Neubau	307,391	45	307,391	45
6. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Umbauten im Scheunewohnstock	—	—	698	65
7 *a*. Bern, Käfigturm, Archiveinrichtung	55	55	5,954	60
7 *b*. Nebengebäude			8,035	60
8. Bern, Rathaus, Renovation des Regierungsratsaales	1,210	—	2,104	95
9. Sonvillier, Pré-aux-Bœufs, Rettungsanstalt, Neubau	—	—	72,301	15
10. Laupen, Schloss, neue Gefängniszellen	—	—	1,905	10
11. Büren, neues Pfarrhaus	—	—	3,265	95
12. Brüttelenbad, Umbau	—	—	4,083	25
13. Witzwil, Neuhof, neue Vieh- und Fruchtscheune	—	—	6,211	50
14. Unterseen, neues Pfarrhaus	—	—	3,518	75
15. Interlaken, neuer Gefängnisbau	1,535	85	1,535	85
16. Waldau, Irrenanstalt, Renovation der Kirche	—	—	1,731	60
17. Ins, Strafanstalt, neuer Schlafsaal	—	—	1,951	10
18. Corgémont, deutsches Pfarrhaus, Renovation	—	—	855	10
19. Kehrsatz, Anstalt, neues Treppenhaus	6,950	—	12,505	90
20. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Wasserzuleitung	—	—	1,600	—
21. Bern, Chemiegebäude, bauliche Änderungen	—	—	1,053	40
22. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des Tollhauses	33,500	—	33,500	—
23. Vorderarnialp, neues Stallgebäude	—	—	1,540	80
24. Dachsfelden, Zeughaus, Einrichtungen	—	—	709	95
25. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neues Lehrgebäude	—	—	99,241	60
26. Landorf, Anstaltsscheune, neue Einfahrt	—	—	3,500	80
27. Burgdorf, Schloss, Erweiterung der Gefangenwärterwohnung	—	—	1,053	30
28. Bern, Universitätsgebäude, Neubau	—	—	5,000	—
29. St. Johannsen, Strafanstalt, neuer Stall und Scheune	—	—	828	55
30. Aarberg, Amthaus, Erweiterung der Gefangenwärterwohnung	—	—	1,070	50
31. Pruntrut, Hotel Bären, neue Landjägerwohnungen	—	—	4,700	—
32. Bern, Frauenspital, neuer Personenaufzug	—	—	5,860	15
33. Waldau, Irrenanstalt, neuer Dampfkessel und Hochkamin	—	—	18,500	—
34. Ostermundigen, Schiessplatz, Einrichtungen	—	—	80	—
35. Längeneibad, Forsthaus, neuer Pferdestall	—	—	2,547	05
36. Aarberg, Pfarrhaus, bauliche Änderungen	3,000	—	3,000	—
37. Münsingen, Irrenanstalt, Wasserpumpwerk	—	—	330	—
38. Pruntrut, Jesuitenkirche, Umbau	—	—	1,071	45
39. Münsingen, Irrenanstalt, elektrische Beleuchtung	—	—	1,200	—
40. Pruntrut, Seminar, Schlafsaaleinrichtung	—	—	1,100	—
41. Amortisation (D. 3. a. Hochbauten) Seite 16	—	—	26,951	—
Total	353,642	85	803,642	85

Die *Totalausgaben* betragen	Fr. 803,642. 85
Nach Abzug der Einnahmen von	„ 353,642. 85
bleiben als *Reinausgaben*	Fr. 450,000. —

Dieselben setzen sich zusammen aus:

a) Neue Hochbauten, Art. 1—40 oben	Fr. 423,049. —
b) der Amortisation, Art. 41	„ 26,951. —
zusammen	Fr. 450,000. —

Die Einnahmen Art. 5 von	Fr. 307,391. 45
„ 15 „	„ 1,535. 85
„ 36 „	„ 3,000. —

sind Rückvergütungen aus der Domänenkasse, gestützt auf bezügliche Grossratsbeschlüsse.

Art. 7 betrifft Erlös von Abbruchmaterial	„ 55. 55
„ 8 „ Beitrag der Staatskanzlei für 2 neue Schränke	„ 1,210. —
„ 19 „ Beitrag der Armendirektion	„ 6,950. —
„ 22 „ Rückerstattung aus dem Irrenfonds	„ 33,500. —
Totaleinnahmen	Fr. 353,642. 85

Der Rechnungsabschluss pro 1899, für die Rubrik X. D, neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1a. Neue Hochbauten	400,000	—	353,642	85	803,642	85
1b. Amortisation der Vorschüsse	50,000	—	—	—	—	—
2. Bellelay, Umbauten	—	—	97,981	80	97,981	80
Total	450,000	—	451,624	65	901,624	65

Die vom Budgetkredit von Fr. 450,000 unverwendet gebliebenen Fr. 26,951 sind als Amortisation verrechnet worden und in der Summe 1*a* oben von Fr. 803,642. 85 inbegriffen. Die Ausgaben Art. 2 von Fr. 97,981. 80 sind der laufenden Verwaltung aus dem Irrenfonds zurückvergütet worden.

Erläuterungen zu vorstehender Tabelle:

Ad 2. Biel, Amthaus, Neubau.

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

Dieser Bau wurde bis Ende September in allen Teilen fertig erstellt und bezogen.

Die Abrechnung kann erst im nächsten Jahresbericht mitgeteilt werden.

Ad 3. Bern, Anatomie, Neubau.

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

Die Abrechnung ergiebt eine Baukostensumme von Fr. 435,292. 75, bleibt somit um Fr. 14,707. 25 unter der bewilligten Kreditsumme.

Ad 5. Bern, Amthaus, Neubau.

Bewilligung vom 23. August 1897 = Fr. 834,000.)

Dieser Bau wurde so gefördert, dass bis Ende November auch der Mittelbau unter Dach gebracht werden konnte.

Desgleichen konnte der grösste Teil der Schreiner-, Schlosser-, Gipser- und Malerarbeiten noch vor Jahresschluss ausgeführt werden.

Ad 9. Sonvillier, Pré-aux-Bœufs, neue Rettungsanstalt.

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

Der Neubau wurde im Laufe des Sommers vollendet, dagegen der Umbau des Ökonomiegebäudes noch nicht.

Ad 12. Brüttelenbad, Umbau.

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

Die Abrechnung ergiebt eine Kostensumme von Fr. 54,506. 45.

Ad 13. Witzwil Neuhof, neue Vieh- und Fruchtscheune.

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

Die Baukosten der bereits im Vorjahre vollendeten Scheune belaufen sich auf Fr. 45,578. 55.

Ad 14. Unterseen, neues Pfarrhaus.

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

Die Baukosten betragen nach nunmehr erfolgter Abrechnung Fr. 32,539. 25, welche Summe mit Fr. 16,000 aus dem Erlös des alten Pfarrhauses und zur andern Hälfte aus dem Baukredit gedeckt worden ist.

Die Überschreitung von cirka Fr. 4,500 rührt namentlich von dem ungünstigen Ergebnis der Bauausschreibung her, auf welche nur zwei Angebote eingegangen sind. Auch war der Kostenanschlag etwas zu knapp gehalten.

Ad. 15. Interlaken, neuer Gefängnisbau.

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

Die Gesamtbaukosten des bereits im Jahre 1897 vollendeten Baues steigen nunmehr auf zusammen Fr. 36,442. 30 an.

Ad 19. Kehrsatz Rettungsanstalt, neues Treppenhaus etc.

(Bewilligung vom 1. Oktober 1898 =	Fr. 6,950
	„ 5,550
zusammen	Fr. 12,500.)

Die Arbeiten wurden im Laufe des Berichtsjahres ausgeführt. Die Baukosten betragen Fr. 12,505. 90.

Ad 22. Waldau Irrenanstalt, Umbau, resp. Erweiterung des alten Irrenhauses durch einen Aufbau.

(Bewilligung vom 15. Mai 1899 = Fr. 196,000.)

Der Bau wurde sofort in Angriff genommen und so gefördert, dass er im Dezember unter Dach gebracht werden konnte.

Ad 25. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neues Lehrgebäude.

(Bewilligung vom 29. August 1898 = Fr. 255,000.)

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

Ad 28. Bern, Universitätsgebäude, Neubau.

(Bewilligung vom 27. Dezember 1898 = Fr. 500,000.)

Im Verlaufe des Berichtsjahres wurden, nach Anhörung des Senates der Hochschule, an dem prämiierten Projekt einige unwesentliche Abänderungen angebracht, woraufhin die Ausarbeitung der Arbeitspläne und Details an die Hand genommen wurde.

Ad 29. St. Johannsen, Strafanstalt, Stall- und Scheunenbauten.

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

Die im ganzen verausgabte Bausumme beträgt Fr. 85,077. 60.

Ad 33. Waldau, Irrenanstalt, neuer Dampfkessel und neues Hochkamin.

(Bewilligung vom 18. September 1899 = Fr. 26,000.)

Das neue Hochkamin wurde bis Ende Oktober und der neue Kessel bis Ende November vollendet.

Die Aufstellung des Warmwasserapparates fällt in das Jahr 1900.

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

Der am 26. Dezember 1898 vom Grossen Rate bewilligte Umbau des sogenannten Mühlengebäudes zu Wohnungen für Dienstpersonal (Fr. 30,000) ist im Laufe des Berichtsjahres ausgeführt worden, und es konnte das Gebäude bereits Ende Oktober dem Betriebe übergeben werden. Im Verlaufe des Jahres sind auch die Spazierhöfe und die Hydrantenanlage erstellt, mehrere Quellen gefasst und das Wasser der Anstalt zugeleitet worden.

Am 18. September 1899 bewilligte der Grosse Rat sodann folgende Kredite:

a) Für den Anbau neuer Schweinestallungen mit 14 Buchten an die Einfahrt des südlichen Ökonomiegebäudes, nebst Schweineküche und Futterkeller Fr. 15,500.

b) Für den Umbau der südlichen Scheune Fr. 20,000.

c) Für Umbauten im Ökonomiegebäude Fr. 25,000.

Diese Arbeiten wurden im Oktober des Berichtsjahres in Angriff genommen.

Projekte und Kostenvoranschläge.

Das Kantonsbauamt hat auch im Berichtsjahr eine Anzahl neuer Projekte und Kostenvoranschläge ausgearbeitet.

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	—	348	45	110,326	30
2. Pfarrgebäude	52,000	—	152	65	52,169	25
3. Kirchengebäude	6,000	—	—	—	7,657	95
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	279	55
5. Wirtschaftsgebäude	25,000	—	40	—	20,753	75
	194,000	—	541	10	191,186	80
6. Pfrundloskauf	—	—	—	—	18,821	40
Total	194,000	—	541	10	210,008	20

Die *Totalausgaben* betragen		210,008	20
Nach Abzug der Einnnahmen von		541	10
Bleiben als *Reinausgaben*		209,467	10
Die Kredite betragen		194,000	—
Überschreitung		15,467	10
Die Ausgaben Art. 6, Prundloskauf, von		18,821	40
waren im Budget nicht vorgesehen.			
Die Ausgaben auf den Rubriken 1—5 betragen zusammen	Fr. 191,186. 80		
Hiervon ab die Einnahmen	„ 541. 10		
Reinausgaben	Fr. 190,645. 70		
Die Kredite betragen	„ 194,000. —		
Ersparnisse		3,354	30
Die *reine Überschreitung* auf den Rubriken 1—6 beträgt somit wie oben		15,467	10

Erwähnt sei noch, dass der Regierungsrat durch Beschluss vom 22. Februar 1899 die Aufsicht und den Unterhalt der Kriegsdenkmäler zu Fraubrunnen, im Grauholz, zu Neuenegg und Laupen der Baudirektion übertragen und dieselbe ermächtigt hat, die daherigen Ausgaben auf Kredit C 4, öffentliche Plätze, zu verrechnen.

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:

Langenthal, Alignementspläne über verschiedene Strassen; Sanktionen vom 22. März und 7. September 1899.

Merligen, Alignementsplan und Baureglement; Sanktion vom 22. Juni 1899.

Tramelan-dessus, Alignementsplan und Baureglement; Sanktion vom 25. Juli 1899.

Wilderswil, Bauregiement; Sanktion vom 7. September 1899.

Frutigen, Baupolizeireglement; Bestätigung vom 9. September 1899.

Interlaken, Alignementsplan über verschiedene Strassen; Sanktion vom 13. September 1899.

Gstaad bei Saanen, Alignementsplan; Sanktion vom 30. September 1899.

Grosshöchstetten, Baureglement; Sanktion vom 2. Dezember 1899.

Adelboden, Baureglement; Sanktion vom 27. Dezember 1899.

Ausserdem sprach der Regierungsrat im Berichtsjahre in 5 Rekursgeschäften sein Erkenntnis.

C. Strassen- und Brückenbauten.

1. Neubauten und Korrektionen.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Hof-Susten-Strasse, neue Lammbrücke	—	—	8,350	80
2. Grosser Scheideggweg (Grindelwald-Hôtel Wetterhorn) Neubau	—	—	10,957	40
3. Thun-Oberhofen, Korrektionen zu Oberhofen	—	—	4,659	30
4. Thierachern-Wattenwil, Neubau	—	—	16,811	60
5. Thurnen-Blumenstein, Korrektion	—	—	90	45
6. Kirchthurnen-Riggisberg, Pontelstutzkorrektion	—	—	299	—
7. Grasswil-Seeberg, Neubau	—	—	3,053	—
8. Herzogenbuchsee-Thörigen, Neubau	—	—	6,036	60
9. Emmenbrücke zu Bätterkinden, Neubau	—	—	16,895	10
10. Margelibrücke zu Adelboden, Neubau	—	—	1,109	30
11. Saanen-Vanel, Korrektion beim Portgräbli	—	—	180	—
12. Merligen Dorfstrassen, Neubau	—	—	18	—
13. Kurzeneigraben-Strasse, Korrektion	—	—	3,284	50
14. Ilfisbrücke zu Kröschenbrunnen, Neubau	—	—	1,200	—
15. Birsbrücke zu Courroux, Neubau	4,280	—	4,596	15
16. Muri-Kehrsatz und Aarebrücke, Neubau	—	—	1,326	25
17. Bözingen-Mett, Neubau	3,587	65	10,758	85
18. Treiten-Brüttelen, Neubau	—	—	4,200	—
19. Zäziwil-Kornberg, Neubau	—	—	21,367	50
20. Thun-Dornhalden, Tieferlegung der Zulgbrücke	—	—	567	85
21. Abländschen-Jaun, Neubau	5,200	—	22,735	20
22. Reichenbach-Kienthal, Neubau	10,398	10	14,138	35
23. Schüpbach-Eggiwil, Neubau	—	—	6	—
24. Biel-Nidau, Korrektion der Nidaugasse	—	—	2,241	65
25. Grosser Scheideggweg (Willigen-Zwirgi), Neubau	206	80	41	35
26. Thun-Oberhofen, Korrektion Bächihölzli-Eichbühl	—	—	270	—
27. Schüpfen-Maikirch, Neubau	—	—	9,131	25
28. Schulhausgasse zu Gunten, Korrektion	—	—	450	—
29. Dachsfelden-Münster, Schalenanlage	—	—	6,173	05
30. Krauchthal-Hindelbank, Neubau	—	—	8,487	70
31. Bolligen-Krauchthal, Korrektion des Lutzerenstutzes	—	—	5,629	50
32. Schwarzenburg-Wislisau, Korrektion Bühl-Schönentannen	—	—	5,632	70
33. Rüeggisberg-Hinterfultigen, Neubau	—	—	15,030	50
34. Bern-Schwarzenburg, Korrektion Thaufeld-Bützen	—	—	3,341	35
35. Boltigen-Adlemsried, Neubau	—	—	280	—
36. Riffenmatt-Ottenleuebad, Neubau	—	—	17,700	—
37. Grund-Urbachthal, Neubau	—	—	8,029	87
38. Noirmont-La Goule (Noirmont-Vies-Fourchiés), Ausbau	—	—	7,095	—
39. Orvin-Lamboing, Neubau	—	—	6,551	90
40. Alle-Miécourt, Korrektion	—	—	9,258	25
41. Zweilütschinen-Lauterbrunnen, neue Sausbachbrücke	—	—	1,753	30
42. Langenthal-Untersteckholz, Korrektion	—	—	511	75
43. Saanen-Gstaad, Korrektion zu Gstaad	—	—	4,830	25
44. Diessbach-Kiesen und Diessbach-Linden, Korrektion	—	—	2,625	—
45. Höchstetten-Konolfingen, Korrektion	—	—	15,000	—
46. Büren-Safneren, Korrektion zu Meinisberg	—	—	14	05
47. Zihlbrück zu St. Johannsen, Reparatur	—	—	602	35
48. Thun-Gwatt, Trottoiranlage	—	—	500	—
49. Gstaad-Gsteig, Korrektion in der Rütti	—	—	7,261	50
50. Worb-Walkringen, Korrektion und Kanalisation	—	—	7,650	—
51. Biglen-Biglenrohr, Neubau	—	—	5,098	—
52. Trubschachen-Trub, Korrektion zu Trub	—	—	3,967	20
53. Diemtigenthal-Strasse, Korrektion	—	—	720	—
Übertrag	23,672	55	308,518	67

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	23,672	55	308,518	67
54. Ostermundigen-Vechigen, Trottoir- und Schalenanlage	—	—	2,250	—
55. Heiligenschwendi-Schwendi, Neubau	—	—	10,721	50
56. Mattenhof-Herzogenbuchsee, Neubau	—	—	1,400	—
57. Zaunweg zu Meiringen, Neubau	—	—	100	—
58. Schwarzenegg-Eriz, Korrektion	—	—	166	—
59. Herzogenbuchsee-Niederönz, Korrektion	—	—	20	—
60. Bolligen-Krauchthal (Bolligen-Stockernweg), Korrektion	—	—	609	—
61. Rawil-Pass, Erstellung von Ausweichplätzen	—	—	496	75
62. Vendelinebrücke zu Beurnevésin, Neubau	150	—	4,194	05
63. Neuenegg-Willaringgrabenweg, Korrektion	—	—	3,100	—
64. Crémines-Corcelles, Sicherungen längs der Rauss	—	—	1,200	—
65. Delsberg-Mervelier, Korrektion zu Courroux	—	—	1,114	05
66. Ins-Zihlbrück, Korrektion	—	—	1,068	30
67. Signau-Langnau, Korrektion zu Signau	—	—	500	—
68. Eckhölzli-Muri, Korrektion in Muri	—	—	22,121	90
69. Nidau-Safneren, Korrektion zwischen Mett und Orpund	—	—	787	50
70. Winigen-Ferenberg-Ursenbach, Korrektion	—	—	616	25
71. Lyss-Worben, Brückenumbau und Korrektion	—	—	5,022	90
72. Hagneck, Aarekanalbrücke (Notbrücke)	—	—	6,823	40
73. Courchapoix-Montsevelier, neue Scheultebrücke	2,738	65	7,427	—
74. Lauterbrunnen-Stegmatt, Korrektion	—	—	188	50
75. Bonfol-Beurnevésin, Erweiterung zu Beurnevésin	200	—	714	—
76. Thun-Dornhalden, Korrektion im Heimberg	—	—	214	20
77. Undervelier-Tavannes, Sicherungen zu Pichoux	—	—	200	—
78. Reichenbach-Faltschen, Neubau	—	—	93	40
79. Bach-Heimenschwand, Erweiterung in der Rotachen	—	—	394	50
80. Schallenberg-Strasse, Neubau	4,500	—	—	—
81. Dürrgraben-Strasse, neue Brücke	—	—	230	—
82. Reutigen-Oberstocken, Korrektion	—	—	1,000	—
83. Thierachern-Ütendorf, Korrektion	—	—	835	—
84. Schangnau-Marbach, Neubau	—	—	1,242	80
85. Mettembergbrücke zu Grindelwald, Erneuerung	—	—	570	—
	31,261	20		
86. Strassenbau-Vorschüsse (D. 3 *b*) Seite 92	127,678	47		
Total	158,939	67	383,939	67
Die *Total-Ausgaben*			383,939	67
Hiervon ab die Einnahmen			31,261	20
Bleiben als Reinausgaben			352,678	47
Der *Budgetkredit* betrug			225,000	—
Die Mehrausgaben von			127,678	47

sind dem Vorschusskonto D. 3 *b* entnommen und oben unter Artikel 86 im Einnehmen verrechnet worden.

2. Unterhalt.

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	333,500	—	151	—	344,478	05
2. Strassenunterhalt	375,000	—	16,919	95	408,680	05
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	60,000	—	1,804	95	114,762	10
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	20	—	5,133	49
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	4,000	—	—	—	1,951	10
6. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	2,500	—	2,163	50	—	—
Total	775,000	—	21,059	40	875,004	79
Die *Total-Ausgaben* betragen					875,004	79
Hiervon ab die Einnahmen					21,059	40
Bleiben als Reinausgaben					853,945	39
Der *Budgetkredit* betrug					775,000	—
Mehrausgaben					78,945	39
Diese Summe verteilt sich auf folgende Rubriken:						
1. Wegmeisterbesoldungen					10,827	05
2. Strassenunterhalt					16,760	10
3. Wasserschaden und Schwellenbauten					52,957	15
4. Verschiedene Kosten					113	49
6. Weniger-Einnahmen auf Rubrik 6					336	50
Zusammen					80,994	29
Hiervon kommt in Abzug:						
Die Ersparnisse auf Art. 5, Beiträge an Obstbaumpflanzungen					2,048	90
Reine Mehrausgaben wie oben					78,945	39

Zu vorstehenden Überschreitungen bemerken wir folgendes:

Ad E, 1. Der Voranschlag für diese Rubrik war ungenügend. Zur Zeit seiner Abfassung hatten wir zur Berechnung der Wegmeisterbesoldungen pro 1899, wie immer, nur die Rechnungsergebnisse des ersten Semesters des laufenden Jahres zur Verfügung. Diese Grundlage reicht aber nicht aus; es muss jeweilen noch ein Zuschlag für Vermehrung des Wegmeisterpersonals im Laufe des Jahres, Versetzung von Wegmeistern in höhere Klassen, für Stellvertretungen und Werkzeugentschädigungen gemacht werden. Dieser Zuschlag hat im Voranschlag pro 1899 nicht genügend Berücksichtigung gefunden.

Ad E, 2. Diese Überschreitung hat ihren Grund darin, dass anlässlich des eidgenössischen Sängerfestes in Bern die Kirchenfeldbrücke neu angestrichen werden musste, wofür, sowie für die während des Festes vorzunehmenden Schwingungsmessungen auf der Brücke uns der Regierungsrat durch Beschluss vom 13. Mai 1899 einen Kredit von Fr. 17,000 aus Rubrik E 2 zur Verfügung gestellt hat. Diese Arbeiten konnten begreiflicherweise nicht auf Unkosten des ordentlichen Strassenunterhaltes ausgeführt werden.

Ad E, 3. Die Ursache dieser namhaften Überschreitung ist in erster Linie darin zu suchen, dass zu Mit e Januar des Berichtsjahres eine vorzeitige Schneeschmelze und heftige Regengüsse eintraten, welche im ganzen Kanton, namentlich im Oberland und Jura, an Strassen und Schwellenbauten bedeutenden Schaden anrichteten und kostspielige Herstellungsarbeiten erforderlich machten. Hierzu kamen ferner der Schneebruch auf der Grimselstrasse, sowie verschiedene neue Schwellenbauten.

* * *

Für den Unterhalt der *Staatsstrassen* (E, 1, Wegmeisterbesoldungen und E, 2, Material und Arbeiten) wurden in den Jahren 1875 bis 1882 durchschnittlich Fr. 0. 32 per Meter Strassenlänge, in den Jahren 1883 bis 1896 durchschnittlich Fr. 0. 29 und von 1897 bis Ende des Berichtsjahres durchschnittlich Fr. 0. 35 per Meter Strassenlänge verausgabt. Im letzteren Einheitspreise sind allerdings die in diesen drei Jahren vorgenommenen Walzversuche inbegriffen. Ohne dieselben, d. h. nur für den *ordentlichen* Strassenunterhalt allein, steigt die durchschnittliche Ausgabe in der letzten Periode auf höchstens Fr. 0. 32, also auf den in den Jahren 1875 bis 1882 per Laufmeter Strasse durchschnittlich verausgabten Preis an.

Ferner ist hervorzuheben, dass die von einem Wegmeister durchschnittlich zu unterhaltende Strassenlänge seit 1875 von 4,6 Kilometer auf 5,1 Kilometer angewachsen ist.

Der Aufwand für den ordentlichen Unterhalt der Staatsstrassen ist also in den letzten 25 Jahren so ziemlich der nämliche geblieben, während dagegen der Strassenverkehr in dieser Periode, trotz Eisen-

bahnen, vielerorts im allgemeinen ganz wesentlich zugenommen hat. Auch haben die Wegmeisterbesoldungen während dieser Zeit nicht die der Verteuerung der Lebensverhältnisse entsprechende Erhöhung erfahren, was selbstverständlich auf die Leistungen der Wegmeister nicht ohne Einfluss ist. Es ist daher begreiflich, dass der Zustand unserer Staatsstrassen unter solchen Umständen allmählich zurückgehen muss. Mehr und mehr häufen sich die Klagen über schlechten Unterhalt und wiederholt schon mussten in den letzten Jahren die Budgetkredite für die Wegmeisterbesoldungen sowohl, als für Material und Arbeiten überschritten werden. Es ist deshalb durchaus geboten, dass hier eine Krediterhöhung eintritt, und wir sind diesbezüglich der Ansicht, dass in erster Linie die Besoldung des Wegmeisterpersonals zu erhöhen sei. Wir haben die Überzeugung, dass Material und Arbeit für den ordentlichen Strassenunterhalt nutzbringender angewandt sein würden, wenn der Wegmeisterdienst von einem besser besoldeten und unter tüchtiger Leitung stehenden Personal versehen werden könnte. Wird den Wegmeistern die Besoldung aufgebessert, so dürfte der Kredit für E, 2, Material und Arbeiten, bis auf weiteres ausreichen. Hier und dort, auf stark frequentierten Strassen, namentlich in und um grössere Ortschaften, dürfte auch die Zahl der Wegmeister vermehrt werden.

Die erwähnten misslichen Verhältnisse haben allerdings auch einen tieferen Grund als in den zu knappen Budgetkrediten, nämlich in der Unzulänglichkeit unserer veralteten Strassen-Bau- und -Polizeigesetze von 1834 gegenüber den heutigen, gesteigerten Ansprüchen des Verkehrs. An die engen Schranken dieser beiden gesetzlichen Erlasse gebunden, kann der Staat im Strassenbau und Strassenunterhalt nicht das leisten, aber auch von Gemeinden und Privaten nicht das verlangen, was die heutigen Verhältnisse billigerweise erfordern.

In strassenpolizeilicher Beziehung ist namentlich für unsere Staatsstrassen deren häufige Inanspruchnahme für Materialablagerungen, Geleiseanlagen, das Einlegen von Leitungen, das viele Aufbrechen und öfters mangelhafte Zudecken der Strassen von besonderem Nachteil. Diese fatale Benützung unserer öffentlichen Verkehrswege erschwert den Unterhalt derselben ausserordentlich. Wenn für solche Benützung auch eine Gebühr erhoben wird (40 Cts. per Laufmeter beanspruchter Strasse), so ist dieselbe doch nur ein bescheidener Entgelt für den den Strassen dadurch zugefügten Schaden. Sie ist um so belangloser, als die Gemeinden und andere öffentliche Verwaltungen, darunter auch die schweizerische Telegraphen- und Telephonverwaltung, welche beide in neuerer Zeit sehr häufig von unseren Strassen zum genannten Zweck Gebrauch machen, davon befreit sind. Letztere Verwaltung stützt sich dabei auf Art. 1 des Bundesgesetzes betreffend die Erstellung von Telegraphen- und Telephonleitungen vom 26. Juni 1889, welcher dem Bund die Befugnis erteilt, „öffentliche Plätze, Strassen, Fahr- und Fusswege, sowie auch öffentliche Kanäle, Flüsse, Seen und deren Ufer, soweit diese dem öffentlichen Gebrauche dienen, für die Erstellung von oberirdischen und unterirdischen Telegraphen- und Telephonlinien, gegen Ersatz des bei dem Bau und Unterhalt allfällig entstehenden Schadens in Anspruch zu nehmen, immerhin unter Wahrung der Zwecke, für welche das in Anspruch genommene Gut bestimmt ist".

Sodann mehren sich auch in hochbaupolizeilicher Hinsicht die Ansprüche an das Strassengebiet, deren Befriedigung nicht immer im Interesse des Strassenunterhaltes liegt. Hier wie dort sind *höhere Gebühren* am Platze. Der Ertrag derselben wäre eine willkommene Beisteuer an die notwendigerweise zu vermehrenden Ausgaben für den Unterhalt.

Im Berichtsjahre sind für die **Walzversuche** rund Fr. 19,400 verausgabt worden. Im ganzen wurden seit 1897 14,7 km oder 98,050 m² Staatsstrasse gewalzt. Die Gesamtkosten der Walzversuche mit der Dampfstrassenwalze erreichen bis jetzt die Summe von Fr. 58,641. 30 oder rund 4 Fr. per Meter Strassenlänge, bezw. Fr. 0. 59 per m² Strassenfläche.

Die Länge der Staatsstrassen beträgt auf Ende des Jahres 1899 *2132 km.* gegenüber 2119 km. im Jahre 1898. Der Zuwachs rührt namentlich her von der Übernahme der Spiez-Faulenseebad-Krattigen-Strasse (5.622 km.), Herzogenbuchsee - Thörigen - Strasse (2.400 km.), Münchenbuchsee-Mülchi-Strasse (10.120 km.), Bolligen-Krauchthal-Strasse (3.880 km.) und Grellingen-Duggingen-Strasse (1.477 km.). Dagegen sind in die IV. Klasse versetzt worden die Strassen Spiez-Faulensee-Leissigen (8.284 km.) und Herzogenbuchsee-Imholz (1.680 km.).

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

Grund-Urbachthal	2.5 km.
Rothmoos-Meiersmad	2.5 „
Kurzeneigraben-Strässchen	5.8 „
Orvin-Lamboing	7.7 „
Reconvillier-Chindon	0.7 „
Zusammen	19.2 km.

Die Gesamtlänge der wichtigeren Strassen IV. Klasse, für welche die staatliche Wegmeisterstellung nur *grundsätzlich bewilligt* worden ist, beträgt auf Ende 1899 346.7 km. Die Wegmeisterstellung ist *erfolgt* für 278.1 km.

Obstbaumpflanzungen längs Staatsstrassen wurden im Berichtsjahre bewilligt:

1. Pieterlen-Lengnau-Strasse in Pieterlen, Beitrag an die Gemeinde für 375 Pflänzlinge;
2. Oberstocken - Blumenstein- und Thierachern - Blumenstein-Strasse in der Gemeinde Blumenstein (Fallbach - Säge bis Gürbenbrücke und Bachbrüche in Blumenstein bis Schlatt bei Kärstlen), Beitrag an die Gemeinde für 293 Pflänzlinge;
3. Niederscherli-Oberbalm-Strasse längs dem Anstoss des Chr. Riesen in Strickelberg, Beitrag an denselben für 12 Pflänzlinge;
4. Thun-Frutigen-Strasse zwischen Emdthal und Mühlenen, Beitrag an die Gemeinde Äschi für 117 Pflänzlinge;
5. Wattenwil - Thierachern - Strasse; vom Dorf Wattenwil bis zur Einmündung in die Blumenstein-Strasse im Eiacker, Beitrag an den Gemeinnützigen Verein von Wattenwil für 560 Pflänzlinge.

D. Wasserbauten.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
1. Schleusen zu Unterseen und Thun, Unterhalt	70	—	6,712	81
2. Aare unterhalb Thun, Teilwehrunterhalt	—	—	—	—
3. Emme im Schnetzen- und Farbschachen, Schwellenbauten	—	—	1,500	—
4. Verschiedene Kosten	325	25	1,247	60
Total	395	25	9,460	41
b. Beiträge an Gemeinden.				
5. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	2,321	50
6. Aare von Hof bis Brienzersee, Schwellenunterhalt	—	—	2,404	20
7. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	83,800	—	232,713	40
8. Lombach zu Unterseen und Habkern, Verbauung	—	—	37,411	29
9. Sense in der Sensenmatt, Schwellenbauten	8,547	35	6,400	10
10. Saanekorrektion in der Gemeinde Diki	—	—	4,078	10
11. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	17,600	—
12. Frittenbach beir Zollbrück, Verbauung	—	—	6,612	30
13. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	—	—	14,963	—
14. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	35,000	—	124,000	15
15. Hornbach zu Wasen, Verbauung	10,800	—	32,178	15
16. Gürbekorrektion vom Quellengebiet bis Belp	135,395	19	124,151	73
17. Allenbach zu Adelboden, Schwellenbauten	—	—	830	90
18. Kander, Schwellenbauten	—	—	1,375	—
19. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	35,882	20	28,923	30
20. Saanekorrektion Thörishaus-Laupen	160	—	32,460	75
21. Kalte Sense, Sohlen- und Uferversicherungen	9,600	—	23,898	11
22. Simmekorrektion Gridfluh-Oei	10,000	—	18,120	—
23. Mattenbach zu St. Stephan, Verbauung	1,826	55	3,289	90
24. Lugibach zu Diemtigen, Verbauung	2,000	—	3,500	—
25. Filderich- und Muggenbach zu Diemtigen, Verbauung	10,000	—	17,460	—
26. Aare im Schwäbis unterhalb Thun, Uferschutz	2,030	—	4,060	—
27. Lauenenbach zu Stein bei Meiringen, Verbauung	3,000	—	4,800	—
28. Ilfiskorrektion, III. Sektion	19,780	10	47,167	05
29. Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion	—	—	48	10
30. Lauelibach zu Hilterfingen, Verbauung	260	—	260	—
31. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	603	53	903	53
32. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	—	—	2,868	70
33. Biglenbach zu Walkringen, Korrektion	10,880	75	15,672	50
34. Worblenbach zu Enggistein, Korrektion	2,000	—	2,000	—
35. Ilfiskorrektion, I. Sektion	4,000	—	1,472	40
36. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	—	—	2,869	80
37. Stämpbach zu Stettlen, Verbauung	10,000	—	21,074	15
38. Schwarzbach auf der Gemmi, Schutzdämme	1,600	—	1,600	—
39. Tracht- und Glissibach zu Brienz, Verbauung	—	—	2,448	30
40. Birskorrektion Loveresse-Court	10,000	—	10,000	—
41. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Versicherung	—	—	10,186	55
42. Lüsselkorrektion, Kantonsgrenze bis Birs	3,751	70	14,364	10
43. Dorf- und Bösenbach zu Steffisburg, Verbauung	4,400	—	7,849	70
44. Oenz zu Bollodingen, Hochwasserkanal	—	—	2,177	30
45. Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	—	—	532	—
46. Ilfiskorrektion, II. Sektion	—	—	34	40
47. Grüne zu Sumiswald, Korrektion	—	—	3,573	—
48. Grünnbach zu Merligen, Verbauung	6,000	—	11,879	10
49. Guntenbach und Gersterngraben zu Sigriswil, Verbauung	1,000	—	1,822	25
Übertrag	422,317	37	904,354	81

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	422,317	37	904,354	81
50. Hirsigraben zu Schwarzenegg, Verbauung	2,266	35	4,268	60
51. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	2,100	—	3,883	—
52. Kalberhönibach zu Saanen, Verbauung	2,400	—	4,367	—
53. Turbach zu Saanen, Verbauung	4,800	—	8,509	10
54. Äusserer Seitenbach zu Lenk, Verbauung	3,200	—	7,465	25
55. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Traversenumbau	2,000	—	3,557	30
56. Plachti- und Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	4,800	—	8,335	—
57. Zulgkorrektion, Steffisburg bis Aare	3,800	—	6,144	—
58. Bärbach- und Seihengraben zu Zäziwil, Verbauung	6,800	—	11,430	35
59. Dorfbach zu Oberwil bei Büren, Korrektion	—	—	1,007	—
60. Engstligen-Korrektion zu Frutigen, Ergänzung	10,000	—	18,850	—
61. Wildbäche zu Pery, Verbauung	—	—	293	95
62. Aarekorrektion Schützenfahr bis Elfenau	—	—	6,629	95
63. Aarekorrektion Elfenau bis Bern	—	—	34	—
64. Eichibach und Dorfbach zu Büetigen, Korrektion	—	—	872	15
65. Schüpbachkanal und Zuflüsse, Verbauung	—	—	1,770	80
66. Bibernthalbach Neuhüsli bis Lüterkofen, Korrektion	—	—	90	—
67. Eischlenbach zu Hofstetten bei Brienz, Verbauung	—	—	1,800	—
68. Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	366	85
69. Schwarzenbach zu Untersteckholz, Verbauung	—	—	242	55
70. Reichenbach zu Reichenbach, Verbauung	—	—	19	10
71. Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	—	—	228	10
72. Lütschine zu Lütschenthal, Ausräumung	770	—	1,417	70
73. Narrenbach zu Diemtigen, Verbauung	—	—	460	—
74. Haslethalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten	1,277	—	1,277	—
75. Lütschine zu Grindelwald, Korrektion	—	—	600	—
76. Lauelibach im Heimberg, Verbauung	—	—	225	—
77. Wildbäche zu Wengi bei Frutigen, Verbauung	—	—	421	—
78. Zulgkorrektion Steffisburg bis Eriz	—	—	500	—
79. Emme zu Äschau, Brücke und Schwellenbauten	—	—	86	60
80. Brandöschgraben, Gemeinde Trub, Verbauung	—	—	27	60
81. Marchgraben zu Adelboden, Schwellenbauten	—	—	296	40
82. Mühlebach zu Brienz, Korrektion	—	—	33	—
83. Leimbach zu Frutigen, Verbauung	—	—	854	—
84. Eibach zu Wattenwil, Herstellungsarbeiten	—	—	2,500	—
	466,530	72		
85. Vorschüsse für Wasserbauten (D. 3, *c*)	225,751	60		
Total	692,282	32	1,003,217	16
Zusammenzug.				
a. Bauten des Staates	395	25	9,460	41
b. Beiträge an Gemeinden	692,282	32	1,003,217	16
Total	692,677	57	1,012,677	57

Die **Einnahmen** betreffen:

1. Bundesbeiträge	Fr. 346,117. 18
2. Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen	„ 118,315. 84
3. Verschiedenes	„ 2,492. 95
4. Vorschuss des Staates (Art. 85 oben)	„ 225,751. 60
Total-Einnahmen	Fr. 692,677. 57

Die pro 1899 bezahlten Bundesbeiträge für die Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Lombachverbauung zu Unterseen und Habkern, Aarekorrektion zu Innertkirchen, Scheusskorrektion Bözingen-Bielersee und Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus sind in der Vorschussrechnung D. 4, *a—f*, Seite 92 hiernach als Amortisation verrechnet worden.

Die **Ausgaben** betragen Fr. 1,012,677. 57 und setzen sich zusammen wie folgt:

1. Bundesbeiträge:		Fr. 346,117. 18
2. Staatsbeiträge:		
a) Budgetkredit	Fr. 320,000. —	
b) Vorschuss, Art. 85	„ 225,751. 60	
		„ 545,751. 60
3. Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen		„ 118,315. 84
4. Verschiedenes		„ 2,492. 95
Total-Ausgaben		Fr. 1,012,677. 57

Der Rechnungsabschluss pro 1899 für X. G., Wasserbauten, ist folgender:

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wasserbauten:						
a) Bauten des Staates	320,000	—	395	25	9,460	41
b) Beiträge an Gemeinden			692,282	32	1,003,217	16
	320,000	—	692,677	57	1,012,677	57
2. Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter	7,400	—	6,704	35	6,188	85
3. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—	36,886	15	36,886	15
4. Haslethalentsumpfung, nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	347,400	—	736,268	07	1,075,752	57

Die Budgetkredite betragen zusammen	Fr. 347,400. —
Die Einnahmen	„ 736,268. 07
Total	Fr. 1,083,668. 07
Die Totalausgaben belaufen sich auf	„ 1,075,752. 57
Die Wenigerausgaben von	Fr. 7,915. 50

betreffen die auf Art. 2, Besoldungen der Schleusenmeister etc., verrechneten Geühren für Wasserwerkskonzessionen.

Die Einnahmen Art. 3 betreffen Fr. 2,084 für Verschiedenes und Fr. 34,802. 15 Rückvergütung 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 1899.	
	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	—	588,480	—
2. Turbach b. Saanen, Verbauung	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	57,448	45
3. Ilfiskorrektion, III. Bezirk, Gohlbach-Kantonsgrenze	469,000	—	234,500	—	156,400	—	78,100	—	435,561	30
4. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	2,213,023	—	771,007	—	771,007	—	771,007	—	1,854,069	60
5. Hornbach, Verbauung	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	91,519	40
6. Gürbekorrektion 1893	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	922,137	43
7. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	573,921	—
8. Lammbach bei Brienz, Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	545,134	60
9. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze Solothurn	685,000	—	228,334	—	228,334	—	228,333	—	*) 343,864	40
10. Kanderkorrektion	1,250,000	—	416,700	—	416,700	—	416,700	—	—	—

*) In dieser Summe sind die Kosten von Fr. 74,062. 25 für die neue Bätterkinden-Brücke und Anfahrten inbegriffen.

Der Stand des Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion, dessen Zinsertrag, soweit nötig, für die Unterhaltungsarbeiten verwendet werden kann, ist auf Ende 1899 folgender:

Stand desselben am 1. Januar 1899		Fr. 1,000,075. 30
Zins hiervon pro 1899	Fr. 33,753. 06	
Kapitalzahlung bei'r Hypothekarkasse	„ 1,826. 84	
Verschiedene Einnahmen	„ 2,084. —	
Zusammen	Fr. 37,663. 90	
Ausgaben pro 1899	„ 36,886. 15	
Vermehrung im Jahr 1899		„ 777. 75
Stand am 31. Dezember 1899		Fr. 1,000,853. 05

Ad 5. Hornbach-Verbauung.

Im Berichtsjahre gelangte namentlich die zur Sicherstellung des Dorfes Wasen erforderliche Korrektion der untersten, rund ½ km. langen Strecke zur Ausführung. Ausserdem wurden kleinere Teilstrecken im obern Gebiet verbaut und das Gefälle durch weitere Überfälle in Betonmauerwerk reduziert.

Ad 6. Gürbekorrektion.

Im Gegensatz zum Vorjahre konnte im Jahre 1899 an der Gürbe so ziemlich nach Programm gebaut werden. Hauptsächlich wurden die Bauten im Gebirge und auf der Strecke Forstsäge-Pfandersmatt zwischen Wattenwil und der Gaugglerenmühle gefördert.

Ad 8. Lammbach bei Brienz, Verbauung.

Die Arbeiten wurden im Berichtsjahre an den grossen Sperren in der Lamm, an der Schale nach dem Brienzersee und an der Verlegung sowie Erhöhung der Brünigbahn in intensivster Weise betrieben und die beiden letztgenannten Objekte vollendet.

Ad 10. Kanderkorrektion.

Das Zustandekommen der Spiez-Frutigen-Bahn, deren Linie streckenweise längs der Kander gebaut werden muss, veranlasste die Gemeinden Wimmis, Spiez und Äschi, unter Beiziehung dieser Bahn, die längst notwendige Kanderkorrektion zwischen Kien und Stegweid an die Hand zu nehmen, ein bezügliches Projekt aufzustellen und, gestützt hierauf, bei Bund und Kanton um angemessene Subventionen nachzusuchen.

Das Projekt sieht die Eindämmung der Kander von Kienbach bis zur Wimmisallmend, mit Verbauungen, kleinen Durchstichen und einer Anzahl Überfälle vor, welche Bauten auf Fr. 1,250,000 veranschlagt sind. Die Sohlenbreite soll für die obere Flussstrecke 22 Meter, für die untere 24 Meter betragen. Durch 2 Meter und 2,5 Meter hohe Überfälle soll das Gefälle möglichst ausgeglichen werden.

Die Bundesversammlung bewilligte durch Bundesbeschluss vom 30. September 1899 unter den üblichen Bedingungen einen Bundesbeitrag von einem Drittel, im Maximum von Fr. 416,700 und der Grosse Rat unterm 20. November 1899 einen ebenso hohen Beitrag.

Die Arbeiten wurden längs dem Tracé der Spiez-Frutigen-Bahn noch im Berichtsjahre in Angriff genommen und stark gefördert.

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.
Oberhasli	Aare bei Meiringen	Aareschluchtgalerien, Fristverlängerung zur Konstituierung der Gesellschaft.
Interlaken	Eistlenbach zu Hofstetten bei Brienz	Wasserwerkanlage Binder; Konzessionserteilung.
„	Schwarze Lütschine bei Burglauenen	Wasser- und Elektricitätswerk Guyer-Zeller; Baufristverlängerung.
Niedersimmenthal, Thun, Konolfingen, Seftigen und Bern	Öffentliche Gewässer und Staatsstrassen	Starkstromleitungen des Elektricitätswerkes „Motor“ in Spiezwiler; Bewilligung für Abänderungen.
Signau	Emme im Rebloch, Gemeinde Eggiwil	Wasser- und Elektricitätswerk Gebr. Sänger in Langnau und Biel; Konzessionserteilung.
Burgdorf und Trachselwald	Emme in den Gemeinden Burgdorf, Hasli und Rüegsau	Wasserwerkanlage der Gemeinde Burgdorf; Baufristverlängerung.
Wangen und Aarwangen	Aare zwischen Wangen und Bannwil	Wasser- und Elektricitätswerk der Einwohnergemeinden Wangen, Wiedlisbach, Walliswil-Wangen, Walliswil-Bipp, Berken, Bannwil, Graben-Herzogenbuchsee und Aarwangen; Baufristverlängerung und Konzessionsübertragung an die deutsche Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Frankfurt am Main.
Seftigen	Mühlebach bei Rümligen	Wasserwerkanlage Badertscher; Konzessionserteilung.
Bern	Scherlibach in der Sensenmatt	Wasserwerkanlage Brunschwyler; Konzessionserteilung.
Nidau	Aare zu Hagneck	Wasser- und Elektricitätswerk „Motor“ in Baden; Konzessionsübertragung an die Aktiengesellschaft „Elektricitätswerk Hagneck“ in Biel.
Münster	Birs zwischen Courrendlin und Courroux	Wasserwerkanlage der Eisenwerkgesellschaft L. v. Roll in Rondez; Baufristverlängerung.
Delsberg	Sorne bei Courtetelle	Wasserwerkanlage der Gemeinde Courtetelle.
Laufen	Birs zwischen Bärschwil und Laufen	Wasserwerkanlage Gresly und Konsorten; Baufristverlängerung.
„	Birs zu Angenstein	Wasserwerkanlage der Floretspinnerei Angenstein; Konzessionserteilung.

Fähren.

Im Jahre 1899 wurden für folgende Fähren Konzessionen erteilt:

Bern, Aarefähre *Felsenau-Seftau*, Konzessionserteilung an die Aktienspinnerei Felsenau.

Amt Erlach, provisorische Seilfähre über die *Zihl* bei km. 32.871 der Bern-Neuenburg-Bahn; Konzessionserteilung an die Unternehmerfirma Fr. Rothacher & Cie. in Hauterive.

Stellung von Gewässern unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster.

Folgende Vorlagen erhielten die Genehmigung des Regierungsrates:

Meiringen, Aare, Aufforderung an die Gemeinde zur Revision des Schwellenreglementes.

Brienz, Lamm- und Schwandenbach, Sanktion von Schwellenreglement und Kataster.

Ringgenberg, Allmendgraben, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Kandergrund, Bundergraben, Sanktion von Schwellenreglement und Kataster.

Reichenbach, Kien, Bewilligung für Katasterrevision.

Saanen, Rotengraben, Turnelsbach und Kapfgräbli, Sanktion des Schwellenkatasters.

Buchholterberg, Seitengräben der Rotachen, Sanktion des Schwellenreglementes.

Wiedlisbach, Brüggbach, Genehmigung des Unterhaltungsreglementes.

Neuenegg, Sense, Sanktion von Schwellenreglement und Kataster.

Schüpfen, Lissbach zwischen Schönbrunnen und Bundkofen, Genehmigung des Unterhaltungsreglementes.

Soubey, Doubs, Anforderung an die Gemeinde zur Aufstellung von Schwellenreglement und Kataster.

Brislach, Lussel, Genehmigung des Schwellenkatasters.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1899 folgender:

A. Hochbau.

Stand am 1. Januar 1899		Fr. 1,078,656. 60
Neue Bewilligungen pro 1899		„ 166,074. 60
Mehrkosten		„ 624. 40
		Fr. 1,245,355. 60
Zahlungen pro 1899	Fr. 423,049. —	
Ersparnisse pro 1899	„ 24,355. 60	
		„ 447,404. 60
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1899		Fr. 797,951. —
Am 1. Januar betrugen dieselben		„ 1,078,656. 60
Verminderung im Jahr 1899		Fr. 280,705. 60

B. Strassenbau.

Stand am 1. Januar 1899		Fr. 410,726. 20
*Neue Bewilligungen pro 1899		„ 780,461. 45
Mehrkosten pro 1899		„ 341. 65
		Fr. 1,191,529. 30
Zahlungen pro 1899	Fr. 357,385. 27	
Ersparnisse pro 1899	„ 40,254. 45	
		„ 397,639. 72
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1899		Fr. 793,889. 58
Am 1. Januar 1899 betrugen dieselben		„ 410,726. 20
Vermehrung im Jahr 1899		Fr. 383,163. 38

C. Wasserbau.

Stand am 1. Januar 1899		Fr. 1,125,422. 40
Neue Bewilligungen pro 1899		„ 812,169. 31
Mehrkosten pro 1899		„ 24,673. 10
		Fr. 1,962,264. 81
Zahlungen pro 1899	Fr. 545,751. 60	
Einnahmenüberschüsse (Vorzahlungen)	„ 22,877. 20	
Ersparnisse pro 1899	„ 15,991. 50	
		„ 584,620. 30
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1899		Fr. 1,377,644. 51
Am 1. Januar 1899 betrugen dieselben		„ 1,125,422. 40
Vermehrung im Jahr 1899		Fr. 252,222. 11

* In der Summe von Fr. 780,461. 45, neue Bewilligungen pro 1899 Litt. B oben, ist der Staatsbeitrag von Fr. 500,000 an die Gemeinde Bern für die Kornhausbrücke inbegriffen.

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1899.		Neue Vorschüsse im Jahr 1899.		Amortisation im Jahr 1899.		Stand am 1. Januar 1900.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. n. Bauwesen.								
1. **Haslethalentsumpfung,** nachträgliche Arbeiten	22,047	71	—	—	1,277	—	20,770	71
2. **Eidgen. Telegraphenbureau** in Pruntrut	—	—	6,210	75	—	—	6,210	75
	22,047	71	6,210	75	1,277	—	26,981	46
A. o. Eisenbahnwesen.								
1. **Eisenbahn-Projektvorstudien:**								
a. Tramelan-Noirmont-Bahn	4,000	—	—	—	—	—	4,000	—
b. Vevey-Thun-Bulle-Bahn	2,498	50	—	—	—	—	2,498	50
c. Brienzerseebahn (Rechtes Ufer)	3,000	—	—	—	—	—	3,000	—
d. Worblenthal-Bahn	3,230	—	—	—	—	—	3,230	—
e. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	6,000	—	460	50	6,437	—	23	50
f. Neuenegg-Gümmenen-Bahn	3,675	—	—	—	—	—	3,675	—
g. Ramsei-Huttwil-Bahn	3,000	—	—	—	—	—	3,000	—
h. Saignelégier-Glovelier-Bahn	5,250	—	4,525	—	9,775	—	—	—
i. Solothurn-Münster-Bahn	—	—	2,075	—	2,075	—	—	—
k. Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	5,737	50	—	—	5,737	50
	30,653	50	12,798	—	18,287	—	25,164	50
2. **Lötschbergbahn, Projektvorstudien**	2,651	40	51,770	75	—	—	54,422	15
3. **Eisenbahnsubventionen:**								
a. Huttwil-Wolhusen-Bahn	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
b. Hasle-Konolfingen-Thun-Bahn	1,723,200	—	430,800	—	—	—	2,154,000	—
c. Spiez-Erlenbach-Bahn	480,000	—	—	—	—	—	480,000	—
d. Bern-Neuenburg-Bahn	631,000	—	1,893,000	—	—	—	2,524,000	—
e. Gürbethalbahn-Bahn	262,980	—	221,220	—	—	—	484,200	—
f. Bern-Muri-Worb-Bahn	207,000	—	—	—	—	—	207,000	—
g. Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	350,000	—	—	—	—	—	350,000	—
h. Pruntrut-Bonfol-Bahn	110,000	—	110,000	—	—	—	220,000	—
i. Simplondurchstich	200,000	—	—	—	—	—	200,000	—
k. Freiburg-Murten-Bahn	86,000	—	—	—	—	—	86,000	—
l. Spiez-Frutigen-Bahn	360,000	—	828,150	—	150	—	1,188,000	—
m. Solothurn-Münster-Bahn	—	—	133,200	—	—	—	133,200	—
n. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	—	—	624,000	—	—	—	624,000	—
o. Saignelégier-Glovelier-Bahn	—	—	360,000	—	—	—	360,000	—
	4,570,180	—	4,600,370	—	150	—	9,170,400	—
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Hochbauten	973,358	83	—	—	26,951	—	946,407	83
b. Strassenbauten	82,497	85	127,678	47	—	—	210,176	32
c. Wasserbauten	322,278	12	225,751	60	—	—	558,029	72
	1,388,134	80	353,430	07	26,951	—	1,714,613	87
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a. Saanekorrektion	27,958	21	40,879	21	49,100	—	19,737	42
b. Lombachverbauung	141,876	75	28,088	04	51,053	19	118,911	60
c. Aarekorrektion zu Innertkirchen	12,039	45	9,335	30	7,921	50	13,453	25
d. Bern Stadt, Strassenabtretung	104,000	—	—	—	—	—	104,000	—
e. Scheusskorrektion Bözingen-Bielersee	8,162	63	43	—	7,900	—	305	63
f. Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus	14,093	14	381	76	3,600	—	10,874	90
g. Grund-Urbachthal-Strasse	32	55	—	97	33	52	—	—
	308,162	73	78,728	28	119,608	21	267,282	80

II. Teil.

Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Die Verordnung über die Nachführung der Vermessungswerke vom 29. April 1885 mit Nachtrag vom 23. April 1887 wurde nach Vernehmlassung des bernischen Geometervereins und der Amtsschreiber einer Revision und Ergänzung unterworfen. Die Genehmigung des bezüglichen neuen Erlasses fällt in das Jahr 1900.

II. Stand des eidg. Kartenwerkes im Kanton Bern.

Im Jahr 1899 wurden diesbezüglich folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Präcisionsnivellements.

a) Auf der Linie *Bern-Thun-Spiez* wurden die vorhandenen Fixpunkte durch sekundäre Höhenmarken versichert. Gleichzeitig fanden auf der Linie *Les Loges-Dombresson-St-Imier* grössere Kontrollnivellements statt.

b) Neu nivelliert wurde die Linie *Spiez-Frutigen-Kandersteg.*

c) Den Kanton Bern betreffend, wurde die zehnte Lieferung der Fixpunkte des schweizerischen Präcisionsnivellements, enthaltend die Linien *Basel-Delémont-Biel-Lyss-Zollikofen, Delémont-Delle* und *Herzogenbuchsee-Biel* publiziert.

2. Topographische Arbeiten.

a) Von den Blättern des Siegfriedatlas erhielten *Nachträge auf dem Terrain* die Nummern: 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 111, 118, 119, 121, 122, 134, 136, 137, 145, 312, 313, 314, 315, 318, 321, 323, 332, 334, 337, 339, 348, 349, 351, 353, 355, 367, 383, 384, 385, 385bis, 395, 396. Total 39 Blätter.

b) Mit Nachträgen publiziert wurden 16 Blätter, nämlich Nr. 5, 136, 137, 312, 313, 315, 348, 349, 350, 351, 351bis, 353, 354, 355, 355bis, 367.

c) Im Stich befinden sich für die *I. Ausgabe* Nr. 5bis, Pfetterhausen, für *Nachträge* Nr. 145, 314, 318, 332, 334, 396.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahre wurde die Triangulation von *Kandergrund* bis auf einen kleinen Rest (im hintern Gasternthal) fertig gemacht, ferner kleinere Triangulationen in *Alle* und *Pieterlen* ausgeführt (Feld und Bureau) und schliesslich die Berechnungen der Triangulationen *Tüscherz, Twann, Bargen* und des *Amtes Erlach* beendigt.

b. Signalversicherungen in den Ämtern Konolfingen und Seftigen.

Die im letzten Jahresbericht in Aussicht genommene Expropriation der Versicherungsdienstbarkeiten in den Fällen, in welchen die Signale auf ungefertigtem Terrain stehen, ist im Berichtsjahre im *Amt Konolfingen* zum grössten Teil durchgeführt worden. Da die Entschädigungsfrage vorher mit den betreffenden Eigentümern auf gütlichem Wege erledigt wurde, so langten während der Auflage der Expropriationspläne keine wichtigere Einsprachen ein. Die Erledigung dieser Signal-Versicherungen fällt ins Jahr 1900.

Im *Amt Seftigen* sind die Versicherungsarbeiten soweit fortgeschritten, dass dieselben im Laufe des nächsten Jahres ebenfalls zu Ende geführt werden können.

c. Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen.

Die Grenzbereinigungen *Biglen-Höchstetten* und *Bümpliz-Köniz* wurden nach Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 durch den Regierungsrat erledigt, da die beteiligten Gemeinden genehmigte Vermessungswerke besitzen.

IV. Parzellarvermessung.

Im Berichtsjahre erhielten die Vermessungswerke der Gemeinden Steffisburg, Affoltern, Toffen und Oberhofen die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

Die Aufnahmen in *Kandergrund* sind in den bewohnteren Gebieten mit Ausnahme der Felsengebiete vollendet. Noch aufzunehmen sind: das Gebiet des Öschinensees mit dem Öschinen-Schafberg, Öschinengrat und Öschinenholz, sodann das Gasternthal und das Gebiet von der Klus bei Kandersteg, dem Gemmiweg entlang, bis zur Kantonsgrenze. Für die Aufnahme der Felsgebiete konnten diesen Sommer die beabsichtigten Versuche mit Photogrammetrie nur in geringem Umfange ausgeführt werden, da der neue, grössere Photogrammeter erst gegen Ende der Saison fertig wurde. Immerhin glauben wir aus den wenigen Aufnahmen schliessen zu dürfen, dass die Photogrammetrie mit dem neuen Instrument für die Felsaufnahmen, soweit solche überhaupt zur Durchführung gelangen, die *zweckmässigste und billigste Methode* sein wird. Die in Kandergrund noch vorzunehmenden Arbeiten dürften in etwa 2 Jahren abgeschlossen sein.

In *Sigriswil* ist im Gegensatz zu Kandergrund zuerst mit den höher gelegenen Teilen der Gemeinde angefangen worden. Diese Gebiete sind fertig aufgenommen mit Ausnahme von Teilen des Sigriswilgrates, der Beatenbergseite und der untern Hälfte des Justisthales. Für die Fertigstellung der beiden erstgenannten Gebiete soll ebenfalls die Photogrammetrie mitverwendet werden. Noch aufzunehmen sind die Gebiete von Ringoldswil (teilweise), Äschlen (teilweise), Gunten, Sigriswil (Dorfbezirk), Ralligen und Merligen. Diese Gebiete sind sehr stark parzelliert, was die Fertigstellung der Vermessung naturgemäss hinausschiebt. Für dieselbe muss noch ein Zeitraum von 3 bis 4 Jahren in Aussicht genommen werden.

Stand der Vermessungsarbeiten in der zur Inangriffnahme derselben aufgeforderten Amtsbezirken.

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

*) Die von der Gemeinde Meienried in Aussicht genommene Neuvermessung mit Weganlage und Neueinteilung (siehe Jahresbericht pro 1898) ist im Berichtsjahre nicht ausgeführt worden.

Übersicht des Standes der Vermessungsarbeiten in den verschiedenen Amtsbezirken.

Amtsbezirk.	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	27	100	—	—	—	—
Trachselwald	1. Januar 1886	10	10	100	—	—	—	—
Signau	1. Juli 1887	9	4	44	—	—	5	56
Schwarzenburg	1. Juli 1887	4	1	25	1	25	2	50
Thun	1. Juli 1888	29	24	83	2	7	3	10
		306	278	91	17	6	11	3

*) Siehe Bemerkung betreffend Meienried.

Ferner wurden die **Revisionen der Vermessungswerke** von 32 Gemeinden ausgeführt und genehmigt.

In Arbeit befinden sich die Nachführungen von 71 Gemeinden.

Vermessungsarbeiten im Jura.

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

Die **Revisionen der Vermessungswerke** nachfolgender Gemeinden wurden im Berichtsjahre beendigt und genehmigt: *Reconvilier, Vauffelin, Tramelan-dessus.*

In **Arbeit sind die Nachführungen** der Vermessungswerke: *Montignez, Les Breuleux, St. Braix, La Chaux, Les Enfers, Muriaux, Bressaucourt, Courtemaiche, Noirmont, Laufen, Courrendlin, Crémine, Mont Tramelan, Evilard, Le Bémont.*

V. Kantonsgrenzen.

Im Berichtsjahre fand die Wiederherstellung eines Grenzsteines an der *schweiz.-deutschen Grenze bei Burg* statt.

Ebenso erfolgte Wiederherstellung von Grenzzeichen in den Kantonsgrenzen *Bern-Solothurn,* zwischen Burg und Metzerlen und *Bern-Freiburg* bei Dicki.

III. Teil.

Eisenbahnwesen.

A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Der Bundesrat erliess unterm 20. Januar 1899 eine neue *Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen und Dampfschiffe,* worin er die Dauer des Sommerfahrplanes bis 30. September und den Beginn des Winterfahrplanes auf den 1. Oktober festsetzte, anstatt bis 14. Oktober, bezw. auf den 15. Oktober, wie es bis anhin der Fall war. Einerseits aus diesem Grunde und anderseits, weil an den Fahrplänen sich immer grössere Kreise interessieren und daher die Behandlung der Entwürfe auch mehr Zeit beansprucht als früher, setzte der Bundesrat die Termine zur Einreichung der Fahrplan-Entwürfe und der Abänderungsanträge der Kantonsregierungen, des Zolldepartementes und der Oberpostdirektion um je einen Monat *früher* an, nämlich zur Einreichung der Entwürfe auf den 15. Februar, bezw. 25. Juni, und für die Abänderungsanträge auf den 5. März, bezw. 15. Juli. Die Frist für letztere ist die gleiche geblieben, nämlich 18—20 Tage, was für unsern Kanton mit seinen zahlreichen und vielen Verkehrsinteressen dienenden Eisenbahnen als zu knapp bezeichnet werden muss. Es ist wünschenswert, dass diese Frist um einige Tage verlängert werde.

Durch Beschluss vom 10. Juni 1899 schloss sich der Regierungsrat einer von verschiedenen Kantonen eingereichten *Eingabe an die Kommission des Nationalrates für das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen* zu Handen des schweizerischen Nationalrates an, worin das Gesuch gestellt wurde:

„Es sei der Grundsatz, dass der Bund den Bau neuer Nebenbahnen durch Beiträge oder Aktienbeteiligung unterstützen werde, in das in Beratung liegende Nebenbahnengesetz aufzunehmen, wobei die Festsetzung der näheren Bedingungen und der Art und Weise der Beteiligung einem besondern Gesetz oder Bundesbeschlusse vorbehalten sein soll.“

Die Bundesversammlung glaubte jedoch hiervon Umgang nehmen und die Frage der Subvention der Nebenbahnen durch den Bund einer besondern, späteren Gesetzesvorlage vorbehalten zu sollen.

Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen wurde unterm 21. Dezember 1899 beschlossen und ist am 15. April 1900 in Kraft getreten.

Um den Fiskus thunlichst vor Zinsverlusten zu bewahren, lud der Regierungsrat die *Vertreter des Staates in den Verwaltungsräten* der vom Staat gemäss Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 subventionierten Eisenbahnlinien durch *Kreisschreiben vom 5. Juli 1899* ein, dahin zu wirken, dass der Verwaltungsrat ihrer Eisenbahn die Einladungen zu den Aktieneinzahlungen jeweilen erst erlasse, wenn die Gesellschaft das Geld zum Bahnbau wirklich benötigt und sich über dieses Bedürfnis ausweisen kann.

Ferner ersuchte der Regierungsrat durch *Kreisschreiben vom 7. September 1899 die Eisenbahnverwaltungen,* deren Linien im Gebiete des Kantons Bern liegen, um regelmässige Zusendung ihres Jahresberichtes, der Jahresrechnung und eines Protokollauszuges der Generalversammlung der Aktionäre, wie es das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 vorschreibt und sprach den Wunsch aus, dass ihm jeweilen auch die monatlichen Betriebsergebnisse zur Kenntnis gebracht würden.

Der Regierungsrat beauftragte sodann unterm 12. Oktober des Berichtsjahres die Direktionen der Eisenbahnen und des Innern die Frage zu prüfen und darüber Bericht zu erstatten, ob es thunlich und ratsam sei, eine *Statistik über die bisherigen Ausgaben des Staates und der Gemeinden für Eisenbahnzwecke* auszuarbeiten.

Auf den Antrag der Direktion des Innern beschloss der Regierungsrat unterm 8. Januar abhin, es sei eine solche Statistik aufzunehmen, das bezügliche Material im Laufe dieses Jahres zu sammeln und sodann ein Plan für die Bearbeitung und Nutzbarmachung desselben nebst entsprechendem Kostenvoranschlag aufzustellen.

Gemäss Art. 15 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen sowie gemäss Art. 32 der Vollziehungsverordnung vom 7. November 1899 hat der Kanton Bern ein Mitglied des Verwaltungsrates und sechs Kreiseisenbahnräte zu wählen. In der Novembersession des Grossen Rates reichte nun Herr Grossrat Bühlmann diesbezüglich folgende *Motion* ein:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Grossen Rat Bericht und Antrag darüber zu erstatten, in welcher Weise die Vertreter des Kantons in den Verwaltungsbehörden der künftigen Bundesbahnen zu wählen seien."

Die Behandlung dieser Motion fällt ins Jahr 1900.

B. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Eisenbahnen.

1. Burgdorf-Thun-Bahn.

Der Bahnbau wurde bis im Sommer vollendet und die Linie auf den 21. Juli in Betrieb gesetzt.

Unterm 8. November 1899 beschloss der Regierungsrat auf Grund des gemäss Art. 9 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 von der Burgdorf-Thun-Bahn geleisteten Ausweises über die Verwendung des Baukapitals den letzten Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates einzubezahlen.

2. Bern-Neuenburg-Bahn.

In der Sitzung vom 15. Mai 1899 genehmigte der Grosse Rat die zur Erhöhung des Aktienkapitals gemäss Beschluss vom 29. März 1898 vorgenommene Statuten-Revision. Das Aktienkapital beträgt nunmehr Fr. 5,957,000. Ferner wurden in Art. 22 der Statuten die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates von 21 auf 23 vermehrt.

Der Staat leistete im Jahr 1899 die zweite, dritte und vierte Einzahlung auf seine Aktienbeteiligung mit je 20 %, zusammen Fr. 1,893,000.

Im Laufe des Jahres gelangte das allgemeine Bauprojekt der im Kanton Bern befindlichen Bahnstrecke zur Genehmigung, mit Ausnahme der Einmündungsstrecke Weiermannshaus-Bern im Gebiete der S. C. B., mit welcher Gesellschaft zuerst die Anschlussfrage geregelt werden musste.

Die Bauarbeiten wurden im Berichtsjahre energisch gefördert.

3. Simplon-Durchstich.

Die Bohrungen für den ersten Tunnel wurden im Berichtsjahre um 3,533 m, diejenigen des Paralleltunnels um 3,262 m gefördert.

Die Gesamtlänge der Bohrungen betrug auf Jahresschluss für jenen 3,866 m, für diesen 3,468 m.

4. Spiez-Frutigen-Bahn.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 13. März 1899 die Statuten dieser Gesellschaft unter einigen Vorbehalten und bewilligte nach Massgabe von Art. 2, Alinea 4, des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 eine Aktienbeteiligung von 60 % des Anlagekapitals von Fr. 3,300,000 oder von Fr. 1,980,000 im ganzen.

Hierauf gestützt genehmigte diese Behörde sodann auch den Finanzausweis und unterm 15. Mai des Berichtsjahres die gemäss Grossratsbeschluss vom 13. März revidierten Statuten.

Die Bauarbeiten wurden Mitte Juni in Angriff genommen.

Im Laufe des Jahres 1899 leistete der Staat auf seine Aktienbeteiligung zwei weitere Einzahlungen à 20 %, mit zusammen Fr. 792,000.

5. Gürbethalbahn.

Um der Gesellschaft der Gürbethalbahn Gelegenheit zu geben, den Finanzausweis für die *ganze* Linie Bern-Thun durch das Amt Seftigen und nicht nur für die Teilstrecke Bern-Pfandersmatt zu erbringen, verschob der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 16. März die Behandlung dieses Geschäftes auf die ordentliche Maisession in der Meinung, dass wenn es bis dahin der Gesellschaft unmöglich sein sollte, das obere Teilstück Pfandersmatt-Thun zu finanzieren, alsdann die Genehmigung des Finanzausweises für die untere Teilstrecke in sichere Aussicht gestellt werden könne.

Die Finanzierung des zweiten Teilstückes bis zur Maisession gelang nicht, worauf der Grosse Rat unterm 17. Mai die letztmals unterm 24. Februar 1899 revidierten Gesellschaftsstatuten und das allgemeine Bauprojekt Bern-Pfandersmatt mit einem Kostenvoranschlage von Fr. 2,420,000 genehmigte,

sowie nach Massgabe von Art. 2, Alinea 3 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 eine Aktienbeteiligung von Fr. 1,210,500 für diese Teilstrecke zusicherte und daraufhin hierfür auch den Finanzausweis als genügend anerkannte.

Auf Grund des vom schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigten allgemeinen Bauprojektes konnten die Bauarbeiten zwischen Wabern und Pfandersmatt anfangs Oktober 1899 begonnen werden.

6. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Nachdem die Gesellschaft der P. B. B. den durch den Grossratsbeschluss vom 21. November 1898 verlangten Ausweis über die Rechtsgültigkeit der vorhandenen Aktienzeichnungen von Fr. 750,000 unzweifelhaft erbracht und über die Beschaffung eines Obligationenkapitals von Fr. 330,000 mit einem Bankinstitut einen Vertrag vorgelegt hatte, erklärte der Regierungsrat den Finanzausweis als geleistet.

Das allgemeine Bauprojekt mit Ausnahme der Einmündung in die Linie der Jura-Simplon-Bahn im Bahnhof Pruntrut wurde genehmigt und der Bau im Monat Mai in Angriff genommen.

Auf die Aktienbeteiligung des Staates wurde im Berichtsjahre die zweite Einzahlung à 20 %, mit Fr. 110,000 geleistet.

Der Regierungsrat empfahl ferner dem Bundesrat zwei Eingaben der Pruntrut-Bonfol-Bahngesellschaft zur Vermittlung an das Ministerium für Elsass-Lothringen in Strassburg, sowie an das Reichs-Eisenbahnamt in Berlin, worin die Gesellschaft sich um die Fortsetzung der P. B. B. nach Altkirch oder Dammerkirch bemühte. Die Antwort des deutschen auswärtigen Amtes lautete dahin, dass allerdings der Bau einer Eisenbahn durch das Largthal bei den Behörden anhängig gemacht, von ihnen aber noch nicht beschlossen worden sei. Es lasse sich jetzt noch nicht sagen, in welcher Richtung dieselbe geführt werden solle.

b) Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 18. April 1899 die Statuten der unterm 17. Dezember 1898 konstituierten Aktiengesellschaft der Jungfraubahn. Das schweizerische Eisenbahndepartement genehmigte das allgemeine Bauprojekt der Teilstrecken Eigergletscher - Rothstock und Rothstock - Eigerwand und gestattete die Eröffnung des Betriebes für die erstgenannte auf den 2. August des Berichtsjahres.

2. Drahtseilbahn zum Reichenbachfall bei Meiringen.

Die Betriebseröffnung wurde vom Bundesrat auf den 8. Juni 1899 gestattet. Immerhin blieben verschiedene Ergänzungsarbeiten, wie Abschrankungen und die Verbesserung des Verbindungsweges von der obern Station zum Scheideggweg im Berichtsjahre noch unvollendet.

3. Gurtenbahn bei Bern.

Die Bahn wurde innerhalb der ersten 8 Monate des Betriebsjahres ausgeführt und am 12. September in Betrieb gesetzt.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a) Subventionierte Bahnen.

1. Langenthal - Huttwil - Bahn.

Durch Beschluss vom 7. Februar 1899 genehmigte der Bundesrat den I. Nachtrag zu den Statuten dieser Eisenbahngesellschaft, welchen die Generalversammlung der Aktionäre unterm 11. Januar 1897 beschlossen hatte. Derselbe betrifft eine kleine Erhöhung des Aktienkapitals und eine Änderung in der Direktion.

2. Spiez - Erlenbach - Bahn.

Auf eine Anfrage der Direktion der Spiez-Erlenbach-Bahn vom 2. Dezember 1898 willigte der Regierungsrat unterm 18. Januar des Berichtsjahres principiell in die Übertragung des Betriebes dieser Linie an die Thunerseebahn - Gesellschaft ein, insofern gewisse Garantien geschaffen würden, für den Fall, dass der Betrieb der T. S. B. selbst gefährdet sein sollte. Zum wenigsten sei vorzusehen, dass die S. E. B. in diesem Fall von allen Verpflichtungen gegen die T. S. B. liberiert sein und ihren Betrieb selbst übernehmen könnte.

Die Bundesversammlung genehmigte durch Beschluss vom 22. Dezember 1899 einen bezüglichen unterm 20. September gleichen Jahres abgeschlossenen Nachtrag zum Betriebsvertrag vom 5. Dezember 1895 zwischen der Jura - Simplon - Bahn und der Spiez-Erlenbach - Bahn.

Ferner genehmigte die Bundesversammlung unterm 6. Oktober 1899 eine Änderung der Konzessionen betreffend Verlegung des Gesellschaftssitzes von Bern nach Erlenbach.

3. Bern - Muri - Gümligen - Worb - Bahn.

Auf Grund der vom Verwaltungsrat vorgelegten Abrechnung für die anlässlich des Bahnbaues ausgeführten Korrektionen der Staatsstrasse und des Füllerichgässchens in Muri, für jene Fr. 20,857. 25 und für diese Fr. 13,044. 65 betragend, entrichtete die Baudirektion die durch Grossratsbeschluss vom 21. Mai 1897 im Maximum bewilligten Subventionen von Fr. 12,800, bezw. Fr. 4000.

Sodann genehmigte der Regierungsrat unterm 7. September 1899 den vom Verwaltungsrat gemäss Art. 9 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 vorgelegten Ausweis über die Verwendung des Baukapitals.

Im Berichtsjahre wurden ferner vom schweizerischen Eisenbahndepartement das abgeänderte Polizeireglement der B. M. G. W. Bahn und durch Bundesbeschluss vom 29. Juni 1899 der Betriebsvertrag dieser Gesellschaft mit der Berner-Tramway-Gesellschaft genehmigt.

Eine Beschwerde von Anwohnern der B. M. G. W. Bahn betreffend Revision der Taxen im Sinne einer Herabsetzung derselben für Muri und Burgernziel, wurde vom Bundesrat unterm 19. Januar 1899, weil unbegründet, abgewiesen.

4. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Obschon diese Linie Freiburg-Murten schon am 23. August 1898 eröffnet worden war, so wurden doch verschiedene Anstände, die Bauausführung auf dem Gebiete der bernischen Enklave Münchenwiler betreffend, erst im Berichtsjahr, die Ausbezahlung der Landentschädigungen für dieses Gebiet sogar zum Teil noch gar nicht erledigt. Es konnte daher auch auf ein Gesuch um Bewilligung in die Errichtung einer provisorischen Hypothek auf die Freiburg-Murten-Bahn bis jetzt nicht eingetreten werden.

Die Bundesversammlung genehmigte durch Beschluss vom 29. Juni 1899 die Übertragung der Konzession und Fristverlängerung für die normalspurige Sekundärbahn von Murten nach Ins auf die Eisenbahngesellschaft Freiburg-Murten.

b) Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jura-Simplon-Bahn.

Der schweizerische Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 12. September 1899 eine in Art. 20, Alinea 1 der Gesellschaftsstatuten vorgenommene Änderung, womit die Zahl der Mitglieder des Verwaltungsrates von 72 auf 80 erhöht wurde. Von den 8 neuen Verwaltungsräten hat der Bund 4 und die Generalversammlung der Aktionäre 4 zu wählen.

Die Erhöhung und Verlegung der *Brünigbahn* im Lammbachgebiet bei Brienz wurde im Berichtsjahr vollendet.

Die Verbesserungen der Bahnhofeinrichtungen in *Biel* und die Beseitigung der dortigen Niveauübergänge gegen Nidau und Madretsch hat auch im Jahr 1899 keinen wesentlichen Fortschritt gemacht. Der Gemeinderat von Biel liess durch die Herren Ingenieure Gleim in Hamburg und Moser in Zürich ein neues Projekt nebst Gutachten ausarbeiten, welches durch die Vermittlung des Eisenbahndepartements der Jura-Simplon-Bahngesellschaft zur Kenntnis gebracht und zur beförderlichen Ausführung empfohlen wurde.

Ebensowenig gelangte die Stationsanlage *Tüscherz* im Berichtsjahre zur Ausführung, weil die Bahngesellschaft die Beteiligung der Gemeinde an den Kosten ungenügend fand.

2. Schweizerische Centralbahn.

Im Jahre 1899 gab namentlich das Projekt einer von der Gemeinde *Thun* verlangten *Unterführung der Allmendstrasse* Anlass zu Verhandlungen mit der Centralbahngesellschaft und dem schweizerischen Eisenbahndepartement. Eine Lösung ist noch nicht erfolgt. Dieselbe steht in Zusammenhang mit der durch die Anschlüsse der Burgdorf-Thun-Bahn und der Gürbethalbahn bedingten gänzlichen Umgestaltung des Bahnhofes Thun.

Eine Petition von Gemeinden und Privaten aus der Gegend von *Oberwangen,* Gemeinde Köniz, um Errichtung einer *Haltestelle* daselbst wurde von der Bahnverwaltung und vom schweizerischen Eisenbahndepartement abschlägig beschieden.

3. Thunerseebahn.

Das schweizerische Eisenbahndepartement übermittelte uns im Mai 1899 ein Gesuch des Verwaltungsrates der Thunerseebahn um Übertragung der Konzession der Bödelibahn samt einem Fusionsvertrag zur Vernehmlassung. Der Regierungsrat hatte gegen die Vorlage keine Einwendungen zu machen, wünschte jedoch, dass eine Taxreduktion auf der Bödelibahn durchgeführt werde, sobald die finanziellen Verhältnisse der fusionierten Bahngesellschaft es gestatten.

Die Bundesversammlung übertrug unter Berücksichtigung dieses Wunsches die Konzession auf die Thunerseebahngesellschaft durch Beschluss vom 6. Oktober 1899.

Durch Erwerbung von Aktien der Thunerseebahn und durch eine dadurch herbeigeführte Statutenrevision ist der Staat nunmehr auch im Verwaltungsrat der Thunerseebahngesellschaft vertreten.

Die Einwohnergemeinderäte von Interlaken und Unterseen reichten unterm 19. Dezember 1899 an das schweizerische Eisenbahndepartement das Gesuch ein, es möchte die Thunerseebahngesellschaft eingeladen werden, in der Gegend des gegenwärtigen Bahnhofquartiers (Interlaken Westquartier) eine rationelle und den Bedürfnissen des Fremdenplatzes Interlaken entsprechende neue Bahnhofanlage zu erstellen und zu diesem Zwecke sobald wie möglich die nötigen Projektvorlagen einzureichen.

Uns hiervon Kenntnis gebend, ersuchten uns die Gemeinden um Unterstützung ihrer Eingabe, namentlich auch hinsichtlich ihrer Bestrebungen betreffend die Einführung der projektierten Brienzerseebahn.

4. Berner-Tramways.

Nachdem eine zweite, den 9. Dezember 1898 abgehaltene, ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre den Kaufvertrag mit der Gemeinde Bern betreffend Erwerbung der Tramways durch letztere genehmigt hatte, ratifizierte die Gemeinde Bern durch ihre Abstimmung vom 5. März des Berichtsjahres den Ankauf derselben. Infolgedessen beschloss die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre der Berner-Tramway-Gesellschaft vom 10. Juni 1899 deren Liquidation. Auch erteilte die Bundesversammlung durch Beschluss vom 6. Oktober 1899 der Einwohnergemeinde Bern eine einheitliche Konzession für den Bau und Betrieb elektrischer Strassenbahnen, mit Inbegriff des Netzes der bisherigen Tramway-Gesellschaft und unter Aufhebung aller früheren Konzessionen.

Die Eisenbahndirektion hatte ferner im Betriebsjahre eine grosse Zahl von Projektvorlagen für Stationserweiterungen und Verbesserungen zu Handen des schweizerischen Eisenbahndepartementes zu begutachten.

D. Projektierte Bahnen.

1. Lötschbergbahn.

Auf Grund einer öffentlichen Konkurrenz ermächtigte der Regierungsrat unterm 21. Januar 1899 die Eisenbahndirektion mit Herrn Ingenieur X. Imfeld in Zürich einen Vertrag über die topographische Aufnahme des Perimetergebietes der Lötschbergbahn im Massstab von 1 : 5000 abzuschliessen. Die Aufnahmen waren bis Mitte August vollendet und bis Ende September zu Papier gebracht, worauf der Regierungsrat die Herren Ingenieure Hittmann in Bern und Greulich in Luzern mit der Ausarbeitung des generellen Bauprojektes und des Kostenvoranschlages beauftragte.

Gleichzeitig erhielten die Herren Dr. phil. Edmund von Fellenberg, Dr. phil. Ernst Kissling und Professor H. Schart in Veytaux, Kanton Waadt, vom Regierungsrat den Auftrag, zur Klarlegung der für einen bernischen Alpendurchstich in Betracht fallenden geologischen Verhältnisse ein Gutachten auszuarbeiten, welches sich sowohl auf das vom Lötschbergtunnel zu durchfahrende Gebirge als auch auf das Massiv des Wildstrubels zu beziehen hatte.

Den 23. November 1899 beschloss der Grosse Rat die Erwerbung der, den Herren Oberst Des Gouttes und Konsorten am 23. Dezember 1891 erteilten, am 26. März 1896 erweiterten Konzession für den Bau und Betrieb einer Lötschbergbahn und ermächtigte den Regierungsrat, mit den Konzessionären einen Abtretungsvertrag abzuschliessen sowie von den Bundesbehörden die Übertragung der Konzession auf den Staat Bern für sich oder zu Handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft auszuwirken.

Der Abtretungsvertrag wurde am 6. Dezember 1899 vom Regierungsrat genehmigt und die Bundesversammlung beschloss unterm 23. Dezember 1899, die Konzession für eine Eisenbahn von Frutigen durch den Lötschberg nach Brig auf den Kanton Bern zu übertragen sowie die zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen um weitere 4 Jahre, d. h. bis 28. Dezember 1903 zu verlängern.

2. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Der weitherzige Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 ermöglichte es endlich, die mehr als zwei Jahrzehnte alten Bestrebungen für eine Simmenthalbahn mit Erfolg zu krönen. Mit einem Aktienkapital von Fr. 5,200,000 konstituierte sich die Aktiengesellschaft für eine Erlenbach-Zweisimmen-Bahn unterm 27. September 1899. Gestützt hierauf und unter Einsendung der für den Finanzausweis erforderlichen Requisiten, bewarb sich die Gesellschaft unterm 7. Oktober 1899 beim Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates um die Genehmigung ihrer Statuten, die Bewilligung der im Subventionsdekret vorgesehenen Aktienbeteiligung des Staates von 60 % der Anlagekosten sowie um die Genehmigung des Finanzausweises. Der Grosse Rat entsprach dem Gesuche unterm 22. November des Berichtsjahres, genehmigte die Gesellschaftsstatuten mit einer kleinen Abänderung, bewilligte nach Massgabe von Art. 2, Alinea 4 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 eine Aktienbeteiligung von 60 % des Anlagekapitals mit 3,120,000 Franken, genehmigte ferner den mit der Unternehmung A. Buss & Cie. in Basel abgeschlossenen Bau-Vertrag à forfait, ermächtigte die Bahngesellschaft, ein Obligationenkapital bis auf Fr. 1,300,000 aufzunehmen und anerkannte schliesslich den Finanzausweis als genügend.

3. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Der Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 hat auch der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse mit den Freibergen in ausserordentlicher Weise Rechnung getragen und diesem Unternehmen in Art. 2, Alinea 4 eine Aktienbeteiligung des Staates bis auf 60 % der Anlagekosten in Aussicht gestellt. Die Initiative für diese Linie blieb denn auch nicht lange aus. Die Aktiengesellschaft der Saignelégier-Glovelier-Bahn konstituierte sich unterm 12. Oktober des Berichtsjahres mit einem Aktienkapital von Fr. 2,450,000 und suchte in Eingabe vom 17./18. Oktober um die Statutengenehmigung, Bewilligung des Staatsbeitrages und Genehmigung des Finanzausweises nach. Der Grosse Rat erteilte durch Beschluss vom 22. November 1899 den Statuten unter Vorbehalt einiger Abänderungen die Genehmigung, hiess grundsätzlich das vorgelegte Projekt einer Normalspurbahn von Saignelégier durch die Tabeillonschlucht nach Glovelier gut, bewilligte eine Aktienbeteiligung von 60 % des veranschlagten Anlagekapitals von Fr. 3,000,000 mit Fr. 1,800,000, gestattete der Bahngesellschaft ferner die Aufnahme eines Anleihens von Fr. 550,000 und ermächtigte den Regierungsrat, den Finanzausweis als geleistet zu erklären, sobald verschiedene specielle Bedingungen, namentlich auch die Erhöhung des Aktienkapitals um weitere Fr. 50,000 erfüllt sein würden.

4. Solothurn-Münster-Bahn.

Der Regierungsrat bewilligte unterm 28. Januar 1899 nach Massgabe des Regulativs vom 26. Juni 1897 der Gemeinde Münster an die Projektstudien für die 8,3 km lange Strecke dieser Bahn auf dem Gebiete des Kantons Bern auf Rechnung der künftigen Staatsbeteiligung den üblichen Beitrag von Fr. 250 per km, im ganzen Fr. 2,075.

Ferner ermächtigte der Regierungsrat die Eisenbahndirektion durch Beschluss vom 5. April 1899 die erste Einzahlung des Staates Bern von 20 % an die Kantonalbank von Bern auf dessen Aktienbeteiligung bei der Solothurn-Münster-Bahn, bernischer Teil, zu leisten, um der Gesellschaft ihre rechtliche Konstituierung zu ermöglichen.

Sodann beauftragte der Regierungsrat durch seine Beschlüsse vom 14./22. Juni 1899 die Herren Hittmann, Ingenieur in Bern und J. Fellmann, Direktor der Rigibahn in Vitznau mit der Prüfung der Tracéfrage der Solothurn-Münster-Bahn, wofür denselben folgende Frage unterbreitet wurde:

„Welches ist die Ansicht der Experten über die Zweckmässigkeit des vorliegenden Projektes der Eisenbahn Solothurn-Münster (Weissensteinbahn) vom Standpunkt der Interessen des Kantons Bern, wenn dabei in Betracht gezogen wird:

a) die Stellung der Bahn im internen schweizerischen Verkehr im allgemeinen und als neues Verbindungsglied zwischen dem alten und neuen Kantonsteil im besondern;

b) die Bedeutung derselben im Durchgangsverkehr Delle-Simplon via Lötschberg besonders im Vergleich zu den andern projektierten, hier in Frage kommenden Abkürzungslinien Münster-Grenchen und Glovelier-Reuchenette?"

Die Aktiengesellschaft der Solothurn-Münster-Bahn konstituierte sich unterm 30. April 1899, worauf der Grosse Rat durch Beschluss vom 21. September 1899 ihre Statuten, nachdem sie durch die Aktionärversammlung vom 24. August 1899 mit dem Subventionsdekret in Einklang gebracht worden waren, genehmigte.

Endlich verlängerte der Bundesrat durch Beschluss vom 24. November 1899 die in Art. 5 der Konzession vom 9. Dezember 1889, letztmals durch Bundesbeschluss vom 15. April 1898 erstreckte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen um ein Jahr, d. h. bis zum 9. Dezember 1900.

Folgende **Eisenbahnen** im Kanton Bern sind im Jahr 1899 von der hohen Bundesversammlung **konzessioniert** worden:

1. Ins-Erlach-Landeron, eventuell Neuenstadt, Normalbahn; 29. Juni 1899 bis 28. Dezember 1900.
2. Sépey-Saanen, elektrische Schmalspurbahn; 29. Juni 1899 bis 29. Juni 1901.
3. Interlaken-Matten-Wilderswil, elektrische Strassenbahn; 6. Oktober 1899 bis 6. April 1901.
4. St. Immer-Sonnenberg, Drahtseilbahn; 23. Dezember 1899 bis 23. Dezember 1900.
5. Vevey-Châteaux-d'Oeux-Zweisimmen, elektrische Normalbahn; 22. Dezember 1899 bis 22. Dezember 1901.

Ferner wurde im Berichtsjahre durch Bundesratsbeschluss für folgende **Konzessionen** die **Frist** zur Einreichung der technischen und finanziellen Ausweise **verlängert**:

1. Rechtsufrige Brienzerseebahn, Schmalspurbahn, bis 28. Juni 1901.
2. Grosse Scheideggbahn, Zahnradbahn, bis 2. Juli 1901.
3. Murten-Ins, Normalbahn, bis 30. Mai 1901.
4. Sensethalbahn, Normalbahn, bis 1. Juli 1901.

Bern, im Juni 1900.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:

Morgenthaler.

Vom Regierungsrat genehmigt am 11. Juli 1900.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**