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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1902)

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

Autor: Morgenthaler / Scheurer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416638

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 1902.

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

I. Teil.

Bauwesen.

I. Gesetzgebung.

Die Baudirektion befasste sich gegen Ende des Jahres 1902 mit der *Revision des Gesetzes über die Strassenpolizei vom 21. März 1834.* Sie wird diesbezüglich im Jahre 1903 dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates Bericht und Antrag unterbreiten.

II. Verwaltung.

A. Personal und allgemeines.

Herr Oberingenieur Karl von Graffenried wurde für eine neue Periode in seinem Amte bestätigt.

Unterm 16. Februar 1902 verlor die Baudirektion durch den Tod Herrn Kantonsbaumeister Stempkowski, einen plichtgetreuen, verdienstvollen Beamten. Der Regierungsrat hat von der Wiederbesetzung der Stelle vorläufig Umgang genommen.

Der Ingenieur des IV. Bezirkes wurde für eine neue Amtsperiode, eventuell bis zum Zeitpunkt der Wirksamkeit der in Aussicht genommenen Reorganisation der Baudirektion, in seinem Amte bestätigt.

Im Personalbestand der Zentral- und der Bezirksverwaltung ist im übrigen pro 1902 keine Änderung zu verzeichnen.

Die Zahl der Baugeschäfte betrug im Jahre 1902 8111 gegenüber 8320 im Vorjahre.

B. Hochbauten.

1. Neubauten des Staates.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	—	—	33,279	30
2. Bern, Universität, Neubau	—	—	312,011	10
3. Bern, Frauenspital, Erweiterungsbauten	375	15	82,658	65
Übertrag	375	15	427,949	05

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	375	15	427,949	05
4. Kirchlindach, Pfarrhaus, Neubau	3,769	60	10,709	—
5. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des alten Tollhauses	12,341	55	12,341	55
6. Witzwil, Strafanstalt, neuer Schweinestall	—	—	9,000	—
7. Pruntrut, Seminar, Badzimmereinrichtung	—	—	728	60
8. Sonvilier, Pré-aux-bœufs, Rettungsanstalt	—	—	2,371	35
9. Ostermundigen, Schiessplatz, Scheibenstände	—	—	2,211	20
10. Bern, Frauenspital, neuer Dampfkessel	250	—	4,147	70
11. Münchenbuchsee, Anstalt, Druckwasserleitung	—	—	1,039	10
12. Witzwil, Strafanstalt, Erweiterungsbauten	—	—	10,000	—
13. Bern, botanischer Garten, neues Laboratorium	—	—	8,256	65
14. Bern, Militäranstalten, Pflästerung etc. bei den Stallungen	—	—	8,523	60
15. Münsingen, Irrenanstalt und Hunzikengut, neue Schuppen	—	—	3,186	65
16. Bern, Kasernenverwalter-Wohnung, Duscheneinrichtung	—	—	8,367	10
17. Bern, Zeughaus, neuer Dampfkessel	—	—	6,785	85
18. Burgdorf, Schloss, Einbau einer Landjägerwohnung	—	—	4,120	—
	16,736	30	—	—
19. Vorschuss von D. 3. *a*, Hochbauten	253,001	10	—	—
Total	269,737	40	519,737	40

Die *Totalausgaben* betragen **Fr. 519,737. 40** und setzen sich zusammen aus:

a. dem Budgetkredit pro 1902	Fr.	250,000. —
b. den Einnahmen Art. 3 für altes Eisen	„	375. 15
c. „ „ „ 4, Rest der Versicherungssumme	„	3,769. 60
d. „ „ „ 5, Rückerstattung aus dem Irrenfonds	„	12,341. 55
e. „ „ „ 10, für den alten Dampfkessel	„	250. —
f. „ „ „ 19, Zahlung vom Vorschusskonto	„	253,001. 10
Total	Fr.	519,737. 40

Der Rechnungsabschluss pro 1902 für die Budgetrubrik X. D, neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. *Neue Hochbauten* nach speziellen Beschlüssen und Amortisation	250,000	—	269,737	40	519,737	40
2. *Bellelay, ehemaliges Kloster,* Umbauten	—	—	17,640	65	17,640	65
Total	250,000	—	287,378	05	537,378	05

Die Ausgaben, Art. 2, von Fr. 17,640. 65 sind der laufenden Verwaltung aus dem Irrenfonds zurückvergütet worden.

Vorstehender Zusammenstellung fügen wir bezüglich der wichtigsten Objekte folgende Erläuterungen bei:

Ad 2. Bern, Universität, Neubau.

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

Im Berichtsjahre wurde der innere Ausbau mit Ausnahme der Maler- und Parkettarbeiten, sowie der Beleuchtungseinrichtungen und einiger kleiner Nacharbeiten vollendet.

Der Bau wird im Laufe des Monats Mai 1903 bezogen werden können.

Ad 3. Bern, Frauenspital; Erweiterungsbauten, neue Heizanlage und Warmwasserversorgung etc.

(Bewilligung vom 18. November 1901 = Fr. 110,000.)

Die Bauarbeiten sind bis auf einige untergeordnete Arbeiten vollendet. Die Abrechnung kann erst 1903 erfolgen. Eine Kreditüberschreitung wird trotz der schwierigen Arbeiten nicht stattfinden. Die neue Heizanlage und die Warmwasserversorgung haben sich bis jetzt bewährt.

Ad 5. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des alten Irrenhauses.

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

Die Abrechnung ergibt für die Gesamtbaukosten eine Summe von Fr. 183,387. 90. Die Minderausgaben betragen somit Fr. 12,612. 10.

Ad 8. Sonvilier, Pré-aux-bœufs; neue Rettungsanstalt.

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

Die daherigen Ausgaben betragen zusammen Fr. 139,960. 40. Es verbleibt sonach am Schlusse des Berichtsjahres noch eine verfügbare Summe von

Fr. 7539. 60. Dagegen sind verschiedene beim Ökonomiegebäude vorgesehene Umbauarbeiten im Betrage von zirka Fr. 6000 noch nicht ausgeführt worden, und zwar aus dem Grunde, weil solche gleichzeitig mit den von der Aufsichtskommission nachträglich für nötig befundenen, aber bis jetzt noch nicht endgültig festgestellten Erweiterungsarbeiten zur Ausführung gelangen sollen.

Eine definitive Abrechnung kann deshalb erst dann aufgestellt werden, wenn die Arbeiten im Ökonomiegebäude vollendet sein werden.

Ad 12. Witzwil, Strafanstaltskaserne, Aufbau.

Für den Aufbau der beiden Zwischenflügel der Strafanstaltskaserne ist vom Grossen Rate am 30. Jan. 1902 ein Kredit von Fr. 18,000 bewilligt worden mit der gleichzeitigen Ermächtigung, die Bauten um diesen Betrag durch die Strafanstalt Witzwil ausführen zu lassen. Die Anstalt hat die Arbeiten im März in Angriff genommen und so gefördert, dass die beiden Aufbauten bis Anfang Juli unter Dach gebracht waren. Der innere Ausbau soll nächstes Jahr vollendet werden.

Das Kantonsbauamt hat auch im Jahre 1902 eine Anzahl **Projekte und Kostenvoranschläge für Neu- und Umbauten** ausgearbeitet.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	110,000	—	1,192	95	93,637	20
2. Pfarrgebäude	52,000	—	22	—	50,355	40
3. Kirchenchore	6,000	—	—	—	5,013	70
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	214	—
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	—	—	17,074	75
6. Pfrundloskäufe	—	—	—	—	8,500	—
Total	192,000	—	1,214	95	174,795	05

Die *Totalausgaben* betragen	174,795	05
Hiervon ab: die Einnahmen mit	1,214	95
Bleiben als *Reinausgaben*	173,580	10
Die *Kredite* betrugen	192,000	—
Weniger-Ausgaben	18,419	90

Die Ausgaben, Art. 6, von Fr. 8500 betreffen Entschädigungen für die abgetretenen Pfrunddomänen *Lenk* und *St. Stephan* von Fr. 2500 und Fr. 6000; die daherigen Verträge sind am 27. Dezember 1901 und 24. September 1902 vom Grossen Rat genehmigt worden.

3. Hochbaupolizei.

Der Regierungsrat erteilte, gestützt auf das Gesetz vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften, im Jahre 1902 folgenden Vorlagen die Genehmigung:

Bern-Stadt, Gemeindebeschluss vom 15. Dezember 1901 betreffend Wahrung des Strassenbildes.

Biel, Alignementsplan für die Hintergasse.

Interlaken, Alignementsplan für die Rosenstrasse und die Verbindung der Zentral- mit der Jungfraustrasse.

St. Immer, Revision des Alignementsplanes der Rue du Midi.

Madretsch, Nachtrag zum Kanalisationsreglement.

Thun, Alignements- und Parzellierungspläne der Mittleren Strasse, Zelgmatte und Bleichenmatte.

Herzogenbuchsee, Alignementsplan des südöstlichen Dorfquartiers, Abänderung.

Worb, Baureglement.

Mett, Verordnung zum Alignementsplan.

Interlaken, Verordnung zur Verhütung von Unfällen bei Bauten.

Lauterbrunnen, Baureglement.

Burgdorf, Alignementsplan für das Gsteig.

C. Strassen- und Brückenbauten.

1. Neubauten und Korrektionen.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Alle-Vendlincourt, Versteinung etc.	—	—	1,917	15
2. Kirchthurnen-Riggisberg, Pontelstutzkorrektion	—	—	12,369	60
3. Lauterbrunnen-Stechelberg, Korrektion	—	—	6,175	10
4. Emmenmatt-Obermatt, Korrektion	—	—	5,719	25
5. Hulligen-Huttwil, Korrektion	—	—	4,151	80
6. Koppigen-Willadingen, Neubau	—	—	6,050	—
7. Lyss-Worben, neue Aarebrücke	—	—	4,818	40
8. Winigen-Ferenberg-Ursenbach, Korrektion	—	—	8,246	60
9. Delémont-La Roche, Kanalisation	—	—	5,500	—
10. Tramelan Bahnhofstrasse, Neubau	—	—	2,000	—
11. Zweisimmen-Saanen, Versicherungen	1,100	—	1,240	45
12. Gstad-Gsteig, Korrektion Schüdelen-Gsteig	—	—	490	—
13. Saanen-Gstad, Erweiterung der Kauflisbachbrücke	1,200	—	1,846	55
14. Gstad-Gsteig, Korrektion Rütti-Grund	—	—	130	—
15. Roche-d'Or, Neubau	—	—	18,872	75
16. Scheussbrücke zu Cortébert, Neubau	250	—	1,696	15
17. Frutigen-Adelboden, Korrektion	—	—	180	—
18. Illiswil-Steinisweg, Korrektion	—	—	2,280	—
19. Murgenthal-St. Urban, Korrektion	—	—	4,075	30
20. Oberburg-Zimmerberg, Korrektion	—	—	5,982	10
21. Thierachern-Wattenwil, Neubau	—	—	3,600	—
22. Hof-Susten, Korrektion und Neubau	—	—	7,293	80
23. Bühl-Nidau, Korrektion bei Nidau	—	—	15,660	—
24. Thun-Oberhofen, Korrektion	2,900	—	8,923	30
25. Biel-Bözingen, neue Scheussbrücke	5,450	—	1,056	40
26. Hindelbank-Krauchthal, Korrektion	—	—	17,116	70
27. Lueg-Hirsegg, Gemeinde Heimiswil, Korrektion	—	—	76	15
28. Brienzerseestrasse, linkes Ufer, Neubau	—	—	3,518	—
29. Hasleberg-Strasse, Verbreiterung	—	—	11,304	—
30. Horrenbach-Buchen, Neubau	—	—	62,160	—
31. Ins-Witzwil, Neubau	—	—	6,988	50
32. Hindelbank-Jegenstorf, Korrektion	—	—	2,121	65
33. Wangen-Bannwil, Korrektion	—	—	329	70
34. Büren-Safnern, Korrektion zu Meinisberg	—	—	1,549	—
35. Köniz-Schliern-Niedermuhlern, Korrektion	—	—	11,200	40
36. Trub-Trubschachen, neue Seltenbachbrücke	348	30	1,893	70
37. Lyss-Seedorf, Sektion Stücke-Seedorf, Neubau	—	—	19,500	—
38. N. Goldbach-Huttwil, Kanalisation etc.	—	—	7,952	05
39. Diessbach-Bleiken-Heimenschwand, Korrektion	—	—	3,830	—
40. Diemtigthalstrasse, Korrektion	—	—	6,208	40
41. Zweisimmen-Lenk, Korrektion	—	—	346	30
42. Rossemaison-Delémont, Neubau	—	—	4,750	—
43. Bowil-Röthenbach, Herstellung	—	—	500	—
44. Herzogenbuchsee-Niederönz-Äschi, Korrektion	—	—	2,608	30
45. Liesbergstrasse, Korrektion	—	—	2,000	—
46. Thun-Dornhalden, Korrektion	—	—	46	70
47. Steffisburg-Südern, Korrektion	—	—	150	—
48. Riedtwil-Wäkerschwänd, Korrektion	—	—	3,538	75
49. Glovelier-Saulcy, Korrektion	—	—	5	—
50. Rawil-Pass, Korrektion	1,100	—	1,836	25
51. Tavannes-Moutier, Korrektion etc.	—	—	2,800	—
52. Rüti, landwirtschaftliche Schule, Weganlagen	—	—	7,302	60
53. Belp, Hohlenstutzkorrektion	—	—	3,483	50
54. Prèles-Lamboing, Korrektion	—	—	10	—
Übertrag	12,348	30	315,400	30

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	12,348	30	315,400	35
55. Äschau-Neuenschwand, Korrektion	—	—	224	40
56. Thurnen-Blumenstein, Korrektion	—	—	150	—
57. Grosser Scheideggweg, (Zwirgi-Rosenlaui), Neubau	—	—	174	—
58. Amsoldingen-Glütsch, Korrektion	—	—	1,122	65
59. Ritzenbach-Gurbrü, Korrektion	—	—	930	—
60. Alte Frutigen-Adelbodenstrasse, Verbesserung	—	—	55	—
61. Oberstocken-Blumenstein, Korrektion	—	—	70	—
62. Burgdorf-Kernenried, Korrektion	—	—	1,995	90
63. St. Ursanne, Staatsstrassen, Kanalisation	—	—	690	—
64. Bern-Wohlen, Korrektion beim Glasbrunnen	—	—	160	—
65. Tschingel-Ringoldswil, Neubau	—	—	1,834	—
66. Tüscherzbergstrasse, Neubau	—	—	4,926	—
67. Bern, Kornhausbrücke, Neubau, Beitrag	—	—	62,500	—
	12,348	30	—	—
68. Vorschuss von D. 3. *b*, Strassenbauten	152,884	—	—	—
	165,232	30	390,232	30
Der *Budgetkredit* betrug	225,000	—	—	—
Die *Einnahmen*	12,348	30	—	—
Vorschuss, Art. 68, oben	152,884	—	—	—
Die *Total-Ausgaben* betrugen	—	—	390,232	30
Total	390,232	30	390,232	30

2. Unterhalt.

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	380,000	—	—	—	381,599	15
2. Strassenunterhalt	395,000	—	10,853	45	415,363	09
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	60,000	—	852	60	116,095	70
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	160	96	3,154	72
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	2,000	—	—	—	705	05
6. Erlös von Strassengras und Landabschnitten	*2,500*	—	2,405	80	—	—
Total	839,500	—	14,272	81	916,917	71
Die *Totalausgaben* betrugen					916,917	71
Hiervon ab die Einnahmen					14,272	81
Bleiben als Reinausgaben					902,644	90
Die Kredite betrugen					839,500	—
				Mehrausgaben	63,144	90
Diese Summe verteilt sich auf folgende Rubriken:						
Art. 1, Wegmeisterbesoldungen					1,599	15
Art. 2, Strassenunterhalt					9,509	64
Art. 3, Wasserschaden und Schwellenbauten					55,243	10
Art. 6, Wenigereinnahmen					94	20
					66,446	09
Ersparnisse sind gemacht worden:						
Art. 4, Verschiedene Kosten				Fr. 2006. 24		
Art. 5, Beiträge an Obstbaumpflanzungen				„ 1294. 95		
					3,301	19
Die *reinen Mehrausgaben* betragen somit					63,144	90

Zu den vorstehenden Überschreitungen bemerken wir:

Ad E, 1. Der Kredit für die Wegmeisterbesoldungen war pro 1902 annähernd richtig bemessen. Der Stand des Wegmeisterpersonals war auf Ende 1902 folgender:

23 Oberwegmeister.
515 Wegmeister.

Von den Wegmeistern arbeiteten 501 in Regie und 14 in Akkord, 466 auf Staatsstrassen und 49 auf Gemeindestrassen.

Ad E, 2. Der Grund der Überschreitung dieses Kredites liegt hauptsächlich in den ungünstigen Witterungsverhältnissen der Sommermonate.

Die Ausgabe für Strassenunterhalt inklusive Wegmeisterbesoldungen (Rubriken E 1 und E 2) betrug im Berichtsjahre pro Laufmeter Staatsstrasse zirka Fr. —. 36, ohne die Walzarbeiten zirka Fr. —. 34 per Laufmeter Strasse.

Ad E, 3. Der Kredit von Fr. 60,000 reicht wegen der Schneeräumungen und Herstellungsarbeiten infolge Lawinenschadens auf der Grimselstrasse schon in günstigen Jahren nicht hin. Die Kosten derselben betrugen im Jahre 1902 Fr. 18,320 gegenüber Fr. 10,700 im Vorjahre. Ferner gelangten Bewilligungen des Jahres 1901 im Betrage von Fr. 16,850. 10 erst im Berichtsjahre zur Auszahlung. Die übrige Mehrausgabe ist den ungünstigen Witterungsverhältnissen und dem durch sie erzeugten grösseren Wasserschaden zuzuschreiben.

Folgende Staatsstrassen wurden im Jahre 1902 mit *Dampfwalzen* gewalzt:

Amt Interlaken, Höheweg, Bahnhof-Wagneren, Zweilütschinenstrasse, Bahnhofstrasse und Unterseen-Merligen	= 3074 m.
Amt Thun	= 673 „
„ *Bern,* Holligen-Köniz	= 1200 „
Ämter Biel und Nidau, Nidau-Biel-Bözingen	= 3035 „
Amt Münster, Dachsfelden-Münster	= 300 „
„ *Delsberg,* Delsberg-Vicques	= 700 „
Delsberg-Courrendlin	= 900 „
Delsberg-La Roche, in Bassecourt	= 560 „
Glovelier-Berlincourt	= 1240 „
„ *Pruntrut,* Bonfol-Beurnevésin	= 800 „
Alle-Vendlincourt	= 550 „
Alle-Miécourt	= 850 „
Pruntrut-Alle	= 300 „
„ *Laufen,* Laufen-Zwingen	= 1400 „
Zwingen-Grellingen	= 400 „
Zusammen	15,982 m.

Die gewalzte Strassenfläche beträgt 78,610 m², die Walzkosten betrugen im ganzen Fr. 45,291. 20, also per Meter Strassenlänge rund Fr. 2. 84 oder per Quadratmeter Strassenfläche Fr. —. 57,6.

Hierzu ist zu bemerken, dass die Gemeinde Biel für die dortigen Walzungen ihre Dampfwalze nebst Bedienung und Brennmaterial unentgeldlich zur Verfügung gestellt hat.

Verkehr mit Motorwagen. Einem Gesuche der rechtsufrigen Thunerseegemeinden um ein gänzliches Verbot des Motorwagenverkehrs auf der Thun-Merligen-Neuhaus-Strasse konnte zwar nicht entsprochen werden, allein der Regierungsrat wies durch Beschluss vom 3. Dezember 1902 die Polizeidirektion an, für strenge Handhabung der in Art. 3 der Verordnung vom 10. Februar 1900 aufgestellten einschlägigen Vorschriften und namentlich auch für ein richtiges Bekanntmachen derselben an die fremden Motorwagenfahrer zu sorgen.

Gleichzeitig beauftragte der Regierungsrat die Baudirektion, eine Vorlage für eine Ergänzung des Strassenpolizeigesetzes einzubringen, wodurch die Staatsbehörden die Kompetenz erhalten sollen, Beschränkungen des Strassenverkehrs zum Schutze der Verkehrssicherheit anzuordnen. Diese Vorlage fällt mit der eingangs erwähnten Revision des zitierten Gesetzes zusammen.

Auf Veranlassung des schweiz. Touringklubs und des schweiz. Automobilklubs ergriff das schweiz. Departement des Innern die Initiative zur Aufstellung einer *einheitlichen Verordnung für den Automobil- und Fahrrad-Verkehr* auf dem ganzen Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft. Ein von dieser Behörde ausgearbeiteter Entwurf wurde in zwei mit Delegierten sämtlicher Kantone abgehaltenen Konferenzen vom 21. April und 19. Dezember 1902 durchberaten und gestützt auf die Vernehmlassungen der einzelnen Regierungen bereinigt.

Die Erledigung dieses Geschäfts fällt ins Jahr 1903.

Die *Länge der Staatsstrassen* beträgt auf Ende 1902 = **2150 km.**, gegenüber 2146 im Vorjahre. Der Zuwachs bezieht sich auf die Affoltern-Weier- (1,250 km.), die Les Pommerats-Saignelégier- (1 km.) und die Liesberg-Strasse (1,420 km.).

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

Diemtigthalstrasse (Angernboden-Schlatt)	= 2,0 km.
Tschingel-Ringoldswil	= 2,4 „
Horrenbach-Buchen	= 2,2 „
Grauenstein-Hettiswil-Wiler	= 3,2 „
Biel-Leubringen-Ilfingen	= 4,6 „
Saignelégier-Muriaux-Les Emibois	= 1,4 „
Total	= 15,8 km.

Die *Länge der wichtigeren Strassen IV. Klasse,* für welche der Staat die Wegmeisterstellung bewilligt hat, beträgt auf Ende 1902 = 400,8 km.

Projekte.

1. Sustenstrasse. In der Sitzung vom 12. März 1901 hatte der Grosse Rat eine von Herrn Lohner und 106 Mitunterzeichnern gestellte Motion betreffend den Bau einer Fahrstrasse über den Susten erheblich erklärt:

Der Regierungsrat, nachdem seine Anfrage an den Bundesrat, ob und unter welchen Bedingungen auf eine namhafte Subvention des Bundes an den Bau der Sustenstrasse gerechnet werden könne, von dieser Behörde in günstigem Sinne beantwortet worden war, setzte sich unverzüglich mit der Regierung des Kantons Uri in Verbindung.

Die Vorverhandlungen wurden Ende 1901 abgeschlossen und Anfang 1902 die Bedingungen für die

Aufstellung eines Bauprojektes für eine Fahrstrasse von Innertkirchen über den Susten nach Wassen von beiden Kantonen genehmigt, die Projektierungsarbeiten ausgeschrieben und vergeben. Die Arbeiten sind beidseitig im Gange und dürften im Laufe dieses Jahres beendigt werden.

2. Linksufrige Brienzersee-Strasse. Nachdem der Regierungsrat unterm 22. Juni 1899 den Beschluss gefasst hatte, die Anhandnahme der Vorarbeiten für die linksufrige Brienzersee-Strasse bis zur endgültigen Entscheidung der Brienzerseebahn-Frage zu verschieben, beschloss er unterm 17. März 1902, einem erneuten Gesuch des Initiativkomitees für diese Strasse entsprechend, die bezüglichen Projektierungsarbeiten anzuordnen und bewilligte hierfür vorschussweise, auf Rechnung des von Bund, Kanton und Gemeinden auszuführenden Unternehmens einen Kredit von Fr. 10,000.

Diese Arbeiten sind ebenfalls ausgeschrieben und noch im Berichtsjahre begonnen worden.

D. Wasserbauten.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
1. Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	70	—	8,089	05
2. Emme im Schnetzen- und Farbschachen, Schwellenunterhalt	—	—	—	—
3. Sense zu Thörishaus und Neuenegg, Schwellenunterhalt	—	—	—	—
4. Verschiedene Kosten	49	—	865	05
Total	119	—	8,954	10
b. Beiträge an Gemeinden.				
5. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	46,495	—	51,169	20
6. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	55,000	—	96,786	40
7. Simmekorrektion Gridfluh-Oei	10,000	—	20,216	50
8. Ilfiskorrektion, III. Sektion	11,892	80	13,081	40
9. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	56,489	—	130,777	65
10. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	21,779	40	42,856	10
11. Grüne zu Sumiswald, Verbauung	5,000	—	38,612	95
12. Kalte Sense, Sohlen- und Uferversicherung	3,967	37	—	—
13. Gürbekorrektion vom Quellengebiet-Belp	123,184	20	76,669	80
14. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	12,630	77	36,654	42
15. Simmekorrektion zu Zweisimmen	54,000	—	85,320	20
16. Plachti- und Kratzhaltengraben zu Reutigen, Verbauung	1,727	84	2,595	69
17. Dorf- und Bösenbach zu Steffisburg, Verbauung	692	24	1,241	34
18. Dorfbach zu Oberwil b. Büren, Korrektion	2,160	—	3,820	—
19. Reichenbach zu Reichenbach, Korrektion und Verbauung	8,000	—	8,601	40
20. Wildbäche zu Wengi b. Frutigen, Verbauung	15,800	—	37,605	70
21. Äusserer Seitenbach zu Lenk, Verbauung	2,000	—	3,507	25
22. Simmekorrektion beir Bamannsöi	542	05	1,084	10
23. Sensekorrektion Thörishaus-Laupen	7,700	—	2,605	60
24. Sensekorrektion Laupen-Saane	2,800	—	8,118	30
25. Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	1,269	10	1,930	10
26. Stämpbach und Worblen zu Stettlen, Verbauung	3,840	75	4,144	50
27. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	19,500	—	33,832	92
28. Kurzeneigraben in der Gemeinde Sumiswald, Verbauung	1,700	—	4,209	60
29. Kurzeneigraben auf der Kurzeneialp, Verbauung	1,300	—	2,465	15
30. Suldkorrektion zu Mülenen	7,000	—	7,000	—
31. Brandöschgraben in der Gemeinde Trub, Verbauung	4,000	—	5,859	75
32. Hornbach zu Wasen, Verbauung	10,000	—	18,020	95
33. Birskorrektion zu Zwingen	2,697	—	1,536	73
34. Lüsselkorrektion Kantonsgrenze-Birs	4,734	90	9,454	50
35. Birskorrektion zu Liesberg	4,075	10	3,225	40
36. Mühlebach zu Brienz, Korrektion	—	—	5,972	90
37. Kiese im Moos zu Zäziwil, Verbauung	—	—	2,100	—
38. Trachtbach und Glissibach zu Brienz, Verbauung	—	—	3,263	25
39. Schiltrieseten zu Lütschenthal, Verbauung	—	—	3,268	25
40. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	2,200	—	4,041	90
Übertrag	504,177	52	771,649	90

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	504,177	52	771,649	90
41. Turbach zu Saanen, Verbauung	2,400	—	4,219	20
42. Hugeligraben zu Saanen, Verbauung	2,600	—	4,410	—
43. Reidenbach zu Boltigen, Herstellungsarbeiten	—	—	1,361	15
44. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	2,100	—	4,120	90
45. Filderich- und Muggenbach zu Diemtigen, Verbauung	2,900	—	2,960	—
46. Feissebach zu Niederstocken, Verbauung	4,300	—	7,100	—
47. Zulgkorrektion von Steffisburg-Aare	8,000	—	15,844	40
48. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	1,200	—	1,800	—
49. Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	900	—	7,565	20
50. Lombach zu Unterseen und Habkern, Verbauung	—	—	16,682	10
51. Aarekorrektion Elfenau-Bern	12,195	—	10,990	40
52. Aarekorrektion beir Gürbemündung	1,972	—	3,597	05
53. Gürbekorrektion zu Selhofen	2,894	80	5,928	45
54. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Stauwehr	—	—	45,490	35
55. Aare von Hof-Brienzersee, Schwellenunterhalt	—	—	2,880	50
56. Kleine Simme im Grubi, Korrektion	7,324	36	—	—
57. Hirsigraben zu Schwarzenegg, Verbauung	500	—	6,317	90
58. Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion	—	—	100	—
59. Sense in der Sensenmatt, Schwellenbauten	—	—	504	35
60. Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	351	65
61. Haslethalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten	3,260	—	—	—
62. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	1,080	—
63. Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	—	—	5,539	70
64. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau	—	—	7,322	90
65. Mühlebach zu Meiringen, Verbauung	4,000	—	6,460	—
66. Frittenbach bei Zollbrück, Verbauung	—	—	25	—
67. Sägebach zu Fraubrunnen, Korrektion	—	—	80	—
68. Bacavoinebach zu Fontenais, Korrektion	—	—	300	—
69. Önz zu Bollodingen, Hochwasserkanal	—	—	459	70
70. Zulgkorrektion innerhalb Steffisburg	—	—	170	—
71. Birskorrektion Loveresse-Court	—	—	225	10
72. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	20,489	62
73. Ilfiskorrektion, II. Sektion	—	—	44	90
74. Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	1,059	20
75. Simmekorrektion von Boltigen abwärts	—	—	100	—
76. Laueligraben im Heimberg, Verbauung	—	—	3,900	—
77. Sensekorrektion Gemeindegrenze: Neuenegg-Laupen	—	—	13	75
78. Habbach in der Bärau, Verbauung	—	—	59	50
79. Aschaugraben, Gemeinde Eggiwil, Verbauung	—	—	134	60
80. Simmekorrektion beir Grodei zu St. Stephan	—	—	300	—
81. Engstligenkorrektion, Ergänzung	800	—	1,460	—
82. Ilfiskorrektion, I. Sektion	—	—	856	50
83. Biembach, Gemeinde Hasle, Verbauung	—	—	11	10
	561,523	68	—	—
84. Vorschuss von D. 3. *c*, Wasserbauten	91,276	49	—	—
Total	652,800	17	963,965	07

Zusammenzug.

a. Bauten des Staates	119	—	8,954	10
b. Beiträge an Gemeinden	561,523	68	963,965	07
Total	561,642	68	972,919	17

Die *Einnahmen* betreffen:

1. *Bundesbeiträge*	Fr.	446,009. 91
2. *Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen*	„	114,978. 77
3. *Vorschuss des Staates* (Art. 84 oben)	„	91,276. 49
4. *Verschiedenes*	„	654. —
Total	Fr.	652,919. 17

Die pro 1902 bezahlten Bundesbeiträge für die Saanekorrektion von Laupen bis Oltigen, die Lombachverbauung zu Unterseen und Habkern, die Aarekorrektion zu Innertkirchen und die Aarekorrektion Oltigen-Golaten sind in der Vorschussrechnung D. 4, *a—f*, Seite 110 hiernach, als Amortisation verwendet worden.

Der Rechnungsabschluss pro 1902 für die Budgetrubrik X. G., Wasserbauten, ist folgender:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. *Wasserbauten:*						
a. *Bauten des Staates*	320,000	—	119	—	8,954	10
b. *Beiträge an Gemeinden*			652,800	17	963,965	07
	320,000	—	652,919	17	972,919	17
2. *Besoldungen, Schleusen und Schwellenmeister und Pegelbeobachter*	7,400	—	1,548	65	8,131	40
3. *Wasserwerkgebühren*	—	—	—	—	—	—
4. *Juragewässerkorrektion,* Unterhalt	—	—	65,964	05	65,964	05
5. *Haslethalentsumpfung,* nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	347,400	—	720,431	87	1,067,014	62

Die *Budgetkredite* betrugen zusammen	347,400	—
Und die *Einnahmen*	720,431	87
Total	1,067,831	87
Die *Totalausgaben* belaufen sich auf	1,067,014	62
Die *Ersparnis* von	817	25

ist auf Art. 2, Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister etc., gemacht worden.

Die Ausgaben, Art. 4, Juragewässerkorrektion, von Fr. 65,964. 05 sind aus dem Schwellenfonds zurückvergütet worden. *Der Stand der letztern war am 1. Januar 1902*			1,025,211	15
Zinsertrag hiervon pro 1902	Fr.	41,008. 45		
Erlös an Grasraub, Weiden, Lische, Obst etc.	„	3,138. —		
Zusammen	Fr.	44,146. 45		
Ausgaben pro 1902	„	65,964. 05		
Verminderung im Jahre 1902			21,817	60
Stand des Schwellenfonds am 31. Dezember 1902			1,003,393	55

In den Ausgaben pro 1902 von Fr. 65,964. 05 sind Fr. 33,600 für die neue Aarbrücke zu Hagneck inbegriffen, so dass nur Fr. 32,364. 05 für Unterhaltungsarbeiten verausgabt worden sind. Die Summe, welcher dieser Fonds an die Baukosten der Brücke zu leisten hat, beträgt laut dem Beschluss des Grossen Rates vom 17. November 1902 Fr. 71,500.

Die Ausgabe, Art. 5, Haslethalentsumpfung, von Fr. 20,000 ist die VI. Rate des vom Grossen Rat am 23. November 1896 bewilligten Beitrages von Fr. 200,000.

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

Korrektion oder Verbauung	Devissumme		Beiträge des Bundes		Beiträge des Kantons		Beiträge der Pflichtigen		Kosten bis Ende 1902	
	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	676,862	10
2. Turbach b. Saanen, Verbauung	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	77,835	95
3. Ilfiskorrektion, III. Bezirk, Gohlbach-Kantonsgrenze . .	469,000	—	234,500	—	156,400	—	78,100	—	469,000	—
4. Emmekorrektion, Emmenmatt-Burgdorf	2,313,023	—	771,007	—	771,007	—	771,007	—	[1]2,214,912	48
5. Hornbach, Verbauung . . .	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	193,066	60
6. Gürbekorrektion 1893 . . .	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	1,155,442	75
	+822,500	—	365,150	—	277,500	—	179,850	—		
7. Saanekorrektion Laupen-Oltigen.	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	745,093	92
8. Lammbach bei Brienz, Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	747,608	30
9. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze Solothurn . .	685,000	—	228,334	—	228,334	—	228,333	—	[2] 478,044	55
10. Kanderkorrektion	1,250,000	—	416,700	—	416,700	—	416,700	—	200,231	85

[1]) Inklusive Lützelflühbrücke.
[2]) Ohne die Bätterkindenbrücke.

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahre 1902 wurden für folgende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 P. S.), sowie für Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt.

Amtsbezirk	Gewässer	Anlage
Interlaken	Sefinenlütschine zu Lauterbrunnen.	Wasserwerk „im Hintergrund"; Prioritätszusicherung an „Wasserwerk Lauterbrunnen" für 2 Jahre.
Nieder-Simmenthal .	Filderichbach und Kirel.	Wasser- und Elektrizitätswerkanlage der Einwohnergemeinde Diemtigen, Konzessionsfristverlängerung.
Bern	Aare zwischen der Gäbelbachmündung und der Woleibrücke.	Wasser- und Elektrizitätswerkanlage Kramer & Emch, Konzessionserneuerung.
Burgdorf und Fraubrunnen	Emme und Staatsstrassen in den Gemeinden Utzenstorf und Kirchberg.	Starkstromleitung des Elektrizitätswerkes Wangen a. d. Aare.
Wangen	Aare bei Wangen.	Wasser- und Elektrizitätswerk der deutschen Gesellschaft für elektrische Unternehmungen in Frankfurt a. M., Baufristverlängerung.
Münster	Birs zu Choindez.	Wasserwerk der v. Rollschen Eisenwerke, Bewilligung zur Veränderung.
Delsberg	Sorne in der Gemeinde Courfaivre.	Wasserwerkanlage der Gemeinde Courfaivre, Konzessionserteilung.
Pruntrut	Doubs zu Bellefontaine, Gemeinde St. Ursanne.	Wasserwerkanlage der Société anonyme des forces motrices du Doubs, Konzessionserteilung.
Laufen	Birs zu Bärschwil.	Wasserwerk der Kalk- und Gipsfabrik Bärschwil, Bewilligung zur Veränderung.

Fähren.

Im Jahre 1902 wurden keine neuen Fährekonzessionen erteilt, sondern einzig die Konzessionsübertragungen für die *Aarefähren* in der Hahlen bei Muri, in der Felsenau bei Bern und in Walliswil genehmigt.

Stellung von Gewässern unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster.

Folgende Vorlagen wurden vom Regierungsrat genehmigt:

Gemeinde Lenk, Schwellenreglement und Kataster.

Bärbach und Seihegraben, Amt Konolfingen, Schwellenreglement und Kataster.

Gemeinde Neuenegg, Schwellenkataster für die Sense, Sanktion.

Bruchbach in den Gemeinden Fraubrunnen und Grafenried, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Liesberg, revidierter Schwellenkataster.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1902 folgender:

A. Hochbau.

Stand am 1. Januar 1902		Fr. 217,802. 50
Bewilligung pro 1902		„ 114,555. —
Mehrkosten pro 1902		„ 262,843. 70
		Fr. 595,201. 20
Zahlungen pro 1902	Fr. 507,187. 50	
Ersparnisse pro 1902	„ 175. 90	
		„ 507,363. 40
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1902		Fr. 87,837. 80
Am 1. Januar 1902 betrugen dieselben		„ 217,802. 50
Verminderung im Jahr 1902		Fr. 129,964. 70

B. Strassenbau.

Stand am 1. Januar 1902		Fr. 683,445. 90
Bewilligungen pro 1902		„ 453,070. 10
Mehrkosten pro 1902		„ 7,763. 25
		Fr. 1,144,279. 25
Zahlungen pro 1902	Fr. 390,232. 30	
Ersparnisse pro 1902	„ 24,563. 70	
		„ 414,796. —
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1902		Fr. 729,483. 25
Am 1. Januar 1902 betrugen dieselben		„ 683,445. 90
Vermehrung im Jahr 1902		Fr. 46,037. 35

C. Wasserbau.

Stand am 1. Januar 1902		Fr. 1,521,565. 29
Bewilligungen pro 1902		„ 296,830. 70
Mehrkosten pro 1902		„ 33,641. 10
		Fr. 1,852,037. 09
Zahlungen pro 1902	Fr. 480,651. 59	
Ersparnisse pro 1902	„ 16,456. 65	
		„ 497,108. 24
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1902		Fr. 1,354,928. 85
Am 1. Januar 1902 betrugen dieselben		„ 1,521,565. 29
Verminderung im Jahr 1902		Fr. 166,636. 44

Die Mehrkosten unter „A. Hochbauten“ betreffen hauptsächlich die über die vom Staat an den Hochschul-Neubau zu leistenden Fr. 500,000 hinaus bezahlten *Fr. 256,481. 50,* welche später aus dem Erlös der alten Hochschule und dem Beitrag der Gemeinde Bern getilgt werden.

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1902		Neue Vorschüsse pro 1902		Amortisation pro 1902		Stand am 1. Januar 1903	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. n. Bauwesen.								
1. Haslethalentsumpfung, nachträgl. Arbeiten, Einnahmen	13,079	76	—	—	—	—	13,079	76
2. Bern, Villa Oranienburg, Reparaturen etc.	—	—	790	71	790	71	—	—
3. Bern, Amthaus, Heizung, Ausgaben	9,687	75	6,454	10	16,141	85	—	—
4. Aarebrücke zu Hagneck, Neubau	—	—	28,000	—	28,000	—	—	—
	3,392	01	35,244	81	44,932	56	13,079	76
A. o. Eisenbahnen.								
1. **Eisenbahn-Projekt-Vorstudien:**								
a. Tramelan-Noirmont-Bahn	4,000	—	—	—	—	—	4,000	—
b. Vevey-Bulle-Thun-Bahn	2,498	50	—	—	—	—	2,498	50
c. Brienzerse-Bahn (Rechtes Ufer)	3,157	—	—	—	—	—	3,157	—
d. Worblenthal-Bahn	3,230	—	—	—	—	—	3,230	—
e. Ramsei-Sumiswald-Huttwil und Sumiswald-Wasen-Bahn	7,250	—	—	—	—	—	7,250	—
f. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt-Bahn	2,000	—	—	—	—	—	2,000	—
g. Berner Oberland-Bahnen, Rückkauf	—	—	540	—	—	—	540	—
	22,135	50	540	—	—	—	22,675	50
2. **Lötschberg-Bahn Frutigen-Brig, Vorstudien**	78,481	20	11,546	30	3,100	—	86,927	50
3. **Eisenbahnen-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	3,155,000	—	—	—	3,155,000	—	—	—
e. Gürbethal-Bahn	1,225,400	—	396,300	—	—	—	1,621,700	—
f. Bern-Muri-Worb-Bahn	207,000	—	—	—	207,000	—	—	—
g. Saignelégier-La Chaux-de-Fonds-Bahn	350,000	—	—	—	350,000	—	—	—
h. Pruntrut-Bonfol-Bahn	550,000	—	245	—	550,000	—	245	—
i. Simplondurchstich	408,000	—	—	—	—	—	408,000	—
k. Freiburg-Murten-Bahn	86,000	—	86,000	—	—	—	172,000	—
l. Spiez-Frutigen-Bahn	1,980,000	—	—	—	1,980,000	—	—	—
m. Solothurn-Münster-Bahn	134,647	—	—	—	—	—	134,647	—
n. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn	2,496,000	—	60	—	—	—	2,496,060	—
o. Saignelégier-Glovelier-Bahn	720,000	—	720,000	—	—	—	1,440,000	—
p. Sensethal-Bahn	70,000	—	252,880	—	—	—	322,880	—
q. Bern-Schwarzenburg-Bahn	137,100	—	1,861	40	—	—	138,961	40
r. Montbovon-Saanen-Zweisimmen-Bahn	—	—	610	—	—	—	610	—
	14,313,147	—	1,457,956	40	9,036,000	—	6,735,103	40
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Hochbauten	887,695	53	253,001	10	—	—	1,140,696	63
b. Strassenbauten	219,307	82	152,884	—	—	—	372,191	82
c. Wasserbauten	714,558	96	91,276	49	—	—	805,835	45
	1,821,562	31	497,161	59	—	—	2,318,723	90
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a. Saanenkorrektion	10,255	79	56,970	44	54,384	92	12,841	31
b. Lombachverbauung	142,980	33	30,895	20	28,422	—	145,453	53
c. Aarekorrektion zu Innertkirchen	7,775	22	2,367	19	2,480	—	7,662	41
d. Worblenkorrekt.: Wegmühle-Deisswil	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Kornhausbrücke in Bern, Beitrag	375,000	—	—	—	62,500	—	312,500	—
f. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	2,731	81	15,518	77	5,410	—	12,840	58
g. Mühlebachkorrektion zu Brienz	—	—	5,008	63	—	—	5,008	63
	538,743	15	110,760	23	153,196	92	496,306	46

II. Teil.

Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Auf Ansuchen des Prüfungsausschusses des Geometerkonkordates wurde im Berichtsjahre vom kantonalen Vermessungsbureau eine Revision der Zeichnungsvorlagen für den Kataster vorgenommen (die letzte Auflage dieser Vorlagen datiert vom Jahr 1875). Der daherige Entwurf wurde in der Sitzung der Prüfungskonferenz des Geometerkonkordates vom 19. Dezember 1902 genehmigt und soll nach Verständigung mit den Konkordatskantonen betreffend Finanzierung zur Ausführung gelangen.

II. Stand des eidg. Kartenwerkes im Kanton Bern.

Die im Jahr 1902 ausgeführten Arbeiten des eidgenössischen topographischen Bureaus betreffen:

1. Geodätische Arbeiten.

Triangulation II. und III. Ordnung: Die Winkelmessungen für das Netz II. Ordnung des Juras sind vollendet und die Punkte III. Ordnung des Bezirkes Pruntrut werden gegenwärtig berechnet.

Präzisionsnivellement: Ein Neunivellement ist ausgeführt von Spiez bis Saanen. Die Publikation der 15. Lieferung, enthaltend die Strecken Luzern-Brienz-Bern und Brienz-Grimsel-Gletsch ist soweit vorbereitet, dass sie anfangs 1903 erscheinen kann.

2. Topographische Arbeiten.

Folgende Blätter des Siegfriedatlasses wurden *mit Nachträgen versehen* herausgegeben: Nr. 5, 110, 119, 120, 121, 122, 124, 125, 127, 129, 134, 136, 139, 145, 195, 196, 318, 321, 323, 368, 383, 384, 385, 385bis, 393, 462, total 26.

Nachträge wurden erhoben für: Nr. 5, 106, 109, 135, 366, 367 und 462.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahr wurden folgende Arbeiten ausgeführt: Berechnungen der Triangulation III. und IV. Ordnung zwischen *Busswil und Meinisberg*. Beendigung der Winkelmessung IV. Ordnung in Damvant. Triangulation IV. Ordnung für die *Vorarbeiten der rechtsufrigen Brienzerseebahn*. Absteckung und Signalstellung für die Triangulation III. und IV. Ordnung in *Eggiwil*. Triangulation IV. Ordnung für die Waldungen der Gemeinde *Matten* und Beginn der Triangulation der *Rugenstaatswälder* daselbst. Triangulation IV. Ordung der *Bielerinsel*. Triangulation IV. Ordnung für den Rest der Gemeinde *Pieterlen*. Winkelmessung, Berechnung und Abschluss der Dienstbarkeitsverträge für die Triangulation IV. Ordnung von *Cormoret*. Triangulation IV. Ordnung in *Bonfol (Dorfflur)*. Winkelmessung der Triangulation IV. Ordnung in *Vendlincourt*. Triangulation IV. Ordnung für den Bergwald von *Moosseedorf*. Triangulation IV. Ordnung für die Dorfpläne von *Zweisimmen* und *Frutigen*.

Die Signalversicherung im *Amt Trachselwald* wurde weitergeführt.

b. Bereinigung und Vermarchung der Gemeindegrenzen.

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

Bleienbach-Thunstetten,
Bleienbach-Thörigen,
Bettenhausen Oberönz,
Noflen-Jaberg,
Rümligen-Riggisberg,
Rüderswil-Lauperswil,
Etzelkofen-Mülchi,
Belp-Toffen,
Rümligen-Rüeggisberg,
Schwadernau-Orpund,
Thierachern-Längenbühl,
Burgistein-Wattenwil,
Scheuren-Schwadernau,
Siselen-Bargen.

IV. Parzellarvermessungen.

Im Berichtsjahr erhielten die Vermessungswerke von *Bowil, Eriz* und *Meienried* die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

Die Probevermessung von *Kandergrund* konnte im Berichtsjahre aus verschiedenen Gründen nicht vollendet werden. Immerhin ist die Auftragung der

Pläne in alllen Fluren, mit Ausnahme der durch Photogrammetrie aufgenommenen Felsgebiete, nahezu vollendet. Der Inhalt des total aufgenommenen Gebiets, inklusive diese Felsgebiete, beträgt nach der topographischen Karte zirka 11,400 Hektaren.

In *Sigriswil* nahmen die Arbeiten ihren ordnungsgemässen Fortgang. Der Stand derselben auf Ende 1902 ist folgender: Totalinhalt der Gemeinde nach der topographischen Karte = zirka 5550 Hektaren. Davon sind aufgenommen 4750 ha. und aufgetragen 2980 ha. Es bleiben noch das zirka 800 ha. haltende, stark parzellierte, längs des Südabhanges gegen den Thunersee zu gelegene Gebiet der Gemeinde aufzunehmen und 2570 ha. aufzutragen.

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 abgeschlossen, und es besitzen sämtliche Gemeinden dieser Amtsbezirke ein vom Regierungsrat genehmigtes Vermessungswerk.

Ferner wurden die *Revisionen der Vermessungswerke* von 45 Gemeinden ausgeführt und genehmigt. In Arbeit sind zurzeit die Revisionen von 92 Vermessungswerken.

Übersicht des Standes der Vermessungsarbeiten in den verschiedenen Amtsbezirken.

Amtsbezirke	Termin	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	30	97	1	3	—	—
Erlach	1. Mai 1882	14	8	57	6	43	—	—
Seftigen	1. Mai 1885	27	27	100	—	—	—	—
Trachselwald	1. Januar 1886	10	10	100	—	—	—	—
Signau	1. Juli 1887	9	4	44	1	12	4	44
Schwarzenburg	1. Juli 1887	4	1	25	1	25	2	50
Thun	1. Juli 1888	29	25	86	3	11	1	3
		306	285	93	14	5	7	2

Vermessungsarbeiten im Jura.

Es sind zurzeit in folgenden Gemeinden *Neuvermessungen* einzelner Teile der Gemeinden (Sektionen) mit gleichzeitiger Revision der Pläne des übrigen Gemeindebezirks in Arbeit: Pieterlen, Bonfol, Cormoret, Vendlincourt und Damvant (totale Neuvermessung).

Genehmigt wurden im Berichtsjahre die *Nachführung und teilweise Neuvermessung* der Gemeinde Alle und die Nachführung der Vermessungswerke der Gemeinden Pruntrut, Montsevelier und Diesse.

Nachtragungsarbeiten und Revisionen der Vermarchungen finden zurzeit in 25 Gemeinden statt.

Eine Anzahl längst nötiger *Neuvermessungen* wird nun in nächster Zeit begonnen werden können, nachdem durch das eidgenössische topographische Bureau eine Reihe trigonometrischer Punkte höherer Ordnung (an Stelle der nicht mehr zuverlässigen alten Punkte) neu bestimmt und dadurch eine sichere Grundlage für den Anschluss der Triangulation IV. Ordnung und den Kataster geschaffen wurde.

V. Kantonsgrenzen.

Im Berichtsjahr fand die Genehmigung des Protokolls der Grenzversicherung gegen den *Kanton Luzern* längs des Amts Signau statt. An der *schweizerisch-französischen Grenze* erfolgte die Fertigstellung der Vermarchung längs der Gemeinde Damvant. Eine kleinere Bereinigung und Versicherung der Kantonsgrenze fand gegen *Uri* auf der Sustenpasshöhe statt, und schliesslich erfolgte die Genehmigung des Protokolls über die Wiederherstellung von 3 Grenzsteinen gegen den *Kanton Solothurn* zwischen den Gemeinden Schnottwil, Oberwil und Büren.

III. Teil.

Eisenbahnwesen.

A. Gesetzgebung, Fahrpläne, Personelles.

Mit Berichten vom 4./6. Februar 1902 unterbreiteten die Direktionen der Eisenbahnen und der Finanzen dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates den Entwurf zu einem *Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen,* welcher von diesen Behörden genehmigt, dem Bernervolk unterm 4. Mai des Berichtsjahres zur Abstimmung unterbreitet und von ihm mit grosser Mehrheit angenommen worden ist.

Der noch in Kraft bestehende Volksbeschluss vom 28. Februar 1897 hatte zwar bereits eine Anzahl neuer Eisenbahnlinien im Kanton Bern gezeitigt, allein die gemachten Erfahrungen liessen folgende Verbesserungen als notwendig erscheinen:

1. die Ausübung einer intensivern staatlichen Aufsicht über den Bahnbau;

2. die Ermächtigung der Staatsbehörden, auf den Betrieb der mit Staatsbeteiligung gebauten Linien einzuwirken und allfällig in Not geratenden Unternehmungen Hülfe angedeihen zu lassen;

3. die wirksame Unterstützung der Lötschbergbahn und die Zusicherung der Staatsbeteiligung an einige seit 1897 aufgetauchten Eisenbahnlinien.

Ein Gesuch von Vertretern der Eisenbahnschulen Biel, St. Gallen und Winterthur betreffend *Fürsorge des Bundes für die dienstliche Ausbildung der Beamten und ständigen Angestellten der Bundesbahnen sowie betreffend Einberufung einer Konferenz mit Vertretern der Aufsichtsbehörden* wurde im Schreiben des Regierungsrates vom 14. Mai 1902 an das schweiz. Eisenbahndepartement zur Folgegebung empfohlen und darin auch noch den Wunsch ausgedrückt, dass die Regierungen der in Betracht fallenden Kantone zur Konferenz ebenfalls eingeladen, sowie dass an derselben die Frage zur Sprache gebracht werden möchte, ob nicht auch die Tiefbauschule des kantonalen Technikums in Burgdorf als zur Vorbildung von Bundesbahnbeamten geeignet zu betrachten sei.

Die Antwort des schweiz. Eisenbahndepartementes steht noch aus.

Die *Vertreter des Staates in den Privat-Eisenbahnverwaltungen* wurden durch Beschluss des Regierungsrates vom 13. Juni 1902 für die neue Amtsperiode vom 1. Juni 1902 bis 31. Mai 1906 bestätigt oder neugewählt.

Gestützt auf Art. 27 des Bundesgesetzes betreffend die Verbindlichkeit zur Abtretung von Privatrechten, vom 1. Mai 1850 und Art. 54 des Bundesgesetzes betreffend die elektrischen Schwach- und Starkstromanlagen, vom 24. Juni 1902 erliess der Bundesrat unterm 25. Oktober gleichen Jahres eine *Verordnung betreffend die Organisation der eidg. Schätzungskommissionen* für solche Anlagen. Danach wird der Kanton Bern in drei Kreise (Oberland, Mittelland und Jura) eingeteilt und für jeden derselben eine Schätzungskommission bestellt, welche eine den eidg. Schätzungskommissionen für die Eisenbahnen analoge Zusammensetzung erhält.

Vom Eisenbahndepartement eingeladen traf der Regierungsrat unterm 12. November 1902 die Wahlen des 3. Mitgliedes, sowie dessen ersten und zweiten Ersatzmannes für einen jeden der drei Kreise.

Dem Gesuch bernischer Interessenten entsprechend hat das schweiz. Eisenbahndepartement im Berichtsjahre versuchsweise den *Beginn des Sommerfahrplanes auf 1. Mai* festgesetzt.

Ferner sind als Neuerung im Fahrplanwesen namentlich die Einführung eines Nachmittags-Personenzuges Bern-Olten, eines späten Abendschnellzuges Olten-Bern, eines frühen Morgenschnellzuges Bern-Genf, sowie insbesondere auch die provisorische Einführung des seit Jahren erstrebten Winterbetriebes auf der Brünigbahn, mit drei Zügen in jeder Richtung zu verzeichnen.

B. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Simplon-Durchstich.

Die Bohrung des ersten Tunnels wurde im Jahre 1902 um 3565 m., diejenige des Paralleltunnels um 3443 m. gefördert. Die Gesamtlänge der Bohrung betrug auf Jahresschluss für den ersten Tunnel 14,328 m., für den Paralleltunnel 14,110 m.

Mit Schreiben vom 4. Juli 1902 teilte das schweizerische Eisenbahndepartement dem Regierungsrat mit, dass der Bundesrat die Bauausgabe für die Periode vom 1. Oktober bis 30. September 1901 mit Fr. 9,839,056. 40 oder 14,06 % der divisierten Totalsumme von 70 Millionen Franken als richtig aner-

kannt und demnach die IV. Ratazahlung für den Kanton Bern auf 14 % des Vierfünftelbetrages seiner Subvention oder auf Fr. 112,000 festgesetzt habe.

Weil jedoch in der zwischen der Jura-Simplon-Bahn und dem Bundesrat unterm 5. Mai 1902 getroffenen Vereinbarung betreffend den Rückkauf dieser Bahn vorgesehen war, dass die Kantone, Gemeinden und andern Subvenienten des Simplondurchstich-Unternehmens von allen weitern Einzahlungen befreit sein sollen, so antwortete der Regierungsrat unterm 30. August 1902, er sehe von der Einzahlung der IV. Rate für so lange ab, als nicht konstatiert sei, dass jene Vereinbarung bedeutungslos geworden sei oder die Rückzahlung dieser IV. Ratazahlung im Rückkaufsfalle vom Bundesrat ebenfalls zugesichert werde.

Das Eisenbahndepartement verlängerte daraufhin den Einzahlungstermin bis 31. Dezember 1902.

2. Gürbetalbahn.

Unterm 19. Mai 1902 brachte die Direktion der Gürbetalbahn der Eisenbahndirektion zur Kenntnis, dass der Verwaltungsrat dieser Bahngesellschaft auf die von der Direktion der Thunerseebahn beantragte Ausführung eines schwereren Oberbaues, unter Anwendung von Schienen von 36 kg. anstatt 26 kg. Gewicht per Laufmeter für die II. Sektion Pfandersmatt-Thun verzichte, weil der Aufwand hierfür zu dem erwarteten Vorteil in keinem Verhältnis stehen würde und diese Anlage überhaupt finanziell undurchführbar sei. Infolgedessen beschränkte sich die G. T. B. auf die bereits im letztjährigen Verwaltungsbericht gemeldete Verstärkung des Oberbaues der II. Sektion durch Vermehrung der Schwellen und Anwendung stärkerer Befestigungsmittel.

Die Kollaudation der II. Sektion Pfandersmatt-Thun fand am 29. Oktober und die Eröffnung derselben am 1. November 1902 statt.

An Einzahlungen wurden im Berichtsjahre geleistet: Der letzte Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates an der ersten Sektion mit Fr. 242,100, und die dritte Einzahlung für die II. Sektion mit 30 % der Aktienbeteiligung des Staates = Fr. 154,200. Der letzte Fünftel für die II. Sektion gelangte im Berichtsjahre nicht mehr zur Auszahlung.

Der Betriebsvertrag mit der Thunerseebahn wurde von der schweizerischen Bundesversammlung durch Beschluss vom 13. Dezember 1901 genehmigt.

Durch Beschluss vom 17. November 1902 genehmigte endlich der Grosse Rat die bereinigten Gesellschaftsstatuten.

3. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Die Linie wurde am 24. Oktober 1902 kollaudiert und unterm 31. gleichen Monats eröffnet.

Die Bahngesellschaft hatte bereits durch Vertrag vom 22./27. April 1901 den Betrieb der Thunerseebahngesellschaft übertragen, welcher Vertrag durch Bundesbeschluss vom 13. Dezember 1901 die Genehmigung erhielt.

4. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Der Regierungsrat genehmigte im Jahre 1902 die Lieferungsverträge für das Rollmaterial, die Weichen und die Schienenbefestigungsmittel, sowie verschiedene Planvorlagen.

Der Fortschritt des Bahnbaues ist in Berücksichtigung der bei einer der Baufirmen infolge misslicher Arbeiterverhältnisse eingetretenen Verzögerung ein befriedigender zu nennen.

Eine von Herrn Grossrat Reimann und Konsorten in der Novembersession des Grossen Rates an den Regierungsrat gerichtete Interpellation, ob er Kenntnis von den durch eine der Baufirmen veranlassten skandalösen Zuständen beim Bahnbau habe und ob er ein Einschreiten nicht für angezeigt erachte, wurde dahin beantwortet, dass die Regierung sowohl direkt als auch durch die Bahnverwaltung entschieden auf die Hebung der Übelstände hinwirken werde.

Die Eisenbahndirektion lud den Verwaltungsrat ein, eine Untersuchung über die gerügten Zustände anzuordnen und darüber einzuberichten.

5. Sensetalbahn.

Unterm 20. März 1902 reichte der Verwaltungsrat der Sensetalbahn dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates das Gesuch um Genehmigung des Finanzausweises für die erste Sektion dieser Bahn, Flamatt-Laupen, ein, verzichtete jedoch bald darauf, infolge des Entschlusses der Compagnie Nestlé in Vevey, in Neuenegg eine Filiale ihrer Milchkondensationsfabrik zu errichten, auf die Folgegebung derselben und trat an die Finanzierung der durchgehenden Linie *Flamatt-Laupen-Gümmenen* heran.

Die konstituierende Generalversammlung des erweiterten Unternehmens fand am 5. Juni 1902 statt, woraufhin der Verwaltungsrat eine bezügliche Vorlage mit Gesuch um Bewilligung der gesetzlichen Subvention und eines ausserordentlichen Staatsbeitrages von Fr. 300,000 einreichte.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 29. Juli 1902 die von der konstituierenden Generalversammlung angenommenen Gesellschaftsstatuten und das allgemeine Bauprojekt für eine normalspurige Eisenbahn mit Dampfbetrieb Flamatt-Laupen-Gümmenen im Kostenvoranschlage von Fr. 1,400,000. Er bewilligte eine Aktienbeteiligung von Fr. 50,000 per Bahnkilometer auf bernischem Gebiet, d. h. für 10,145 Kilometer 2536 Aktien à Fr. 200 = Fr. 507,200, sowie gemäss Art. 5, Schlussalinea, Ziffer drei des Gesetzes betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 4. Mai 1902 den nachgesuchten ausserordentlichen Beitrag, ebenfalls in Aktien, von Fr. 300,000, somit total 4036 Aktien à Fr. 200 = Fr. 807,200.

Der Grosse Rat sicherte zugleich für den Fall, dass später die Einführung der Elektrizität als Triebkraft im Interesse eines rationellen Betriebes der Sensetalbahn liegen sollte, derselben eine Erhöhung der Aktienbeteiligung des Staates zu.

Die Bahngesellschaft wurde sodann ermächtigt, ein Anleihen bis auf einen Drittel des Anlagekapitals, im Maximum von Fr. 465,000, aufzunehmen.

Der Finanzausweis wurde als genügend anerkannt.

Mit dem Bau der Teilstrecke Flamatt-Neuenegg wurde nach Genehmigung der wichtigsten Bau- und Lieferungsverträge durch den Regierungsrat begonnen.

Auf die Aktienbeteiligung des Staates sind im Berichtsjahre in zwei Raten 40 %, zusammen Fr. 321,740 einbezahlt worden.

Durch Bundesratsbeschluss vom 4. Juli 1902 wurde die in der Konzession zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie der Gesellschaftsstatuten angesetzte Frist um ein weiteres Jahr, bis 1. Juli 1903 verlängert.

6. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die Installationen für den elektrischen Betrieb der ersten Teilstrecke *Freiburg-Murten* wurden im Berichtsjahre ausgeführt und unterm 27. Dezember 1902 kollaudiert.

Der Bau der zweiten Teilstrecke *Murten-Ins* wurde zu Anfang April des Berichtsjahres in Angriff genommen.

Der Staat Bern leistete von seiner, nach Massgabe der Übereinkunft mit dem Kanton Freiburg vom 5. Mai und 29. August 1898 auf Fr. 215,000 festgesetzten Aktienbeteiligung die zweite und dritte Einzahlung mit je 20 %, zusammen Fr. 86,000.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Der Bundesrat verlängerte durch Beschluss vom 11. Juli 1902 die in der Konzession angesetzte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, soweit es sich um die III. Sektion (Eigerwand-Eismeer) handelte, bis zum 1. Juli 1903, und soweit es die Sektionen IV (Eismeer-Jungfraujoch) und V (Jungfraujoch-Jungfraugipfel) betraf, bis zum 31. Dezember 1906.

2. Bern, elektrische Strassenbahn.

Die Kollaudation der für den elektrischen Betrieb umgebauten Linien I und II (Friedhof-Bärengraben und Länggasse-Wabern) der städtischen Strassenbahnen Bern fand den 29. Januar 1902 statt.

3. Biel, elektrische Strassenbahn.

Durch Bundesbeschluss vom 28. Juni 1901 erteilte die Bundesversammlung der Einwohnergemeinde der Stadt Biel die Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Strassenbahn von Bözingen über Biel nach Nidau und hob die am 17. September 1875 der Pferdeeisenbahngesellschaft von Biel erteilte, durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1876 auf die Compagnie genevoise des Tramways suisses, sowie durch Bundesbeschluss vom 29. Juni 1900 auf die Compagnie genevoise des Tramways électriques übertragene und abgeänderte Konzession auf. In Bezug auf die Benützung der Staatsstrasse wurden die Vorschriften des vom Regierungsrat unterm 14. Juni 1900 hierfür aufgestellten Pflichtenheftes vorbehalten.

Unterm 1. Mai 1902 genehmigte der Bundesrat das allgemeine Bauprojekt für den Umbau der normalspurigen Pferdebahn Bözingen-Biel-Nidau auf Meterspur und elektrischen Betrieb. Der Umbau wurde im Berichtsjahre ausgeführt und die Teilstrecke Bözingen-Bahnhof Biel am 7. Oktober, sowie die Teilstrecke Bahnhof Biel-Nidau am 26. Dezember 1902 kollaudiert.

Durch Beschluss vom 11. Oktober 1902 genehmigte sodann der Regierungsrat die vom Gemeinderat Biel vorgelegte Polizeiverordnung vom 16. September 1902 für den Strassenbahnverkehr.

C. Bahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Infolge Ablaufes des Betriebsvertrages mit der Thunerseebahn auf 31. Dezember 1902 schloss die Spiez-Erlenbach-Bahngesellschaft mit derselben einen neuen, auf 1. Januar 1903 provisorisch in Kraft getretenen Betriebsvertrag ab. Die Genehmigung der Bundesversammlung steht noch aus.

2. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Infolge eines Defizites von zirka Fr. 30,000 in der Bauabrechnung, sowie des ungenügenden Betriebsergebnisses pro 1901 sah sich der Verwaltungsrat der Pruntrut-Bonfol-Bahn im März des Berichtsjahres genötigt, gestützt auf Art. 18 des Gesetzes betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 4. Mai 1902, beim Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates um einen Staatsvorschuss in genanntem Betrage einzukommen.

Die vom Regierungsrat angeordnete eingehende Untersuchung über den Vermögensstand der Pruntrut-Bonfol-Bahngesellschaft ergab für dieselbe eine Schuldenlast von zirka Fr. 64,000, worauf der Grosse Rat unterm 1. Oktober 1902 den Regierungsrat ermächtigte, der Gesellschaft einen verzinslichen Staatsvorschuss von im Maximum Fr. 60,000 zu gewähren, unter den Bedingungen des hiervor zitierten Gesetzes, sowie unter einigen besondern, die Beteiligung der an der Eisenbahn interessierten Gemeinden, die Buchführung und die Kontrolle betreffenden Bedingungen.

3. Bern-Neuenburg-Bahn.

Die Kollaudation der Erweiterungsbauten im Bahnhof Bern fand unterm 30. April des Berichtsjahres statt.

Die Regierungen der an der Bern-Neuenburg-Bahn beteiligten Kantone Neuenburg, Freiburg und Bern gelangten mittelst Eingabe vom 13. August 1902 an den Bundesrat mit dem Gesuche, er möchte durch seine Intervention bei den schweizerischen Bundesbahnen, als Nachfolgerin der schweizerischen Centralbahn, die zwischen den beiden Bahngesellschaften betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Bern durch die Bern-Neuenburg-Bahn bestehenden Differenzen beseitigen helfen.

Unterm 25. Oktober des Berichtsjahres kam darauf zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und der Verwaltung der Bern-Neuenburg-Bahn ein Vertrag betreffend die Einführung der Bern-Neuenburg-Bahn in den Bahnhof Bern und die Mitbenützung desselben zu stande, woraufhin zwischen der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen und dem Regierungsrat unterm 3. Dezember 1902 ein Nachtrag zum Vertrag vom 8./27. Februar 1901 betreffend die Verpachtung des Areals der Grossen Schanze in Bern an die schweizerischen Bundesbahnen zum Zwecke der Erweiterung des Bahnhofes Bern vereinbart wurde, durch welchen die der Bern-Neuenburg-Bahn jährlich auffallende Leistung für die Einführung und Mitbenützung des Bahnhofes den Bundesbahnen garantiert wurde.

4. Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn.

Zu Anfang des Berichtsjahres fanden zwischen der Bahngesellschaft und dem Gemeinderat der Stadt Bern Unterhandlungen betreffend die Abtretung der Teilstrecke Helvetiaplatz-Burgernziel an die Gemeinde Bern statt, welche vorläufig zu keinem Ergebnis führten.

Ferner reichte der Verwaltungsrat der Bern-Muri-Gümligen-Worb-Bahn unterm 16. Juli das Gesuch ein um Beteiligung des Staates am Betrieb nach Massgabe von Art. 18 des kantonalen Eisenbahngesetzes vom 4. Mai 1902. Die Bahngesellschaft ist bestrebt, das Unternehmen durch Einrichtung eines rationelleren und sparsameren Betriebes nach Möglichkeit zu sanieren.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jura-Simplon-Bahn.

Nach langen Verhandlungen erfolgte unterm 5. Mai 1902 eine Vereinbarung zwischen Vertretern der Jura-Simplon-Bahn und des Bundesrates betreffend den freihändigen Rückkauf dieser Linie. Dieselbe lautet:

„1. Die Jura-Simplon-Bahn übergibt dem Bund ihr gesamtes bewegliches und unbewegliches Eigentum auf 1. Januar 1903, mit Inbegriff aller bestehenden Fonds, jedoch mit Ausnahme einer Summe von Fr. 4,304,800, welche die ordentliche Dividende von $4^1/_2$ und 4 % bildet, die von jetzt ab den Aktionären für das Jahr 1902 garantiert und am 1. Januar 1903 bezahlt wird.

2. Als Gegenwert hat der Bund

a. alle Verpflichtungen der Jura-Simplon-Bahngesellschaft zu übernehmen;

b. der genannten Gesellschaft eine Summe von *104 Millionen Franken,* Wert auf 1. Januar 1903, zu bezahlen, wovon 101 Millionen mittelst Bundesobligationen vom $3^1/_2$ %igen Eisenbahnanleihen, in Titeln von Fr. 1000 al pari, und den Rest in bar.

3. Die Dividende beträgt, da der Überschuss des verfügbaren Betriebssaldo in die Reserve gelegt wird, für das Jahr 1901 wie vorher $4^1/_2$ % für die privilegierten und 4 % für die gewöhnlichen Aktien.

4. Die Kantone, Gemeinden und Korporationen der Schweiz, sowie der Staat, die Provinzen, Gemeinden und Korporationen von Italien, welche das Unternehmen des Simplon-Durchstiches subventionieren, sind, sofern sie auf ihre Rechte als Aktionäre verzichten, aller weiteren Einzahlungen auf Rechnung ihrer Verpflichtungen, und jedes Risikos irgendwelcher Art bezüglich der Vollendung des Tunnels enthoben.

Die Jura-Simplon-Bahngesellschaft hat die nötigen Schritte zu tun, um von ihnen den Verzicht sowie ihre Zustimmung zum gegenwärtigen Abkommen zu erhalten.

5. Der Jura-Simplon-Bahngesellschaft fällt ausschliesslich die Erledigung aller Anstände mit Gesellschaftern zu Lasten, namentlich die gegenwärtig hängigen Prozesse mit der Handels- und Industrie-Bank (Direktor Parcus) und mit einer Gruppe von Inhabern von Genussscheinen."

Unterm 7./18. November 1902 ersuchte dann die Jura-Simplon-Bahn den Regierungsrat, unter Vorlage eines Entwurfes Erklärung, um Abgabe der endgültigen Zustimmung. Dieselbe konnte vom Grossen Rate im Berichtsjahre nicht mehr gegeben werden.

Im Berichtsjahre wurden ferner die Projekte für die Errichtung einer Vollstation *Tüscherz* und einer Haltestelle *Bowil* vom schweizerischen Eisenbahndepartement genehmigt und von der Bahngesellschaft ausgeführt.

Verschiedene Stationserweiterungen, von denen diejenige der Station *Delsberg* hervorzuheben ist, wurden hierseits begutachtet.

2. Schweizerische Bundesbahnen, Kreis II (vormals Schweizerische Centralbahn).

Mit dem 1. Januar 1902 ist der Betrieb der ehemaligen schweizerischen Centralbahn an die Bundesbahnen übergegangen. Dieselbe gehört zum Kreis II und wird durch dessen Kreisdirektion in Basel unter der Oberleitung der Generaldirektion in Bern verwaltet. Letztere hat als Domizilträger für das Gebiet des Kantons Bern den Bahnhofvorstand in Bern bezeichnet.

Da die schweizerische Centralbahn dem Beschluss des Bundesrates vom 16. März 1900 betreffend die beförderliche Vorlage eines definitiven Projektes für die Verlegung des Rangierbahnhofes in *Bern* nach Weyermannshaus trotz wiederholter Recharge nicht nachgekommen war, so sah sich das schweizerische Eisenbahndepartement unterm 25. März 1902 veranlasst, die Generaldirektion der Bundesbahnen daran zu erinnern.

Das schweizerische Eisenbahndepartement lud sodann durch Schreiben vom 26. August 1902 die Generaldirektion der Bundesbahnen ein, das seit Jahren verlangte Gesamt-Umbauprojekt des Bahnhofes *Thun* in kurzer Zeit einzureichen.

Beide Vorlagen stehen noch aus.

D. Projektierte Bahnen.

1. Lötschbergbahn.

Unterm 21. Februar 1902 konstituierte sich in Bern ein *kantonal-bernisches Initiativkomitee für die Lötschbergbahn* zum Zwecke, die Finanzierung des Unternehmens vorzubereiten und in allen Kreisen die

hierzu notwendige Propaganda zu inszenieren. Das 82 Mitglieder zählende, alle Landesgegenden, sowie die kantonalen und Gemeindebehörden, den Verkehr, Handel, die Industrie, das Gewerbe und die Landwirtschaft vertretende Komitee wählte einen leitenden Ausschuss von 13 Mitgliedern und stellte das Programm für dessen Tätigkeit fest.

Ferner bewilligte der Grosse Rat durch Beschluss vom 28. Juli 1902 für die Vorarbeiten zur Finanzierung der Lötschbergbahn einen Kredit von Fr. 100,000 aus Vorschussrubrik A, *o*, 2, Lötschbergbahn-Vorstudien.

Sodann setzte sich der Regierungsrat mit den interessierten westschweizerischen Kantonen in Verbindung und richtete gegen Jahresende, gemeinschaftlich mit den Regierungen der Kantone Freiburg, Neuenburg, Wallis und Baselland, eine Eingabe an den Bundesrat, denselben ersuchend, er möchte bei Anlass der Behandlung der Konzession für die neue Linie Frasne-Vallorbe und bei der Vorlage des bezüglichen Staatsvertrages offiziell die Erklärung abgeben, dass der Bund der Zufahrtslinie zum Simplon mittelst Durchstich der Berneralpen eine ähnliche Behandlung zusichere, wie jedem andern bedeutenderen Zufahrtsprojekte zur Simplonroute, und dass die an diesem Unternehmen interessierten Kantone auf die tatkräftige Mithülfe des Bundes zur Durchführung ihres Projektes rechnen dürfen.

In der Session der Bundesversammlung vom Dezember 1902 hat dann der Bundesrat im gewünschten Sinne eine Erklärung abgegeben.

2. Solothurn-Münster- und Münster-Grenchen-Bahn.

Im Februar 1902 erschien ein von Herrn Gotthardbahndirektor Dietler verfasstes Gutachten über die gegenwärtigen Rentabilitätsaussichten der *Solothurn-Münster-Bahn*.

Unterm 28. November 1902 verlängerte der Bundesrat die in Art. 5 der Konzession dieser Linie vom 9. Dezember 1889 angesetzte Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen bis zum 9. Dezember 1903.

Der Ausschuss der Initiativkomitees Biel und Grenchen für die Verwirklichung des Projektes einer Eisenbahn *Münster-Grenchen-Biel* liess im Berichtsjahre ein generelles Projekt und ein geologisches Gutachten für diese Linie ausarbeiten.

Durch Beschluss vom 9. Juli 1902 sicherte der Regierungsrat sodann dem Gemeinderat von Biel an die Kosten dieses Projektes den üblichen Staatsbeitrag von Fr. 250 im Maximum per Kilometer Bahnlänge auf bernischem Gebiet zu.

3. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

In seiner Sitzung vom 29. April 1902 beschloss der Grosse Rat auf den Antrag der Staatswirtschaftskommission, es sei die Behandlung des Subventionsgesuches des Verwaltungsrates der Bern-Schwarzenburg-Bahn auf die Junisession zu verschieben und die Regierung zu beauftragen, bis dahin ein Gutachten über die Mehrkosten einer Normalspurbahn, über die Möglichkeit ihrer Finanzierung und ihren volkswirtschaftlichen Wert im Vergleich zu einer Schmalspurbahn, sowie über die Frage des Anschlusses einer Normalspurbahn oder einer Schmalspurbahn in Bern einzuholen.

Der Regierungsrat bezeichnete als Experten die Herren Ingenieur Fellmann, Direktor der Rigibahnen, Ingenieur Dinkelmann, Direktor der Emmenthalbahn, und Ingenieur Egli, Direktor der Langenthal-Huttwil-Bahn in Huttwil. Aus deren vom 5. Juli datierten Gutachten ging hervor, dass das Projekt einer normalspurigen Bern-Schwarzenburg-Bahn mit Dampfbetrieb und Einmündung in die Station Weissenbühl der Gürbethalbahn vor allen andern Projekten den Vorzug verdiene.

Ein von Herrn Theodor Bell in Kriens eingeholtes Gutachten über die Frage der Verstärkung der Schwarzwasserbrücke ergab zugleich die Zulässigkeit der Benützung derselben für die Bern-Schwarzenburg-Bahn als Normalspurbahn.

Der Grosse Rat beschloss darauf unterm 29. Juli 1902:

„1. das Expertengutachten der Bahngesellschaft und interessierten Gemeinden zur Kenntnis zu bringen;

2. der Bahngesellschaft die Ausführung der Normalspurbahn mit Dampfbetrieb und Einmündung in die Station Weissenbühl der Gürbethalbahn zu empfehlen;

3. die Vorlage für die Schmalspurbahn an die Bahngesellschaft zurückzuweisen und dieselbe einzuladen, gestützt auf das Expertengutachten, die Frage der Finanzierung der Normalspurbahn ihrerseits zu prüfen und durch die Gemeinden prüfen zu lassen, sowie darüber an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates einzuberichten.“

Endlich wurde ein Gesuch an das schweizerische Eisenbahndepartement um grundsätzliche Beantwortung der Frage, ob und wie die Schwarzwasserbrücke für eine Normalspurbahn benützt werden dürfe, von dieser Behörde unterm 25. September 1902 vorläufig dahin beantwortet, dass sie im Prinzip gegen eine solche Benützung nichts einzuwenden habe, einen definitiven Entscheid jedoch erst auf Grund eines genauen, auf Berechnungen sich stützenden Verstärkungsprojektes werde abgeben können.

Auf unsere Veranlassung hin arbeitete die Firma Bell & Cie. in Kriens vor Jahresschluss eine bezügliche Projektvorlage aus, welche vom Regierungsrat unterm 7. Januar 1903 dem schweizerischen Eisenbahndepartement zur Prüfung und Schlussnahme eingesandt worden ist.

4. Rechtsufrige Brienzerseebahn.

Das unterm 21. Februar 1902 mit einem Subventionsgesuch eingereichte allgemeine Bauprojekt wurde durch Beschluss vom 17. Juni 1902 vom Regierungsrat an das Initiativkomitee zurückgewiesen mit der Einladung, das Projekt in dem Sinne umarbeiten zu lassen, dass darin die durch das Gutachten der Herren Oberingenieur Denzler, Professor Gerlich und Nordostbahndirektor Metzger vom 12. April 1901 geschaffenen Grundlagen geprüft werden und, soweit es zweckmässig erscheint, zur Berücksichtigung gelangen.

Da ferner die Thunersee-Bahngesellschaft bei diesen Untersuchungen interessiert ist, so erschien ihre Mitwirkung angezeigt, und es erteilte daher der Regierungsrat der Eisenbahndirektion den Auftrag, bei dieser Gesellschaft und beim Initiativkomitee auf ein gemeinsames Vorgehen hinzuwirken, worauf die Thunersee-Bahngesellschaft die nötigen weiteren Studien an die Hand nahm und noch im Berichtsjahre die topographischen Aufnahmen im Massstab 1:2000 ausführen liess.

5. Montreux-Berneroberland-Bahn.

Am 10. November 1902 reichte der Verwaltungsrat der Montreux-Berneroberland-Bahngesellschaft in Montreux an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates folgendes Gesuch ein:

„1. Es seien die Statuten der Montreux-Berneroberland-Bahngesellschaft unter Vorbehalt der notwendig werdenden Abänderungen und Ergänzungen (Erhöhung des Grundkapitals, Anerkennung des bernischen Eisenbahngesetzes nach Art. 9 desselben u. s. w.) zu genehmigen.

2. Es sei der mit der Firma Boyau & Cie. in Montreux abgeschlossene Bauvertrag zu genehmigen und der Finanzausweis, unter Zuerkennung einer Aktienbeteiligung des Kantons Bern im Betrage von Fr. 2,800,000, bestehend in Prioritätsaktien für einen Betrag von Fr. 2,050,000 und in Stammaktien für einen Betrag von Fr. 750,000, als geleistet zu erklären."

Das Gesuch wurde vom bernischen Initiativkomitee für die Erstellung einer Bahn von Montreux nach Zweisimmen mitunterzeichnet. Seine Behandlung fällt ins Jahr 1903.

E. Konzessionen.

Durch Bundesbeschluss wurde im Jahre 1902 im Kanton Bern folgende *neue Konzession* erteilt:

20. Dezember: Niesenbahn.

Durch Bundesratsbeschlüsse sind im Jahre 1902 im Kanton Bern folgende *Konzessionsfristverlängerungen* bewilligt worden:

2. April: Grindelwald-Eismeer, Drahtseilbahn.
24. April: Delsberg-Oensingen.
30. Mai: Napfbahn.
4. Juli: Langenthal-Aarwangen-Oensingen.
4. Juli: Lüterswil-Solothurn.
11. Juli: Jungfraubahn.
18. Juli: Meiringen-Aareschlucht.
29. August: Tramelan-Saignelégier-Goumois.
12. September: Kleine Scheidegg-Männlichen.
12. September: Interlaken-Harder.
12. September: Spiez, Strassenbahn.
12. September: Ramsei-Sumiswald-Huttwil.
14. Oktober: Worblenthalbahn.
13. Dezember: Montbovon-Zweisimmen.
30. Dezember: Drahtseilbahn Grindelwald-Ofni.

Bern, im März 1903.

Direktion der öffentlichen Bauten

Morgenthaler.

Hiezu 3 Beilagen.

Vom Regierungsrat genehmigt am 1. April 1903.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**