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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1900)

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

Autor: Morgenthaler / Scheurer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416604

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 1900.

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

I. Teil.

Bauwesen.

I. Gesetzgebung.

Nachdem der Grosse Rat in der Novembersession 1899 den Dekretsentwurf betreffend *das Verfahren zur Erlangung von Baubewilligungen und zur Beurteilung von Einsprachen gegen Bauten* zur Abänderung einer Anzahl Paragraphen an die Kommission zurückgewiesen und diese die verlangten Abänderungen angebracht hatte, nahm der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 13. März 1900 das bereinigte Dekret an.

In Ausführung des Dekretes erliess der Regierungsrat unterm 30. Juni 1900 eine Verordnung betreffend *die für die Publikation von Baugesuchen und die Baubewilligungen zu verwendenden Formulare.*

Das Dekret trat am 1. Juli 1900 in Kraft

Der Grosse Rat genehmigte ferner im Berichtsjahre den Gesetzesentwurf betreffend die *Ergänzung von § 18 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 über die Aufstellung von Alignementsplänen und von baupolizeilichen Vorschriften durch die Gemeinden.* Durch dieses Gesetz, welches am 4. November 1900 vom Bernervolk angenommen worden ist, wurden die Gemeinden verpflichtet, wenn sie Alignementspläne und Baupolizeivorschriften mit allgemeiner Verbindlichkeit aufstellen, auch Vorschriften zur Verhütung von Unglücksfällen bei Bauten zu erlassen.

Die von uns diesbezüglich im Vorjahre aufgestellte *Normalverordnung* soll den Gemeinden als Wegleitung mitgeteilt werden.

Unterm 10. Februar 1900 erliess der Regierungsrat sodann eine *Verordnung über den Verkehr von Motorwagen (Automobiles) jeder Art auf Strassen* und setzte ferner in einem vom 25. April datierten Regulativ die vom Staat zu beziehenden Gebühren für Motorwagen jeder Art fest.

Die Baudirektion entwarf ferner im Berichtsjahr ein *Reglement für den Betrieb und die Aufsicht der Anlagen zur Erzeugung und Verwendung elektrischer Kraft.*

Durch Beschluss vom 7. März 1899 hatte der Regierungsrat, auf den Antrag der Direktion des Innern, bereits die Anlagen zur Erzeugung elektrischer Kraft oder zur Verwendung solcher mit Hülfe von Motoren und Leitungen unter das Gewerbegesetz gestellt, und es handelt sich nun darum, sämtliche

elektrischen Anlagen im Gebiete des Kantons Bern unter die Aufsicht der technischen Organe des schweiz. elektrotechnischen Vereines zu stellen, analog wie die Dampfkessel unter die Aufsicht des Dampfkesselbesitzervereins gestellt worden sind. Die Behandlung dieses Geschäftes fällt jedoch ins Jahr 1901.

Endlich stellte der Regierungsrat, auf den Antrag der Baudirektion, an den schweiz. Bundesrat das Gesuch, er möchte der Bundesversammlung möglichst bald einen Antrag unterbreiten, dahingehend: Es sei das eidgenössische Forstgesetz durch eine Bestimmung zu ergänzen, die es dem Bund gestattet, *Terrainerwerbungen für Aufforstungszwecke bei Korrektionen und Verbauungen von Gewässern zu subventionieren.* Dadurch soll die Erfüllung der von den Bundesbehörden an die Subventionen für Wasserbauten jeweilen geknüpften Aufforstungsbedingungen erleichtert, resp. ermöglicht werden.

II. Verwaltung.

A. Personal und allgemeines.

Im Personalbestand der Central- und Bezirksverwaltung ist pro 1900 keine Mutation zu verzeichnen. Die Zahl der Geschäfte der Baudirektion ist ungefähr die nämliche geblieben wie im Vorjahre: 8150 (1899: 8400).

Der Stand des Strassendienstpersonals betrug auf Ende 1900:

23 Oberwegmeister,
538 Wegmeister,

gegenüber 23 Oberwegmeistern und 484 Wegmeistern im Jahre 1899. Von den Wegmeistern arbeiteten 488 in Regie und 50 im Accord, 444 auf Staatsstrassen, 2 auf Staats- und Gemeindestrassen und 92 auf Gemeindestrassen.

B. Hochbauten.

1. Neubauten des Staates.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	—	—	32,511	15
2. Bern, Amthaus, Neubau	297,753	05	297,753	05
3. Bern, Molkereigebäude, bauliche Änderungen	—	—	4,195	25
4. Brüttelen, Rettungsanstalt, Jauchegrube etc.	—	—	4,301	40
5. Münsingen, Domäne, Schweinestallungen	—	—	5,493	40
6. Pruntrut, Bären, Landjägerwohnungen	—	—	2,857	70
7. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des alten Tollhauses	79,206	90	79,206	90
8. Biel, Amthaus, Neubau	—	—	29,955	55
9. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neues Lehrgebäude	—	—	102,795	85
10. Witzwil, Strafanstalt, neuer Backofen	—	—	1,796	—
11. Bern, Universitätsgebäude, Neubau	—	—	21,322	15
12. Aarberg, Pfarrhaus, bauliche Änderungen	1,937	40	1,937	40
13. Sonvilier, Pré-aux-Bœufs, Rettungsanstalt	—	—	25,733	15
14. Witzwil, Nusshof, neue Fruchtscheune	10,860	95	9,972	65
15. Bern, Zuchthaus, Durchbruch für die Speichergasse	—	—	55	—
16. Waldau, Irrenanstalt, Dampfkessel und Hochkamin	—	—	5,546	05
17. Hindelbank, Seminar, Umbau der Sigristwohnung	—	—	2,692	45
18. Bern, Rathaus, Renovation des Regierungsratsaales	—	—	2,147	—
19. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Wasserzuleitung	—	—	1,096	85
20. Wimmis, Schloss, Abtrittanbau	—	—	2,100	—
21. Ins, Strafkolonie, Badzimmereinrichtung	—	—	713	30
22. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Lehrerwohnung	—	—	6,764	05
23. Erlach, Rettungsanstalt, elektrische Beleuchtung	—	—	1,317	40
24. Witzwil, Strafanstalt, Schweinestall	—	—	9,000	—
25. Ostermundigen, Schiessplatz, Scheibenstände	—	—	60	—
26. Delsberg, Amthaus, Erweiterung	—	—	900	—
27. Thorberg, Strafanstalt, Umbau des Webkellers	—	—	1,000	—
28. Bern, Frauenspital, hydraulischer Aufzug	—	—	452	80
29. Seeberg, Pfarrhaus, neues Holzhaus	300	—	779	55
30. Vorschuss von D. 3. a	—	—	185,602	25
Total	390,058	30	840,058	30

Die *Totalausgaben* betragen	Fr. 840,058. 30
Nach Abzug der Einnahmen von	„ 390,058. 30
bleiben als *Reinausgaben*	Fr. 450,000. —

Die Einnahmen Art. 2 von Fr. 297,753. 05 und Art. 7 von Fr. 79,206. 90 sind Rückvergütungen der Domänenkasse; erstere wurde dem Erlös des Zuchthausareals und letztere dem Irrenfonds entnommen. Art. 12 betrifft die Rückerstattung aus der gleichen Kasse vom Erlös des alten Pfarrhauses in Aarberg, Art. 14 die Brandversicherungssumme für die am 18. August 1899 abgebrannte Scheune und Art. 29 den Beitrag des Joseph Grütter in Seeberg an das neuerstellte Holzhaus.

Der Rechnungsabschluss pro 1900, für die Budgetrubrik X. D, neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1a. Neue Hochbauten	400,000	—	390,058	30	840,058	30
1b. Amortisation	50,000	—	—	—	—	—
2. Bellelay, Umbauten	—	—	50,487	15	50,487	15
Total	450,000	—	440,545	45	890,545	45

Die Ausgaben Art. 2 von Fr. 50,487. 15 sind der laufenden Verwaltung aus dem Irrenfonds zurückvergütet worden.

Ad 2. Bern, neues Amthaus.

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

Alle vom Vorjahre her noch ausstehenden Schreiner-, Schlosser-, Gipser-, Maler-, Wasser- und Gaseinrichtungsarbeiten wurden im Berichtsjahr so gefördert, dass am 1. August die Bureaux der Regierungstatthalterämter, Richterämter etc. bezogen werden konnten. Der Assisensaal und die dazugehörenden Lokalitäten wurden Ende Oktober fertig.

Die Abrechnung kann erst im nächsten Jahr aufgestellt werden.

Ad 7. Waldau, Irrenanstalt; Umbau, resp. Erweiterung des alten Irrenhauses durch einen Aufbau.

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

Die innern Ausbauarbeiten sind im Berichtsjahre so vorgerückt, dass die Möblierung mit Anfang 1901 und der Bezug des Hauses auf das nächste Frühjahr erfolgen kann.

Ad 8. Biel, Amthaus; Neubau.

(Bewilligung vom 4. März 1898 Fr. 320,000
„ „ 21. Nov. 1900 „ 16,500
Fr. 336,500.)

Da noch einige Umgebungsarbeiten unvollendet sind, die erst im Frühjahr 1901 fertig gemacht werden können, so kann dermalen das Resultat der definitiven Abrechnung noch nicht mitgeteilt werden.

Ad 9. Rütti, landwirtschaftliche Schule; neues Lehrgebäude.

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

Der Bau war bis Ende September fertig erstellt und konnte bezogen werden.

Die Abrechnung kann erst nächstes Jahr mitgeteilt werden.

Ad 11. Bern, Universität; Neubau.

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

Die Erd-, Maurer- und Steinhauerarbeiten wurden nach der auf öffentliche Ausschreibung hin erfolgten Hingabe sofort in Angriff genommen und derart gefördert, dass bis Ende November sämtliche Ausgrabungen, sowie die Fundamente und Kellermauern inkl. Sockel auf Erdgeschosshöhe vollendet waren. Während des Winters 1900—1901 werden die Kanalisationsarbeiten ausgeführt.

Ferner sind die Eisenlieferungen, die Spengler- und die Schreinerarbeiten zur freien Bewerbung ausgeschrieben und vergeben worden.

Ad 13. Sonvilier, Pré-aux-Bœufs; neue Rettungsanstalt.

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

Das neue Anstaltsgebäude wurde im Mai 1900 bezogen. Für die dringendsten Herstellungsarbeiten im Ökonomiegebäude sind bis jetzt cirka Fr. 7000. — verwendet worden.

Ad 14. Witzwil, Strafanstalt; Wiederaufbau der abgebrannten Fruchtscheune im Nusshof.

(Genehmigung des Wiederaufbaues vom 7. September 1899.)

Der Brandschaden ist mit Fr. 10,860. 95 abgeschätzt worden. Der Neubau war bis zur Heuernte vollendet und dem Betriebe übergeben. Er kostete Fr. 11,151. 95.

Ad 16. Waldau, Irrenanstalt; neuer Dampfkessel und Hochkamin.

(Bewilligung vom 18. Sept. 1899 = Fr. 26,000. —
„ „ 22. Mai 1900 = „ 893. 05
Fr. 26,893. 05.)

Die vom Vorjahre her ausstehend gebliebene Aufstellung des Warmwasserapparates ist im Anfange des Berichtsjahres ausgeführt worden. Die Kosten betragen zusammen Fr. 26,893. 05.

Ad 24. Witzwil, Strafanstalt; neuer Schweinestall.

(Bewilligung vom 20. November 1899 = Fr. 27,000.)

Der Bau wurde bis zum Herbst des Berichtsjahres vollendet und dem Betriebe übergeben.

Ad 25. Ostermundigen, Schiessplatz; Neuanlage.

Dem Begehren der schweizerischen Bundesbehörden, die Bauten und Einrichtungen auf dem Schiessplatz Ostermundigen neu in stand zu stellen und zu ergänzen, Folge gebend, bewilligte der Grosse Rat unterm 4. September 1900 einen Kredit von Fr. 25,500. — aus Kredit X. D. 1. a. für einen neuen Scheibenstand, für die Einrichtung eines stabilen Läutwerkes und Telephons, sowie für andere kleinere Anlagen.

Die Arbeiten sind in der Ausführung begriffen und sollen bis zum Frühjahr 1901 vollendet werden.

Bellelay, ehemaliges Kloster; Umbauten.

(Bewilligungen vom 18. September 1899.)

1. Für den Anbau von neuen Schweinestallungen mit 14 Buchten an die Einfahrt der südlichen Scheune, nebst Schweineküche und Futterkeller = Fr. 15,500. —
2. Für den Umbau der südlichen Scheune . . . . . = „ 20,000. —
3. Für Umbauten im Ökonomiegebäude . . . . . = „ 25,000. —

Diese bereits Ende des Vorjahres in Angriff genommenen Neu- und Umbauarbeiten sind Ende des Berichtsjahres vollendet worden. Das Abrechnungsresultat kann erst nächstes Jahr mitgeteilt werden.

Das Kantonsbauamt hat auch im Berichtsjahr eine Anzahl **Projekte und Kostenvoranschläge für Neu- und Umbauten** ausgearbeitet.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Die Rechnung hierfür stellt sich wie folgt:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	110,000	—	36	—	95,528	80
2. Pfarrgebäude	52,000	—	86	60	51,695	85
3. Kirchengebäude	6,000	—	—	—	3,332	65
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	220	25
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	—	—	17,822	10
	192,000	—	122	60	168,599	65
6. Pfrundloskauf	—	—	—	—	18,000	—
Total	192,000	—	122	60	186,599	65
Die Ausgaben Art. 1—5 betragen					168,599	65
Hiervon ab: die Einnahmen					122	60
Bleiben als Reinausgaben					168,477	05
Die Kredite betrugen					192,000	—
Ersparnis					23,522	95
Der Posten Art. 6, Pfrundloskauf, war im Budget nicht vorgesehen.						
Die Totalausgaben Art. 1—6 betragen					186,599	65
Abzüglich der Einnahmen von					122	60
					186,477	05
Die Kredite betrugen					192,000	—
Die *reine Ersparnis* beträgt somit					5,522	95

3. Hochbaupolizei.

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

Langenthal, Baureglement; Bestätigung vom 7. Februar 1900.

Herzogenbuchsee, Alignementsplan; Genehmigung vom 17. Februar 1900.

St. Immer, Alignementsplan; Genehmigung vom 28. Februar 1900.

Thun, Revision des Baureglementes; Genehmigung vom 11. April 1900.

Mett, Alignementsplan und Bauvorschriften; Genehmigung vom 25. April 1900.

Bern, Bau- und Alignementsplan über die Verlängerung des Jägerweges; Genehmigung vom 25. Juli 1900.

Bern, Alignementsplan für das obere Kirchenfeldquartier und die Brunnadernflur; Genehmigung vom 11. August 1900.

Bözingen, Alignementsplan und Bauvorschriften; Genehmigung vom 22. August 1900.

Bümpliz, Alignementsplan nebst Ausführungs- und Baupolizei-Reglement; Genehmigung vom 27. November 1900.

Matten bei Interlaken, Alignementsplan; Genehmigung vom 5. Dezember 1900.

Goldiwil, Alignementspläne und Baureglement; Genehmigung vom 8. Dezember 1900.

Ausserdem hatte der Regierungsrat verschiedene andere baupolizeiliche Geschäfte zu behandeln und in Rekursen sein Erkenntnis zu sprechen.

C. Strassen- und Brückenbauten.

1. Neubauten und Korrektionen.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Neuenegg-Willaringgrabenweg, Korrektion	—	—	820	—
2. Thierachern-Wattenwil, Neubau	—	—	16,188	40
3. Abländschen-Jaun, Neubau	—	—	3,576	30
4. Gstaad-Gsteig, Korrektion in der Rütti	—	—	10	30
5. Thun-Dornhalden, Korrektion im Heimberg	—	—	15	85
6. Emmensteg zu Rüderswil, Neubau	—	—	700	—
7. Bolligen-Krauchthal, Korrektion des Lutzerenstutzes	—	—	3,450	75
8. Kirchthurnen-Riggisberg, Korrektion des Pontelstutzes	—	—	230	85
9. Riffenmatt-Ottenleuebad, Neubau	—	—	4,258	25
10. Hagneck-Aarbrücke (Notbrücke), Neubau	—	—	2,484	30
11. Schallenberg-Strasse, Neubau	2,800	—	13,189	30
12. Zaunweg zu Meiringen, Neubau	—	—	2,773	75
13. Boltigen-Adlemsried, Neubau	—	—	7,000	—
14. Vechigen-Worb-Höchstetten, Korrektion	—	—	200	—
15. Röschenz-Metzerlen, Neubau	—	—	1,500	—
16. Cortébert-Montagne, Neubau	—	—	900	—
17. Biglen-Rohr, Neuanlage und Korrektion	—	—	1,872	—
18. Reichenbach-Faltschen, Neubau	—	—	434	40
19. Krauchthal-Hindelbank, Korrektion	—	—	11,655	10
20. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Zufahrtsstrassen	—	—	114	—
21. Bern, Bogenschützenstrasse, Trottoir und Schalen	5,821	65	5,821	65
22. Orvin-Lamboing, Neubau	—	—	2,600	—
23. Treiten-Brüttelen, Neubau	—	—	1,164	50
24. Bern-Schwarzenburg, Korrektion Thaufeld-Bützen	—	—	1,926	80
25. Frutigen-Kandersteg, Korrektion beir Rainbrücke	—	—	170	40
26. Bern, Kornhausbrücke, Beitrag	—	—	62,500	—
27. Riggisberg-Wislisau, neue Grünibachbrücke	—	—	1,920	65
28. Moosseedorf-Wiggiswil, Neubau	—	—	2,200	—
29. Heiligenschwendi-Schwendi, Neubau	—	—	745	50
30. Brienz-Wilerbrück, Korrektion	—	—	235	—
31. Saanen-Gstaad, Erweiterung der Kauflisbachbrücke	—	—	472	50
32. Schwarzenburg-Wislisau, Korrektion Bühl-Schönentannen	—	—	12,219	05
Übertrag	8,621	65	163,349	60

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	8,621	65	163,349	60
33. Schwarzenburg-Riffenmatt, Neubau	—	—	489	80
34. Delémont-Courchapoix, Kanalisation	—	—	80	—
35. Delémont-Mervelier, Korrektion zu Courroux	—	—	161	55
36. Saanen-Gstaad, Korrektion zu Gstaad	—	—	514	90
37. Bözingen-Mett, Neubau	—	—	1,200	—
38. Rüeggisberg-Hinterfultigen, Neubau	—	—	20,069	50
39. Langenthal-Untersteckholz-Berghof, Neubau	—	—	9,288	25
40. Grosser Scheideggweg (Grindelwald-Hotel Wetterhorn), Neubau	—	—	10,712	70
41. St. Beatenberg-Strasse, neue Lombachbrücke	—	—	6,704	40
42. Diemtigthal-Strasse, Korrektion Kannenbach-Schlatt	—	—	1,578	40
43. Delémont-Courrendlin, Kanalisation zu Delsberg	—	—	603	40
44. Tavannes-Saignelégier, Kanalisation zu Tramelan	—	—	1,000	—
45. Törishaus-Riesenau, Korrektion	—	—	2,440	—
46. Zäziwil-Kornberg, Neubau	—	—	887	15
47. Alle-Miécourt, II. und III. Sektion, Korrektion	—	—	8,313	60
48. Bonfol-Beurnevésin, neue Vendelinebrücke	—	—	240	—
49. Liss-Worben, Brückenumbau und Korrektion	—	—	500	—
50. Lochbach-Busswil, Korrektion	—	—	110	—
51. Porrentruy-Delle, Korrektion zu Grandgourt	—	—	265	—
52. Noirmont-La Goule, Ausbau	—	—	6,300	—
53. Schüpfen-Maikirch, Neubau	—	—	2,315	—
54. Emmebrücke zu Bätterkinden, Neubau	—	—	1,762	35
55. Twann-Lamboing, Korrektion zu Lamboing	—	—	526	45
56. Büren-Safneren, Korrektion zu Meinisberg	—	—	7,384	65
57. Courchapoix-Montsevelier, neue Scheultebrücke	—	—	789	05
58. Meiringen-Hof, Verlegung durch die Aarschlucht	—	—	35	70
59. Gstaad-Gsteig, Korrektion zwischen Rütti und Grund	—	—	300	—
60. Kreuzweg-Südernlinde, Neubau	—	—	2,800	—
61. Tschingel-Ringoldswil, Neubau	—	—	8,063	—
62. Linden-Röthenbach, Korrektion Schlatt-Gridenbühl	—	—	500	—
63. Trubschachen-Trub, Korrektion zu Trub	—	—	430	—
64. Glovelier-Saulcy, Korrektion zu Saulcy	—	—	115	—
65. Grund-Urbachthal, Neubau	—	—	7,150	80
66. Winigen-Ferenberg-Ursenbach, Korrektion	—	—	95	85
67. Höchstetten-Konolfingen, Korrektion	—	—	5,000	—
68. Diessbach-Kiesen und Diessbach-Linden, Korrektion	—	—	875	—
69. Amortisation (D. 3. *b*)	—	—	48,170	55
Total	8,621	65	321,121	65
Der Budgetkredit betrug			225,000	—
und für Amortisation der Vorschüsse			87,500	—
Zusammen			312,500	—
Hierzu die Einnahmen			8,621	65
Die verfügbare Summe betrug somit			321,121	65
Diese ist verwendet worden, wie folgt:				
a) für Neubauten und Korrektionen	272,951	10		
b) als Amortisation der Vorschüsse	48,170	55		
Total	321,121	65	321,121	65

2. Unterhalt.

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	345,000	—	37	50	364,706	40
2. Strassenunterhalt	390,000	—	15,587	45	399,771	90
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	60,000	—	100	—	83,127	02
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	171	50	4,500	19
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	3,000	—	—	—	1,186	50
6. Erlös von Strassengras und Landabschnitten	*2,500*	—	2,154	75	—	—
7. Entschädigung an die Gemeinde Bern	26,000	—	—	—	104,000	—
Total	826,500	—	18,051	20	957,292	01

Die *Totalausgaben* betragen	957,292	01
Hiervon ab: die Einnahmen	18,051	20
Bleiben als *Reinausgaben*	939,240	81
Der Kredit betrug	826,500	—
Mehrausgaben	112,740	81
Diese Summe verteilt sich auf folgende Rubriken:		
Art. 1, Wegmeisterbesoldungen	19,668	90
Art. 3, Wasserschaden und Schwellenbauten	23,027	02
Art. 6, Wenigereinnahmen	345	25
Art. 7, Entschädigung an die Gemeinde Bern	78,000	—
Zusammen	121,041	17
Ersparnisse sind gemacht worden:		
Art. 2, Strassenunterhalt . . . Fr. 5,815. 55		
Art. 4, Verschiedene Kosten . . . „ 671. 31		
Art. 5, Beiträge an Obstbaumpflanzungen . . . „ 1,813. 50		
	8,300	36
Die *reinen Mehrausgaben* betragen somit	112,740	81

Zu vorstehenden Überschreitungen bemerken wir:

Ad E 1 & E 2. Die Minderkosten für Strassenunterhalt, sowie ein Teil der Mehrkosten für Wegmeisterbesoldungen haben ihren Grund darin, dass am Anfang des Berichtsjahres 13 Accordwegmeister zu den Regiewegmeistern versetzt wurden, so dass ihre Besoldungen nun nicht mehr dem Kredit E 2 zur Last fielen, sondern aus E 1 bestritten werden mussten. Ein anderer Teil der Mehrkosten auf E 1 liegt darin, dass auch dieses Mal die daherigen Ausgaben nur ungenügend veranschlagt werden konnten.

Ad E 3. Die Schneeräumungen und die Herstellungsarbeiten infolge Wasserschadens auf der Grimselstrasse kosteten im Berichtsjahre über Fr. 12,000. Sodann verursachten Hochgewitter im Juni, Juli und August teure Herstellungsarbeiten an Staatsstrassen, und es mussten an verschiedenen Orten zum Schutze der letztern grössere Schwellenbauten ausgeführt werden. Endlich blieben vom letzten Jahr für cirka Fr. 20,000 bewilligte, aber unausgeführte Herstellungsarbeiten und Schwellenbauten zurück, was ebenfalls zur vorzeitigen Erschöpfung und Überschreitung des Kredites E 3 geführt hat.

Ad E 5. In ihrem Bericht nebst Anträgen zum Staatsverwaltungsbericht pro 1899 machte die Staatswirtschaftskommission betreffend die Obstbaumpflanzungen längs Staatsstrassen folgende Bemerkungen:

„Leider muss konstatiert werden, dass dem Unter-„halt der Obstbaumpflanzungen längs der Staats-„strassen vielerorts nicht genügende Aufmerksamkeit „geschenkt wird; wir fragen uns, ob, gestützt auf die „gemachten Erfahrungen, die Subventionierung nicht „vollständig fallen gelassen oder doch wesentlich ein-„geschränkt werden sollte und in Zukunft die Be-„pflanzung nur auf der Nordseite der Strassen zu „gestatten sei, um den schädlichen Einfluss auf die „Strasse möglichst zu reduzieren.“

Unsere Bezirksingenieure bestätigen sämtlich die von der Staatswirtschaftskommission gerügte Thatsache. Dieselbe hat ihre Ursache wohl in dem etwas

unnatürlichen Verhältnis zwischen dem Staat und den Anstössern der Staatsstrasse. Vielfach geben letztere ihr Land nur her, um durchgehende Baumreihen zu ermöglichen und damit einer staatlichen Subvention nicht hinderlich zu sein. Sie beziehen einen namhaften Beitrag per Baum, welcher auch ihr Eigentum verbleibt. Für die Sache selbst zeigen dieselben aber gewöhnlich wenig Interesse. Sie vernachlässigen die mit der Annahme der staatlichen Subvention eingegangene Verpflichtung eines sorgfältigen Unterhaltes, und die Gemeinden, welche nach § 15 des Regulativs vom 11. März 1891 dem Staate gegenüber verantwortlich sind, thun in vielen Fällen auch nichts. Dann muss das Wegmeisterpersonal in die Lücke treten, der Staat also für fremdes Eigentum sorgen und dazu noch Fachleute beiziehen.

Im Jahr 1900 sind *keine Gesuche um Subventionierung von Obstbaumpflanzungen längs Staatsstrassen* eingelangt, auf welche hin Staatsbeiträge hätten bewilligt werden können.

Nachdem nun aber der Grosse Rat die Subventionierung solcher Anlagen in bescheidenem Masse auch für die Zukunft aufrecht erhalten hat, so erscheint es angezeigt, für dieselben strengere Vorschriften aufzustellen, hierfür das Regulativ vom März 1891 zu revidieren und darin beschränkende Bestimmungen im Sinne des Berichtes der Staatswirtschaftskommission aufzunehmen. Diese Aufgabe fällt ins Jahr 1901.

Ad E 7. Der Gemeinde Bern wurden im Berichtsjahre Fr. 26,000 als erste Amortisationsquote der vom Grossen Rate unterm 9. Dezember 1894 bewilligten Entschädigung von Fr. 104,000 für zum Unterhalt abgetretene Strassen im Stadtbezirk Bern ausgerichtet.

Die *Dampfwalze* wurde im Berichtsjahre auf folgenden Staatsstrassen verwendet:

In Langenthal	= 3,95	km.
In Herzogenbuchsee	= 0,76	„
Biel-Vingelz (Pasquart-Strasse) in Biel	= 0,90	„
In Delsberg	= 2,96	„
In Laufen	= 1,40	„
Glovelier-Berlincourt-Undervelier . .	= 0,92	„
Total	9,89	km.

Dieser Strassenlänge entspricht ein Flächeninhalt von 54,400 m².

Die Walzkosten betrugen im ganzen Fr. 26,295, also per m. Strassenlänge rund Fr. 2. 66 oder per m² Strassenfläche rund Fr. 0,48. Hierin sind allerdings die Kosten der Walzenmiete in Biel, welche auf rund Fr. 2000 veranschlagt werden können, nicht inbegriffen, weil die Gemeinde Biel dem Staat ihre Dampfwalze unentgeltlich zur Verfügung gestellt hat. Obige Einheitspreise wären unter Hinzurechnung dieser Kosten auf Fr. 2. 86, beziehungsweise Fr. 0,52 zu erhöhen.

Was den *Strassenunterhalt im allgemeinen* anbetrifft, so hat die Staatswirtschaftskommission in ihrem Bericht zum Staatsverwaltungsbericht pro 1899 die Anregung gemacht, die Baudirektion möchte die Frage betreffend Einführung von *Wegmeisterkursen* prüfen. Die Kommission ging dabei von der Thatsache aus, dass vielen Wegmeistern das nötige Verständnis zur Besorgung einer Strasse mangelt und deshalb, trotz Fleiss und Arbeit, kein befriedigendes Resultat im Strassenunterhalt erzielt wird.

Sowohl der Oberingenieur als die Bezirksingenieure erwarten von dieser Massnahme nicht genügenden Erfolg, solange die gegenwärtigen, immer noch knappen Besoldungsverhältnisse fortbestehen, welche befähigtere Bewerber für die Wegmeisterstellen nicht anzuziehen vermögen, und solange die jetzige Einteilung und Klassifikation der Wegmeisterbezirke beibehalten wird. Misslich ist namentlich der Umstand, dass die Wegmeister, welche nicht erster Klasse sind und somit nicht 6 Wochentage auf der Strasse zu arbeiten haben, mehr oder weniger genötigt sind, die übrigen nicht bezahlten Wochentage durch anderweitige Beschäftigung auszufüllen. Es rekrutieren sich denn auch vielfach die Wegmeister aus der Landbevölkerung, von solchen Leuten, die, in der Nähe der Strasse wohnhaft, Gelegenheit haben, nebenbei ihre landwirtschaftlichen Arbeiten zu besorgen. Dabei entfremdet sich oft ihr Interesse am Strassendienst, so dass derselbe ihnen leicht zur blossen Nebensache wird.

Die Verrichtungen der Wegmeister sind in einer Instruktion zusammengefasst, welche so ziemlich alles Notwendige enthält. Damit, sowie mit den Weisungen und Anleitungen seiner Vorgesetzten versehen, kann sich ein Wegmeister in seinem Dienste schon zurecht finden, wenn er guten Willen und Pflichteifer hat. Immerhin kann, unter Berücksichtigung der bestehenden Verhältnisse, noch durch intensivere Belehrung auf die Wegmeister eingewirkt werden. Dabei dürfte es sich aber nicht um schulgemässen Unterricht über das Strassenwesen, sondern um praktische Anleitungen seitens der Bezirksingenieure unter Beihülfe der Oberwegmeister handeln, wobei den Wegmeistern gruppenweise oder einzeln auf den Strassen selbst über ihren Dienst, die Strassenpolizei und das Rapportwesen Aufschluss erteilt würde.

Wichtig ist namentlich auch, dass die *Oberwegmeister* sich bei ihren Begehungen eingehender als bisher mit der Kontrolle der Arbeit und Dienstzeit ihrer Wegmeister befassen. Allein auch da sollte mit dem bisherigen Klassensystem gebrochen werden und sollten die Oberwegmeister, jeder andern Obliegenheit enthoben, nur die Inspektion der Strassen in allen ihren Teilen und jene Kontrolle der Wegmeister auszuüben haben. Ferner sollte besonders diese Amtsstelle nur von Leuten mit den nötigen technischen Vorkenntnissen besetzt, dieselben aber dafür besser bezahlt werden; der Staat käme dabei besser weg.

Die Baudirektion, mit der Prüfung ihrer Reorganisation beauftragt, wird im Laufe des Jahres 1901 in der Lage sein, bezügliche Anträge zu stellen.

Die Länge der Staatsstrassen beträgt auf Ende des Jahres 1900 *2146 km.* gegenüber 2132 km. im Vorjahre. Der Zuwachs von 14 km. bezieht sich auf folgende Strassen: Abländschen-Jaun (3137 km.), Thierachern-Wattenwil (4227 km.) und Bolligen-Krauchthal (6475 km.).

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

1. Grosse Scheidegg; Saumweg von Grindelwald bis Hotel Wetterhorn . . . . . = 3,1 km.
2. Heiligenschwendi-Schwendi . . . = 4,1 „
3. Obergrasswil-Riedtwil . . . . . = 3,1 „
4. Rüeggisberg-Fultigen . . . . . = 5,2 „
5. Schüpfen-Meikirch . . . . . = 5,6 „

Zusammen 21,1 km.

Die Gesamtlänge der wichtigeren Strassen IV. Klasse, für welche die staatliche Wegmeisterstellung bewilligt worden ist, beträgt auf Ende 1900 = *567,8 km.* Die Wegmeisterstellung ist bereits *erfolgt* für *299,2 km.*

D. Wasserbauten.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
1. Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	70	—	2,328	86
2. Aare unterhalb Thun, Teilwehrunterhalt	—	—	—	—
3. Emme im Schnetzen und Farbschachen, Schwellenunterhalt . .	—	—	2,383	—
64. Sense zu Thörishaus und Neuenegg, Schwellenunterhalt . . .	—	—	1,599	60
4. Verschiedene Kosten	121	—	863	55
Total	191	—	7,175	01
b. Beiträge an Gemeinden.				
5. Gürbekorrektion, Quellengebiet-Belp	45,585	01	75,427	16
6. Lammbach zu Brienz, Verbauung	73,645	—	83,069	85
7. Emmekorrektion, Burgdorf-Emmenmatt	28,450	—	84,899	95
8. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	744	70
9. Aare von Hof-Brienzersee, Schwellenunterhalt	—	—	1,646	35
10. Lauenenbach zu Meiringen, Verbauung	3,250	—	4,750	—
11. Lombach zu Unterseen und Habkern, Verbauung	—	—	—	—
12. Engstligenkorrektion zu Frutigen, Ergänzung	4,100	—	5,840	—
13. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	—	—	93,584	—
14. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	1,600	—	2,991	—
15. Kauflisbach zu Saanen, „	1,200	—	9,528	30
16. Kalberhönibach zu Saanen, „	1,200	—	2,270	—
17. Turbach zu Saanen, „	3,800	—	6,614	55
18. Hugeligraben zu Saanen, „	—	—	216	—
19. Äusserer Seitenbach zu Lenk, „	2,400	—	4,436	50
20. Simmekorrektion Gridfluh-Oei	4,800	—	9,095	65
21. „ Oberried-Lenk	—	—	22	40
22. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Traversenumbau	1,800	—	3,049	55
23. Filderich- und Muggenbach zu Diemtigen, Verbauung	8,000	—	15,249	75
24. Lugibach zu Diemtigen, Verbauung	2,400	—	3,680	—
25. Narrenbach zu Diemtigen, „	2,591	30	4,220	95
26. Plachti- und Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung . . .	2,400	—	3,900	—
27. Feissebach zu Niederstocken, Verbauung	6,800	—	10,540	—
28. Grünnbach zu Merligen, „	6,000	—	12,000	—
29. Dorf- und Bösenbach zu Steffisburg, Verbauung	7,000	—	12,265	—
30. Zulgkorrektion Steffisburg-Aare	3,000	—	6,064	—
31. Worblenbach zu Enggistein, Korrektion	—	—	3,391	45
32. Biglen- und Erlenbach zu Walkringen, Korrektion	—	—	—	—
33. Stämpbach und Worblen zu Stettlen, Korrektion und Verbauung	10,000	—	12,581	95
34. Ilfiskorrektion I. Sektion	—	—	—	—
35. „ II. „	2,744	30	—	—
36. „ III. „	—	—	15,161	95
37. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	26,175	10	46,443	98
Übertrag	248,940	71	533,684	99

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	248,940	71	533,684	99
38. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Versicherung	7,081	—	8,020	90
39. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	26,500	—	47,924	65
40. Frittenbach beir Zollbrück, Verbauung	5,000	—	5,274	60
41. Grüne zu Sumiswald, Korrektion	5,000	—	5,238	20
42. Hornbach zu Wasen, Verbauung	8,000	—	16,137	45
43. Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	2,900	—	3,094	85
44. Oenz zu Bollodingen, Hochwasserkanal	4,100	—	7,453	20
45. Brüggbach zu Wiedlisbach	3,962	60	3,984	10
46. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau	—	—	3,864	50
47. Aarekorrektion Elfenau-Bern	4,401	20	19,247	55
48. Kalte Sense, Sohlen- und Uferversicherungen	8,790	—	8,173	10
49. Sense in der Sensenmatt, Schwellenbauten	5,513	03	1,214	05
50. Sensekorrektion Thörishaus-Laupen	8,000	—	2,518	25
51. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	15,500	—
52. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	6,358	45	7,448	45
53. Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus	—	—	1,215	—
54. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	8,000	—	10,485	20
55. Birskorrektion Loveresse-Court	10,000	—	10,178	55
56. Lüsselkorrektion, Kantonsgrenze-Birs	8,879	40	11,074	80
57. Lütschinekorrektion, Saxetenbach-Brienzersee	—	—	450	50
58. Wildbäche zu Wengi b. Frutigen, Verbauung	—	—	304	—
59. Zulgkorrektion, Steffisburg-Eriz	—	—	100	—
60. Scheusskorrektion zu Villeret	—	—	508	40
61. Sulskorrektion zu Mühlenen	—	—	18,139	—
62. Birskorrektion zu Zwingen	2,070	95	6,212	75
63. Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	279	35
64. (S. *a*, Bauten des Staates.)	—	—	—	—
65. Haslethalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten	7,690	95	19,227	35
66. Reichenbach, Gemeinde Reichenbach, Verbauung	—	—	259	—
67. Scheusskorrektion zu Courtelary	—	—	2,017	65
68. Eistlenbach zu Hofstetten b. Brienz, Schwellenbauten	—	—	2,173	65
69. Simmekorrektion zu Zweisimmen	—	—	102	—
70. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	—	—	1,326	—
71. Lauelibach im Heimberg, Verbauung	—	—	8	—
72. Trachtbach und Glissibach zu Brienz, Verbauung	—	—	1,283	25
73. Brandöschgraben, Gemeinde Trub, „	—	—	7	20
74. Lauibach zu Willigen, Verbauung	—	—	174	—
75. Scheusskorrektion, Bözingen-Bielersee	—	—	2,480	80
76. Hirsigraben zu Schwarzenegg, Verbauung	—	—	80	—
77. Bleienbachmoosentsumpfung	—	—	150	—
	381,188	29	—	—
78. Vorschuss von D. 3. c	82,811	01	—	—
Total	463,999	30	777,015	29

Zusammenzug.

a. Bauten des Staates	191	—	7,175	01
b. Beiträge an Gemeinden	463,999	30	777,015	29
Total	464,190	30	784,190	30

Die *Einnahmen* betreffen:

1. Bundesbeiträge	Fr. 330,608. 18
2. Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen	„ 39,431. 56
3. Vorschuss des Staates (Art. 78 oben)	„ 82,811. 01
4. Verschiedenes	„ 11,339. 55
Totaleinnahmen	Fr. 464,190. 30

Die pro 1900 bezahlten Bundesbeiträge für die Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Lombachverbauung zu Unterseen und Habkern, Aarkorrektion zu Innertkirchen, Scheusskorrektion Bözingen-Bielersee und Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus sind in der Vorschussrechnung D. 4, a, b, c, d und e, Seite 57 hiernach, als Amortisation verrechnet worden.

Die **Totalausgaben** betragen . . . . . Fr. 784,190. 30

und setzen sich zusammen wie folgt:

1. Bundesbeiträge		Fr. 330,608. 18
2. Staatsbeiträge:		
a. Budgetkredit	Fr. 320,000. —	
b. Vorschuss Art. 78 oben	„ 82,811. 01	
		„ 402,811. 01
3. Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen		„ 39,431. 56
4. Andere Einnahmen		„ 11,339. 55
	Total	Fr. 784,190. 30

Der Rechnungsabschluss pro 1900 für X, g, Wasserbauten, ist folgender:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wasserbauten:						
a. Bauten des Staates	320,000	—	191	—	7,175	01
b. Beiträge an Gemeinden			463,999	30	777,015	29
	320,000	—	464,190	30	784,190	30
2. Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter	7,400	—	4,838	60	9,648	50
3. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—	27,780	75	27,780	75
4. Haslethalentsumpfung, nachträglicher Beitrag .	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	347,400	—	496,809	65	841,619	55

Die *Bugdetkredite* betragen zusammen	347,400	—
Die *Einnahmen*	496,809	65
Total	844,209	65
Die *Totalausgaben* belaufen sich auf	841,619	55
Die *Wenigerausgaben* von	2,590	10

betreffen die auf Art. 2 gemachten Ersparnisse. In den Einnahmen von Fr. 4838. 60 sind die Gebühren für Wasserwerkkonzessionen und Flösserei inbegriffen.

Die Einnahmen Art. 3 bestehen aus Fr. 24,859. 20 Rückzahlung vom Schwellenfonds und Fr. 2921. 55 Erlös vom Grasraub etc.

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 1900	
	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	—				
	+218,000	—	+96,052	55	+72,666	30	151,781	15	628,230	—
2. Turbach b. Saanen, Verbg.	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	65,104	85
3. Ilfiskorrektion, III. Bezirk, Gohlbach-Kantonsgrenze	469,000	—	234,500	—	156,400	—	78,100	—	450,510	40
4. Emmekorrektion, Burgdorf-Emmenmatt	2,313,023	—	771,007	—	771,007	—	771,007	—	1,941,045	10
5. Hornbach, Verbauung	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	109,532	70
6. Gürbekorrektion 1893	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	1,004,281	40
	+822,500	—	365,150	—	277,500	—	179,850	—		
7. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	625,383	23
8. Lammbach bei Brienz, Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	628,204	45
9. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze Solothurn	685,000	—	228,334	—	228,334	—	228,333	—	378,773	45
10. Kanderkorrektion	1,250,000	—	416,700	—	416,700	—	416.700	—	403,000	—

Der Stand des Schwellenfonds der Juragewässerkorrektion, dessen Zinsertrag, soweit nötig, für die Unterhaltungsarbeiten verwendet werden kann, ist auf Ende 1900 folgender:

Stand desselben am 1. Januar 1900		Fr. 1,000,853. 05
Zins hiervon pro 1900 à 3 13/16 %	Fr. 38,157. 50	
Verschiedene Einnahmen	„ 2,921. 55	
Zusammen	Fr. 41,079. 05	
Ausgaben pro 1900	„ 27,780. 75	
Vermehrung im Jahr 1900		„ 13,298. 30
Stand am 31. Dezember 1900		Fr. 1,014,151. 35

Ad 1. Lombach-Verbauung.

Ein am 22. Juli 1900 niedergegangenes Hochgewitter hat an den Verbauungen grossen Schaden angerichtet und die Vollendung der Verbauung auf Jahre hinaus verzögert. Namentlich sind die schönen und starken Solenversicherungen der 2. Sektion hart mitgenommen worden.

Ad 4. Emmekorrektion zwischen Burgdorf und Emmenmatt.

Im Berichtsjahr ist endlich das Leitwerk vollendet worden, so dass nun beidufrig eine durchgehende Korrektionslinie von Burgdorf bis Emmenmatt vorhanden ist. Die Flusssohle gleicht sich allmählich aus. Immerhin muss hier und dort noch durch die Anlage neuer Hochwasserdämme, nahe und parallel zum Leitwerk, durch die Vorlage von Sinkwalzen, Entfernung von Brückenjochen im Durchflussprofil, was den Umbau verschiedener Brücken bedingt, sowie durch Entlastung der Kiesbänke von grossen Kieseln, der Geschiebsabfuhr nachgeholfen werden. Im übrigen beschränken sich nun die Korrektionsbauten auf leichte Erhöhungen mit ausschlagfähigen Faschinenlagen und Etterwerken, Abflachung der Uferböschungen und Herstellung eines freien, den ungehinderten Durchfluss des Hochwassers ermöglichenden Vorlandstreifens.

Ad 5. Gürbekorrektion.

Für Ergänzungsbauten im Voranschlage von Fr. 822,500 bewilligte die schweizerische Bundesversammlung unterm 23. Juni 1900 eine Nachsubvention von 50 % für die Bauten im Quellengebiet und von 40 % auf der untern Strecke, zusammen Fr. 365,150 und der Grosse Rat unterm 4. September gl. J. eine solche von einem Drittel, im ganzen Fr. 277,500.

Dank den günstigen Witterungs-Verhältnissen nahmen die Verbauungsarbeiten im Berichtsjahre einen normalen Verlauf.

Ad 8. Lammbach-Verbauung.

Im Lammbachgebiet wurden die Verbauungsarbeiten unter günstigen Bedingungen fortgesetzt. Die vier Hauptsperren und die Eindämmung des Schuttkegels sind vollendet. Es bleibt noch die Sperre unter dem „blauen Eck“ auszuführen, worauf der Ausbau in verlangsamtem Tempo erfolgen kann.

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahre 1900 wurden für folgende grössere Wasser- und Elektricitätswerke (über 50 P. S.), sowie Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt:

Amtsbezirk	Gewässer	Anlage
Oberhasle	Gadmenwasser bei Innertkirchen.	Wasser- und Elektricitätswerk Hitz & Co. in Rüschlikon; Konzessionserteilung und Konzessionsfristverlängerung.
Interlaken	Weisse Lütschine, Gemeinde Lauterbrunnen.	Wasser- und Elektricitätswerk der Jungfraubahngesellschaft, Erteilung einer neuen Konzession und Aufhebung der alten; Kraftabgabe an Wengen.
Interlaken	Lütschine in den Gemeinden Gsteigwiler und Wilderswil.	Wasser- und Elektricitätswerk der Aktiengesellschaft Licht- und Wasserwerke Interlaken.
Frutigen	Kander zwischen Bühl und Dunglenschwand, Gemeinde Kandergrund.	Wasserwerkanlage Anselmier; Konzessionsfristverlängerung.
Obersimmenthal . .	Simme bei Laubegg, Gemeinde Boltigen.	Wasserwerk der Einwohnergemeinde Boltigen; Konzessionsfristverlängerung.
Niedersimmenthal .	Filderichbach und Kirel in der Gemeinde Diemtigen.	Wasser- und Elektricitätswerk der Einwohnergemeinde Diemtigen; Konzessionserteilung.
Konolfingen . . .	Aare zwischen Uttigen und Hunziken.	Elektricitätswerk Ludwig & Schopfer; Konzessionsaufhebung.
Signau	Emme und Tannschachenbach, Gemeinde Rüderswil.	Wasserwerkanlage Eggimann und Konsorten; Konzessionsfristverlängerung.
Burgdorf	Emme, resp. Mühlebach zu Kirchberg.	Wasserwerk Zimmerli, Käser & Co., Konzessionsänderung.
Wangen	Aare und Staatsstrassen in den Gemeinden Wangen u. Wiedlisbach.	Hochspannungsleitung der Deutschen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen, Wangen a. A.; Konzessionserteilung.
Bern	Sense zwischen Riedburgfluh und Eisenbahnbrücke bei Thörishaus.	Wasser- und Elektricitätswerk Brunschwyler; Konzessionserneuerung.
Bern	Aare zwischen Gäbelbachmündung und Woleibrücke, Gemeinden Bümpliz und Wohlen.	Wasser- u. Elektricitätswerk Emch & Kramer; Konzessionserteilung.
Schwarzenburg . .	Kalte Sense, Gemeinde Guggisberg.	Wasserwerkanlage Pfeifer, Vater und Sohn; Konzessionserteilung.
Nidau	Aare zu Hagneck.	Elektricitätswerk Hagneck; Kraftabgabe in die Kantone Neuenburg und Solothurn; Konzessionserteilung.
Laufen	Birs zu Soyhières.	Wasserwerk der Erbschaft Quiquerez; Konzessionserteilung.
Laufen	Birs im Büttenfeld, Gemeinde Grellingen.	Wasserwerkanlage der Industrie-Gesellschaft für Schappe in Basel; Konzessionserteilung und Konzessionsabänderung.
Laufen	Birs zu Angenstein, Gemeinde Duggingen.	Wasserwerk der Florettspinnerei Angenstein; Konzessionserteilung.

Fähren.

Im Jahre 1900 wurden für folgende Fähren Konzessionen erteilt:

Aarefähre bei Steinisweg, Gemeinde Wohlen; Konzessionsänderung.

id. bei der Eimattscheuer zu Murzelen, Gemeinde Wohlen; Konzessionsänderung.

id. in der Thalmatt bei Oberuntigen; Konzessionierung.

id. Oltigen-Golaten; Konzessionierung.

id. zu Niederried bei Kallnach; Konzessionierung.

id. über den Nidau-Büren-Kanal bei Meienried; Konzessionierung.

id. im Fahrhöfli bei Berken, Amt Wangen; Konzessionsübertragung.

Stellung von Gewässern unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster.

Folgende Vorlagen erhielten die Genehmigung des Regierungsrates:

Reichenbach, Fröschenmoosbach; Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Buchholterberg; Schwellenkataster für 13 Privatgewässer; Fristverlängerung.

Lauperswil, unterer Frittenbach bei Zollbrück; Schwellenkataster für die I. und II. Sektion, Sanktion.

Sumiswald, Hornbach; Schwellenkataster und Statuten, Sanktion.

Niederried bei Aarberg; Nachtrag zum Schwellenreglement und Kataster, Sanktion.

Liesberg, Birs; Schwellenkataster, Bewilligung zur Revision.

Zwingen, Birs; Schwellenkataster, Sanktion.

Zwingen, Lüssel; Schwellenkataster, Sanktion.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1900 folgender:

A. Hochbau.

Stand am 1. Januar 1900		Fr. 797,951. —
Neue Bewilligungen pro 1900		„ 102,566. 10
Amortisation pro 1900		„ 185,602. 25
Mehrkosten pro 1900		„ 14. 35
		Fr. 1,086.133. 70
Zahlungen pro 1900	Fr. 450,888. 30	
Ersparnisse pro 1900	„ 805. 80	
		„ 451,694. 10
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1900		Fr. 634,439. 60
Am 1. Januar betrugen dieselben		„ 797,951. —
	Verminderung im Jahre 1900	Fr. 163,511. 40

B. Strassenbau.

Stand am 1. Januar 1900		Fr. 793,889. 58
Neue Bewilligungen pro 1900		„ 203,511. 10
Mehrkosten pro 1900		„ 4,613. 12
		Fr. 1,002,013. 80
Zahlungen pro 1900	Fr. 312,500. —	
Ersparnisse pro 1900	„ 36,805. 35	
		„ 349,305. 35
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1900		Fr. 652,708. 45
Am 1. Januar betrugen dieselben		„ 793,889 58
	Verminderung im Jahre 1900	Fr. 141,181. 13

C. Wasserbau.

Stand am 1. Januar 1900		Fr. 1,377,644. 58
Neue Bewilligungen pro 1900		„ 536,346. 26
Vorzahlungen (ausstehende Bundes- und Gemeindebeiträge)		„ 201,660. 67
		Fr. 2,115,651. 51
Zahlungen pro 1900	Fr. 415,952. 94	
Ersparnisse pro 1900	„ 73,458. 61	
		„ 489,411. 55
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1900		Fr. 1,626,239. 96
Am 1. Januar betrugen dieselben		„ 1,377,644. 58
	Vermehrung im Jahre 1900	Fr. 248,595. 38

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1900		Neue Vorschüsse im Jahr 1900		Amortisation im Jahr 1900		Stand am 1. Januar 1901	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. n. Bauwesen.								
1. **Haslethalentsumpfung,** nachträgliche Arbeiten	20,770	71	—	—	7,690	95	13,079	76
2. **Eidg. Telegraphenbureau** in Pruntrut	6,210	75	40	—	6,250	75	—	—
3. Bern, **Villa Oranienburg,** Herstellung	—	—	7,534	50	7,534	50	—	—
4. Bern, **neues Amthaus,** Heizung	—	—	2,925	30	—	—	2,925	30
	26,981	46	10,499	80	21,476	20	16,005	06
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	23	50	—	—	—	—	23	50
f. Neuenegg-Gümmenen-Bahn	3,675	—	—	—	—	—	3,675	—
g. Ramsei-Sumiswald-Huttwil- und Sumiswald-Wasen-Bahn	3,000	—	4,250	—	—	—	7,250	—
h. Bern-Schwarzenburg-Bahn	5,737	50	—	—	—	—	5,737	50
	25,164	50	4,250	—	—	—	29,414	50
2. **Lötschbergbahn, Projektvorstudien:**	54,422	15	13,215	05	—	—	67,637	20
3. **Eisenbahnsubventionen:**								
a. Huttwil-Wolhusen-Bahn	160,000	—	—	—	—	—	160,000	—
b. Hasle-Konolfingen-Thun-Bahn	2,154,000	—	—	—	—	—	2,154,000	—
c. Spiez-Erlenbach-Bahn	480,000	—	—	—	—	—	480,000	—
d. Bern-Neuenburg-Bahn	2,524,000	—	—	—	—	—	2,524,000	—
e. Gürbethal-Bahn	484,200	—	580,200	—	—	—	1,064,400	—
f. Bern-Muri-Worb-Bahn	207,000	—	—	—	—	—	207,000	—
g. Saignelég.-La Chaux-de-Fonds-Bahn	350,000	—	—	—	—	—	350,000	—
h. Pruntrut-Bonfol-Bahn	220,000	—	220,000	—	—	—	440,000	—
i. Simplondurchstich	200,000	—	88,000	—	—	—	288,000	—
k. Freiburg-Murten-Bahn	86,000	—	—	—	—	—	86,000	—
l. Spiez-Frutigen-Bahn	1,188,000	—	396,000	—	—	—	1,584,000	—
m. Solothurn-Münster-Bahn	133,200	—	1,447	—	—	—	134,647	—
n. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	624,000	—	624,000	—	—	—	1,248,000	—
o. Saignelégier-Glovelier-Bahn	360,000	—	—	—	—	—	360,000	—
	9,170,400	—	1,909,647	—	—	—	11,080,047	—
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Hochbauten	946,407	83	—	—	185,602	25	760,805	58
b. Strassenbauten	210,176	32	—	—	48,170	55	162,005	77
c. Wasserbauten	558,029	72	82,811	01	—	—	640,840	73
	1,714,613	87	82,811	01	233,772	80	1,563,652	08
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a. Saanekorrektion	19,73[7]	42	39,773	96	34,700	—	24,811	38
b. Lombachverbauung	118,91[1]	60	4,977	45	10,000	—	113,889	05
c. Aarekorrektion zu Innertkirchen	13,45[3]	25	448	53	4,344	70	9,557	08
d. Scheusskorrektion: Bözingen-Bielersee	305	63	2,195	72	2,501	35	—	—
e. Worblenkorrektion: Wegmühle-Neuhaus	10,874	90	245	80	7,215	—	3,905	70
f. Kornhausbrücke in Bern	—	—	500,000	—	62,500	—	437,500	—
	163,282	80	547,641	46	121,161	05	589,663	21

II. Teil.

Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Die neue *Verordnung über die Nachführung des Katasters und die Erhaltung der Vermessungswerke* wurde unterm *31. März 1900* genehmigt. Dieselbe ersetzt die Verordnung vom 29. April 1885 und deren Nachtrag vom 23. April 1887.

II. Stand des eidg. Kartenwerkes im Kanton Bern.

Im Jahr 1900 wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

1. Triangulation II. und III. Ordnung.

Im Jura wurde die Signalstellung für die Neutriangulation so weit gefördert, dass 1901 mit der Winkelmessung begonnen werden kann.

2. Präcisionsnivellement.

Auf der Strecke Neuenburg-Biel wurde ein neues Kontrollnivellement ausgeführt.

Für die Linie Brünig-Interlaken sind die Versicherungen der Höhenfixpunkte erstellt, aber noch nicht einnivelliert worden.

3. Topographischer Atlas 1 : 25,000 und 1 : 50,000.

Das Blatt 5bis, Beurnevésin, wurde für die erste Ausgabe graviert.

Mit Nachträgen versehen wurden neu herausgegeben: 104 Tramelan, 105 Tavannes, 118 Courtelary, 145 Burgdorf, 314 Murten, 318 Laupen, 332 Neuenegg, 334 Schwarzenburg.

Im Stich der Nachträge befinden sich die Blätter: 395, 396, 397, 463, 488, 3, 86 und 87.

Auf dem *Terrain* wurden *Nachträge erhoben* für die Blätter: 3, 4, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 100, 102, 141, 395, 397, 463 und 488.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahre wurde die Triangulation von *Kandergrund* zu Ende geführt, sodann das Netz III. Ordnung der Triangulation des *Amtes Schwarzenburg* fertig erstellt und berechnet und von der Triangulation IV. Ordnung dieses Amtes das letzte Drittel signalisiert. Fernere Triangulationsarbeiten wurden ausgeführt in den Gemeinden *Damvant* und *Vingelz,* und schliesslich fanden Ergänzungsarbeiten (Centrischsetzen der Signalsteine) an den ältern Triangulationen von *Rütschelen* und *Bleienbach* statt.

Die *Signalversicherungen* im *Amte Konolfingen* wurden im Berichtsjahre beendigt. Im *Amt Seftigen* kommen dieselben erst im Frühling 1901 zum Abschluss.

b. Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen.

Durch Entscheid des Regierungsrates wurden folgende Grenzbereinigungen nach Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 erledigt:

Niederried-Radelfingen.
Nidau-Biel.
Hasli-Walkringen.
Hasli-Lützelflüh.

Eine Grenzbereinigung zwischen den Gemeinden Tüscherz und Biel fand ihre Erledigung durch Entscheid der beiden Regierungsstatthalter von Biel und Nidau.

IV. Parzellarvermessung.

Im Berichtsjahre erhielten die Vermessungswerke der Gemeinden *Merzligen, Hermrigen, Interlaken, Brüttelen* und *Gäserz* die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

In der Gemeinde *Kandergrund* wurden die Aufnahmen in den Thalabzweigungen von Öschinen, Gastern und im Gemmigebiet bis auf einen kleinen Rest beendigt und nebstdem die photogrammetrischen Aufnahmen der Felsengebiete weitergeführt, so dass

ungefähr noch die Hälfte dieser letztern Arbeit vorzunehmen bleibt.

In *Sigriswil* sind im Berichtsjahre weitere Teile der noch zu vermessenden Gebiete aufgenommen worden. Es betrifft die Teile des Justisthals, sowie der Fluren Ringoldswil und Äschlen. Im Sommer 1901 sollen die Felsgebiete zu beiden Seiten des Justisthals photogrammetrisch aufgenommen werden.

Stand der Vermessungsarbeiten in den 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 (siehe Jahresbericht pro 1899) ist in Arbeit.

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	25	93	2	7	—	—
Wangen	1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Konolfingen	1. Januar 1882	31	29	94	2	6	—	—
Erlach	1. Mai 1882	14	8	57	5	36	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	4	14	1	3
		306	282	92	15	5	9	3

*) Siehe Bemerkung betreffend Meienried.

Ferner wurden die *Revisionen der Vermessungswerke* von 44 Gemeinden ausgeführt und genehmigt.

In Arbeit befinden sich die *Nachführungen* von 75 Gemeinden.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Die unter den Arbeiten des eidg. topographischen Bureaus vorerwähnte *Neutriangulation des Jura* wird auch für die teilweise Neuaufnahme des Katasters von grossem Nutzen sein und die für diese Aufnahme erforderliche, vom Kanton auszuführende Triangulation IV. Ordnung bedeutend vereinfachen.

Zur Zeit sind in folgenden Gemeinden *Neuvermessungen* einzelner Teile der Gemeinde (Sektionen) mit *gleichzeitiger Revision* der Pläne des übrigen Gemeindebezirks in Arbeit: *Pieterlen, Delsberg* und *Alle.*

Genehmigt wurde im Berichtsjahre die *teilweise Nachführung und Neuvermessung* der Gemeinde *Tramelan-dessous.*

Nachtragsarbeiten und Revisionen der Vermarchung sind zur Zeit in 21 Gemeinden im Gange.

V. Kantonsgrenzen.

Im Berichtsjahre fand die Begehung und Versicherung der *Kantonsgrenze gegen Luzern* längs des Amtes Signau statt. Die Schlussbegehung, Erledigung eines kleineren Anstandes beim Kemmeribodenbad und Abfassung und Genehmigung des Protokolls ist für den Frühling 1901 in Aussicht genommen.

Eine fernere Grenzbereinigung, Wiederherstellung eines Grenzsteines, fand bei St. Urban, im Zusammenstoss der *Kantone Bern, Aargau* und *Luzern,* statt.

III. Teil.

Eisenbahnwesen.

A. Gesetze, Verordnungen, Instruktionen und Personelles.

Unterm 21. Mai 1900 erliess das Post- und Eisenbahndepartement ein *Kreisschreiben betreffend die Kontrolle über die stationären Kraftanlagen beim Betrieb von Eisenbahnen.* Das Departement statuiert darin, vorgängig einer definitiven Regelung dieser Materie nach Inkrafttreten des bei den eidgenössischen Räten in Beratung liegenden Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen:

I. Der technischen Kontrolle des Bundes sind *bei Bahnen mit stationären Kraftanlagen* unterstellt:

1. Bei elektrischen Bahnen das Leitungsnetz, d. h. der Arbeitsdraht und die Speiseleitung samt zugehörigen Umformerstationen; ferner die übrigen elektrischen Anlagen und allfällige Dampf- oder Gasmotoren, soweit dieselben im Eigentum der betreffenden Bahn sind und sozusagen ausschliesslich dem Betrieb derselben dienen.

2. Bei Seilbahnen die elektrischen und andern Motoren zum direkten Antrieb dieser Bahnen, sowie die übrigen elektrischen Anlagen und allfällige Dampf- oder Gasmotoren, soweit sie Eigentum der Bahn sind und hauptsächlich derselben dienen.

II. Alle hiervor nicht erwähnten, dem Betrieb von Eisenbahnen dienenden Kraftanlagen, bleiben den *kantonalen* Bestimmungen unterstellt und sind daher bis auf weiteres durch die kantonalen Organe, beziehungsweise durch die von ihnen anerkannten anderweitigen Organe (wie elektrotechnischer Verein, Dampfkesselverein) zu beaufsichtigen.

Zu diesen Anlagen gehören u. a.:

1. Die Wasserfassungen, Zuleitungskanäle, Reservoirs, Druckleitungen, Turbinen.

2. Die Dampf- oder Gasanlagen, die elektrischen Centralen und die primären Zuleitungen, sofern dieselben auch andern als Bahnzwecken dienen.

Die zur Vorberatung der Motion Bühlmann, betreffend *die Wahl der Vertreter des Kantons Bern in den Verwaltungsbehörden der künftigen Bundesbahnen,* bestellte Kommission des Grossen Rates unterbreitete dieser Behörde in der Maisession letzten Jahres einen hierauf, sowie auf die Vertretung des Staates in den Verwaltungsbehörden *der bernischen Eisenbahngesellschaften* bezüglichen *Dekrets-Entwurf.*

Der Grosse Rat wies diesen Entwurf vorerst an die Regierung, in dem Sinne, dass bis zur Beschlussfassung über denselben der Regierungsrat die betreffenden Wahlen vornehme. Hierauf gestützt traf der Regierungsrat unterm 25. Juli 1900 folgende Wahlen:

1. *Als Mitglied des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen:*
   Regierungsrat Morgenthaler.
2. *Als Mitglieder des Kreiseisenbahnrates I* (Lausanne):
   Regierungsrat Dr. Gobat.
   Burgerratspräsident A. v. Muralt, Bern.
3. *Als Mitglieder des Kreiseisenbahnrates II* (Basel):
   Regierungsrat Ritschard.
   Handelsmann A. Schmid, Burgdorf.
   Vorsteher Moser, Rütti bei Bern.
   Handelsmann Reymond, Biel.

Infolge der Wahl des Herrn Vorsteher Moser als Vertreter des Bundes in den Verwaltungsrat wurde derselbe als Mitglied des Kreiseisenbahnrates II unterm 17. Oktober 1900 durch den Präsidenten der ökonomischen und gemeinnützigen Gesellschaft des Kantons Bern, Herrn Oberstlieutenant Hofer in Bülikofen, ersetzt.

Nach Massgabe von Art. 1 des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 über den Bau und Betrieb der *Nebenbahnen* bezeichnete der Bundesrat durch Beschluss vom 10. August 1900 diejenigen im Betrieb stehenden Bahnen, welche als Nebenbahnen zu betrachten sind. Da die beteiligten Gemeinden mit der Versetzung der Linien Herzogenbuchsee-Solothurn-Lyss und Lyss-Payerne-Palézieux unter die Nebenbahnen nicht einverstanden waren, so ergriff der Regierungsrat unterm 3. November des Berichtsjahres den Rekurs an die Bundesversammlung. Die Erledigung des Geschäftes fällt in das Jahr 1901.

B. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Eisenbahnen.

1. Simplon-Durchstich.

Die Bohrungen für den ersten Tunnel wurden im Berichtsjahre um 3401 m., diejenigen des Paralleltunnels um 3766 m. gefördert.

Die Gesamtlänge der Bohrungen betrug auf Jahresschluss für jenen 7267 m., für diesen 7234 m.

Im Juli 1900 wurde die zweite Einzahlung des Kantons Bern auf seine Aktienbeteiligung mit Fr. 88,000 geleistet. Auf Rechnung der bewilligten Fr. 1,000,000 sind somit bis Ende 1900 im ganzen bezahlt worden: Fr. 288,000.

2. Bern-Neuenburg-Bahn.

Die ordentliche Generalversammlung der Aktionäre beschloss unterm 30. Juni des Berichtsjahres die Erhöhung des Aktienkapitals von Fr. 5,957,000 auf Fr. 6,000,000 und damit die Revision von Art. 4

der Gesellschaftsstatuten. Sie erhöhte gleichzeitig das Obligationenkapital auf die Höhe des Aktienkapitals, wozu sie laut Subventionsbeschluss vom 29. März 1898 vom Grossen Rat ausdrücklich ermächtigt war.

Durch Beschluss des Grossen Rates vom 11. August 1900 und durch Beschluss des Bundesrates vom 13. November 1900 wurde diese vierte Statutenrevision genehmigt.

Der Bahnbau wurde auf der ganzen Linie im Berichtsjahre nach Kräften gefördert.

3. Spiez-Frutigen-Bahn.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 4. September 1900 eine von der Generalversammlung der Aktionäre vom 11. Juni gleichen Jahres beschlossene Änderung des Art. 4 der Statuten, wonach der Gesellschaftssitz von Bern nach Frutigen verlegt wurde.

Die Bauarbeiten nahmen ihren ordentlichen Fortgang.

Unterm 13. Juni 1900 leistete der Staat auf seine Aktienbeteiligung von Fr. 1,980,000 die vierte Einzahlung mit 20 % = Fr. 396,000.

4. Gürbethal-Bahn.

Am 3. April 1900 nahm die Generalversammlung der Aktionäre eine Statutenrevision vor und erhöhte das Aktienkapital mit Rücksicht auf die Weiterführung der Bahn von Pfandersmatt nach Thun auf Fr. 2,720,000. Sie erhöhte ferner das Obligationenkapital zuerst auf Fr. 950,000 und sodann auf Grund eines von der Kantonalbank eingeholten Gutachtens ihres Experten auf Fr. 1,000,000. Unter Einsendung des allgemeinen Bauprojektes und der übrigen erforderlichen Ausweise suchte hierauf die Direktion der Gürbethalbahn unterm 14. Dezember 1900 beim Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates um die Genehmigung der bezüglichen Statutenrevision, der Planvorlagen und des Finanzausweises für die zweite Sektion Pfandersmatt-Thun nach.

Die Behandlung dieser Vorlagen durch die Staatsbehörden fällt jedoch ins Jahr 1901.

Der Bau der ersten Sektion Bern-Pfandersmatt, ausgenommen die Strecke Bern-Wabern, konnte im Berichtsjahre ziemlich programmgemäss getördert werden.

Der Staat Bern leistete auf seine Aktienbeteiligung von Fr. 1,210,500 an diese erste Sektion im Laufe des Jahres zwei weitere Einzahlungen mit zusammen Fr. 266,050. Er hat damit $^4/_5$ seiner Subvention eingezahlt.

5. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Das allgemeine Bauprojekt betreffend die Einmündung in die Linie der Jura-Simplon-Bahn in Pruntrut wurde vom Bundesrat unterm 7. Juli 1900 genehmigt.

Der Bahnbau musste Anfang Dezember 1900 infolge Insolvenz des Bauunternehmers eingestellt werden, ist aber seither von der Bahngesellschaft in Regie und Kleinaccord wieder aufgenommen worden und geht nun rasch seinem Ende entgegen.

Von der Aktienbeteiligung des Staates im Betrage von Fr. 550,000 wurden unterm 12. März die dritte und unterm 30. April des Berichtsjahres die vierte Einzahlung mit je 20 % = Fr. 110,000 geleistet.

6. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre vom 12. Mai 1900 rundete das Aktienkapital auf Fr. 4,000,000 auf. Die diesbezügliche Statutenrevision wurde vom Bundesrat unterm 17. Juli genehmigt. Ferner bestellte der Bundesrat Ende Juni des Berichtsjahres die eidgenössische Schätzungskommission und genehmigte unterm 11. September das allgemeine Bauprojekt, mit Ausnahme derjenigen Strecken, bezüglich welcher von den Gemeinden Abänderungsbegehren gestellt worden waren. Dieselben beschlagen vornehmlich die Stationen Oberwil, Boltigen und Zweisimmen.

Der Bahnbau wurde von der Baufirma Buss & Cie. in Basel im Herbst begonnen.

Der Staat leistete unterm 3. November 1900 auf seine Aktienbeteiligung von Fr. 3,120,000 die zweite Einzahlung mit 20 % = Fr. 624,000.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Bern, elektrische Strassenbahn Burgernziel-Breitenrain.

Im Laufe des Berichtsjahres hatte sich der Regierungsrat wiederholt mit der Benutzung der Thunstrasse und der Kirchenfeldbrücke für den Bau und Betrieb des elektrischen Tramways durch die Gemeinde Bern zu befassen. Unterm 23. Juni genehmigte der Regierungsrat eine vom Gemeinderat eingereichte Übereinkunft betreffend die provisorische Benutzung der Thunstrasse, lehnte dagegen durch Beschluss vom 7. September 1900 die Ausarbeitung eines Projektes für Verstärkung der Kirchenfeldbrücke zur Benutzung für den Tramway-Verkehr ab, mit der Begründung, dass die Brücke nach den vom Staat mit grossen Kosten vorgenommenen Verstärkungen, laut früheren Expertenberichten, für den Strassenverkehr, wozu sie gebaut wurde, genüge und der Staat zur Verstärkung der Brücke für den Tramway-Verkehr nicht verpflichtet sei. Eine im Sinne des gemeinderätlichen Begehrens gestellte Motion im Grossen Rate wurde von dieser Behörde nicht erheblich erklärt.

Der Bundesrat genehmigte unterm 31. August 1900 das allgemeine Bauprojekt der ganzen Linie unter verschiedenen Vorbehalten, namentlich aber indem er von der Übereinkunft betreffend die provisorische Benutzung der Thunstrasse, sowie von der Erklärung des Gemeinderates vom 18. Juli 1900, dass auf der Kirchenfeldbrücke nur ein Geleise gelegt werden soll, Akt nahm und für diese Brücke die Vorlage eines Verstärkungsprojektes, sowie für die Kornhausbrücke einen Ausweis über genügende Tragfähigkeit der Fahrbahnteile verlangte.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Thunersee-Bahn.

Durch Beschluss der Bundesversammlung vom 30. März 1900 wurde Art. 3 der Konzession vom 17. Juni 1890 dahin abgeändert, dass als Sitz der Gesellschaft *Thun* bezeichnet wurde.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Durch Beschluss vom 5. Dezember 1900 setzte der Regierungsrat fest, in welchem Masse die Spiez-Erlenbach-Bahn in den Schwellenkataster der Kirel und der Simme, in deren Perimeter die Linie liegt, auf Grund der Bestimmungen des Wasserbaugesetzes vom 3. April 1857 einzuschätzen sei.

3. Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn.

Unterm 19. Mai des Berichtsjahres stellte der Verwaltungsrat das Gesuch, es möchte der B. M. G. W.-Bahn gestattet werden, so lange bis auf den Helvetiaplatz zu fahren, bis die städtischen Strassenbahnen, beziehungsweise die Gemeinde Bern die Verpflichtung übernommen haben werde, den Verkehr der ersteren am Burgernziel aufzunehmen. Der Gemeinderat von Bern gab seine Ansicht dahin ab, dass der Dampfbetrieb bis zum Zeitpunkt, wo die Gemeinde, auf Grund der mit dem elektrischen Tramway gemachten Erfahrungen, den Betrieb auf jener Strecke übernehmen könne, provisorisch zu gestatten sei. Die Rückäusserung der B. M. G. W.-Bahn steht noch aus.

4. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die verschiedenen, auf die Bauausführung in der bernischen Enclave Münchenwiler bezüglichen Anstände sind auch im Jahre 1900 noch nicht zur Erledigung gelangt.

5. Tramelan-Tavannes-Bahn.

Ein von der Bahngesellschaft vorgelegtes Projekt betreffend die Abänderung der Linie zwischen Kilometer 4,9 und 7,5 wurde von der Regierung nicht beanstandet und vom schweizerischen Eisenbahndepartement unterm 23. November 1900 genehmigt.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jura-Simplon-Bahn.

Die Verhandlungen zwischen der Jura-Simplon-Bahngesellschaft und der Gemeinde *Tüscherz,* betreffend Errichtung einer Station daselbst, haben im Berichtsjahre noch nicht zum Ziele geführt.

Nach wiederholten Reklamationen unterbreitete die Direktion der J. S. B. dem schweizerischen Eisenbahndepartement unterm 28. Juni 1900 eine Projektstudie betreffend die *Unterführung der Biel-Nidau-Strasse* beim Bahnhof *Biel,* machte aber geltend, dass dieses Projekt unannehmbar sei, solange nicht die ganze Bahnhofanlage vorher gehoben werde. Das schweizerische Eisenbahndepartement teilte diese Ansicht nicht, sondern lud vielmehr die Direktion der J. S. B. unterm 24. Januar abhin ein, in kürzester Frist ein bezügliches Ausführungsprojekt zur Genehmigung einzureichen.

2. Schweizerische Centralbahn.

Durch Beschluss des Bundesrates vom 16. März 1900 wurde die Centralbahn nicht nur eingeladen, für die zum Zwecke der Einmündung der Bern-Neuenburg-Bahn in den Bahnhof *Bern* nötige Erweiterung der dortigen Anlagen ein Ausführungsprojekt aufzustellen, sondern auch auf die beförderliche Verlegung des Rangierbahnhofes nach Weyermannshaus Bedacht zu nehmen, dafür ein definitives Projekt zur Genehmigung vorzulegen, sowie endlich die Frage der spätern Gesamterweiterung des Personenbahnhofes unter Benutzung des Areals des verlegten Rangierbahnhofes ohne Verzug näher zu studieren und darüber ein generelles Projekt einzureichen.

Eine neue Eingabe der an einer *Haltstelle Oberwangen* interessierten Gemeinden und Privaten, welche zum Unterschied der frühern Eingaben darauf ausging, ein Anhalten von sogenannten Arbeiterzügen beim Wärterhaus und Strassenübergang im Wangenbrückli zu erwirken, wurde von der betriebführenden J. S. B. Gesellschaft, aber auf Veranlassung der Eigentümerin der Linie Bern-Thörishaus, der Centralbahn, abschlägig beschieden.

D. Projektierte Bahnen.

1. Lötschbergbahn.

Die Vorarbeiten gediehen im Jahre 1900 insoweit, als dem Regierungsrat im Februar das geologische Gutachten der Herren Dr. von Fellenberg, Dr. Kissling und Prof. Schardt zuging. Dasselbe wurde vervielfältigt.

Das den Herren Ingenieur Hittmann in Bern und Ingenieur Greulich in Luzern zur Ausarbeitung übertragene generelle Bauprojekt steht noch aus.

2. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Die Statuten wurden vom Bundesrat durch Beschluss vom 7. Juli 1900 genehmigt.

Die Bahngesellschaft nahm sodann im Berichtsjahre die Aufnahmen für das definitive Bauprojekt, sowie die Ausarbeitung des letztern an die Hand.

3. Solothurn-Münster-Bahn.

Das vom 23. Februar 1900 datierte, im letztjährigen Verwaltungsbericht erwähnte Gutachten der HH. Hittmann und Fellmann gelangt zum Schluss, dass eine Linie Solothurn-Grenchen-Münster (Kosten: 11 Millionen Franken) mit ihren günstigen Betriebsverhältnissen von weit höherem Wert für die internationale Durchgangslinie Delle-Lötschberg-Simplon sein würde, als die Weissensteinbahn.

Der Regierungsrat pflichtete dieser Anschauung bei, musste sich aber auch gestehen, dass ein solches Projekt, ohne kräftige Mithülfe der Jura-Simplon-Bahngesellschaft, beziehungsweise des Bundes als deren Nachfolgerin, kaum realisierbar wäre. In seiner

Vernehmlassung vom 6. Juni 1900 über ein bezügliches, von einem Initiativkomitee eingereichtes Konzessionsgesuch stellte der Regierungsrat daher die Anfrage an das schweizerische Eisenbahndepartement, ob nicht der Bund, als zukünftiger Eigentümer der J. S. B., sich jetzt oder in absehbarer Zeit am Bau einer Solothurn-Grenchen-Münster-Bahn mit Basistunnel nach dem Projekt dieses Komitees beteiligen könnte, eventuell diese Linie mit angemessener Subvention seitens des Kantons Bern und der interessierten bernischen und solothurnischen Gemeinden selbst bauen würde. Eine Antwort steht noch aus.

Dem unterm 15. November 1900 vom Verwaltungsrat eingereichten Gesuch um Verlängerung der Konzessionsfrist für die Weissensteinbahn entsprach der Bundesrat durch Beschluss vom 4. Januar 1901.

4. Bern-Köniz-Schwarzenburg-Bahn.

Nachdem sich das Initiativkomitee für diese Bahn bereits zu Anfang des Jahres 1899 um die Subventionierung der Schmalspurbahn Bern-Köniz-Schwarzenburg gemäss Art. 14 und 15 des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 beworben hatte, wiederholte das Komitee dieses Gesuch unterm 17. Dezember des Berichtsjahres und teilte dem Regierungsrat mit, dass die sämtlichen Gemeinden, mit Ausnahme der Stadt Bern, welche jedoch hierüber in Bälde beschliessen werde, die ihnen zugemutete Aktienbeteiligung zugesichert hätten.

Da hiermit sowohl, als auch in verkehrspolitischer Beziehung die Notwendigkeit, sowie die volkswirtschaftliche Berechtigung der Bahn und damit auch deren Subventionswürdigkeit als ausser Frage stehend angesehen werden konnte, so unterbreitete die Eisenbahndirektion dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates unterm 17. Dezember 1900 den Antrag, es möchte sich der Staat am Bau einer Eisenbahn von Bern über Köniz nach Schwarzenburg unter den Bedingungen des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 beteiligen.

5. Rechtsufrige Brienzerseebahn.

Unterm 28. Dezember 1899/24. Januar 1900 stellten die Verkehrsanstalten des Berner Oberlandes an die kantonale Eisenbahndirektion das Gesuch, sie möchte Fachexperten ernennen, welche auf Kosten der Unterzeichner vor Beginn des Baues einer Brienzerseebahn eine sorgfältige Prüfung und Begutachtung der allgemeinen Verkehrsverhältnisse im engern Oberland, namentlich im Bödeli, vorzunehmen hätten.

In Entsprechung dieses Gesuches ernannte der Regierungsrat am 6. April 1900 im Einverständnis mit den Petenten zu Experten die Herren Oberingenieur Denzler in Küssnacht, Prof. Gerlich in Zürich und Ingenieur Metzger, Direktor der schweizerischen Nordostbahn, in Zürich.

Die in Art. 5 der Konzession einer Eisenbahn von Interlaken nach Brienz, vom 28. Juni 1893, festgesetzte, durch Bundesratsbeschlüsse vom 2. September 1895 und vom 13. September 1897 erstreckte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten, wurde vom Bundesrat durch Beschluss vom 21. Juli 1899 um weitere zwei Jahre, d. h. bis zum 28. Juni 1901, verlängert.

Für folgende Eisenbahnen im Kanton Bern wurde im Jahre 1900 von der Bundesversammlung

a. die Konzession erteilt:

Den 26. März:	Elektrische Strassenbahn Meiringen-Reichenbach-Aareschlucht;
30. „	Drahtseilbahn Grindelwald-Eismeer;
30. „	Kleine Scheidegg-Männlichen;
30. „	Elektrische Strassenbahn Spiez;
28. Juni	Elektrische Schmalspurbahn Lüterswil-Solothurn.

b. die Konzession erneuert:

Den 26. März, Zahnradbahn Wimmis-Niesen.

Ferner beschloss die Bundesversammlung unterm 28. Juni die *Übertragung* und *Fristverlängerung* für eine Eisenbahn von Pruntrut nach Laufen (Lützelthalbahn), unterm 29. Juni des Berichtsjahres die *Übertragung* und *Abänderung* der Konzession einer Pferdebahn von Bözingen über Biel nach Nidau, sowie unterm 10. Juli die *Übertragung* der Konzession der Brienzer Rothornbahn, nachdem der Bundesrat unterm 7. Juli die Statuten der Aktiengesellschaft für diese Unternehmung genehmigt hatte.

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

Den 9. Februar:	Normalspurige Lokalbahn Gümligen-Belp;
14. Mai:	Drahtseilbahn Interlaken-Harder;
22. „	Trubschachen-Napf;
7. Juli:	Ramsei-Sumiswald-Huttwil;
7. „	Tramelan-Saignelégier-Goumois;
20. „	Sensethalbahn;
30. Oktober:	Worblenthalbahn;
1. Dezember:	St. Immer-Sonnenberg.

Bern, im Juni 1901.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:

Morgenthaler.

Vom Regierungsrat genehmigt am 29. Juni 1901.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**