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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1901)

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

Autor: Morgenthaler / Scheurer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416624

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 1901.

Direktor: Herr Regierungsrat **Morgenthaler.**

Stellvertreter: Herr Regierungsrat **Scheurer.**

I. Teil.

Bauwesen.

I. Gesetzgebung.

Die Baudirektion hat im Jahre 1901 keinen Gegenstand der Gesetzgebung behandelt.

Auf Veranlassung des Verwaltungs-Ausschusses des bernischen historischen Museums fasste der Regierungsrat am 5. Juni 1901 den Beschluss, es sei in alle Konzessionen für Wasser- und Elektrizitätswerke und Bergbau, in die Bauvorschriften des Staates für eigene oder von ihm subventionierte Bauten, sowie in alle Verkaufstitel bei Veräusserungen von im Staatseigentum stehenden Häusern, Land- und Waldkomplexen im ganzen Kantonsgebiet künftig die Bestimmung aufzunehmen, dass sämtliche interessanten Funde, wie Versteinerungen, Münzen, Medaillen, Waffen, Schmuck- und andere Gerätschaften etc., unentgeltlich an die Staatsbehörde zu Handen des bernischen Museums abzuliefern seien.

II. Verwaltung.

A. Personal und allgemeines.

Die Ingenieure des II., V. und VI. Bezirkes wurden für eine neue Amtsperiode unter dem Vorbehalt bestätigt, dass im Falle einer vor Ablauf derselben in Kraft tretenden Neuorganisation der Baudirektion ihre Anstellung nur bis dahin laufe.

Im Personalbestand der Zentral- und Bezirksverwaltung ist pro 1901 keine Änderung eingetreten. Die Zahl der Geschäfte ist ungefähr die nämliche geblieben wie im Vorjahre: 8320 (1900: 8150).

B. Hochbauten.

1. Neubauten des Staates.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	—	—	31,462	55
2. Bern, Amthaus, Neubau	88,498	95	88,498	95
3. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Lehrgebäude	—	—	52,560	—
4. Bern, Universitätsgebäude, Neubau	—	—	409,704	85
5. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des alten Tollhauses	54,153	35	54,153	35
6. Witzwil, Strafanstalt, Schweinestall	—	—	9,000	—
7. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Lehrerwohnung	—	—	236	10
8. Sonvilier, Pré-aux-Bœufs, Rettungsanstalt	—	—	12,954	75
9. Ostermundigen, Schiessplatz, Scheibenstände	—	—	23,113	80
10. Hofwil, Seminar, Druckwasserleitung	—	—	1,563	20
11. Delsberg, Amthaus, Erweiterung	—	—	2,212	90
12. Waldau, Irrenanstalt, Dampfkessel und Hochkamin	—	—	2,847	—
13. Pruntrut, Bären, Landjägerwohnungen	—	—	1,742	30
14. Biel, Amthaus, Neubau	—	—	2,011	10
15. Witzwil, Strafanstalt, Fruchtscheune im Nusshof	—	—	1,179	30
16. Pruntrut, Lehrerseminar, Schlafsaaleinrichtung	—	—	2,048	95
17. Münchenbuchsee, Anstalt, Druckwasserleitung	—	—	127	60
18. Rütti, landwirtschaftliche Schule, elektrische Beleuchtung	—	—	9,000	—
19. Bern, Zuchthaus, Durchbruch für die Speichergasse	—	—	115	50
20. Bern, Zeughaus, Bibliothekzimmer	—	—	938	05
21. Witzwil, Strafanstalt, Blitzableiter	—	—	2,784	50
22. Schwarzenburg, Schloss, Landjägerwohnung	—	—	3,897	90
23. Bern, Tierarzneischule, Badeeinrichtung	—	—	875	60
24. Rütti, Molkereischule, Verbesserungen im Käsekeller	—	—	3,000	—
25. Kirchlindach, Pfarrhaus, Neubau	7,291	—	5,127	—
26. Trachselwald, Gerichtschreiberei, Verlegung ins Schloss	—	—	678	—
27. Landorf, Erziehungsanstalt, Schweineküche	—	—	1,000	—
28. Bern, Frauenspital, neuer Dampfkessel	—	—	4,000	—
29. Vorschuss und Amortisation	326,889	95	200,000	—
30. Erziehungsanstalten	187,028	35	—	—
Total	663,861	60	926,833	25

Die Totalausgaben betragen Fr. 926,833. 25 und setzen sich zusammen wie folgt:

a. dem Budgetkredit pro 1901	Fr.	250,000. —
b. den Einnahmen, Art. 2, Rückerstattung vom Erlös des Zuchthausareals	„	88,498. 95
c. den Einnahmen, Art. 5, Rückerstattung vom Irrenfonds	„	54,153. 35
d. den Einnahmen, Art. 25, Zahlung der kantonalen Brandversicherungsanstalt	„	7,291. —
e. den Einnahmen, Art. 29, Zahlung von Vorschusskonto D. 3 *a*	„	326,889. 95
f. den Einnahmen, Art. 30, Zahlung der Finanzdirektion (A. l. 16)	„	187,028. 35
g. der Kreditüberschreitung von	„	12,971. 65
Total	Fr.	926,833. 25

Der Rechnungsabschluss pro 1901, für die Budgetrubrik X. D, neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Neue Hochbauten und Amortisation	250,000	—	663,861	60	926,833	25
2. Bellelay, ehem. Kloster, Umbauten	—	—	48,476	05	48,476	05
	250,000	—	712,337	65	975,309	30

Die Ausgaben, Art. 2, von Fr. 48,476. 05 sind der laufenden Verwaltung aus dem Irrenfonds zurückvergütet worden. Die Überschreitung des Budgetkredites beträgt Fr. 12,971. 65.

Ad 2. Bern, neues Amthaus.

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

Zufolge der Beschlüsse des Regierungsrates vom 1. Mai und 22. Juni 1901 betreffend die Verlegung der Bureaux der Amtsschreiberei und der Betreibungsämter Bern-Stadt und Bern-Land in die ursprünglich für die Justizdirektion und die Polizeidirektion bestimmten Räume im II. Stock des Amthauses mussten neuerdings einige bauliche Veränderungen vorgenommen werden.

Die Abrechnung stellt sich nun folgendermassen:

Baukosten 1898—1901 .	Fr. 753,930. 90
Kredit	Fr. 834,000. —
Erlös von Abbruchmaterial	„ 3,873. 05
Total Einnahmen	Fr. 837,873. 05

Es ergiebt sich demnach eine Minderausgabe von Fr. 83,942. 15.

Ad 3. Rütti, neues Lehrgebäude.

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

Die Abrechnung ergiebt die Bausumme von Fr. 251,597. 45.

Ad 4. Bern, Universität, Neubau.

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

Die Arbeiten wurden so gefördert, dass der ganze Bau bis Ende des Jahres unter Dach gebracht werden konnte.

Die Gipser-, Maler-, Schlosser- und Schmiede-Arbeiten sind Mitte Januar 1902 zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben worden und sollen in Angriff genommen werden, sobald günstige Witterung eintritt.

Ad. 5. Waldau, Irrenanstalt; Umbau, resp. Erweiterung des alten Irrenhauses durch einen Aufbau.

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

Der Bau wurde im Frühjahr vollendet und dem Betrieb übergeben. Die Abrechnung erfolgt im nächsten Jahre.

Ad 6. Witzwil, Strafanstalt; neuer Schweinestall.

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

Der Strafanstalt Witzwil, welche den Stallbau bereits im Jahre 1900 um den Devispreis ausgeführt hat, wurde im Berichtsjahre die zweite Rate mit Fr. 9000 ausbezahlt.

Ad 9. Ostermundigen, Schiessplatz; Neuanlage.

(Bewilligung vom 4. September 1900 = Fr. 25,500.)

Die Arbeiten sind Ende März 1901 vollendet worden. Die Baukosten betragen Fr. 25,302. 80.

Ad 14. Biel, Amthaus; Neubau.

Bewilligung vom 4. März 1898 . .	= Fr. 320,000
Bewilligung vom 21. November 1900	= „ 16,500
	Fr. 336,500

Die Abrechnung ergiebt die Bausumme von Fr. 336,343. 60.

Ad 25. Kirchlindach, Pfarrhaus, Wiederaufbau.

Für den Wiederaufbau des am 19. April 1901 abgebrannten Pfarrhauses in Kirchlindach bewilligte der Regierungsrat durch Beschluss vom 11. September 1901 an die auf Fr. 20,200 veranschlagten Baukosten einen Staatsbeitrag von Fr. 9500. Der Rest der Baukosten im Betrage von Fr. 10,700 ist durch die Brandentschädigung zu decken.

Mit dem Wiederaufbau konnte im Oktober des Berichtsjahres begonnen und das Haus anfangs Dezember eingedeckt werden.

Ad 28. Bern, Frauenspital, neuer Dampfkessel im Waschhaus.

Hierfür bewilligte der Regierungsrat unterm 21. August 1901 einen Kredit von Fr. 9500.

Bellelay. Irrenanstalt; Umbauten.

(Bewilligungen vom 18. September 1899.)

1. Für neue Schweinestallungen . . .	Fr. 15,500
2. Für den Umbau der südl. Scheune	„ 20,000
3. Für Umbauten im Ökonomiegebäude	„ 25,000
Total:	Fr. 60,500

Die Gesamtkosten der schon Ende 1900 vollendeten Arbeiten betragen Fr. 60,349. 40.

* * *

(Bewilligung vom 27. Februar 1901 = Fr. 33,000.)

Das Dekret des Grossen Rates vom 4. März 1898 betreffend Errichtung der Irrenanstalt Bellelay sieht für die Beamten und Angestellten der Anstalt Familienwohnungen vor. In Gemässheit dieses Erlasses bewilligte der Grosse Rat für die Einrichtung von vier Familienwohnungen, eines Zimmers für Durchreisende und einer Gefängniszelle im Gebäude No. 79 *d* den erforderlichen Kredit aus dem Fonds für Erweiterung der Irrenpflege.

Die Arbeiten sind grösstenteils vollendet; die Abrechnung wird nächstes Jahr vorgelegt werden können.

Das Kantonsbauamt hat ferner auch im Jahr 1901 eine Anzahl **Projekte und Kostenvoranschläge für Neu- und Umbauten** ausgearbeitet.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Die Rechnung stellt sich hierfür wie folgt:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	110,000	—	227	15	110,231	15
2. Pfarrgebäude	52,000	—	30	—	51,536	30
3. Kirchengebäude	6,000	—	—	—	16,688	20
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	503	45
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	—	—	21,544	25
6. Pfrundloskäufe	—	—	—	—	17,000	—
Total	192,000	—	257	15	217,503	35
Die *Totalausgaben* betragen					217,503	35
Hiervon ab die Einnahmen mit					257	15
Bleiben als Reinausgaben					217,246	20
Die Kredite betrugen					192,000	—
Die *Kreditüberschreitung* von					25,246	20

rührt her von den Mehrausgaben auf Art. 3, Entschädigungen für an Kirchgemeinden abgetretene Kirchenchore, wofür die Finanzdirektion die erforderlichen Bewilligungen eingeholt hat, und den Ausgaben auf Art. 6, Entschädigungen von Fr. 5000 und Fr. 12,000 für die von dieser Direktion veräusserten Pfrunddomänen Kirchberg und Diesse. Die daherigen zwei Verträge sind am 30. September 1901 vom Grossen Rate genehmigt worden.

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:

Nidau, Alignementsplan; Genehmigung vom 9. Januar 1901.

Thun, Revision des Baureglements, Abschnitt XI, Bestimmungen betreffend Kanalisation; Genehmigung vom 2. Februar 1901.

Nidau, Regulativ zur Bau- und Alignementsverordnung vom 29. April 1896 und zur Kanalisationsverordnung vom 23. Juni 1897; Genehmigung vom 7. Februar 1901.

Unterseen, Alignementspläne für die Seestrasse und Scheidgasse; Genehmigung vom 15. Februar 1901.

Tramelan-Dessous, Alignementsplan und Ausführungsreglement; Genehmigung vom 27. Februar 1901.

Interlaken, Alignementspläne für die Matten-Öle-Strasse, Waldeck-Strasse, Rugenpark-Strasse und Bahnhofplatz und Neugassverlängerung nach dem Aarzelg; Genehmigung vom 15. März 1901.

Bern, Verordnung der Gemeinde zur Verhütung von Unfällen bei Bauten; Genehmigung vom 3. April 1901.

Münsingen, Baureglement; Genehmigung vom 20. Mai 1901.

Bern, Alignementsplan für den Stadtbezirk Holligen-Mattenhof-Weissenbühl, Traceänderung für die Weyermannshausstrasse; Genehmigung vom 8. Juni 1901.

Madretsch, Alignementsplan und zugehörige Polizeiverordnung; Genehmigung vom 22. Juni 1901.

Bern, Regulativ vom 25. September 1898 über die Ableitung der Abwasser in den Aussenquartieren; Genehmigung vom 22. Juni 1901.

Langenthal, Beschluss und Regulativ betreffend Kanalisation; Genehmigung vom 29. Juni 1901.

Bern, Baugerüstkontrolle; provisorischer Gebührentarif; Genehmigung vom 30. Juli 1901.

Nidau, Baureglement; Genehmigung vom 16. Oktober/16. November 1901.

Langenthal, Kanalisationspläne; Genehmigung vom 13. November 1901.

Nidau, Baureglement, neue, abgeänderte Vorlage; Genehmigung vom 16. November 1901.

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

C. Strassen- und Brückenbauten.

1. Neubauten und Korrektionen.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Reichenbach-Faltschen, Neubau	—	—	24,490	05
2. Tschingel-Ringoldswil, Neubau	—	—	17,203	—
3. Linden-Röthenbach, Korrektion	—	—	200	—
4. Langenthal-Huttwil, Kanalisation und Korrektion	—	—	2,424	30
5. Graben-Winterkraut, Korrektion	—	—	1,900	—
6. Zaunweg zu Meiringen, Neubau	—	—	11,066	35
7. Lauterbrunnen-Stechelberg, Korrektion	—	—	6,340	—
8. Heimwehfluh-Strasse, Korrektion	—	—	276	60
9. Hagneck, Aarebrücke, Neubau (Notbrücke)	—	—	358	75
10. Frutigen-Adelboden, Ladholzgrabenbrücke	—	—	2,544	—
11. Krauchthal-Hindelbank, Korrektion	—	—	13,781	35
12. Zweisimmen-Saanen, Schutzbauten	—	—	2,759	50
13. Boltigen-Adlemsried, Neubau	—	—	920	—
14. Thurnen-Blumenstein, Korrektion	—	—	12	30
15. Ritzenbach-Gurbrü, Korrektion	—	—	8,792	40
16. Schüpfen-Meikirch, Neubau	—	—	3,450	—
17. Grosser Scheideggweg (Zwirgi-Rosenlaui)	—	—	88	—
18. Herzogenbuchsee-Thörigen, Neubau	—	—	997	70
19. Meiringen-Hof, Korrektion durch die Aareschlucht	—	—	41	20
20. Büren-Safnern, Korrektion zu Meinisberg	—	—	8,752	30
21. Lyss-Seedorf, 1. Sektion: Lehn-Stücki, Neubau	—	—	22,548	05
22. Diemtigthal-Strasse, zwei Korrektionen	—	—	6,684	30
23. Krattighalde-Unterseen, Verlegung	—	—	105	—
24. Saanen-Rübelsdorfweg, neue Brücke	—	—	1,325	—
25. Brünig-Hasleberg, Verbreiterung	—	—	121	—
26. Schwarzenegg-Buchholterberg, Brückenumbau	—	—	1,300	—
27. Zollikofen-Fraubrunnen, Brückenumbau	—	—	491	90
28. Alle-Miécourt, Korrektion	—	—	2,609	90
29. Lueg-Hirsegg, Korrektion	—	—	201	40
30. Liesberg-Strasse, 2. Sektion, Korrektion	—	—	8,000	—
31. Biel-Bözingen-Strasse, Scheussbrücke	—	—	8,741	85
32. N.-Goldbach-Huttwil, Kanalisation etc.	—	—	78	10
33. Delémont-Courchapoix, Kanalisation	—	—	3,437	80
34. Kirchthurnen-Riggisberg, Pontelstutzkorrektion	—	—	8,562	50
35. Emmenmatt-Obermatt, Korrektion	—	—	304	40
36. Hulligen-Huttwil, Korrektion	—	—	144	30
37. Murgenthal-St. Urban, Korrektion	—	—	57	20
38. Schwarzenburg-Wislisau, Korrektion	—	—	1,940	—
39. Merligen-Unterseen, Wasserableitung	—	—	75	60
40. Fussgängersteg über die Aare zu Interlaken	—	—	3,500	—
41. Oberhofen, Dorfstrassen, Kanalisation und Korrektion	—	—	2,710	—
42. Porrentruy, rue du Cheval blanc, Erweiterung	—	—	1,500	—
43. Rawilpass, neue Iffigenbachbrücke	500	—	818	65
44. Nidau-Safnern, Korrektion Mett-Orpund	—	—	82	—
45. Mattenhof-Herzogenbuchsee, Neubau	—	—	144	30
46. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion	—	—	132	50
47. Grünebrücke zu Grünen, Neubau	—	—	2,640	—
48. Noirmont-La Goule, Ausbau	—	—	11,316	35
49. Berlincourt-Undervelier, neue Brücke	1,142	70	5,713	60
50. Bern, Kornhausbrücke, Beitrag, 2. Rate	—	—	62,500	—
51. Bern-Wohlen, Korrektion beim Glasbrunnen	160	—	1,410	20
52. Thun-Steffisburg, Kanalisation	—	—	75	—
Übertrag	1,802	70	265,668	70

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	1,802	70	265,668	70
53. Bolligen-Krauchthal, Hubbachbrücke	—	—	832	95
54. Trub-Trubschachen, Seltenbachbrücke	—	—	27	50
55. Haslebrücke-Affoltern, Sägebachbrücke	—	—	1,050	40
56. Oberburg-Zimmerberg, Neubau	—	—	32	50
57. Riedtwil-Wäckerschwend, Korrektion	—	—	89	55
58. Hindelbank-Jegenstorf, Korrektion	—	—	102	—
59. Langenthal-Bützberg, Korrektion	—	—	225	—
60. Saanen-Gstaad, Kauflisbachbrücke	—	—	2,601	95
61. Biglen-Schlosswil, Korrektion	—	—	2,000	—
62. Alle-Vendlincourt, Versteinung etc.	—	—	1,800	—
63. Winigen-Ferenberg-Ursenbach, Korrektion	—	—	139	60
64. Scheussbrücke zu Cortébert, Neubau	—	—	5,080	—
65. Ostermundigen-Vechigen, Trottoir und Schalen	—	—	450	—
66. Kreuzweg-Südernlinde, Neubau	—	—	6,400	—
67. Tüscherzberg-Strasse, Neubau	—	—	5,000	—
68. St. Ursanne, Staatsstrassen, Kanalisation	—	—	690	—
69. Herzogenbuchsee-Niederönz-Äschi, Korrektion	—	—	4,000	—
70. Weissenbach-Eschi, Neubau	—	—	4,000	—
71. Delémont-Vicques-Courrendlin, Korrektion	—	—	2,408	70
72. Emmenbrücke zu Bätterkinden, Neubau	23,354	10	4,860	—
	25,156	80	—	—
73. Vorschuss von D. 3. *b*	57,302	05	—	—
	82,458	85	307,458	85
Der *Budgetkredit* betrug	225,000	—	—	—
Die *Einnahmen*	25,156	80	—	—
Vorschuss von D. 3. b (Art. 73)	57,302	05	—	—
Die *Totalausgaben* betragen	—	—	307,458	85
Total	307,458	85	307,458	85

2. Unterhalt.

	Kredite.		Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	370,000	—	—	—	379,618	55
2. Strassenunterhalt	390,000	—	19,723	30	409,708	54
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	60,000	—	2,946	95	123,088	85
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	184	43	5,198	41
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	2,000	—	111	—	28	80
6. Erlös von Strassengras und Landabschnitten	*2,500*	—	1,813	50	—	—
7. Entschädigung an die Gemeinde Bern	16,000	—	—	—	—	—
Total	840,500	—	24,779	18	917,643	15
Die *Totalausgaben* betragen					917,643	15
Hiervon ab die Einnahmen					24,779	18
Bleiben als *Reinausgaben*					892,863	97
Die Kredite betrugen					840,500	—
Mehrausgaben					52,363	97

		Ausgaben.	
		Fr.	Rp.
Diese Summe verteilt sich auf folgende Rubriken:			
Art. 1, Wegmeisterbesoldungen		9,618	55
„ 3, Wasserschaden und Schwellenbauten		60,141	90
„ 4, Verschiedene Kosten		13	98
„ 6, Wenigereinnahmen		686	50
Zusammen		70,460	93
Ersparnisse sind gemacht worden:			
Art. 2, Strassenunterhalt	Fr. 14. 76		
„ 5, Beiträge an Obstbaumpflanzungen	„ 2,082. 20		
„ 7, Entschädigung an die Gemeinde Bern	„ 16,000. —		
		18,096	96
Die reinen Mehrausgaben betragen somit		52,363	97

Zu den vorstehenden Überschreitungen ist zu bemerken:

Ad E, 1. Die Mehrkosten von Fr. 9,618. 55 sind auch diesmal auf die ungenügende Kreditbewilligung zurückzuführen.

Ad E, 3. Die Überschreitung dieses Kredites hat ihre Ursache im folgenden: Einmal mussten für Schneeräumungen und Herstellungsarbeiten infolge Lawinenschadens auf der Grimselstrasse Fr. 10,700 verausgabt werden. Sodann verursachten die Schneeschmelze und die Hochwasser im Früjahr, sowie die Hochgewitter im Vorsommer und die starken Regengüsse im Herbst an den Staatsstrassen in verschiedenen Gegenden des Kantons bedeutende Schädigungen und grössere Herstellungsarbeiten, namentlich da, wo die Strassen an den Gewässern liegen. Für derartige grössere Arbeiten wurden im Jahre 1901 allein Fr. 60,000 bewilligt. Endlich mussten für Arbeiten, welche schon im Jahr 1900 bewilligt und angeordnet wurden, aber nicht mehr bezahlt werden konnten, Rechnungen im Betrage von Fr. 22,100 aus dem Kredit pro 1901 bestritten werden.

Ad E, 5. In ihrem Bericht zum Staatsverwaltungsbericht pro 1900 erklärte sich die Staatswirtschaftskommission mit unsern Bemerkungen zu ihren Anträgen einverstanden, das Weitere im Verwaltungsbericht pro 1901 gewärtigend.

Mit Schreiben vom 27. Juni 1901 teilte uns nun der Vorstand der ökonomischen und gemeinnützigen Gesellschaft mit, dass ihre Obstbaukommission von der Mitarbeit an den Strassenpflanzungen enthoben zu werden wünsche. Derselbe ersuchte uns gleichzeitig, für die Durchführung einer zweckmässigen Beaufsichtigung die nötigen Vorkehren zu treffen und lehnte die Verantwortlichkeit für alle Folgen ab, welche für diese Anlagen aus Mangel an Aufsicht entstehen sollten.

Die Baudirektion hat darauf Bedacht genommen, eine andere sachverständige Aufsicht zu organisieren und vor allem eine gründliche Inspektion über die Obstbaumpflanzungen vornehmen zu lassen, ist jedoch zum Schlusse gekommen, dass diese Aufsicht naturgemässer und besser durch die Direktion der Landwirtschaft ausgeübt werden könnte. Der bezügliche Bericht und Antrag an den Regierungsrat fällt ins Jahr 1902.

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

Thun-Frutigen	= 1,200	km.
Huttwil-Langenthal	= 1,540	„
Bern-Holligen	= 1,650	„
Biel-Vingelz	= 1,850	„
Delsberg-Courrendlin		
„ -Soyhières	= 0,800	„
Bassecourt-Glovelier	= 1,800	„
Boncourt-Delle	= 0,480	„
Alle-Miécourt	= 1,200	„
Saignelégier-Noirmont	= 0,350	„
„ -Glovelier	= 0,350	„
„ -Goumois	= 0,250	„
„ -Tramelan	= 0,300	„
„ Place de la préfecture	= 0,090	„
Reconvillier-Tavannes-Moutier	= 0,480	„
Total	12,340	km.

Die gewalzte Strassenfläche beträgt 64,410 m².

Die Walzkosten betrugen im ganzen Fr. 35,765. 15, also per Meter Strassenlänge rund Fr. 2. 90 oder per m² Strassenfläche Fr. 0,555.

Die Walzung der genannten Staatsstrassen wurde durch die betreffenden Gemeindebehörden veranlasst, welche ihrerseits die Dampfwalze zur Walzung der Gemeindestrassen in der Nähe der Ortschaft in Dienst nahmen und hierfür eine Miete von Fr. 40 per Tag bezahlten. Auch die Gesellschaft der Gürbethalbahn machte für die Zufahrtsstrasse zur Station Weissenbühl davon Gebrauch.

* * *

In ihrem Bericht zum Verwaltungsbericht pro 1900 hat die Staatswirtschaftskommission folgende Bemerkung angebracht:

„Die unterm 10. Februar 1900 vom Regierungs-
„rat erlassene *Verordnung über den Verkehr von*
„*Motorwagen* jeder Art auf Strassen sollte einer Re-

„vision unterzogen und hierbei die Frage geprüft „werden, ob auf Strassen mit geringer Breite dieser „Verkehr ganz auszuschliessen sei, eventuell ist auch „zu prüfen, ob diese Angelegenheit nicht besser auf „dem Dekretswege geordnet werden sollte.“

Die Baudirektion hat diese Frage geprüft und ist zum Schlusse gekommen, dass da, wo Klagen gegen den *Motorwagen-Verkehr auf Staatsstrassen geringerer Breite* sich geltend machen, auf ein Gesuch der betreffenden Gemeindsbehörde hin dieser Verkehr gänzlich zu verbieten sei.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 16. Oktober 1901 wurde ferner die Baudirektion vorbehältlich dieser Revision ermächtigt, in Spezialfällen, welche in der Verordnung nicht vorgesehen sind, die Bewilligung zum Fahren mit Motorwagen provisorisch nach eigenem Ermessen zu erteilen oder zu verweigern.

Die Polizeikammer des Obergerichts hat nun aber unterm 15. Januar 1902 ein Urteil des Polizeirichters von Signau betreffend Übertretung der regierungsrätlichen Verordnung über den Verkehr von Motorwagen (Automobiles) jeder Art auf Strassen, vom 18. Februar 1900, aufgehoben und erkannt, dass diese Verordnung nicht verfassungsmässig sei.

Bei dieser Sachlage muss die von der Staatswirtschaftskommission beantragte Revision vorläufig unterbleiben.

* * *

Die *Länge der Staatsstrassen* ist im Jahre 1901 die nämliche geblieben wie im Vorjahre; sie beträgt *2146 km.*

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

Reichenbach-Faltschen	= 2,4	km.
Zäziwil-Kornberg	= 3,4	„
Riffenmatt-Ottenleuebad	= 9,0	„
Affoltern-Weier	= 3,8	„
Kirchberg-Öschberg	= 5,6	„
Roggwil, Hintergasse	= 2,0	„
Saignelégier-Goumois	= 1,0	„
Total	= 27,2	km.

Die Gesamtlänge der wichtigeren Strassen IV. Klasse, für welche die staatliche Wegmeisterstellung bewilligt worden ist, beträgt auf Ende 1901 *395,0 km.*

D. Wasserbauten.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
1. Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	70	—	6,312	92
2. Emme im Schnetzen- und Farbschachen, Schwellenunterhalt	—	—	3,332	85
3. Sense zu Thörishaus und Neuenegg, Schwellenunterhalt	—	—	—	—
4. Verschiedene Kosten	46	25	1,378	75
	116	25	11,024	52
b. Beiträge an Gemeinden.				
5. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	39,295	—	60,810	90
6. Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	3,900	—	2,549	70
7. Äusserer Seitenbach zu Lenk, Verbauung	—	—	343	—
8. Simmenkorrektion Gridfluh-Oei	10,000	—	14,415	—
9. Zulgkorrektion von Steffisburg-Aare	4,500	—	9,172	70
10. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	22,800	—	32,385	15
11. Ilfiskorrektion, III. Sektion	7,500	—	15,394	95
12. Gürbekorrektion vom Quellengebiet-Belp	55,093	—	58,579	15
13. Kalte Sense, Sohlen- und Uferversicherungen	4,750	—	9,473	25
14. Lombach zu Unterseen und Habkern, Verbauung	—	—	31,916	81
15. Engstligenkorrektion zu Frutigen, Ergänzung	2,700	—	4,710	—
16. Aarekorrektion Olten-Aarberg	14,600	—	39,819	35
17. Birskorrektion zu Zwingen	3,969	18	6,554	90
18. Birskorrektion zu Liesberg	3,023	65	9,070	95
19. Lützelkorrektion Kantonsgrenze-Birs	5,921	30	4,732	90
20. Haslethal-Entsumpfung, nachträgliche Arbeiten	11,972	78	8,531	93
21. Trachtbach zu Brienz, Verbauung	—	—	1,981	85
22. Hornbach zu Wasen, Verbauung	13,500	—	22,367	—
23. Aarekorrektion bei der Gürbeausmündung	3,037	95	10,000	—
24. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	2,300	—	4,428	75
25. Hugeligraben zu Saanen, Verbauung	1,600	—	3,100	—
Übertrag	210,462	86	350,338	24

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	210,462	86	350,338	24
26. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	1,200	—	2,110	35
27. Plachti- und Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	1,600	—	2,300	—
28. Grünnbach zu Merligen, Verbauung	4,432	—	8,005	30
29. Stämpbach und Worblen zu Stettlen, Korrektion und Verbauung	6,563	60	10,753	60
30. Aarekorrektion Elfenau-Bern	10,694	80	17,406	10
31. Sense in der Sensenmatt, Schwellenbauten	2,457	97	8,234	30
32. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	472	55	927	55
33. Turbach zu Saanen, Verbauung	3,000	—	5,207	05
34. Suldkorrektion zu Mühlenen	7,000	—	9,511	—
35. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	23,381	43	40,272	83
36. Frittenbach beir Zollbrück, Verbauung	4,700	—	8,388	—
37. Oenz zu Bollodingen, Hochwasserkanal	3,980	—	4,070	60
38. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	55,000	—	115,330	30
39. Feissebach zu Niederstocken, Verbauung	3,700	—	6,100	—
40. Kurzeneigraben zu Wasen, Verbauung	—	—	70	50
41. Filderich- und Muggenbach zu Diemtigen, Verbauung	10,000	—	17,410	—
42. Dorf- und Bösenbach zu Steffisburg, Verbauung	5,800	—	9,922	—
43. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	2,351	85	2,406	45
44. Biglenbach zu Walkringen, Korrektion	866	65	840	45
45. Grüne zu Sumiswald, Verbauung	30	—	3,910	25
46. Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	932	95
47. Wildbäche zu Wenge bei Frutigen, Verbauung	20,000	—	52,726	80
48. Reichenbach zu Reichenbach, Verbauung	6,600	—	19,740	40
49. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	15,370	—
50. Sensekorrektion Thörishaus-Laupen	7,628	90	602	85
51. Worblenbach zu Enggistein, Korrektion	8,516	40	13,556	40
52. Simmekorrektion zu Zweisimmen	—	—	33,080	95
53. Aare von Hof-Brienzersee, Schwellenunterhalt	—	—	1,449	35
54. Brandöschgraben Gemeinde Trub, Verbauung	—	—	2,120	30
55. Bleienbachmoos-Entsumpfung	5,000	—	5,057	05
56. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau	—	—	5,839	95
57. Simmekorrektion Oberried-Lenk	—	—	186	15
58. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Tromschwelle	3,402	95	1,430	—
59. Gürbekorrektion zu Seelhofen	5,596	—	9,836	10
60. Saane und Lauenenbach zu Korrektion	—	—	96	20
61. Äschaugraben Gemeinde Eggiwil, Verbauung	—	—	180	85
62. Sensekorrektion Laupen-Saane	1,600	—	3,632	68
63. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	—	—	538	20
64. Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	358	—
65. Schmittengraben zu Adelboden, Verbauung	—	—	195	—
66. Schwarzbach auf der Gemmi, Schutzdamm	275	80	265	20
67. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	2,302	27
68. Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	7,000	—	10,888	—
69. Obermattgraben zu Signau	—	—	276	70
70. Wetterbach zu Kandergrund, Verbauung	—	—	186	—
71. Kalberhönibach zu Saanen, Verbauung	2,200	—	3,789	—
72. Lauelibach im Heimberg, Verbauung	—	—	103	50
73. Dorfbach zu Oberwil bei Büren, Verbauung	—	—	68	—
74. Vorschuss von D. 3 *c*	73,718	23	—	—
	499,231	99	808,323	72

Zusammenzug.

a. Bauten des Staates	116	25	11,024	52
b. Beiträge an Gemeinden	499,231	99	808,323	72
Total	499,348	24	819,348	24

Die *Einnahmen* betreffen:

1. Bundesbeiträge	Fr. 389,849. 43
2. Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen	„ 35,460. 33
3. Vorschuss des Staates (Art. 74 oben)	„ 73,718. 23
4. Verschiedenes	„ 320. 25
Totaleinnahmen	Fr. 499,348. 24

Die pro 1901 bezahlten Bundesbeiträge für die Saanekorrektion Laupen-Oltigen, Lombachverbauung in den Gemeinden Unterseen und Habkern, Aarekorrektion zu Innertkirchen, Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus und Aarekorrektion Oltigen-Aarberg, Sektion Oltigen-Golaten, sind in der Vorschussrechnung D. 4, *a, b, c, d* und *f,* Seite 100 hiernach, als Amortisation verrechnet worden.

Die **Totalausgaben** betragen . . . . . Fr. 819,348. 24

und setzen sich zusammen wie folgt:

1. Bundesbeiträge		Fr. 389,849. 43
2. Staatsbeiträge:		
a. Budgetkredit	Fr. 320,000. —	
b. Vorschuss Art. 74 oben	„ 73,718. 23	„ 393,718. 23
3. Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen		„ 35,460. 33
4. Andere Einnahmen		„ 320. 25
Total		Fr. 819,348. 24

Der Rechnungsabschluss pro 1901 für X. G., Wasserbauten ist folgender:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wasserbauten:						
a. Bauten des Staates	320,000	—	116	25	11,024	52
b. Beiträge an Gemeinden			499,231	99	808,323	72
	320,000	—	499,348	24	819,348	24
2. Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter	7,400	—	1,492	25	9,379	95
3. Wasserwerkgebühren	—	—	—	—	—	—
4. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—	31,923	05	31,923	05
5. Haslethalentsumpfung, nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	347,400	—	532,763	54	880,651	24

Die Budgetkredite betragen zusammen	347,400	—
und die Einnahmen	532,763	54
Total	880,163	54
Die *Totalausgaben* belaufen sich auf	880,651	24
Die *Mehrausgaben* von	487	70

betreffen die auf Art. 2, Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister, entstandene Überschreitung.

Die Einnahmen auf dieser Rubrik von Fr. 1492. 25 betreffen verschiedene Gebühren (für Leitungen, Flösserei etc.) im Betrage von Fr. 847 und einen Beitrag an staatliche Aufsichtskosten seitens der Wasserwerkbesitzer an der Scheuss in den Amtsbezirken Biel und Courtelary im Betrage von Fr. 645. 25. Auf Art. 3, Wasserwerkgebühren, sind keine Einnahmen zu verzeichnen.

In den Einnahmen Art. 4, *Juragewässerkorrektion,* sind **Fr. 2416. 80** Erlös vom Grasraub, Weiden, Lische und Obst etc. inbegriffen, die übrigen **Fr. 29,506. 25** sind Rückvergütung aus dem Schwellenfonds.

Der *Stand des letztern* war am 1. Januar 1901		Fr. 1,014,151. 35.
Zinsertrag hiervon pro 1901	Fr. 40,566. 05	
Verschiedene Einnahmen (vide oben)	„ 2,416. 80	
Zusammen	Fr. 42,982. 85	
Ausgaben pro 1901	„ 31,923. 05	
Vermehrung im Jahr 1901		„ 11,059. 80
Stand am 31. Dezember 1901		Fr. 1,025,211. 15

Die Ausgaben Art. 5, Haslethalentsumpfung, von Fr. 20,000 ist die V. Rate auf Rechnung des vom Grossen Rat am 23. November 1896 bewilligten Beitrages an die Grundeigentümer von Fr. 200,000.

Besondere Aufmerksamkeit musste im Berichtsjahre dem Schleusendienst in Nidau zugewendet werden.

In der Grossratssitzung vom 20. Mai 1901 reichten Herr Grossrat Will und 18 Mitunterzeichner folgende Motion ein:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, unverzüglich „die nötigen Anordnungen zu treffen, dass die Schleusen „bei Nidau rascher und sicherer gehandhabt werden „als bisher. Ferner wird der Regierungsrat eingeladen, mit möglichster Beförderung dahin zu wirken, „dass die Wasserabflussverhältnisse am Bielersee verbessert werden und dass das Werk der Juragewässerkorrektion vollendet wird. Der grosse Rat „gewärtigt die hierauf bezüglichen Berichte und Anträge."

Die Motion wurde in der Sitzung vom 23. März erheblich erklärt. Sie ist auf folgende Vorkommnisse zurückzuführen:

In der Regenzeit vom 2.—10. April, die ihren Höhepunkt in den heftigen Gewittern und Niederschlägen vom 5.—8. April erreichte, stieg der Wasserstand des Bielersees auf die Höhe von 433,88 m. Die Nidau-Schleuse, Ende März zur Erhaltung des Niederwassers noch ganz geschlossen, wurde auf diese Wasseranschwellung hin nicht zeitig und rasch genug, sowie auch nicht vorschriftsgemäss geöffnet, infolgedessen das linksseitige Schwimmtor erst nach mehreren Tagen mit grösster Anstrengung und unter Anwendung ausserordentlicher Hülfsmittel gehoben werden konnte.

Verschiedene durch das Hochwasser geschädigte Strandbodenbesitzer schrieben dessen Ursache hauptsächlich dem nachlässigen Schleusendienst, jedoch auch der unzweckmässigen Einrichtung der Schleuse und der mangelhaften Anlage der Abflusskanäle zu und erhoben Klage.

Diesbezüglich konstatieren wir zunächst, dass das Hochwasser von 1901 die Cote La Nicca des ordentlichen Hochwassers = 433,96 m. nicht erreicht hat, somit der Staat für die innerhalb des Perimeters dieses Hochwassers eingetretene Beschädigung des Strandbodens nicht verantwortlich gemacht werden kann. Von einem Schadenersatz könnte nur die Rede sein, wenn das verspätete Öffnen der Schleusen wirklich eine Erhöhung des ohnedies eingetretenen Hochwassers veranlasst haben würde. In diesem Falle müsste aber auch nachgewiesen werden, ob und eventuell wie viel der dadurch bewirkte Mehrbetrag der Stauung den Strandboden schädigte.

Um diesen Einfluss festzustellen, ermächtigte der Regierungsrat die Baudirektion durch Beschluss vom 15. Mai 1901 das Gutachten eines unbeteiligten Sachverständigen einzuholen. Dasselbe liegt noch nicht vor.

Ferner wurde der Schleusendienst dem Bureau des Bezirksingenieurs in Biel abgenommen und durch eine vom Regierungsrat am 29. Juni 1901 genehmigte Übereinkunft der Brückenfirma Probst, Chappuis & Wolf in Nidau, deren Werkstätten in der Nähe der Schleusen sich befinden, vorläufig auf zwei Jahre übertragen. Endlich bewilligte der Regierungsrat unter verschiedenen Malen Kredite zu den nötigen Reparaturen und Ergänzungen der Schleusen-Einrichtung und -Ausrüstung.

Die ausführliche Berichterstattung der Baudirektion an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates über diese Angelegenheit erfolgt im Jahre 1902.

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 1901	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Lombach zu Unterseen u. Habkern, Korrektion u. Verbauung	483,000	—	219,500	—	161,000	—				
	+218,000	—	+96,052	55	+72,666	30	151,781	15	660,180	—
2. Turbach b. Saanen, Verbauung	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	71,528	50
3. Ilfiskorrektion, III. Bezirk, Gohlbach-Kantonsgrenze . .	469,000	—	234,500	—	156,400	—	78,100	—	450,510	40
4. Emmekorrektion, Emmenmatt-Burgdorf	2,313,023	—	771,007	—	771,007	—	771,007	—	2,023,760	90
5. Hornbach, Verbauung . . .	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	152,781	45
6. Gürbekorrektion 1893 . . .	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	1,075,187	65
	+822,500	—	365,150	—	277,500	—	179,850	—		
7. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	676,794	45
8. Lammbach bei Brienz, Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	696,439	10
9. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze Solothurn . .	685,000	—	228,334	—	228,334	—	228,333	—	389,705	—
10. Kanderkorrektion	1,250,000	—	416,700	—	416,700	—	416,700	—	594,877	85

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahre 1901 wurden für folgende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 P S.), sowie Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt.

Amtsbezirk.	Gewässer.	Anlage.
Oberhasle	Dorf- und Alpbach am Hasleberg	Wasserwerkanlage Jossi, Prioritätszusicherung für 2 Jahre.
Interlaken	Aare u. Schiffahrtskanal bei Weissenau, Lombach beim Neuhaus, Unterseen-Leissigen-Krattigen u. Merligen-Neuhaus-Strassen.	Hochspannungsleitung der Gesellsch. „Motor“ vom Spiezmoos nach Beatenberg; Konzession.
Interlaken	Lütschine zu Burglauenen bei Grindelwald.	Wasserwerkanlage der Jungfraubahn; Konzessionsfristverlängerung.
Interlaken	Lütschine zu Grindelwald.	Wasserwerkanl. Studer; Konzessionserteilung.
Frutigen	Kander beir Zriedbrücke . . .	Wasserwerkveränderung Gehring; Konzessionserteilung.
Obersimmenthal . .	Simme bei der Laubegg oberhalb Boltigen.	Wasserwerk der Einwohnergemeinde Boltigen; Konzessionsfristverlängerung.
Niedersimmenthal .	Bunschenbach zu Weissenburg.	Wasserwerkanlage des Weissenburgbades; Konzessionsnachtrag zur Konzession vom Jahre 1893.
Niedersimmenthal .	Kander bei Heustrich.	Sekundärleitung des Kanderwerkes „Motor“; Konzessionierung.
Signau	Emme im Rebloch bei Eggiwil.	Wasserwerkanlage der Gebrüder Sänger; Konzessionsfristverlängerung.
Trachselwald . . .	Rüegsaubach bei Wintersei, Gemeinde Rüegsau.	Elektrizitätswerk der Gemeinden Rüegsau, Hasle und Oberburg; Konzessionserteilung.
Burgdorf	Emme bei Burgdorf.	Wasser- und Elektrizitätswerk der Gemeinde; Konzession u. Konzessionsfristverlängerung.
Burgdorf	Emme und Staatsstrassen in den Gemeinden Bätterkinden, Utzenstorf und Koppigen.	Kraftübertragungsleitung der Gesellschaft des Aare- und Emmekanals, A.-G., Konzessionierung.
Schwarzenburg . .	Kalte Sense, an der Schwefelbergstrasse, Gemeinden Rüchegg und Guggisberg.	Wasserwerkanlage Pfeifer; neue Konzessionierung und Aufhebung derjenigen vom Jahre 1898.
Aarwangen . . .	Aare zu Winau.	Elektrizitätswerk Winau; Kraftabgabe ausserhalb des Kantons Bern; Konzessionierung.
Münster	Birs zwischen Court und Münster.	Wasserwerk der Gemeinde Münster; Hochspannungsleitung; Konzessionierung.
Delsberg	Sorne zu Courtetelle.	Wasserwerkanlage A. Comte; Konzessionserteilung.
Laufen	Birs zu Laufen.	Wasserwerkanlage d. Thonwarenfabrik Laufen; Konzessionserteilung.

Fähren.

Im Jahre 1901 wurden für folgende Fähren Konzessionen erteilt:

Saanefähre bei Wileroltigen; Konzessionierung.

Aarefähre in der Golatenau; id.

id. im Schwäbis bei Thun; Verlegung und Konzessionsübertragung.

Stellung von Gewässern unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster.

Folgende Vorlagen erhielten die Genehmigung des Regierungsrates:

Lugibach zu Diemtigen; Schwellenreglement und Kataster, Sanktion.

Korrektions- und Entsumpfungsbezirk Walkringen u. Wikartswil-Moos; Unterhaltungsreglement, Sanktion.

Gemeinde Oberwil bei Büren; Schwellenreglement und Kataster, Sanktion.

Simme in der Gemeinde Diemtigen; Schwellenkataster, Sanktion.

Münsingen; Schwellenreglement und Kataster für die Aare; Sanktion.

Doubs bei Soubey; Schwellenreglement und Kataster, Sanktion.

Laueligraben in den Gemeinden Steffisburg und Heimberg; Schwellenreglement und Kataster, Sanktion.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1901 folgender:

A. Hochbau.

Stand am 1. Januar 1901		Fr. 634,439. 60
Neue Bewilligungen pro 1901		„ 178,080. 80
Mehrkosten pro 1901		„ 156. 15
		Fr. 812,676. 55
Zahlungen pro 1901	Fr. 584,180. 95	
Ersparnisse pro 1901	„ 10,693. 10	
		„ 594,874. 05
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1901		Fr. 217,802. 50
Am 1. Januar betrugen dieselben		„ 634,439. 60
Verminderung im Jahr 1901		Fr. 416,637. 10

B. Strassenbauten.

Stand am 1. Januar 1901		Fr. 652,708. 45
Neue Bewilligungen pro 1901		„ 367,070. —
Mehrkosten pro 1901		„ 3,143. 50
		Fr. 1,022,921. 95
Zahlungen pro 1901	Fr. 307,458. 85	
Ersparnisse pro 1901	„ 32,017. 20	
		„ 339,476. 05
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1901		Fr. 683,445. 90
Am 1. Januar betrugen dieselben		„ 632,708. 45
Vermehrung im Jahr 1901		Fr. 50,737. 45

C. Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1901		Fr. 1,626,239. 96
Neue Bewilligungen pro 1901		„ 295,645. 28
Mehrkosten pro 1901		„ 15,699. 03
		Fr. 1,937,584. 27
Zahlungen pro 1901	Fr. 408,733. 58	
Ersparnisse pro 1901	„ 7,285. 40	
		„ 416,018. 98
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1901		Fr. 1,521,565. 29
Am 1. Januar betrugen dieselben		„ 1,626,239. 96
Verminderung im Jahre 1901		Fr. 104,674. 67

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1901		Neue Vorschüsse im Jahr 1901		Amortisation im Jahr 1901		Stand am 1. Januar 1902	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. n. Bauwesen.								
1. **Haslethalentsumpfung,** nachträgliche Arbeiten	13,079	76	—	—	—	—	13,079	76
2. Bern, **Villa Oranienburg,** Herstellung	—	—	946	22	946	22	—	—
3. Bern, **Amthaus,** Heizung	2,925	30	6,762	45	—	—	9,687	75
4. **Kantonalbank Bern**	—	—	2,000	—	2,000	—	—	—
5. **Haus Münger** in Bern	—	—	2,000	—	2,000	—	—	—
	16,005	06	11,708	67	4,946	22	22,767	51
A. o. Eisenbahnwesen.								
1. **Eisenbahn-Projektvorstudien:**								
a. Tramelan-Noirmont-Bahn	4,000	—	—	—	—	—	4,000	—
b. Vevey-Bulle-Thun-Bahn	2,498	50	—	—	—	—	2,498	50
c. Brienzersee-Bahn (Rechtes Ufer)	3,000	—	157	—	—	—	3,157	—
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	7,250	—	—	—	—	—	7,250	—
h. Bern-Schwarzenburg-Bahn	5,737	50	—	—	5,737	50	—	—
i. Verkehrsverhältnisse im Bödeli	—	—	3,883	15	3,883	15	—	—
k. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt-Bahn	—	—	2,000	—	—	—	2,000	—
	29,414	50	6,040	15	13,319	15	22,135	50
2. **Lötschberg-Bahn, Frutigen-Brig, Projektvorstudien**	67,637	20	10,946	—	102	—	78,481	20
3. **Eisenbahn-Subventionen:**								
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	—	631,000	—	—	—	3,155,000	—
e. Gürbethal-Bahn	1,064,400	—	161,000	—	—	—	1,225,400	—
f. Bern-Muri-Worb-Bahn	207,000	—	—	—	—	—	207,000	—
g. Saignelégier-La-Chaux-de-Fonds-Bahn	350,000	—	—	—	—	—	350,000	—
h. Pruntrut-Bonfol-Bahn	440,000	—	110,000	—	—	—	550,000	—
i. Simplondurchstich	288,000	—	120,000	—	—	—	408,000	—
k. Freiburg-Murten-Bahn	86,000	—	—	—	—	—	86,000	—
l. Spiez-Frutigen-Bahn	1,584,000	—	396,000	—	—	—	1,980,000	—
m. Solothurn-Münster-Bahn	134,647	—	—	—	—	—	134,647	—
n. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	1,248,000	—	1,248,588	—	588	—	2,496,000	—
o. Saignelégier-Glovelier-Bahn	360,000	—	360,000	—	—	—	720,000	—
p. Sensethalbahn (Flamatt-Gümmenen)	—	—	70,000	—	—	—	70,000	—
q. Bern-Schwarzenburg-Bahn	—	—	137,100	—	—	—	137,100	—
	11,080,047	—	3,233,688	—	588	—	14,313,147	—
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Hochbauten	760,805	58	326,889	95	200,000	—	887,695	53
b. Strassenbauten	162,005	77	57,302	05	—	—	219,307	82
c. Wasserbauten	640,840	73	73,718	23	—	—	714,558	96
	1,563,652	08	457,910	23	200,000	—	1,821,562	31
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a. Saanekorrektion	24,811	38	31,186	33	45,741	92	10,255	79
b. Lombachverbauung	113,889	05	80,158	09	51,066	81	142,980	33
c. Aarekorrektion zu Innertkirchen	9,557	08	3,360	41	5,142	27	7,775	22
d. Worblenkorrek.: Wegmühle-Neuhaus	3,905	70	74	75	3,980	45	—	—
e. Kornhausbrücke in Bern	437,500	—	—	—	62,500	—	375,000	—
f. Aarekorrektion: Oltigen-Aarberg	—	—	13,531	81	10,800	—	2,731	81
	589,663	21	128,311	39	179,231	45	538,743	15

II. Teil.

Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Auf Antrag des Prüfungsausschusses des Geometerkonkordats erliess die Prüfungskonferenz in ihrer Sitzung vom 2. Dezember 1901 *eine Anweisung zu Art. 27 der Vermessungsinstruktion* betreffend die Anwendung der Fernrohrdistanzmessung.

II. Stand des eidgenössischen Kartenwerks im Kanton Bern.

Die im Jahre 1901 ausgeführten Arbeiten des eidgenössischen topographicshen Bureaus betreffen:

1. Geodätische Arbeiten.

Triangulation II. und III. Ordnung des Jura, nämlich Signalisierung der Hauptpunkte und Winkelmessung auf denselben.

Verifikationen von Triangulationen IV. Ordnung in den Ämtern Konolfingen und Seftigen, sowie der Burgerwaldungen von Delsberg.

Präzisionsnivellements. Kontrollnivellement von Biel über Sonceboz nach St. Immer und von St. Blaise über Ins nach Murten. Neunivellement Brienz-Meiringen-Grimsel-Gletsch. Versicherung der Fixpunkte der frühern Nivellements der geodätischen Kommission vom Brünig über Brienz-Interlaken nach Thun.

2. Topographische Arbeiten.

Folgende Blätter des Siegfriedatlas wurden *auf dem Terrain mit Nachträgen versehen:* Nr. 110, 120, 125, 127, 128, 129, 136, 138, 139, 140, 142, 143, 144, 145, 164, 178, 179, 180, 181, 194, 195, 196, 197, 312, 313, 315, 318, 319, 321, 322, 323, 336, 338, 355, 367, 368, 369. Total 37 Blätter.

Folgende Blätter wurden *neu* herausgegeben, nachdem die Nachträge gestochen waren: Nr. 3, 4, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 100, 102, 103, 108, 128, 138, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 178, 179, 180, 181, 194, 395, 396, 397, 463, 488. Total 30 Blätter.

Ferner wurde das Blatt XIII der Dufourkarte, mit Nachträgen versehen, neu herausgegeben.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahr wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

Beendigung der Winkelmessung für die Triangulation IV. Ordnung im *Amt Schwarzenburg.* Signalstellung und Winkelmessung für die Triangulation III. und IV. Ordnung zwischen *Busswil* und *Meinisberg.* Signalstellung für die Triangulation IV. Ordnung in *Cormoret.* Beginn der Winkelmessung IV. Ordnung in *Damvant.* Revision der Signalversicherung in *Delsberg* und Abschluss von Dienstbarkeitsverträgen.

Die Signalversicherung im *Amt Seftigen* wurde zu Ende geführt und diejenige im *Amt Trachselwald* angefangen.

b. Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen.

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

Horrenbach-Buchen-Teuffenthal;
Wattenwil-Forst;
Thörigen-Bettenhausen;
Bollodingen-Bettenhausen;
Oberbipp-Niederbipp;
Rumisberg-Oberbipp;
Rumisberg-Wiedlisbach;
Bargen-Walperswil;
Nidau-Port.

Die Grenzbereinigungen Bowil-Oberthal und Bowil-Signau fanden ihre Erledigung durch Entscheide der Regierungsstatthalter von Konolfingen und Signau.

IV. Parzellarvermessungen.

Im Berichtsjahr erhielt das Vermessungswerk der Gemeinde *Bargen* die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

In *Kandergrund* wurden die Feldarbeiten bis auf einige kleinere Nachmessungen vollendet. Die

Fertigstellung dieses Operates ist für das Jahr 1902 in Aussicht genommen.

In *Sigriswil* wurden im Berichtsjahr die Fluren E und F, Äschlen und Ringoldswil, fertig aufgenommen, ebenso der hintere Teil der Flur A, Sigriswil. Die in Aussicht genommenen photogrammetrischen Aufnahmen der Felsen zu beiden Seiten des Justisthales mussten auf das Jahr 1902 verschoben werden, da der photogrammetrische Apparat während der für diese Arbeiten günstigen Jahreszeit noch in Kandergrund gebraucht werden musste.

Stand der Vermessungsarbeiten in den zur Inangriffnahme derselben aufgeforderten Amtsbezirken.

In den Amtsbezirken Aarberg, 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.

Ferner wurden die *Revisionen der Vermessungswerke* von 41 Gemeinden ausgeführt und genehmigt.

*) Die Neuvermessung von Meienried — siehe letzten Jahresbericht — ist nahezu vollendet. Infolge des Verschwindens der zum Anschluss nötigen alten Signalpunkte und der dadurch bedingten grössern Neutriangulation erlitten die Arbeiten in dieser Gemeinde eine beträchtliche Verzögerung.

In Arbeit sind zur Zeit die Revisionen von 93 Vermessungswerken.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Zur Zeit sind in folgenden Gemeinden *Neuvermessungen* einzelner Teile der Gemeinden — Sektionen — mit gleichzeitiger Revision der Pläne des übrigen Gemeindebezirks in Arbeit: Pieterlen, Alle, Bonfol, Cormoret.

Genehmigt wurden im Berichtsjahre die *Nachführung und teilweise Neuvermessung* der Gemeinde Delsberg und die Nachführung der Vermessungswerke der Gemeinden Montignez, le Bémont, Soyhières, Tavannes und Neuenstadt.

Nachtragsarbeiten und Revisionen der Vermarchungen finden zur Zeit in 26 Gemeinden statt.

V. Kantonsgrenzen.

Im Berichtsjahre fand die Schlussbegehung der Kantonsgrenze gegen Luzern längs des Amtes Signau statt. Die Genehmigung des Protokolls wird im Frühjahr 1902 erfolgen.

An der schweizerisch-französischen Grenze fand sodann die Wiederherstellung des Grenzsteins 167 zwischen Lugnez und Beurnevésin statt und an der schweizerisch-deutschen Grenze erfolgte die Wiederherstellung von Stein 32 im Dorfe Lützel.

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	12	100	—	—	—	—
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	283	92	14	5	9	3

*) Siehe Bemerkung betreffend Meienried.

III. Teil.

Eisenbahnwesen.

A. Gesetzgebung, Fahrpläne, Personelles.

Die Eisenbahndirektion hatte sich im Jahre 1901 mit keiner Vorlage allgemein gesetzgeberischer Natur zu befassen.

An Stelle des verstorbenen Handelsmann Andreas Schmid in Burgdorf wählte der Regierungsrat durch Beschluss vom 24. August 1901 Grossrat Gottfried Rufener, Fabrikant in Langenthal, in den Kreiseisenbahnrat II.

Der Rekurs des Regierungsrates vom 3. November 1900 an die schweiz. Bundesversammlung betreffend die Versetzung der Linien Herzogenbuchsee-Solothurn-Lyss und Lyss-Payerne-Palézieux unter die *Nebenbahnen* wurde durch die Beschlüsse der eidg. Räte vom 21. März, bezw. 19. Dezember 1901 abgewiesen.

Der Bundesrat machte in seinem Bericht vom 12. Februar 1901 für die Begründung der Abweisung geltend, dass bei der Bezeichnung der Nebenbahnen die gegenwärtigen und nicht die zukünftigen Verhältnisse zu berücksichtigen gewesen seien und eine Verschlechterung des Betriebes dieser Bahnen gegenüber dem status quo nicht in Aussicht genommen sei, vielmehr als ausgeschlossen bezeichnet werden dürfe. In Bezug auf die Tarifbildung sei den Nebenbahnen innert den konzessionsmässigen Grenzen thunlichste Freiheit zu gewähren.

Unterm 18. Januar 1901 stellten die Verkehrs- und Industrievereine Berns und des Oberlandes in einem Memorandum betreffend die Einführung von *Verkehrserleichterungen in Vor- und Nachsaison* die beiden allgemeinen Postulate:

1. Beginn des Sommerfahrplanes auf 1. Mai.
2. Frühere Inbetriebsetzung und spätere Einstellung der direkten Saison-Schnellzüge.

In seiner Vernehmlassung zum *Sommerfahrplan* empfahl der Regierungsrat diese Begehren zur Willfahr. Das schweiz. Eisenbahndepartement entschied jedoch, dass die angeregte Fahrplanänderung auf 1. Mai für dieses Mal abgelehnt werden müsse, weil hierfür die Zeit zu kurz bemessen und der bis 31. Mai in Kraft bestehende Winterfahrplan genehmigt sei. Das andere Postulat wurde mit der Begründung abgelehnt, dass die eigentliche Fremdensaison erst im Juli beginne und Mitte September endige.

Immerhin sind im einzelnen auch dieses Jahr wieder einige Verbesserungen in den Fahrplänen erzielt worden. Wir erwähnen diesbezüglich die Vermehrung der Schnellzüge auf der Thunerlinie und die Einführung eines neuen Schnellzuges auf der Linie Bern-Luzern in beiden Richtungen, mit direkten Wagen Genf-Luzern-Genf.

B. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Eisenbahnen.

1. Simplon-Durchstich.

Die Bohrung des ersten Tunnels wurde im Berichtsjahre um 3496 m, diejenige des Paralleltunnels um 3433 m gefördert. Die Gesamtlänge der Bohrung betrug auf 31. Dezember 1901 für den ersten Tunnel 10,763 m, für den Paralleltunnel 10,667 m.

Die Arbeiten wurden auf der Südseite durch starken Wasserandrang wesentlich beeinträchtigt.

Der Staat Bern hat im Mai 1901 die dritte Einzahlung auf seine Aktienbeteiligung mit Fr. 120,000 geleistet, so dass nun im ganzen Fr. 408,000 auf die bewilligten Fr. 1,000,000 einbezahlt worden sind.

2. Bern-Neuenburgbahn (Direkte).

Der Bau wurde derart gefördert, dass man hoffen konnte, die Bahn im Frühjahr dem Betrieb zu übergeben.

Infolge bestehender Differenzen zwischen der Bahngesellschaft und der schweiz. Centralbahn betreffend die finanzielle Beteiligung der Bern-Neuenburg-Bahn an den Erweiterungsbauten im Bahnhof Bern, welche die Vermittlung des schweiz. Eisenbahndepartements und einen Beschluss des Bundesrates (15. Februar 1901) veranlassten, verzögerte sich die Ausführung dieser Bauten derart, dass die Kollaudation der Bern-Neuenburg-Bahn erst am 26. Juni und ihre Betriebseröffnung erst am 1. Juli des Berichtsjahres stattfinden konnte.

Gestützt auf die am 22. Juli eingereichten Ausweise über die Verwendung des Anlagekapitals bewilligte der Regierungsrat unterm 7. August 1901 die Einzahlung des letzten Fünftels auf die Aktienbeteiligung des Staates, im Betrage von Fr. 631,000, unter der Bedingung, dass die Bahngesellschaft die definitive Bauabrechnung mit den erforderlichen Ausweisen dem Regierungsrat zur Genehmigung einzureichen habe.

3. Spiez-Frutigen-Bahn.

Die Kollaudation fand am 20. Juli statt und bewilligte der Bundesrat die Betriebseröffnung auf den 23. Juli des Berichtsjahres.

Die Bahngesellschaft hat mit der Thunerseebahn einen Betriebsvertrag abgeschlossen, welchen der Regierungsrat dem schweiz. Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 8. Juni zur Genehmigung empfahl.

In Abänderung der Konzession wurde durch Bundesbeschluss vom 28. Juni 1901 der Sitz der Gesellschaft von Spiez nach *Frutigen* verlegt.

Ferner bewilligte der Regierungsrat unterm 27. November die Einzahlung des letzten Fünftels der Aktienbeteiligung des Staates, im Betrage von Fr. 396,000 unter den nämlichen Bedingungen wie für die Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte) hiervor.

4. Gürbethalbahn.

I. Sektion. Die Kollaudation der Strecke Weissenbühl-Pfandersmatt fand den 12. August, die Betriebseröffnung hierfür den 14. August statt.

Infolge Verzögerung der Bauten für die Unterführung der Freiburgerlinie bei Weiermannshaus konnte die Kollaudation der Strecke Bern-Weissenbühl erst am 2. November stattfinden und die Betriebseröffnung für die nämliche Strecke, wegen der noch nicht vollendeten Erweiterungsbauten im Bahnhof Bern, vorläufig nur für den Güterverkehr auf den 9. November gestattet werden.

Die Gürbethalbahn hat den Betrieb ebenfalls der Thunerseebahn übertragen und mit ihr einen Betriebsvertrag abgeschlossen. Die Genehmigung desselben durch die Bundesversammlung steht noch aus.

II. Sektion. Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 27. Februar 1901 die von der Generalversammlung der Aktionäre unterm 3. April 1900 vorgenommene Statutenrevision und das allgemeine Bauprojekt für die zweite Theilstrecke Pfandersmatt-Thun, bewilligte eine Aktienbeteiligung von 40 % des Anlagekapitals von Fr. 1,285,000 = Fr. 514,000, ermächtigte die Bahngesellschaft, das Obligationenkapital auf Fr. 1,000,000 zu erhöhen und erkannte den Finanzausweis für die ganze Linie Bern-Thun durch den Amtsbezirk Seftigen als geleistet.

Durch den nämlichen Beschluss wurde der Regierungsrat beauftragt, die von der Gürbethalbahn-Gesellschaft im Interesse des Zustandekommens einer rationellen Vereinheitlichung des Betriebes mit der Thunersee- und der Bern-Neuenburg-Bahngesellschaft angestrebten, für die ganze Linie auf Fr. 400,000 veranschlagten Ergänzungs- und Verstärkungsbauten auf ihre Zweckmässigkeit und finanzielle Durchführbarkeit zu prüfen.

Für den Fall, dass diese Prüfung ein günstiges Ergebnis hat, ist dem Regierungsrat ferner durch diesen Grossratsbeschluss die Befugnis erteilt, der Gürbethalbahngesellschaft an die zu genanntem Zwecke auf die zweite Teilstrecke Pfandersmatt-Thun entfallende Erhöhung des Anlagekapitals von Fr. 135,000 eine Aktienbeteiligung des Staates von ebenfalls 40 %, d. h. Fr. 54,000 (Fr. 5639 per Kilometer Betriebslänge) zu bewilligen und die Gürbethalbahngesellschaft zu ermächtigen, für den alsdann noch aufzubringenden Betrag von rund Fr. 350,000 ein Anleihen zweiten Ranges aufzunehmen. Der daherige Anleihensvertrag unterliegt der Genehmigung des Regierungsrates.

Da die Bemühungen der Gürbethalbahn, zu diesem letztern Zwecke von der mitinteressierten Thunerseebahn-Gesellschaft die Zinsengarantie für ein Anleihen zweiten Ranges von Fr. 400,000 zu erlangen, ohne Erfolg waren, arbeitete sie ein reduziertes Projekt im Kostenvoranschlage von Fr. 240,000 aus, in welchem für die Verstärkung des Oberbaues des zweiten Teilstückes Pfandersmatt-Thun die Vermehrung und Vergrösserung der Schwellenzahl und Verstärkung der Befestigungsmittel vorgesehen wurde, wogegen das Schienenprofil unverändert bleiben sollte. Die Erledigung dieser Vorlage, welche der Regierungsrat dem schweizerischen Eisenbahndepartement in Schreiben vom 29. Juni 1901 zur Genehmigung empfahl, fällt nicht mehr ins Berichtsjahr. Dagegen genehmigte der Bundesrat unterm 11. Oktober das allgemeine Bauprojekt für die in den Gemeinden Ütendorf und Seftigen liegende Teilstrecke von km. $2,_{2}$—$9,_{605}$ unter verschiedenen allgemeinen und besondern Bedingungen, von denen Ziffer 3 lautet:

„Von der Erklärung der Bahnverwaltung in ihrem „Schreiben vom 25. September 1901 in Bezug auf „Erstellung der Linie als Nebenbahn wird ausdrück„lich Akt genommen. Sollte die Gürbethalbahn später „mit schwereren Lokomotiven oder grössern Zugs„geschwindigkeiten als bisher betrieben werden, so „wären daher zunächst die verschiedenen Bahnanlagen „(Unterbau, Oberbau, etc.) dementsprechend umzu„bauen.“

Mit dem Bau der zweiten Sektion wurde sogleich begonnen.

Der Staat hat im Berichtsjahre zwei Einzahlungen auf seine Aktienbeteiligung, mit zusammen 50 % = Fr. 257,000 geleistet.

5. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die Kollaudation fand am 10. Juli statt; die Betriebseröffnung wurde vom Bundesrat auf den 13. Juli gestattet. Der Betrieb ist von der Jura-Simplon-Bahn übernommen, der daherige Vertrag durch Bundesbeschluss vom 22. Juni genehmigt worden.

Ferner bewilligte der Regierungsrat unterm 11. Juli 1901 die Einzahlung des letzten Fünftels auf die Aktienbeteiligung des Staates unter den üblichen Bedingungen.

6. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Im Berichtsjahre sind Abänderungen verschiedener Teilstrecken des allgemeinen Bauprojektes, die Detailpläne verschiedener Stationen, ihre Hochbauten und Ausrüstung, sowie die Normalien für den Oberbau genehmigt worden. Der Bau wurde kräftig gefördert.

Durch Vertrag vom 4. Januar 1901 ist der Bauunternehmung auch die Ausführung der mit dem Bahnbau zusammenhängenden Simmekorrektion von der Einmündung der kleinen Simme bis zur Mannenbergschlucht bei Zweisimmen übertragen worden.

Auch hier hat die Bahngesellschaft mit der Thunerseebahn einen Betriebsvertrag abgeschlossen. Derselbe wurde am 11. September vom Regierungsrat genehmigt und dem schweizerischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung durch die Bundesversammlung eingesandt.

Der Staat leistete im Berichtsjahre auf seine Aktienbeteiligung zwei Einzahlungen von je 20 %, mit zusammen Fr. 1,248,000.

7. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Die Konzession wurde durch Bundesbeschluss vom 29. März 1901 erneuert.

Nachdem die im Grossratsbeschluss vom 22. November 1899 an die Genehmigung des Finanzausweises geknüpften Bedingungen durch die vom Verwaltungsrat am 8. Februar des Berichtsjahres eingereichte Ergänzungsvorlage erfüllt worden waren, erklärte der Regierungsrat gestützt auf Art. 5 des erwähnten Beschlusses unterm 8. Mai 1901 den Finanzausweis als geleistet.

Ferner wurde das allgemeine Bauprojekt vom Bundesrat durch Beschluss vom 16. August, sowie das abgeänderte Bauprojekt zwischen km. 5.200 und km. 6.000 auf dem Gebiete der Gemeinde Montfaucon unterm 16. November des Berichtsjahres genehmigt.

Sodann genehmigte der Bundesrat nachträglich unterm 9. Dezember 1901 die von der Generalversammlung der Aktionäre am 7. Februar gleichen Jahres beschlossene Abänderung des Art. 5 der Gesellschaftsstatuten, durch welche das Aktienkapital von Fr. 2,450,000 auf Fr. 2,500,000 erhöht wurde.

Im Jahr 1901 sind endlich in Gemässheit der Bestimmungen sub Art. 6 und 7 des Grossratsbeschlusses vom 22. November 1899 die Anstellungsverträge der Bauleitung und des übrigen technischen Personals, die Bauverträge mit den Unternehmern für den Unterbau und die Lieferungsverträge für Schienen und Schwellen vom Regierungsrat genehmigt worden.

Der Bau wurde sogleich begonnen und wird energisch betrieben.

Der Staat leistete im Oktober die zweite Einzahlung auf seine Aktienbeteiligung mit 20 % = Fr. 360,000.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

Bern, elektrische Strassenbahn.

1. Burgernziel-Breitenrain.

Die Voruntersuchung der neuen Tramlinie fand am 22. Juni statt, worauf der Bundesrat die Betriebseröffnung auf den 1. Juli gestattete.

2. Umbau für den elektrischen Betrieb der Linien Bärengraben-Friedhof und Länggasse-Wabern.

Nachdem das allgemeine Bauprojekt für beide Linien vom Bundesrat unterm 3. Juni 1901 genehmigt worden war, veranlassten verschiedene, aus Gründen der Verkehrssicherheit erhobene Einsprachen der Einwohnerschaft Abänderungen an demselben, welche, nach eingeholter Vernehmlassung des Regierungsrates, vom Bundesrat ebenfalls noch im Berichtsjahre genehmigt worden sind.

Die Kollaudation beider Linien konnte im Berichtsjahre nicht mehr stattfinden.

C. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Bern-Muri-Worb-Bahn.

Im November 1900 hatte diese Bahngesellschaft an die Kantonalbank von Bern das Gesuch um Gewährung eines Darlehens, beziehungsweise Vermittlung eines Anlehens von gleichem Betrage zur Deckung schwebender Schulden, die infolge Überschreitung der Baukosten entstanden waren, gestellt. Dem Ansuchen der Bank entsprechend, gab die Eisenbahndirektion Ende Juni 1901 ein Gutachten über den baulichen Zustand der Bahn und deren Betriebsergebnisse ab und gleichzeitig erstattete der Vertreter des Staates in der Verwaltung der Bern-Muri-Worb-Bahn dem Regierungsrat Bericht über den misslichen Stand des Unternehmens.

Durch Schreiben vom 2. November 1901 teilte sodann der Regierungsrat dem schweizerischen Eisenbahndepartement mit, dass er gegen einen zwischen dem Gemeinderat der Stadt Bern und der Bern-Muri-Worb-Bahngesellschaft vereinbarten Nachtrag zum Betriebsvertrag vom 27. Mai 1897 keine Einwendungen erhebe.

2. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die ausserordentliche Aktionärversammlung vom 28. Mai 1901 wählte zum Mitglied des Verwaltungsrates der Freiburg-Murten-Ins-Bahngesellschaft Herrn Regierungsrat Scheurer.

Durch Bundesbeschluss vom 22. Juni 1901 ist Art. 8 der Konzession dahin abgeändert worden, dass der Gesellschaft die Einführung des elektrischen Betriebes gestattet wurde, in der Meinung, es solle ihr immerhin freistehen, daneben auch Dampflokomotiven zu verwenden.

Ferner genehmigte der Bundesrat unterm 25. Oktober des Berichtsjahres das allgemeine Bauprojekt für die Teilstrecke Murten (Löwenberg)-Ins und endlich durch Beschluss vom 22. November 1901 die revidierten Gesellschaftsstatuten unter Vorbehalt der jetzigen und zukünftigen Gesetzesbestimmungen, sowie unter folgendem besondern Vorbehalt:

„Anlässlich der nächsten Statutenrevision sollen „Bestimmungen über die Vertretung der Kantone Frei„burg und Bern im Verwaltungsrat in die Statuten „aufgenommen werden.“

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jura-Simplon-Bahn.

Die Bahndirektion sandte unterm 19. November 1901 endlich eine Planvorlage für die Stationsanlage *Tüscherz* ein. Dieselbe wurde vom Regierungsrat dem schweizerischen Eisenbahndepartement unter

Vorbehalt einer vom Gemeinderat verlangten Abänderung der Unterführung eines Verbindungsweges nach dem See zur Genehmigung empfohlen.

Ferner hat die J.S.B. die Geneigtheit ausgesprochen, dem Gesuch der Gemeinde Bowil im Amt Konolfingen, betreffend die Errichtung einer Bahnstation in *Oberhofen* bei km. 27,300 der Linie Bern-Langnau, durch Einrichtung einer Haltestation für den Personen- und Gepäckverkehr (Expressgut und Milchtransporte inbegriffen) unter gewissen Bedingungen zu entsprechen.

Die Bahngesellschaft hat sodann Erweiterungen auf den Stationen *Konolfingen, Lyss, Laufen* und *Brünig* ausgeführt. Hinsichtlich der *Bahnhoferweiterung Biel* beschränkte sich ihre Thätigkeit im Berichtsjahre darauf, den Behörden ein neues Projekt mit Verlegung des Güterbahnhofes gegen Mett und Höherlegung der Nivelette zu unterbreiten, welches jedoch nicht die Zustimmung der Gemeinden Biel und Nidau finden konnte.

Infolge Übertrittes in die Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen reichte Oberrichter Forster seine Demission als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat der J.S.B. ein. Der Regierungsrat ersetzte ihn unterm 25. Juli 1901 durch Regierungsrat Joliat.

2. Schweizerische Centralbahn.

Die Erweiterungsbauten im Bahnhof *Bern* wurden im Frühling begonnen, jedoch im Berichtsjahre nicht mehr vollendet. Ferner hat die Centralbahn bis jetzt trotz mehrfacher Mahnungen dem Bundesrat kein Projekt über die Verlegung des Rangierbahnhofes nach Weiermannshaus zur Genehmigung unterbreitet.

Von den uns zur Vernehmlassung übermittelten drei Projektvarianten für die Erstellung eines Personendurchganges an der *Allmendstrasse* in *Thun* wurde nach Anhörung des Gemeinderates eine derselben dem schweizerischen Eisenbahndepartement zur Genehmigung empfohlen. Im übrigen ist die *Bahnhoffrage Thun* im Berichtsjahre der Lösung nicht näher gebracht worden.

Ferner hatte die Eisenbahndirektion im Jahre 1901 eine Vorlage für die Erweiterung der Güterdienstanlagen auf der Station *Herzogenbuchsee* und verschiedene kleinere Bauvorlagen zu begutachten.

3. Berner Oberland-Bahnen.

Nachdem eine im Regierungsrat gegen Ende des Jahres gemachte Anregung, das Rückkaufsrecht der B.O.B. für den Kanton Bern geltend zu machen, Zustimmung gefunden, lag es nahe, den Rückkauf der Bahngesellschaft noch vor Ablauf des Jahres zu notifizieren, damit für die Berechnung der Rückkaufsentschädigung das verhältnismässig ungünstige Betriebsjahr 1891 am Platz des sehr günstigen, voraussichtlich den dreifachen Reinertrag aufweisenden Betriebsjahres 1901 in Betracht falle, und fasste daher der Regierungsrat am 30. Dezember 1901 im Sinne einer vorsorglichen Massnahme einen bezüglichen Beschluss.

4. Bieler Tramways.

Der Gemeinderat von Biel stellte unterm 10. Mai das Gesuch um Übertragung und Abänderung der der Pferde-Eisenbahngesellschaft von Biel am 17. September 1875 erteilten und im Jahre 1900 auf die Compagnie genevoise des Tramways électriques übergegangenen Konzession für den Bau und Betrieb einer Pferdeeisenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau.

Der Regierungsrat erhob dagegen keine Einwendungen und setzte in einem Pflichtenheft die Bedingungen für die Benützung der Staatsstrassen fest, worauf die schweizerische Bundesversammlung durch Beschluss vom 28. Juni 1901 der Einwohnergemeinde Biel eine neue Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau erteilte und die alte Konzession aufhob.

D. Projektierte Bahnen.

1. Lötschbergbahn.

Das Gutachten Hittmann und Greulich, umfassend einen technischen Bericht und Kostenvoranschlag zum generellen Projekt der Lötschbergbahn nebst vergleichender Untersuchung des Wildstrubelprojektes langte am 24. September des Berichtsjahres ein.

Dasselbe kommt zum Schlusse, dass von acht untersuchten Vergleichslinien das Lötschbergprojekt I mit Maximalsteigungen von 25,33 ‰ auf der Nordrampe und 26,32 ‰ auf der Südrampe sowie einer Tunnellänge von 13,520 m. nach Massgabe der Bau- und Betriebskosten am vorteilhaftesten sei, auch gegenüber dem Wildstrubelprojekt. Das zu seiner Ausführung erforderliche Baukapital sei in der Höhe von 70 Millionen Franken vorzusehen.

In der Grossratssession vom November 1901 reichten Grossrat Will und 29 Mitunterzeichner die Motion ein, es sei der Regierungsrat einzuladen, in Ergänzung des Lötschbergbahnprojektes auch die Frage einer rationelleren Eisenbahnverbindung durch den bernischen Jura in der Richtung nach Basel und Delle zu studieren und dem Grossen Rate hierüber Bericht zu erstatten.

Die Motion wurde im Berichtsjahre nicht mehr erledigt und ist seither zurückgezogen worden.

2. Solothurn-Münster-Bahn.

Dieses Unternehmen hat im Berichtsjahr keinen Fortschritt zu verzeichnen.

Betreffend die Konzessionierung der *Münster-Grenchen-Bahn* rechargierte der Regierungsrat mittelst Schreiben vom 29. August 1901 beim schweizerischen Eisenbahndepartement, worauf dasselbe am 16. Oktober die Regierung mit ihrer am 6. Juni 1900 gestellten, im letztjährigen Verwaltungsbericht erwähnten Anfrage an die Behörden der Bundesbahnen verwies.

Der Regierungsrat gab alsdann unterm 16. November 1901 seine Vernehmlassung auf das Konzessionsgesuch des Initiativ-Komitees für eine normalspurige Eisen-

bahn Münster-Grenchen, datiert vom 27. April 1900, definitiv wie folgt ab:

„Eine Eisenbahn Münster-Grenchen mit Basistunnel „würde die allgemeinen schweizerischen Verkehrs-„interessen und namentlich auch die Interessen des „schweizerischen Bundesbahnnetzes in vorzüglicher „Weise befriedigen. Die Finanzierung einer solchen „Eisenbahn ist jedoch, nach unserer Ansicht, ohne „wesentliche Mitwirkung des Bundes unmöglich durch-„führbar. Die nachgesuchte Konzession ist daher „nur dann zu erteilen, wenn die Bundesbehörden die „Absicht haben, den Bau der in Frage stehenden „Linie in absehbarer Zeit (eventuell unter Mitwirkung „anderer Interessenten) auszuführen. Sollte diese „Absicht nicht bestehen, so ist die Konzession zu „verweigern, indem die Erteilung derselben alsdann „bloss dazu dienen würde, dem die speziell bernischen „und solothurnischen Verkehrsinteressen in wenigstens „ebensohohem Masse wie eine Münster-Grenchen-Bahn „befriedigenden Unternehmen der nahezu finanzierten „Weissensteinbahn (Münster-Solothurn) Schwierig-„keiten zu bereiten."

3. Bern-Könitz-Schwarzenburg-Bahn.

Dieselbe wurde durch einen vom Bernervolk am 5. Mai 1901 angenommenen Ergänzungsbeschluss unter die Eisenbahnunternehmungen eingereiht, welche der Kanton Bern nach Massgabe des Volksbeschlusses vom 28. Februar 1897 subventioniert. Gestützt hierauf konstituierte sich die Aktiengesellschaft Schmalspurbahn Bern-Schwarzenburg am 17. Dezember des Berichtsjahres, an welchem Tage auch der Verwaltungsrat dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates das Gesuch um Genehmigung des Finanzausweises und Bewilligung einer Aktienbeteiligung des Staates einreichte. Die Behandlung der Vorlage fällt ins Jahr 1902.

Die erste, die Konstituierung der Bahngesellschaft ermöglichende Einzahlung des Staates auf seine mutmassliche Aktienbeteiligung erfolgte am 22. November 1901 mit 20 % = Fr. 685,500.

4. Sensethalbahn.

Am 14. August leistete der Staat die erste Einzahlung auf seine noch nicht endgültig festgesetzte Aktienbeteiligung für die normalspurige Sensethalbahn Flamatt-Neuenegg-Laupen mit 20 % = Fr. 70,000.

Die konstituierende Generalversammlung der Aktionäre fand den 3. Oktober 1901 statt.

5. Rechtsufrige Brienzerseebahn.

Die in Artikel 5 der Konzession vom 28. Juni 1893 festgesetzte, durch Bundesratsbeschlüsse wiederholt, letztmals am 21. Juli 1899 erstreckte Frist zur Einreichung der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten wurde um weitere zwei Jahre, d. h. bis 28. Juni 1903 verlängert.

Das Gutachten der drei im April des Vorjahres vom Regierungsrat bestellten Experten, betreffend die allgemeinen Verkehrsverhältnisse im engern Oberland, namentlich im Bödeli, langte am 12. April des Berichtsjahres ein. Dieselben befürworteten eine schmalspurige, rechtsufrige Brienzerseebahn mit Einmündung in die Oststation Interlaken.

E. Konzessionen.

Durch Bundesbeschluss wurden im Jahre 1901 im Kanton Bern folgende *neue Konzessionen* erteilt:

28. März:	Drahtseilbahn Meiringen-Hasliberg.
29. Juni:	Elektrische Strassenbahn (teilweise Zahnradbahn) Beatenberg-Interlaken.
13. Dezember:	Kleine Scheidegg-Lauberhorn.

Durch Bundesratsbeschluss sind im Jahre 1901 im Kanton Bern folgende *Konzessionsfristverlängerungen* erteilt worden:

25. Januar:	Ins-Erlach-Landeron (event. Neuenstadt).
19. April:	Elektrische Strassenbahn Interlaken-Matten-Wilderswil.
28. Mai:	Drahtseilbahn Grindelwald-Ofni.
31. Mai:	Murten-Sugiez-Ins.
6. Juli:	Elektrische Eisenbahn Meiringen-Grosse Scheidegg-Grindelwald.
30. Juli:	Elektrische Strassenbahn Meiringen-Reichenbach-Aareschlucht.
23. August:	Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez (Stockenthalbahn).
12. November:	Elektrische Eisenbahn Montbovon-Château d'Oex-Saanen-Zweisimmen.
31. Dezember:	Drahtseilbahn St. Immer-Sonnenberg.

Bern, im März 1902.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:

Morgenthaler.

Vom Regierungsrat genehmigt am 14. April 1902.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**

Stand der Aktien-Beteiligung des Staates

№	Name der Bahn	Datum der Konzession	Datum der Genehmigung des Finanzausweises durch den Grossen Rat	Datum der Betriebs-Eröffnung	Betriebs-Länge km. Ganze Linie	Betriebs-Länge km. Im Kt. Bern	Bau-Länge km. Ganze Linie	Bau-Länge km. Im Kt. Bern
	I. Normalspurbahnen.							
1	Emmenthalbahn	—	—	—	43	32.2	38.2	32.2
	a. Burgdorf-Solothurn	2. VI. und 14. IX. 1871	—	26. V. 1875	21	14	20	14
	b. Burgdorf-Langnau	19. XII. 1872	2. VII. 1879	11. V. 1881	22	18.2*	18.2	18.2
2	Langenthal-Huttwil	12. XII. 1884	28. XI. 1887	1. XI. 1889	15	15	14	14
3	Huttwil-Wolhusen	10. IV. 1891	23. V. 1893	9. V. 1895	26	4	24.8	4
					bernische Strecke			
4	Thunerseebahn { B B	28. XII. 1870	—	12. VIII. 1872	32	32	30.3	30.3
	Thunerseebahn { T B	17. VI. 1890	—	1. VI. 1893				
5	Spiez-Erlenbach	27. VI. 1890	20. VIII. und 13. IX. 1895	16. VIII. 1897	12	12	10.5	10.5
6	Burgdorf-Thun	23. XII. 1896	21. V. 1897	21. VII. 1899	41	41	33.2	33.2
7	Pruntrut-Bonfol	15. X. 1897	1. III. 1899	13. VII. 1901	11.4	11.4	11	11
8	Bern-Neuenburg	10. X. 1890	13. III. 1899	1. VII. 1901	42.9	31.3	40	29.1
9	Spiez-Frutigen	20. XII. 1890	13. III. 1899	25. VII. 1901	15.1	15.1	14.2	14.2
10	Gürbethalbahn, I. Sektion	17. IV. 1891	13. III. 1899	14. VIII. 1901	24.2	24.2	21.4	21.4
	Gürbethalbahn, II. Sektion	17. IV. 1891	27. II. 1901	—	9.6	9.6	9.6	9.6
					(33.8	33.8	31	31
11	Erlenbach-Zweisimmen	15. X. 1897	22. XI. 1899	im Bau	23.6	23.6	23.6	23.6
12	Glovelier-Saignelégier	26. III. 1897 / 29. III. 1901	8. V. 1901	im Bau	22	22	22	22
13	Sensethalbahn (Flamatt-Laupen-Gümmenen)	1. VII. 1898	—	—	11.4	10	11.4	10
	Freiburg-Murten und	21. XII. 1888	29. VIII. 1898	23. VIII. 1898	23	2.3	18	2.3
14	Murten-Ins	30. V. 1892	(Staatsvertrag Bern-Freiburg)	im Bau	7.6	2	7.6	2
15	Simplondurchstich	24. IX. 1873	—	im Bau	21.5	9.1*	21.5	9.1*
	II. Schmalspurbahnen.							
1	Tavannes-Tramelan	23. XII. 1881	31. III. 1883	16. VIII. 1884	9	9	8.8	8.8
2	Saignelégier-Chaux-de-Fonds	27. VI. 1890	26. VIII. 1897*	7. XII. 1892	27	18.7	26.5	18.7
			(Grossratsbeschluss betreffend Nachsubvention von Fr. 50,000)		bernisches Gebiet ca.			
3	Bern-Muri-Gümlingen-Worb	23. XII. 1896	7. IX. 1899	21. X. 1898	10	10	9.8	9.8
4	Bern-Schwarzenburg	17. XII. 1898	—	—	18	18	18	18

am Bau von Eisenbahnlinien auf Ende 1901.

Anlage-Kapital						Bernische Staatsbeteiligung		Bemerkungen
Total	per km.	Aktien		Obligationen		Total	%	
		Total	%	Total	%			
5,570,500	145,824	3,820,500	68.6	1,750,000	31.4	—	—	Nach Eisenbahnstatistik von 1899.
—	—	—	—	—	—	—	—	
2,650,000	120,454	2,259,750	82.54	478,000	17.46	800,000	29.2	* 3.8 km. gehören der J. S.
1,200,000	80,000	400,000	33.3	400,000	33.3	400,000	33.3	
2,300,000	92,742	1,800,000	78.3	500,000	21.7	160,000	31	% der bernischen Aktienbeteiligung bezieht sich auf die Bausumme von Fr. 518,000.
518,000								
7,360,000	242,904	3,160,000	43	4,200,000	57	1,278,780		Nachträglicher Aktienankauf (Eidgenössische Eisenbahnstatistik.)
1,800,000	171,428	1,000,000	55.6	800,000	44.4	480,000	26.6	
5,365,500	161,611	3,965,500	74	1,400,000	26	2,154,000	40	
1,080,000	98,182	750,000	69	330,000	31	550,000	51	
12,000,000	300,000	6,000,000	50	6,000,000	50	3,155,000	26.3	
3,300,000	232,394	2,604,000	79	696,000	21	1,980,000	60	
2,420,000	113,808	1,895,500	78	540,000	22	1,210,500	49.7	
1,285,000	134,190	825,000	64.2	460,000	35.8	514,000	40	
3,705,000	121,613	2,770,000	73.5	1,000,000	26.5	1,724,500)	45.7	() Für ganze Strecke Bern-Thun ohne Verstärkungsbauten, devisiert auf Fr. 400,000.
5,200,000	220,339	3,900,000	75	1,300,000	25	3,120,000	60	
3,000,000	136,363	2,450,000	81.7	550,000	18.3	1,800,000	60	
1,130,000	98,740	—	—	—	—	—	—	
} 3,000,000	98,039	1,750,000	58.3	1,250,000	41.7	215,000	7.16	Nach Eisenbahnstatistik 1899. Bernischer Staatsbeitrag Fr. 50,000 per km. à raison von 4.3 km. auf beiden Baustrecken.
73,000,000	3,395,000	—	—	—	—	1,000,000	—	Durch Volksbeschluss vom 28. II. 1897. * Auf Schweizergebiet.
						18,817,280	—	
500,000	56,818	500,000	100	—	—	150,000	30	
1,730,000	65,283	1,360,000	78.6	370,000	21.4	350,000	30*	* der Kosten auf bernischem Gebiet, nach Mémoire vom 26. IX. 1890.
1,169,700	62,517							
700,000	71,429	550,000	78.6	150,000	21.4	207,000	29.6	
1,864,000*	103,550							* ohne Güterlinie Waldegg-Fischermätteli. (Nach Vortrag an den Grossen Rat vom Januar 1901).
			Schmalspurbahnen . .			707,000		
			Normalspurbahnen . .			18,817,280		
					Total	19,524,280		

zum Bau von Eisenbahnlinien auf Ende 1901.

| | Aktien-Capital | | |