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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1903)

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

Autor: Morgenthaler / Scheurer

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416658

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Mehr erfahren

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. En savoir plus

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. Find out more

Download PDF: 10.12.2025

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

Verwaltungsbericht

der

Direktion der Bauten und Eisenbahnen des Kantons Bern

für

das Jahr 1903.

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

I. Bauverwaltung.

A. Organisation und Personal.

Das Jahr 1903 brachte keine organisatorische Änderungen.

Betreffend Personalbestand ist folgendes zu erwähnen:

Herr Kantonsgeometer Röthlisberger in Bern, die Herren Bezirksingenieure Äbi in Interlaken und Steinhauer in Burgdorf, sowie Herr Direktionssekretär Durheim wurden für eine neue Amtsperiode bestätigt.

Herr Riesen, Bauführer, sah sich auf das Jahresende aus Gesundheitsrücksichten genötigt, seine Entlassung als Stellvertreter des Kantonsbaumeisters einzureichen. An dessen Stelle ernannte der Regierungsrat durch Beschluss vom 29. Dezember 1903 Herrn Konrad von Steiger von Bern, bisheriger Bezirksbauführer auf dem Kantonsbauamt, provisorisch zum Kantonsbaumeister, mit Amtsantritt auf 1. Januar 1904.

Das Strassendienstpersonal zählte auf Ende 1903: 523 Wegmeister, gegenüber 515 im Vorjahre.

Beim übrigen Personal der Zentral- und Bezirksverwaltung sind keine Änderungen zu verzeichnen.

B. Gesetzgebung.

Nach zweien, im Laufe des Jahres 1902 stattgefundenen interkantonalen Konferenzen übermachte das schweizerische Departement des Innern am 15. Januar 1903 sämtlichen Kantonsregierungen den endgültigen Entwurf zu einer *Vereinbarung über eine einheitliche Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr auf schweizerischem Gebiet* und ersuchte sie um Mitteilung der Beschlüsse der zuständigen Behörden hinsichtlich Zustimmung und Beitritt zu derselben.

Der Regierungsrat pflichtete, so viel an ihm, durch Beschluss vom 19. August der Vereinbarung bei, woraufhin die Direktionen der Justiz und der Bauten und Eisenbahnen eine bezügliche Vorlage zu Handen des Grossen Rates ausarbeiteten, welche vom Regierungsrat am 13. November 1903 genehmigt wurde. Die Erledigung dieser Angelegenheit fällt ins Jahr 1904.

Ferner stellte der Regierungsrat durch Beschluss vom 2. November 1903 folgende Grundsätze betreffend die *gewerbsmässige Zugänglichmachung von Naturschönheiten* auf:

1. Eine besondere polizeiliche Genehmigung ist erforderlich für alle Anlagen, welche in gewerbsmässiger Weise gegen Entgelt die Zugänglichmachung von Naturschönheiten bezwecken und teils mit Rücksicht auf die Sicherheit von Personen, teils zum Schutz des Publikums gegen ungebührliche Ausbeutung der amtlichen Aufsicht unterstehen müssen.

2. Die Aufsicht über solche Anlagen und die vom besuchenden Publikum erhobenen Gebühren ist den Direktionen der Bauten und des Innern übertragen.

3. Dieser Beschluss tritt sofort in Kraft. Er ist im Amtsblatt, sowie durch Aufnahme in die Gesetzessammlung bekannt zu machen.

C. Hochbau.

1. Neubauten des Staates.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten und Bauaufsicht	—	—	32,751	45
2. Bern, Universität, Neubau	700,000	—	327,347	20
3. Bern, Frauenspital, Erweiterungsbauten	—	—	20,428	80
4. Bern, botanischer Garten, neues Laboratorium	—	—	1,738	30
5. Bern, Militäranstalten, Pflästerung etc.	—	—	9,331	20
6. Bern, Zeughaus, neuer Dampfkessel	198	85	860	10
7. Bern, ehemalige Kavalleriekaserne, Lehrmittelverlag	—	—	1,134	—
8. Biel, Amthaus, Bureaueinrichtung	—	—	2,786	65
9. Kirchlindach, Pfarrhaus, Neubau	—	—	2,717	—
10. Thorberg, Anstalt, Schweinestallungen	—	—	2,500	—
11. Pruntrut, Seminar, Badzimmereinrichtung	—	—	275	—
12. Münsingen, Irrenanstalt, Hunzikengut, Stallbauten	—	—	3,400	—
13. Nidau, Schloss, neuer Gefängnisbau	—	—	7,004	05
14. Waldau, Irrenanstalt, Schweinestallungen	—	—	6,000	—
15. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des alten Tollhauses	432	75	432	75
16. Bern, Kirchgasse Nr. 2, Bureaueinrichtung	—	—	4,974	45
17. Bern, Kasernenverwalter-Wohnung, Duscheneinrichtung	—	—	651	35
18. Kehrsatz, Anstalt, neues Lehrgebäude	10,374	75	10,374	75
19. Rütti, Molkereischule, Schweinestallungen	—	—	9,102	25
20. Hofwil, Seminar, Zentralheizung	—	—	9,717	85
21. Bern, Frauenspital, neuer Dampfkessel	—	—	1,120	50
22. Hofwil, Seminar, Abortanlage etc.	—	—	1,699	75
23. Witzwil, Strafanstalt, Erweiterungsbauten	—	—	8,000	—
24. Ostermundigen, Schiessplatz, Verbesserungen	—	—	1,703	15
25. Köniz, Blindenanstalt, neues Waschhaus	—	—	2,000	—
26. Sonvilier, Pré-aux-Bœufs, Rettungsanstalt	—	—	1,870	—
			469,920	55
27. Amortisation von D. 3. *a*, Hochbauten	—	—	991,085	80
Total	711,006	35	1,461,006	35

Die *Totalausgaben* betragen **Fr. 1,461,006. 35** und setzen sich zusammen aus:

a) dem Budgetkredit pro 1903	Fr.	250,000. —
b) den Einnahmen Art. 2, *Erlös aus der alten Hochschule Fr. 500,000* und *Beitrag der Einwohnergemeinde Bern Fr. 200,000 für die neue Universität auf der grossen Schanze*	„	700,000. —
c) den Einnahmen Art. 6, für den alten Dampfkessel	„	198. 85
d) „ „ „ 15, Rückerstattung aus dem Irrenfonds	„	432. 75
e) „ „ „ 18, Rückerstattung von der Armendirektion	„	10,374. 75
f) Amortisation	„	500,000. —
Total	Fr.	1,461,006. 35

Der Rechnungsabschluss pro 1903 für die Rubrik 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	—	711,006	35	1,461,006	35
2. *Bellelay, ehemaliges Kloster,* Umbauten	—	—	9,089	—	9,089	—
Total	250,000	—	720,095	35	1,470,095	35

Der *Budgetkredit* betrug	Fr.	250,000. —
Hierzu die *Einnahmen*	„	720,095. 35
	Fr.	970,095. 35
Die *Totalausgaben* betragen	„	1,470,095. 35
Die *Kreditüberschreitung* von	Fr.	500,000. —

ist gestützt auf den Regierungsbeschluss vom 15. März 1904 als Amortisation verwendet worden und in der Summe Art. 27 hiervor von *Fr. 991,085. 80* inbegriffen.

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

Ad 2. Bern, Universität, Neubau.

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

Bis Ende Mai des Berichtsjahres sind alle vom Vorjahr her noch ausstehend gebliebenen innern Ausbauarbeiten mit Ausnahme der dekorativen Malerei in der Aula, vollendet worden, so dass der Bau am 4. Juni dem Betrieb übergeben werden konnte.

Die Schlussabrechnung kann zurzeit noch nicht aufgestellt werden. Immerhin kann konstatiert werden, dass dieselbe innerhalb der bewilligten Kreditsumme verbleiben wird.

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

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

Die definitive Abrechnung konnte im Berichtsjahre nicht aufgestellt werden. Sie wird ebenfalls im Rahmen des bewilligten Kredites bleiben.

Ad 4. Bern, botanischer Garten, neues Laboratoriumgebäude.

(Bewilligung vom 16. April 1902 = Fr. 10,000.)

Der Bau wurde Ende 1902 vollendet und bezogen. Im Berichtsjahr kamen noch einige Vervollständigungsarbeiten hinzu. Die Baukosten betragen im ganzen nun Fr. 9994. 95.

Ad 13. Nidau, Schloss; neuer Gefängnisanbau.

(Bewilligung vom 28. Juli 1902 = Fr. 14,000.)

Der Bau wurde zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben, Ende März in Angriff genommen und bis Ende Oktober vollendet und dem Betriebe übergeben.

Die Abrechnung fällt ins Jahr 1904.

Ad 18. Kehrsatz, Erziehungsanstalt; neues Lehrgebäude.

(Bewilligung vom 20. Mai 1903 = Fr. 23,020.)

Sämtliche Bauarbeiten sind zur öffentlichen Konkurrenz ausgeschrieben worden. Das Gebäude kam Anfangs Oktober unter Dach, woraufhin noch die rohen Verputzarbeiten und bis Jahresschluss der grösste Teil der Schreiner-, Glaser-, Schlosser- und Malerarbeiten ausgeführt werden konnten. Die übrigen Arbeiten sollen, sobald günstige Witterungsverhältnisse eintreten, so rasch als möglich beendigt werden.

Ad 19. Rüti, Molkereischule; Erweiterung der Schweinestallungen.

(Bewilligung vom 29. Juli 1903 = Fr. 10,000.)

Die Ausführung des Baues wurde der Molkereischule Rüti übertragen, welche denselben unter Aufsicht der Organe der Baudirektion auszuführen und allfällige Mehrkosten zu übernehmen hatte.

Die Arbeiten wurden bis Ende November vollendet und das Gebäude dem Betrieb übergeben.

Die Abrechnung stellt sich auf Fr. 9102. 25, welche Summe der Molkereischule ausbezahlt worden ist.

Ad 22. Hofwil, Seminar; Erstellung neuer Aborte, Bade- und Wascheinrichtungen.

(Bewilligung vom 21. Oktober 1903 = Fr. 10,000.)

Die Arbeiten konnten im Berichtsjahr nur teilweise ausgeführt werden, weil die Ferien dazu nicht ausreichten und während der Unterrichtsperiode nicht gearbeitet werden sollte. Die ausstehenden Arbeiten sollen in den Frühjahrsferien 1904 zur Vollendung gelangen.

Ad 23. Witzwil, Strafanstaltskaserne; Aufbau.

(Bewilligung vom 30. Januar 1902 = Fr. 18,000.)

Die Ausbauarbeiten in den um ein Stockwerk erhöhten Zwischenflügeln sind in der ersten Hälfte des Berichtsjahres in allen Teilen vollendet worden.

Ad 26. Sonvilier, Erziehungsanstalt; Herstellungsarbeiten und Einbau von Schweineställen.

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

Bis zum Jahresschluss wurden Herstellungsarbeiten in der Wohnung des Ökonomen und in den Werkstätten, sowie die Schweinestallungen ausgeführt.

Ad Bellelay, Umbauten.

1. *Ehemaliges Mühlegebäude; Einbau von zwei Wohnungen im Dachstock.*

(Bewilligung vom 20. August 1902 = Fr. 10,000.)

Sämtliche noch ausstehenden Arbeiten sind bis Anfangs Juli vollendet worden. Die daherigen Kosten steigen auf Fr. 9818. 55 an.

2. *Anstaltsgebäude; Verbesserung der Heizanlage in den Isolierzellen.*

(Bewilligung vom 17. September 1902 = Fr. 4300.)

Im Berichtsjahr sind auch die bewilligten Verkleidungen zu den Heizkörpern in den Korridors und Tagesräumen erstellt worden.

Die Kosten betragen Fr. 4300.

Projekte und Kostenanschläge.

Das Kantonsbauamt hat auch im Jahre 1903 eine Anzahl **Projekte und Kostenanschläge für Neu- und Umbauten** ausgearbeitet.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	110,000	—	758	40	111,117	75
2. Pfarrgebäude	52,000	—	63	70	52,064	45
3. Kirchengebäude	6,000	—	—	—	9,455	—
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	463	55
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	40	—	16,427	80
Total	192,000	—	862	10	189,528	55
Die *Total-Ausgaben* betragen					189,528	55
Hiervon ab die Einnahmen von					862	10
Bleiben als *Rein-Ausgaben*					188,666	45
Die Kredite betrugen					192,000	—
Weniger-Ausgaben					3,333	55

3. Hochbaupolizei.

Der Regierungsrat erteilte, gestützt auf das Gesetz vom 14. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften, im Jahre 1903 folgenden Vorlagen die Genehmigung:

Interlaken, Alignementsplan für die Bleichestrasse, Aufhebung.

Lauterbrunnen, Baureglement.

Thun, Alignements- und Parzellierungspläne.

Uttigen, Stationsstrasse, Alignementsplan und Baureglement.

Stalden, Baureglement.

Münsingen, Alignementsplan und zugehörige Vorschriften.

Langenthal, Alignementsplan für die Amthausgasse.

Herzogenbuchsee, Alignementsplan, Abänderung.

Herzogenbuchsee, Baupolizeireglemet.

Bern, Alignementsplan für den südwestlichen Teil des Stadtbezirks obenaus, Abänderung im Weissenstein.

Bern, Verordnung betreffend den Bezug neuer Wohnungen.

Bern, Gebührentarif hierzu.

Bern, Baugerüstkontrolle, Gebührentarif.

Bern, Verordnung betreffend provisorische Abortanlagen bei Bauunternehmungen.

Bremgarten, Baureglement.

Zollikofen, Baureglement.

Neuenegg, Alignementsplan nebst zugehörigem Ausführungs- und Baupolizeireglement.

Madretsch, Verordnung zum Bau- und Alignementsplan, Revision.

Mett, Alignementsplan, Abänderung beim Bahnhof.

St. Immer, Alignementsplan.

St. Immer, Alignementsplan des neuen Westquartiers „l'Alouette".

Delsberg, Kloakenreglement.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Lauterbrunnen-Stechelberg, Korrektion	—	—	446	80
2. Zweilütschinen-Grindelwald, Korrektion	—	—	7,000	—
3. Amsoldingen-Glütsch, Korrektion	400	—	7,476	05
4. Lueg-Hirsegg, Gemeinde Heimiswil, Korrektion	—	—	3,522	45
5. Wangen-Walliswil-Bannwil, Korrektion	—	—	6,249	50
6. Langenthal, Herzogstrasse, Neubau	—	—	2,820	—
7. Frauenkappelen-Abischen, Korrektion	—	—	1,890	—
8. Vauffelin-Romont, Korrektion	—	—	3,440	—
9. Pruntrut, Staatsstrassen, Kanalisation	—	—	10,000	—
10. Noirmont-Charmauvillers, Doubsbrücke	—	—	1,000	—
11. Soubey-St. Ursanne, Korrektion	—	—	1,300	—
12. Zwischenflüh-Mäniggrund, Korrektion	—	—	4,650	—
13. Hindelbank-Jegenstorf, Korrektion	—	—	6,436	35
14. Roggenburg-Lützelthal, neue Brücke	—	—	618	50
15. Emmenmatt-Obermatt, Korrektion	6,743	—	6,743	—
16. Saanen-Gstad, Kauflisbachbrücke	800	—	—	—
17. Zweisimmen-Saanen, Versicherungsbauten	500	—	—	—
18. Thun-Oberhofen, Korrektion	89	—	—	—
19. Biel-Bözingen, Scheussbrücke	—	—	1,102	60
20. Lyss-Worben, Aarebrücke	3,470	—	9,630	65
21. Hulligen-Huttwil, Korrektion	—	—	8,146	40
22. Ütendorf-Thierachern, Korrektion	—	—	11,502	40
23. Aarebrücke zu Hagneck, Neubau	—	—	13,184	20
24. Zihl beim Rothaus, Fussgängersteg	—	—	7,500	—
25. Köniz-Scherli-Niedermuhlern, Neubau	—	—	32,141	20
26. Brienzerseestrasse, linkes Ufer, Neubau	—	—	2,200	—
27. Diemtigthalstrasse, Korrektion	—	—	2,619	75
28. Frauenkappelen-Riedbach, Neubau	—	—	4,240	—
29. Haslebergstrasse (Hohfluh-Golderen), Neubau	—	—	12,022	50
30. Riedtwil-Wäkerschwänd, Korrektion	—	—	5,083	25
31. Kirchthurnen-Riggisberg, Korrektion	—	—	2,683	—
32. Vechigen-Worb, Korrektion	—	—	8,754	45
33. Diessbach-Bleiken-Heimenschwand, Korrektion	—	—	2,317	25
34. Belp, Hohlenstutzkorrektion	1,600	—	1,177	—
35. Scheussbrücke zu Cortébert, Neubau	720	—	366	40
36. Matten-Wilderswil, Korrektion	—	—	2,438	40
37. Leissigen-Äschi-Faulensee, Korrektion	—	—	87	—
38. Courtedoux, Dorfstrassen, Korrektion	—	—	7,685	—
39. Täuffelen-Gerolfingen, Strandbodenweg	—	—	4,500	—
40. Niederbipp-Wolfisberg, Neubau	—	—	242	40
41. Kienthal-Kandersteg-Mürren, Saumweg	—	—	350	—
42. Winigen-Ferenberg-Ursenbach, Korrektion	—	—	8,974	45
43. Dachsfelden-Münster, Korrektion und Kanalisation	—	—	3,600	—
44. Schwand-Schlegeliweg zu Adelboden, Korrektion	—	—	2,000	—
45. Trub, Strassen 4. Klasse, Korrektion	—	—	108	40
46. Laufen-Brislach-Strasse, Lützelbrücke	—	—	230	—
47. Roche-d'Or-Strasse, Neubau	—	—	131	—
48. Äschau-Neuenschwand, Korrektion	—	—	13	20
49. Oberburg-Zimmerberg, Korrektion	—	—	7,535	35
50. Meikirch-Wahlendorf, Neubau	—	—	13,956	—
51. Scheusskanalbrücke in Biel, Umbau	—	—	4,000	—
52. Prèles-Diesse, Korrektion	—	—	5,588	47
53. Glovelier-Saulcy, Korrektion	321	—	5,600	—
Übertrag	14,643	—	255,303	37

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	14,643	—	255,303	37
54. Frutigen-Adelboden, Korrektion	—	—	183	90
55. Murgenthal-St. Urban, Korrektion	—	—	37	90
56. Tavannes-Saignelégier, Korrektion	—	—	5,248	50
57. St. Ursanne-Ocourt, Korrektion	450	—	1,606	—
58. Kalkstetten-Guggersbach, Neubau	—	—	277	—
59. Prèles-Lamboing, Korrektion	—	—	1,613	—
60. Steffisburg-Schwarzenegg, Korrektion	—	—	220	—
61. Grosser Scheideggweg, Korrektion	—	—	7,785	55
62. La Ferrières-Les Breuleux, Korrektion	—	—	787	65
63. Biel-Frinvillier, Senkkästen	—	—	2,870	—
64. Nidau-Bühl, Korrektion zu Nidau	—	—	7,000	—
65. Thurnen-Blumenstein, Korrektion	—	—	19,680	55
66. Grünenberg-Saumweg, Korrektion	—	—	350	60
67. Winigen-Hofholz, Korrektion	—	—	30	—
68. Delsberg-Münster, Korrektion	—	—	600	—
69. Tschingel-Ringoldswil, Neubau	—	—	4,440	—
70. Heimiswil-Lochbach-Oberburg, Neubau	—	—	33	75
71. Dürrgrabenstrasse, neue Brücke	—	—	285	—
72. Aarebrücke zu Dotzigen, Neubau	—	—	2,700	—
73. Münster-Les Pichoux, Korrektion	—	—	500	—
74. Pruntrut-Cœuve-Strasse, Frweiterung	—	—	800	—
75. Weissenbach-Eschi, Neubau	—	—	600	—
76. Büren-Orpund, Neubau	—	—	172	50
77. Hornbach-Riedbad, Brückenbauten	—	—	180	40
78. Rossemaison-Delsberg, Neubau	—	—	3,750	—
79. Horrenbach-Buchen, Neubau	—	—	11,744	70
80. Bern, Kornhausbrücke, Neubau	—	—	62,500	—
	15,093	—	—	—
81. Vorschuss von D. 3. *b*, Strassenbauten	151,207	37	—	—
	166,300	37	391,300	37
Der *Budgetkredit* betrug	225,000	—	—	—
Die *Einnahmen* betrugen	15,093	—	—	—
Der *Vorschuss* beläuft sich gemäss Art. 81 hiervor auf	151,207	37	—	—
Total	391,300	37	391,300	37

Betreffs Strassen- und Brückenbauten bemerkte die Staatswirtschafts-Kommission zum Verwaltungsbericht pro 1902, sie müsse auf möglichste Zurückhaltung der Bewilligungen dringen, gestehe aber zu, dass der grössere Teil der Gesuche einem wirtschaftlichen Bedürfnis entspreche.

Es ist richtig, dass der für Strassen- und Brückenbauten seit Jahren im Budget eingestellte Kredit X. F. im Betrag von Fr. 225,000 erheblich überschritten worden ist. Die Vorschussrechnung auf Ende 1903 ergibt eine Summe von Fr. 151,207. 37.

Aus dieser Sachlage ist jedoch nicht zu schliessen, dass die Baudirektion den diesbezüglich an sie herantretenden Bewilligungsbegehren leichthin entsprochen habe. Die Bedürfnisse für bessere Weg- und Strassenverbindungen machen sich eben zurzeit überall in einem Masse geltend, dass der bisherige Jahreskredit als ungenügend bezeichnet werden muss. In den Siebzigerjahren betrug dieser Kedit bis Fr. 450,000.

2. Unterhalt.

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	395,000	—	314	25	395,314	25
2. Strassenunterhalt	405,000	—	19,326	30	424,210	50
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	70,000	—	1,738	70	110,460	40
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	20	—	4,648	56
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	2,000	—	—	—	341	20
6. Erlös von Strassengras und Landabschnitten	*2,500*	—	2,274	20	—	—
Total	874,500	—	23,673	45	934,974	91

Die *Totalausgaben* betragen	934,974	91
Hiervon ab die Einnahmen	23,673	45
Bleiben als *Reinausgaben*	911,301	46
Die *Kredite* betrugen	874,500	—
Mehrausgaben	36,801	46
Diese Summe verteilt sich auf folgende Rubriken:		
Art. 3. Wasserschaden und Schwellenbauten	38,721	70
Art. 6. Wenigereinnahmen	225	80
	38,947	50
Ersparnisse sind gemacht worden:		
Art. 2. Strassenunterhalt fr. 115. 80		
Art. 4. Verschiedene Kosten „ 371. 44		
Art. 5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen „ 1,658. 80		
	2,146	04
Die *reinen Mehrausgaben* betragen somit	36,801	46

Die Überschreitung auf Kredit Fr. 3, Wasserschaden und Schwellenbauten, von Fr. 38,721. 70 ist hauptsächlich folgenden Umständen zuzuschreiben:

Von den Bewilligungen vom Jahr 1902 mussten, weil die Arbeiten teils nicht ausgeführt oder nicht bezahlt waren, Fr. 50,668. 70 in das Jahr 1903 hinübergenommen werden.

Für Schnee- und Lawinen-Räumungen, sowie Herstellungsarbeiten infolge Wasserschadens an der Grimselstrasse wurden Fr. 14,529. 45 verausgabt.

Die Schneeschmelze im Frühjahr und die nasse Witterung mit Platzregen im Sommer bedingten auch an andern Staatsstrassen viele Herstellungsarbeiten und Schwellenbauten.

Folgende Staatsstrassen wurden im Jahr 1903 mit *Dampfwalzen gewalzt:*

Amtsbezirk Thun, Thun-Dürrenast	=	724 m.
Amtsbezirk Bern, Holligen-Köniz	=	800 „
Amtsbezirk Münster, Tavannes-Delsberg	=	1015 „
Münster-Gänsbrunnen	=	990 „
Amtsbezirk Pruntrut, Pruntrut-Scholis	=	450 „
Alle-Miécourt	=	820 „
Alle-Vendlincourt	=	770 „
Bonfol-Beurnevésin	=	750 „
Übertrag		6,319 m.
Amtsbezirk Laufen, Laufen-Angenstein	=	1200 „
Laufen-Grellingen	=	990 „
Laufen-Zwingen	=	570 „
Laufen-Blauen	=	980 „
Total		10,059 m.

Die gewalzte Strassenfläche beträgt 44,286 m²; die Walzkosten betrugen im ganzen Fr. 22,967. 65, also per Meter Strassenlänge rund Fr. 2. 28 und per Quadratmeter 51,9 Rp.

Die *Länge der Staatsstrassen* hat im Berichtsjahre um 7,5 Kilometer zugenommen und beträgt auf Ende 1903 2158 Kilometer. Der Zuwachs betrifft die Spiez-Krattigen-Leissigen-Strasse, welche der Regierungsrat durch Beschluss vom 2. Juni 1903 wieder in die III. Klasse zurückversetzt hat.

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

Linden-Moos	=	3,5 km.
Linden-Brätsch	=	1,5 „
Lauterbrunnen-Stechelberg	=	3,4 „
Koppigen-Willadingen	=	1,7 „
Total	=	10,1 km.

Die Länge der wichtigeren Strassen IV. Klasse, für welche der Staat die Wegmeisterstellung bewilligt hat, beträgt auf Ende 1903 = *410,9 Kilometer.*

Von den Wegmeistern arbeiteten im Berichtsjahre 509 in Regie und 14 in Akkord, 473 auf Staatsstrassen und 50 auf Gemeindestrassen.

Projekte.

Die Projektaufnahmen für die *Sustenstrasse* und die *linksufrige Brienzerseestrasse* sind im Laufe des Berichtsjahres ausgeführt worden. Die Projekte sind seither eingelangt.

Auf das am 3. September 1902 eingereichte Gesuch eines Initiativkomitees für die Erstellung *eines neuen Aareüberganges in der Richtung Wohlen-Bremgarten gegen Bern* hin, ermächtigte der Regierungsrat die Baudirektion durch Beschluss vom 18. März 1903, die Frage der Brückenstelle durch eine Expertise begutachten zu lassen und ernannte unterm 17. Juli Herrn Oberingenieur Moser in Zürich als Experten.

E. Wasserbau.

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
a. Bauten des Staates.				
1. Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	70	—	747	35
2. Emme im Schnetzen- und Farbschachen, Unterhalt	—	—	1,236	65
3. Sense zu Thörishaus und Neuenegg, Schwellenbauten	—	—	—	—
4. Verschiedene Kosten	26	—	1,063	40
Total	96	—	3,047	40
b. Beiträge an Gemeinden.				
5. Grünnbachschale zu Merligen, Umbau	—	—	27,112	55
6. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Tromschwelle	35,304	15	39,991	70
7. Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	43,485	—	139,732	80
8. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	50,700	—	101,400	—
9. Wuhrgraben zu Langenthal, Korrektion	—	—	3,175	—
10. Sensekorrektion Laupen-Saane	4,100	—	9,308	—
11. Rauss zu Crémines, Verbauung	2,867	73	14,338	65
12. Lamm- und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	31,300	—	27,777	35
13. Sense zu Neuenegg, partielle Korrektion	9,700	—	29,620	—
14. Sensekorrektion von Laupen aufwärts	2,716	10	38,498	10
15. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	12,845	—	34,670	05
16. Filderich- und Muggenbach zu Diemtigen, Verbauung	1,100	—	1,863	60
17. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	55,000	—	242,993	95
18. Gürbekorrektion vom Quellengebiet bis Belp	55,330	20	65,783	90
19. Birskorrektion zu Liesberg	3,348	21	3,444	55
20. Ilfiskorrektion, III. Sektion	650	—	774	70
21. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	28,000	—	43,839	58
22. Mühlebach zu Brienz, Korrektion	6,000	—	11,769	—
23. Wildbäche zu Wengi bei Frutigen, Verbauung	20,000	—	27,774	30
24. Reichenbach zu Reichenbach, Korrektion und Verbauung	67	10	67	10
25. Suldkorrektion zu Mühlenen	7,946	—	8,842	—
26. Simmenkorrektion beir Grodei zu St. Stephan	—	—	4,379	70
27. Simmenkorrektion Gridfluh-Oei	5,200	—	5,200	—
28. Hirsigraben zu Schwarzenegg, Verbauung	2,500	—	—	—
29. Laueligraben im Heimberg, Verbauung	5,000	—	5,000	—
30. Kiese im Moos zu Zäziwil, Verbauung	2,100	—	2,100	—
31. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	1,000	—	1,230	—
32. Stämpbach und Worblen, Korrektion und Verbauung	392	35	392	35
33. Brandöschgraben, Gemeinde Trub, Verbauung	4,000	—	4,101	—
34. Kurzeneigraben, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	3,600	—	4,781	70
35. Grüne zu Sumiswald, Verbauung	5,504	76	3,994	35
36. Onz zu Bollodingen, Hochwasserkanal	720	—	720	—
37. Birskorrektion zu Zwingen	3,100	96	3,761	15
38. Lüsselkorrektion, Kantonsgrenze-Birs	9,552	27	7,453	95
39. Aare von Hof-Brienzersee, Schwellenbauten	—	—	517	60
Übertrag	413,129	83	916,408	68

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	413,129	83	916,408	68
40. Kurzeneigraben auf der Kurzeneialp, Verbauung	1,300	—	2,082	35
41. Hornbach zu Wasen, Verbauung	15,000	—	26,584	75
42. Turbach zu Saanen, Verbauung	2,600	—	4,472	65
43. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	1,100	—	2,101	75
44. Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	3,400	—	16,414	05
45. Feissebach zu Niederstocken, Verbauung	3,600	—	5,900	—
46. Simmekorrebtion Lenk-Oberried	—	—	2,632	—
47. Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Verbauung	—	—	328	75
48. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	—	—	34	—
49. Sense i. d. Sensenmatt, Schwellenkauten	1,244	50	1,221	85
50. Ilfiskorrektion, II. Sektion	—	—	61	90
51. Habbach in der Bärau, Verbauung	—	—	1,186	80
52. Aarekorrektion Elfenau-Bern	11,425	25	14,907	15
53. Aarekorrektion b. Gürbeausmündung	1,849	55	4,252	—
54. Gürbekorrektion zu Seelhofen	4,270	65	7,804	30
55. Sägebach zu Fraubrunnen, Korrektion	2,577	46	4,817	16
56. Dorfbach zu Oberwil, Korrektion	2,140	—	3,740	—
57. Hugeligraben zu Saanen, Verbauung	—	—	220	—
58. Aare zu Interlaken, Ausbaggerung	—	—	49	—
59. Lombach zu Habkern, spezielle Versicherungsbauten	—	—	20,874	50
60. Aeschaugraben zu Eggiwil, Verbauung	—	—	373	30
61. Simmekorrektion zu Zweisimmen	54,000	—	79,496	85
62. Schmittengraben zu Adelboden, Verbauung	—	—	1,028	50
63. Sensekorrektion bei Neuenegg	5,085	70	—	—
64. Zulgkorrektion v. Steffisburg-Aare	—	—	70	—
65. Haslethalentsumpfung	3,340	—	6,672	30
66. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau	—	—	6,279	80
67. Biembach, Gemeinde Hasle, Verbauung	—	—	375	85
68. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	1,080	—
69. Birskorrektion Loveresse-Court	—	—	30	40
70. Engstligen zu Adelboden, Schwellenbauten	—	—	5,330	—
71. Gürbe von Belp-Aare, Schwellenunterhalt	—	—	300	—
72. Lombach zu Habkern, Ufermauer	—	—	3,894	30
73. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	18,472	18
74. Saanekorrektion, Gemeinde Diki	—	—	820	—
75. Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	1,350	70
76. Tracht- und Glissibach zu Brienz, Verbauung	—	—	1,110	10
	526,062	94	1,162,777	92
77. Vorschuss von D. 3. *c*, Wasserbauten	319,666	38	—	—
Total	845,729	32	1,162,777	92
Zusammenzug.				
a. Bauten des Staates	96	—	3,047	40
b. Beiträge an Gemeinden	845,729	32	1,162,777	92
Total	845,825	32	1,165,825	32

Die Einnahmen betreffen:

1. *Bundesbeiträge*	Fr. 484,763. 91
2. *Beiträge von Gemeinden und Pflichtigen*	„ 40,933. 83
3. *Verschiedenes*	„ 461. 20
4. *Vorschuss,* Art. 77 oben	„ 319,666. 38
Total	Fr. 845,825. 32

Die pro 1903 bezahlten Bundesbeiträge für die Saanekorrektion Laupen-Oltigen, die Lombachverbauung zu Unterseen und Habkern, die Aarekorrektion zu Innertkirchen und die Aarekorrektion Oltigen-Golaten sind als Amortisation der Vorschüsse aus der Staatskasse verwendet worden. Siehe Vorschussrechnung D. 4. *a, b, c* und *f,* Seite 183 hienach.

Der Rechnungsabschluss pro 1903 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	—	96	—	3,047	40
b. *Beiträge an Gemeinden*			845,729	32	1,162,777	92
			845,825	32	1,165,825	32
2. *Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter*	7,400	—	934	—	7,187	20
3. *Wasserwerkgebühren*	—	—	—	—	—	—
4. *Juragewässerkorrektion,* Unterhalt	—	—	54,638	60	54,638	60
5. *Haslethalentsumpfung,* nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	347,400	—	901,397	92	1,247,651	12

Die *Budgetkredite* betrugen	347,400	—
Und die *Einnahmen*	901,397	92
Total	1,248,797	92
Die *Total-Ausgaben* belaufen sich auf	1,247,651	12
Die *Ersparnis* von	1,146	80

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

Die Ausgaben Art. 4, Juragewässerkorrektion von Fr. 54,638. 60 sind aus dem Schwellenfonds zurückvergütet worden. *Der Stand des letztern war am 1. Januar 1903*		1,003,393	55
Zinsertrag hiervon pro 1903	Fr. 37,627. 25		
Erlös von Gras, Weiden, Lische, Obst etc.	„ 2,784. 10		
Zusammen	Fr. 40,411. 35		
Ausgaben pro 1903	„ 54,638. 60		
Verminderung im Jahre 1903		14,227	25
Stand des Schwellenfonds am 31. Dezember 1903		989,166	30

In den Ausgaben von Fr. 54,638. 60 sind Fr. 29,000 für die neue Aarebrücke zu Hagnek inbegriffen, so dass nur Fr. 25,638. 60 für Unterhaltungsarbeiten verausgabt worden sind. Die Summe, welcher dieser Fonds an die Baukosten dieser Brücke zu leisten hat, beträgt laut Grossratsbeschluss vom 7. November 1902 Fr. 71,500. Die Schlusszahlungen für den Unter- und Oberbau erfolgen im Jahre 1904.

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

* * *

Zum Verwaltungsbericht pro 1902 machte die Staatswirtschafts-Kommission betreffend Wasserbauten die Bemerkung, es erscheine ihr wünschenswert, dass das Akkordsystem da, wo es ohne Nachteil geschehen könne, zur Anwendung komme. Diesbezüglich ist anzuführen, dass in den verschiedenen Gegenden des Kantons viele Wasserbauten in Akkord ausgeführt worden sind, so an Simme und Kander, am Grünnbach, an der Aare, Gürbe, Ilfis, Emme, Scheuss, Birs etc. Im allgemeinen sprechen jedoch die dabei gemachten Erfahrungen nicht gerade zu gunsten dieses Systems. Am zweckmässigsten erscheint es wohl, das anzuwendende Verfahren in jedem einzelnen Fall zu bestimmen und dabei für eine gute Bauleitung und Aufsicht zu sorgen.

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 1903	
	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	731,948	70
2. Turbach b. Saanen, Verbauung	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	84,584	65
3. Emmekorrektion, Emmenmatt-Burgdorf	2,313,023	—	771,007	—	771,007	—	771,007	—	[1]2,388,407	98
4. Hornbach, Verbauung	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	218,925	60
5. Gürbekorrektion 1893	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	154,321	75
	+822,500	—	365,150	—	277,500	—	179,850	—		
6. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	806,667	82
7. Lammbach bei Brienz, Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	775,385	65
8. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze Solothurn	685,000	—	228,334	—	228,334	—	228,333	—	[2]541,565	—
9. Kanderkorrektion	1,250,000	—	416,700	—	416,700	—	416,700	—	899,705	85

[1]) Inklusive Lützelflühbrücke, Heimiswilbrücke und Lochbachbrücke. — [2]) Ohne die Bätterkindenbrücke.

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahre 1903 wurden für folgende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 PS), sowie für Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt:

Amtsbezirk	Gewässer	Anlage
Oberhasle	Gadmenwasser zu Innertkirchen.	Wasserwerk Hitz & Cie., Konzessionsfristverlängerung.
Interlaken	Aare zu Interlaken.	Wasserwerkveränderung Michel, Konzessionsfristverlängerung.
Interlaken	Schwarze Lütschine zu Grindelwald.	Wasserwerkanlage Boss, Konzessionserteilung.
Interlaken	Aare unterhalb Interlaken.	Hochspannungsleitung des Elektrizitätswerkes an der Kander.
Frutigen	Kander in der Gemeinde Kandergrund.	Wasserwerkanlage „Motor" und Anselmier, Konzessionserneuerung.
Niedersimmenthal	Dorfbach zu Wimmis.	Prioritätszusicherung an die Gemeinde.
Schwarzenburg	Kalte Sense und Schwarzwasser in den Gemeinden Guggisberg und Rüschegg.	Wasserwerkprojekt Pfeifer, Prioritätszusicherung für zwei Jahre.
Burgdorf und Trachselwald	Staatsstrassen, Emme und Emmedamm zu Hasle, Rüegsauschachen und Lützelflüh.	Elektrizitätsleitungen des Elektrizitätswerkes an der Kander.
Wangen	Aare zu Wangen.	Wasser- und Elektrizitätswerkanlage, Konzessionsübertragung und Baufristverlängerung.
Fraubrunnen	Emme und Emmeschachen zu Utzenstorf.	Starkstromleitung des Elektrizitätswerkes Wangen.
Münster	Rauss bei Münster.	Wasserwerkanlage der Gesellschaft „Tuilerie mécanique de Moutier", Konzessionserneuerung.
Münster	Birs zu Choindez.	Wasserwerkveränderung L. von Roll, Fristverlängerung.
Pruntrut	Doubs zu Bellefontaine, Gemeinde St. Ursanne.	Wasserwerkanlage der „Société anonyme des forces motrices du Doubs", Veränderung.
Laufen	Birs oberhalb Laufen.	Stauwehrumbau der jurassischen Mühlewerke, Konzessionserteilung.

Fähren.

Im Berichtsjahre wurde einzig für die *Aarefähre in Reichenbach* bei Zollikofen eine neue Konzession erteilt und der Pachtvertrag genehmigt.

Stellung von Gewässern unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster.

Der Regierungsrat genehmigte im Jahre 1903 folgende Vorlagen:

Riedernbach zu Oberhofen, Schwellenreglement.

Zulg und Zuflüsse in den Gemeinden Eriz und Horrenbach-Buchen, Aufstellung von Schwellenreglement und Kataster.

Fallbach bei Blumenstein, Aufstellung von Schwellenreglement und Kataster.

Aare im Bezirk Rubigen, Revision von Schwellenreglement und Kataster.

Niederösch, Schwellenreglement und Kataster.

Stämpbach und *Worblen* in den Gemeinden Vechigen und Stettlen, Schwellenreglement und Kataster.

Gemeinde Laupen, Schwellenreglement und Kataster.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1903 folgender:

A. Hochbauten.

Stand am 1. Januar 1903		Fr.	87,837. 80
Bewilligungen pro 1903		„	122,735. 40
Mehrkosten pro 1903		„	3,262. 95
		Fr.	213,836. 15
Zahlungen pro 1903	Fr. 142,573. 35		
Ersparnis pro 1903	„ 2,517. 45		
		„	145,090. 80
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1903		Fr.	68,745. 35
Am 1. Januar 1903 betrugen dieselben		„	87,837. 80
Verminderung im Jahr 1903		Fr.	19,092. 45

B. Strassenbauten.

Stand am 1. Januar 1903		Fr.	729,483. 25
Bewilligungen pro 1903		„	316,930. 40
Mehrkosten pro 1903		„	1,318. 75
		Fr.	1,047,732. 40
Zahlungen pro 1903	Fr. 391,300. 37		
Ersparnis pro 1903	„ 26,958. 90		
		„	418,259. 27
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1903		Fr.	629,473. 13
Am 1. Januar 1903 betrugen dieselben		„	729,483. 25
Verminderung im Jahr 1903		Fr.	100,010. 12

C. Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1903		Fr.	1,354,928. 85
Bewilligungen im Jahr 1903		„	243,228. 65
Mehrkosten		„	86,132. 23
		Fr.	1,684,289. 73
Zahlungen pro 1903	Fr. 654,405. 61		
Ersparnis pro 1903	„ 3,240. 10		
		„	657,645. 71
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1903		Fr.	1,026,644. 02
Am 1. Januar 1903 betrugen dieselben		„	1,354,928. 85
Verminderung im Jahr 1903		Fr.	328,284. 83

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1903		Neue Vorschüsse pro 1903		Amortisation pro 1903		Stand am 1. Januar 1904	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. n. Bauwesen.								
1. Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten, Einnahmen	13,079	76	—	—	—	—	13,079	76
2. Bern, Villa Oranienburg, Unterhalt	—	—	674	80	674	80	—	—
3. Erlenbach-Zweisimmenbahn, Depot	—	—	7,000	—	7,000	—	—	—
4. Hülfe für Schwanden bei Brienz	—	—	856	75	—	—	856	75
5. Wegmeisterbesoldung, Kreditrestanz	—	—	10,085	55	—	—	10,085	55
	13,079	76	18,617	10	7,674	80	24,022	06
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) Brienzersee-Bahn (Rechtes Ufer)	3,157	—	—	—	—	—	3,157	—
d) Worblental-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	—	160	—	—	—	700	
h) Delsberg-Mervelier-Önsingen-Bahn	—	—	2,400	—	—	—	2,400	—
i) Münster-Grenchen-Bahn . . .	—	—	5,092	—	—	—	5,092	—
k) Stockental-Bahn	—	—	4,550	—	—	—	4,550	—
	22,675	50	12,202	—	—	—	34,877	50
2. **Lötschberg-Bahn, Frutigen-Brig, Vorstudien**	86,927	50	2,894	95	3,027	—	86,795	45
3. **Eisenbahn-Subventionen:**								
a) Gürbetal-Bahn	1,621,700	—	102,800	—	1,724,500	—	—	—
b) Pruntrut-Bonfol-Bahn	245	—	59,755	—	—	—	60,000	—
c) Simplondurchstich	408,000	—	247	70	408,247	70	—	—
d) Freiburg-Murten-Bahn . . .	172,000	—	43,000	—	215,000	—	—	—
e) Solothurn-Münster-Bahn . . .	134,647	—	—	—	—	—	134,647	—
f) Erlenbach-Zweisimmen-Bahn .	2,496,060	—	623,940	—	3,120,000	—	—	—
g) Saignelégier-Glovelier-Bahn . .	1,440,000	—	—	—	—	—	1,440,000	—
h) Sensetal-Bahn	322,880	—	322,880	—	—	—	645,760	—
i) Bern-Schwarzenburg-Bahn . .	138,961	40	12,969	90	—	—	151,931	30
k) Montreux-Berner Oberland-Bahn	610	—	1,680,000	—	—	—	1,680,610	—
l) Bern-Muri-Worb-Bahn . . .	—	—	20,000	—	—	—	20,000	—
	6,735,103	40	2,865,592	60	5,467,747	70	4,132,948	30
D. 3. Bauvorschüsse.								
a) Hochbauten	1,140,696	63	—	—	991,085	80	149,610	83
b) Strassenbauten	372,191	82	151,207	37	—	—	523,399	19
c) Wasserbauten	805,835	45	319,666	38	—	—	1,125,501	83
	2,318,723	90	470,873	75	991,085	80	1,798,511	85
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a) Saanekorrektion	12,841	31	45,497	19	43,307	78	15,030	72
b) Lombachverbauung	145,453	53	11,177	26	20,000	—	136,630	79
c) Aarekorrektion zu Innertkirchen	7,662	41	2,353	52	1,080	—	8,935	93
d) Mühlebachkorrektion zu Brienz	5,008	63	991	37	6,000	—	—	—
e) Kornhausbrücke in Bern . . .	312,500	—	—	—	62,500	—	250,000	—
f) Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	12,840	58	8,858	71	15,589	63	6,109	66
g) Lauterbrunnen-Stechelberg-Strasse .	—	—	14,380	04	—	—	14,380	04
h) Kanderkorrektion Kien-Stegweid	—	—	75,743	55	—	—	75,743	55
i) Lombach, Ergänzungsbauten .	—	—	12,124	90	—	—	12,124	90
k) Sensekorrektion, Grenze Laufen-Neuenegg	—	—	30,000	—	—	—	30,000	—
	496,306	46	201,126	54	148,477	41	548,955	59

II. Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Unterm 12. August 1903 erliess der Regierungsrat eine neue *Verordnung über die Vermarkung der Grundstücke.* Dieselbe ersetzt die Verordnung über die Vermarchung der Flurparzellen vom 26. Mai 1869.

Am 30. November erfolgte durch die Baudirektion eine Neuausgabe des *Bedingnisheftes für die Ausführung von Katastervermessungen im Kanton Bern.*

Dem von der Prüfungskonferenz des schweizer. Geometerkonkordates in ihrer Sitzung vom 19. Dezember 1902 geäusserten Wunsch, die nötig gewordene *Neuauflage der Zeichnungsvorlagen* möchte, wie früher schon einmal, durch den Kanton Bern übernommen werden, wurde mit Regierungsratsbeschluss vom 8. Juli 1903 entsprochen, nachdem sich die Konkordatskantone zum voraus zur Abnahme einer genügenden Anzahl von Exemplaren bereit erklärt hatten. Die Ausführung der Arbeit wurde der Firma Kümmerli und Frey in Bern übertragen; die Vorlagen werden in nächster Zeit fertig erstellt sein.

II. Stand des eidg. Kartenwerkes im Kanton Bern.

Die im Jahr 1903 ausgeführten Arbeiten der Abteilung für schweizer. Landestopographie betreffen:

1. Geodätische Arbeiten.

a. Neutriangulation II und III. Ordnung des Jura. Die ebenen Koordinaten der Hauptpunkte des Jura und einer Anzahl von Punkten III. Ordnung im Ajoie wurden berechnet.

Im Gebiet östlich der Lützel-Glovelier-Hasenmatt wurde die Signalisierung und Versicherung vollständig durchgeführt.

Die Winkelbeobachtungen sind im Amt Laufen ganz und im Amt Delsberg zum grössten Teil erledigt worden.

b. Präzisionsnivellement. Die Lieferung 15 der Fixpunkte des schweiz. Präzisionsnivellements, enthaltend die Linien Brünig-Interlaken-Bern, Spiez-Kandersteg und Brienzwiler-Grimsel, wurde publiziert.

Topographische Arbeiten.

Folgende 13 Blätter des Siegfriedatlas wurden mit Nachträgen versehen neu herausgegeben: Nr. 106, 107, 109, 111, 126, 312, 313, 315, 336, 337, 338, 366, 367.

Nachträge sind erhoben worden auf den Blättern Nr. 106, 113, 117, 164, 372, 352, 353.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahr wurden folgende Arbeiten ausgeführt: Beendigung der Triangulationen IV. Ordnung von *Vendlincourt und der Rugenstaatswälder in Matten;* Fertigstellung der Berechnungen und der Dienstbarkeitsverträge von *Damvant;* Beginn der Triangulationen IV. Ordnung der Dorfbezirke von *Bönigen* und *Aegerten;* Winkelmessung für die neuen Punkte III. Ordnung und für 140 Punkte IV. Ordnung (Total 205) von *Eggiwil;* Beendigung der Koordinatenberechnung von *Trub und Trubschachen.*

In den Ämtern *Erlach,* sowie in den Gemeinden *Neuenstadt* und *Bargen* fand sodann die Beendigung der Revision der Signalversicherung und der Abschluss der Dienstbarkeitsverträge statt. Im Amt *Trachselwald* und in den *angrenzenden Gemeinden des Amtes Burgdorf* wurde die Revision der Signalversicherung weitergeführt und in der Gemeinde *Kandergrund* dieselbe angefangen.

b. Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen.

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

Meienried-Scheuren,
Ferrenbalm-Gurbrü,
Rohrbachgraben-Ursenbach,
Rohrbachgraben-Huttwil,
Oberburg-Burgdorf und
Affoltern-Winigen.

IV. Parzellarvermessungen.

Im Berichtsjahr erhielten die Vermessungswerke der Gemeinden *Lüscherz* und *Mullen* die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

Die Probevermessung von *Kandergrund* wurde im Berichtsjahre auch in bezug auf die Bureauarbeiten ihrem vollständigen Abschluss nahe gebracht, so dass

die gesetzliche Auflage sämtlicher Fluren für den Monat Februar 1904 in Aussicht genommen werden konnte. Das Vermessungswerk wurde im Berichtsjahr noch einer Nachführung unterworfen, was den Abschluss der Gesamtarbeiten etwas verzögerte, aber infolge der seit der Vermessung entstandenen vielfachen Änderungen (Neubauten, Wasserleitungen, Starkstromanlagen etc.) notwendig gewesen ist.

In *Sigriswil* war der Stand der Probevermessung auf Ende 1903 der folgende:

Totalinhalt der Gemeinde nach der topographischen Karte za. 5550 ha. Davon sind aufgenommen 5020 ha. Bleiben aufzunehmen za. 530 ha.

Von den aufgenommenen 5020 ha. sind in Plan aufgetragen za. 3270 ha. und die Parzellarflächenrechnung ist, bis auf die Berechnung der Unterabteilungen, (welche nur teilweise fertig), ausgeführt über ein Gebiet von 2470 ha.

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.

Es wurden ferner die Revisionen der Vermessungswerke von 45 Gemeinden ausgeführt und genehmigt. In Arbeit sind zurzeit die Revisionen von 94 Vermessungswerken.

Übersicht des Standes der Vermessungsarbeiten in den verschiedenen Amtsbezirken.

Amtsbezirk	Termin	Anzahl der Gemeinden	Genehmigte Vermessungswerke haben		In Vermessung sind		Im Rückstand 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])	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	26	96	1	4	—	—
Wangen	1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Konolfingen	1. Januar 1882	31	30	97	1	3	—	—
Erlach	1. Mai 1882	14	10	71	4	26	—	—
Seftigen	1. Mai 1885	27	27	100	—	—	—	—
Trachselwald	1. Januar 1886	10	10	100	—	—	—	—
Signau	1. Januar 1887	9	4	44	3	22	2	34
Schwarzenburg	1. Juli 1887	4	1	25	1	25	2	50
Thun	1. Juli 1888	29	25	86	3	11	1	3
		306	288	94	13	4	5	2

[1]) Die Gemeinde Reiben, die ein nach den jurassischen Vorschriften erstelltes, älteres Vermessungswerk besitzt, wird zurzeit neu vermessen.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Zurzeit sind in folgenden Gemeinden *Neuvermessungen* einzelner Teile der Gemeinden-Sektionen mit gleichzeitiger Revision der Pläne des übrigen Gemeindebezirks in *Arbeit: Pieterlen* (totale Neuvermessung), *Reiben* (totale Neuvermessung), *Damvant* (totale Neuvermessung), *Cormoret, Vendlincourt* (teilweise Neuvermessung.)

Genehmigt wurden im Berichtsjahre die Nachführungen der Vermessungswerke der Gemeinden *Bressaucourt, les Enfers, Noirmont, Vellerat, Corgémont, Villeret, Tramelan-dessus* und *Soyhières* (Section Riedes-dessus).

Nachtragsarbeiten und Revisionen der Vermarkungen finden zurzeit in 26 Gemeinden statt.

V. Kantonsgrenzen.

Im Berichtsjahr fand die Genehmigung des Protokolls einer *Grenzbereinigung gegen den Kanton Freiburg* zwischen den Gemeinden Gurbrü und Kerzers statt. Die Genehmigung des Protokolls über die Bereinigung der *Landesgrenze gegen Frankreich* längs der Gemeinde Damvant wird nun in nächster Zeit erfolgen können, nachdem sämtliche bezügliche Aufnahmen und Planausfertigungen beendigt sind.

III. Eisenbahnwesen.

A. Gesetzgebung und Verwaltung; Fahrpläne.

Der Bundesrat erliess mit Beschluss vom 22. September 1903 eine *Vollziehungsverordnung zum Bundesgesetz betreffend die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und anderer Verkehrsanstalten, vom 19. Dezember 1902.*

Einem Wunsche der Staatswirtschaftskommission zum Verwaltungsbericht pro 1901 Rechnung tragend, werden seit April 1903 die *monatlichen Betriebsergebnisse* und die *Jahresberichte der Subventionsbahnen* an ihre Mitglieder, sowie an die Mitglieder des Bureaus des Grossen Rates und des Regierungsrates durch die Staatskanzlei verteilt.

Die Staatswirtschaftskommission bemerkte ferner in ihrem Bericht nebst Anträgen zum Staatsverwaltungsbericht pro 1902 folgendes:

„Mit Rücksicht auf das grosse in bernischen Dekretsbahnen angelegte Kapital und im Hinblick auf den Umstand, dass verschiedene notleidende Gesellschaften in den Fall kommen werden, weitere Staatshülfe zu beanspruchen, scheint es geboten, den Betrieb derselben möglichst ökonomisch und rationell einzurichten, und erwarten wir, dass Regierung und Eisenbahndirektion ihren Einfluss in diesem Sinne geltend machen werden."

Durch Beschluss vom 5. November 1903 erliess der Bundesrat eine neue *Verordnung betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen, Dampfschiffe und anderer vom Bunde konzessionierten Transportanstalten.*

Die *Dauer der Fahrordnungen* ist darin nun definitiv für den *Sommer vom 1. Mai bis 30. September* und für den *Winter vom 1. Oktober bis 30. April* festgesetzt. Nur in besondern Fällen wird der Bundesrat Abweichungen von diesen Terminen gestatten.

Mit Beschluss vom 16. März 1903 hob der Bundesrat die am 18. Februar 1890 eingeführten allgemeinen schweizerischen Plakatfahrpläne auf, wogegen der Regierungsrat auf Veranlassung der Direktionen der Emmentalbahn, der Langenthal-Huttwil-Bahn und der Burgdorf-Thun-Bahn unterm 17. Juli Einsprache erhob, jedoch ohne Erfolg.

B. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Simplon-Durchstich.

Durch Bundesbeschluss vom 10./16. Dezember 1903 ging die von der italienischen Regierung der Jura-Simplon-Bahn für den Bau und Betrieb der Simplon-Bahn erteilte Konzession an den Bund über.

Infolge des Rückkaufs der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund (siehe pag. 189 hiernach) wurde der Staat Bern jeder weitern Einzahlung für dieses Unternehmen enthoben.

Der Stand der Tunnelbohrung war auf 31. Dezember 1903 folgender:

Gesamtlänge im Tunnel I = 17,896 Meter, Fortschritt in 1903 = 3568 Meter. Gesamtlänge im Paralleltunnel = 17,771 Meter, Fortschritt in 1903 = 3661 Meter.

2. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Die Linie konnte wegen schwierigen Bauverhältnissen im Berichtsjahre nicht mehr vollendet und dem Betrieb übergeben werden.

Die Gesellschaft hat wegen der isolierten Lage ihrer Linie den Selbstbetrieb in Aussicht genommen.

In betreff der im letzten Jahresbericht erwähnten Übelstände in der Behandlung ungarischer Erdarbeiter wurde das eidgenössische Justiz- und Polizeidepartement durch eine vom 8. Mai 1903 datierte Note der k. k. österreichisch-ungarischen Gesandtschaft veranlasst, den Regierungsrat zur Untersuchung und Berichterstattung einzuladen.

Der Regierungsrat kam dieser Einladung mit Schreiben vom 13. Juni nach und übermittelte gleichzeitig die Akten dem schweizerischen Departement zur Einsichtnahme.

Weitere Auskunft in dieser Angelegenheit erteilte sodann der Regierungsrat dem genannten Departemente auf eine zweite unterm 11. August eingelangte Note der k. k. Gesandtschaft.

Die Angelegenheit dürfte nunmehr als erledigt zu betrachten sein.

Der Staat Bern leistete im Berichtsjahre die vierte Einzahlung auf seine Aktienbeteiligung von 1,800,000 Franken mit 20 % = Fr. 360,000.

3. Sensetalbahn.

Der Bau dieser Linie wurde im Berichtsjahre so gefördert, dass am 22. Dezember die Vorkollaudation stattfinden konnte.

Ungünstige Bodenverhältnisse bei der Station Flamatt, sowie die Schwierigkeiten, welche dem neuen Unternehmen betreffend Einfahrt in diese Station bereitet wurden, haben die Vollendung und Inbetriebsetzung der Sensetalbahn verzögert.

Der Staat Bern leistete im verflossenen Jahr die dritte und vierte Einzahlung auf seine Aktienbeteiligung mit je 20 % = Fr. 161,440.

Durch Bundesbeschluss vom 25. Juni 1903 wurden der Sensetalbahn Taxerhöhungen im Personen-, Gepäck-, Tier- und Gütertransport bewilligt.

4. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Die neue Linie wurde am 27. April kollaudiert, worauf der Bundesrat die Betriebseröffnung auf 1. Mai 1903 bewilligte.

Der letzte Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates Bern von Fr. 43,000 wurde im September der Regierung von Freiburg ausgerichtet.

5. Montreux-Berneroberland-Bahn.

Die Jahrzehnte alten Bestrebungen, zwischen dem Genfersee und dem Berneroberland durch das Pays-d'Enhaut und das Simmental eine Eisenbahnverbindung herzustellen, wurden im Jahre 1903 endlich von Erfolg gekrönt.

Nachdem die Montreux-Montbovon-Bahngesellschaft durch Beschluss der Generalversammlung der Aktionäre vom 11. Oktober 1902 das Gesellschaftskapital vermehrt und sich als Montreux-Berneroberland-Bahngesellschaft erweitert hatte mit dem Zwecke, auch noch die Teilstrecke Montbovon-Zweisimmen zu bauen, gelangte der Verwaltungsrat dieser Gesellschaft am 10. November 1902 an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates mit dem Gesuch: Es möchte diese Behörde die Gesellschaftsstatuten, den mit der Firma Boyau & Cie. in Montreux abgeschlossenen Bauvertrag, sowie den Finanzausweis genehmigen, und der Kanton Bern sich mit Aktien im Betrage von Fr. 2,800,000 am Bau der neuen Linie beteiligen.

Durch Beschluss vom 24. Februar 1903 entsprach der Grosse Rat diesem Gesuche.

Die Anlagekosten der rund 40 Kilometer langen Teilstrecke Montbovon-Zweisimmen über Gstaad sind zu Fr. 7,150,000 veranschlagt. Davon entfällt auf den Kanton Bern eine Bahnlänge von $21,_{73}$ Kilometer und vom Anlagekapital die Summe von Fr. 3,838,000 oder Fr. 176,622 per Kilometer.

Die Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes wurde vom Bundesrat durch Beschluss vom 27. Februar ausgesprochen.

Die erste Einzahlung auf seine Aktienbeteiligung leistete der Staat am 6. Mai mit 20 % = Fr. 560,000. Weitere Einzahlungen von ebenfalls je 20 % wurden durch die Beschlüsse des Regierungsrates vom 5. August und 30. Oktober bewilligt.

Der Bahnbau wurde energisch in Angriff genommen und im Kanton Bern so gefördert, dass zu Ende des Berichtsjahres der Unterbau mehr als zur Hälfte ausgeführt war.

6. Solothurn-Münster-Bahn.

Auch dieses Unternehmen ist die Frucht jahrzehntelanger Bestrebungen. Solothurnischen Ursprunges, fand dasselbe zuerst im Volksbeschluss vom 5. Juli 1891 die Unterstützung des Kantons Bern, worauf sich im Jahre 1892 ein bernisch-jurassisches Initiativkomitee zur Förderung des Unternehmens bildete. Der Volksbeschluss des Kantons Bern vom 28. Februar 1897 gab demselben noch mehr Rückhalt und ermöglichte die Konstituierung der Solothurn-Münster-Bahngesellschaft, welche am 30. April 1899 stattfand. Um die nämliche Zeit trat aber auch das von Herrn Oberingenieur Moser in Zürich lancierte Konkurrenzprojekt *Solothurn-Grenchen-Münster* in den Vordergrund des allgemeinen Interesses und veranlasste den Regierungsrat, über die Beziehungen der Solothurn-Münster-Bahn zu diesem Projekt und andern Bestrebungen, welche auf eine Abkürzung der Linie Delle-Lötschberg hinzielten, ein Gutachten (Hittmann und Fellmann vom 23. Februar 1900) einzuholen. Am 28. Februar 1900 reichte ein Initiativkomitee in Grenchen bei den Bundesbehörden das Konzessionsgesuch zum Bau und Betrieb einer normalspurigen Eisenbahn von Münster nach Grenchen ein, und auch die Stadt Biel hob bald darauf dieses Projekt auf den Schild, indem sich ein dortiges Initiativkomitee dem Konzessionsgesuch anschloss und genauere Vorstudien anordnete. An dieselben bewilligte der Regierungsrat unterm 17. April den üblichen Staatsbeitrag von Fr. 250 per Kilometer, im ganzen Fr. 5092. Die Studien ergaben für eine eingeleisige normalspurige Hauptbahn mit Abzweigung nach Solothurn und 7360 Meter langem Scheiteltunnel, das Rollmaterial nicht inbegriffen, einen Kostenvoranschlag von Fr. 18,470,000, sowie für die Variante mit Einmündung in die Station Grenchen der schweizerischen Bundesbahnen und 8375 Meter langem Tunnel = Fr. 16,348,000, gegenüber Fr. 7,125,000 für die Solothurn-Münster-Bahn durch den Weissenstein.

Im Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 4. Mai 1902 fanden beide Linien gleiche Berücksichtigung.

Es gelang nun aber der Solothurn-Münster-Bahngesellschaft, die Weissensteinbahn zu finanzieren, worauf dieselbe mit Gesuch vom 10. Juni 1903 um die Bewilligung der gesetzlichen Aktienbeteiligung und um eine Erhöhung derselben um Fr. 500,000 einkam.

Durch Beschluss vom 7. Oktober 1903 entsprach der Grosse Rat demselben und bewilligte an die 8562 Meter lange Teilstrecke der Solothurn-Münster-Bahn im Kanton Bern eine Aktienbeteiligung von Fr. 1,185,000.

An diese Subvention wurde jedoch der Vorbehalt geknüpft, dass, im Falle die Bundesbehörden die Zusicherung geben, der Bund werde den Bau eines neuen Juradurchstiches zwischen Biel und Solothurn angemessen subventionieren, eventuell selbst binnen kürzester Frist in Angriff nehmen, die bewilligte Aktienbeteiligung alsdann dahinfallen solle.

Mit Schreiben vom 13. Oktober 1903 unterbreitete der Regierungsrat diese Frage dem Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung. Sie kam am 29. Oktober, beziehungsweise 6. November 1903 in den eidgenössischen Räten bei Behandlung der Konzession der Münster-Grenchen-Bahn zur Sprache und hatte folgende vom 10. November datierte Antwort des Bundesrates zur Folge:

„Wir beehren uns, Ihnen die Mitteilung zu machen, dass die eidgenössischen Räte, und zwar der Ständerat am 29. Oktober, der Nationalrat am 6. November abhin, beschlossen haben, auf Ihr vom 13. Oktober datiertes Gesuch um Aktienbeteiligung des Bundes bei dem projektierten *Juradurchstiche zwischen Biel*

und Solothurn, eventuell um Anhandnahme desselben in Regie, nicht einzutreten.

„Dabei hat die nationalrätliche Kommission nachfolgende Erklärung zu Protokoll gegeben:

„In seiner Eingabe vom 13. Oktober 1903 sagt der Regierungsrat von Bern, er hoffe annehmen zu dürfen, dass der Bund in absehbarer Zeit keine Konkurrenzlinie ausführen werde, welche die erstellte Linie schädigen oder gar ruinieren würde. Wir halten dafür, dass die Bundesversammlung weder formell noch materiell veranlasst sei, über diese Frage einen Beschluss zu fassen oder eine Erklärung zu Protokoll zu geben. Formell nicht, weil die Regierung von Bern ein dahingehendes Gesuch überhaupt nicht gestellt hat, und materiell nicht, weil der Bund sich unbedingt das Recht wahren muss, jederzeit den Bau einer Linie zu beschliessen, wenn seine Interessen dies als geboten erscheinen lassen. Immerhin ist die Kommission einstimmig der Meinung, dass der Bund nur dann eine Konkurrenzlinie zu der Bahn Solothurn-Münster erstellen soll, wenn Rücksichten auf ganz wesentliche Interessen der Bundesbahnen oder auf die Bedürfnisse des internationalen Verkehrs dies als notwendig erscheinen lassen."

Die Konzession für die Münster-Grenchen-Bahn, eventuell mit Abzweigungen nach Biel und Solothurn, wurde durch Bundesbeschluss vom 6. November 1903 erteilt.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Durch Beschluss vom 15. Juni 1903 genehmigte der Bundesrat das allgemeine Bauprojekt für die Teilstrecke *Eigerwand-Eismeer,* km. 4,2 — km. 5,8, unter anderm mit der Bedingung, dass die Station Eigerwand entweder „Grindelwaldblick" oder „Eigerwand-Grindelwaldblick" genannt werden soll. Die Verwaltung der Jungfraubahn erhob dagegen Einsprache, worauf der Regierungsrat, nach Vernehmlassung des Gemeinderates von Grindelwald, im Schreiben vom 17. November 1903 das schweizerische Eisenbahndepartement ersuchte, an dieser Bedingung festzuhalten.

Die Angelegenheit harrt noch der Erledigung.

Am 16. Juni fand die Kollaudation der Strecke *Rotstock-Eigerwand* und am 18. Juni die Eröffnung des regelmässigen Betriebes derselben statt.

2. Drahtseilbahn St. Immer-Sonnenberg.

Dieselbe wurde am 7. August kollaudiert und durch Bundesratsbeschluss am 10. August dem Betrieb übergeben.

C. Bahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Einer Eingabe des Verwaltungsrates vom 4. April 1903 entsprechend beschloss die schweizerische Bundesversammlung unterm 19. Juni 1903 eine Änderung der Konzession dieser Bahn vom 27. Juni 1890 in dem Sinne, dass sie den Bundesrat ermächtigte, die Bahnverwaltung zeitweise von der Führung der I. Wagenklasse zu dispensieren.

2. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die Bahngesellschaft vereinbarte unterm 18. April 1903 mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen als Rechtsnachfolgerin der Jura-Simplon-Bahn für die Periode vom 1. Mai 1903 bis 30. April 1904 einen Nachtrag zum Vertrag vom 21. August 1900 betreffend Betrieb der Pruntrut-Bonfol-Bahn und die gemeinschaftliche Benützung des Bahnhofes Pruntrut.

Dieser Nachtrag erhielt unterm 29. April die Genehmigung des Regierungsrates und wurde durch Bundesbeschluss vom 6. November 1903 sanktioniert.

Nachdem ferner die Pruntrut-Bonfol-Bahngesellschaft die im Grossratsbeschluss vom 1. Oktober 1902 betreffend Bewilligung verzinslicher Staatsvorschüsse gemäss Art. 18 des Gesetzes vom 4. Mai 1902 gestellten besondern Bedingungen erfüllt hatte, bewilligte ihr der Regierungsrat ebenfalls unterm 29. April einen ersten Vorschuss von Fr. 30,000 zur Deckung schwebender Schulden. Über die Verwendung des Vorschusses hatte die Bahngesellschaft genaue Rechnung abzulegen.

Durch Beschluss vom 13. Oktober 1903 bewilligte der Regierungsrat sodann einen weiteren Vorschuss von Fr. 10,000 unter der Bedingung, dass die Einwohnergemeinden Pruntrut, Alle, Vendlincourt und Bonfol auf Grund ihrer Garantieverpflichtungen die Deckung des Betriebsdefizites für das Jahr 1902 bis spätestens 31. Dezember 1903 einzahlen, welchem Begehren die Gemeinden nachgekommen sind.

Ferner wurden der Vermögensstand und die schwebenden Schulden der Pruntrut-Bonfol-Bahn neuerdings genau festgesellt.

3. Bern-Neuenburg-Bahn.

Durch Bundesbeschluss vom 19. Dezember 1902 wurde der Bern-Neuenburg-Bahn eine Änderung ihrer Konzession vom 10. Oktober 1890 im Sinne einer Taxerhöhung von 30 % für sämtliche Transporte bewilligt. Die Erhöhung trat zu Beginn des Berichtsjahres in Kraft.

4. Gürbetalbahn.

Der Bundesrat erteilte den von der Generalversammlung der Aktionäre am 22. Juli 1902 revidierten und vom Grossen Rat unterm 17. November 1902 genehmigten Statuten seinerseits durch Beschluss vom 16. Januar 1903 die Genehmigung.

Der anwachsende Verkehr veranlasste die Bahnverwaltung, Planvorlagen für die Erweiterung der Stationen Belp, Kaufdorf, Thurnen, Burgistein-Wattenwil und Ütendorf ausarbeiten zu lassen und dem Regierungsrat zu Handen des schweizerischen Eisenbahndepartementes zur Vernehmlassung einzusenden. Letztere erfolgte in zustimmendem Sinne durch Beschluss vom 22. Juli 1903.

Einer Eingabe der Eisenbahnkommission des Berner Oberlandes und des oberländischen Verkehrsvereins Folge gebend, empfahl der Regierungsrat dem schweizerischen Eisenbahndepartement zu Handen der schweizerischen Bundesbahnen und der Gürbetalbahn die Einführung folgender Verkehrserleichterungen:

1. die fakultative Gültigkeit der Billette Scherzligen- resp. Thun-Bern und eventuell weiter sowie umgekehrt via Münsingen und via Belp, und zwar sobald wie möglich;

2. die direkte Gepäckabfertigung von und nach dem Oberland über Bern hinaus via Gürbetalbahn;

3. direkte Gütertarife Berneroberland-Bahn und Westschweiz via Gürbetalbahn.

Dem ersten Begehren ist seither entsprochen worden, und wird die fakultative Gültigkeit der Billette via Münsingen und via Belp am 1. Mai 1904 in Kraft treten.

5. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Infolge Erhöhung des Aktienkapitals von Fr. 3,995,000 auf Fr. 4,005,000 nahm die Generalversammlung der Aktionäre am 4. Februar des Berichtsjahres eine erste partielle Statutenrevision vor.

Nachdem die fahrplanmässige Inbetriebsetzung der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn am 1. November 1902 stattgefunden hatte, bewilligte der Regierungsrat durch Beschluss vom 14. Januar 1903 die Einzahlung des letzten Fünftels der Aktienbeteiligung des Staates mit 20 % von Fr. 3,120,000, unter Vorbehalt der beförderlichen Einsendung der definitiven Baurechnung.

6. Tavannes-Tramelan-Bahn.

Durch Bundesbeschluss vom 19. Juni 1903 wurde dieser Gesellschaft eine Änderung der Konzession vom 23. Dezember 1881 im Sinne einer Taxerhöhung im Warentransport bewilligt.

Die Bahngesellschaft wurde vom schweizerischen Eisenbahndepartement dazu verhalten, zur Sicherung des Verkehrs an der Bahnlinie einige Korrektionen vorzunehmen. Sie traf hierzu die nötigen Vorbereitungen. Da aber inzwischen ein Projekt für den Umbau in eine Normalbahn mit Verlängerung bis Noirmont auftauchte, das unseres Erachtens einer eingehenden Prüfung wert war, so veranlassten wir das Departement, den Termin für die Ausführung der verlangten Verbesserungen zu verschieben, welchem Begehren die eidgenössische Behörde am 27. Juni unter einigen Vorbehälten für ein Jahr entsprach.

7. Bern-Muri-Worb-Bahn.

Der Verwaltungsrat hat dem Gemeinderat der Stadt Bern als Eigentümerin der städtischen Strassenbahnen den Betriebsvertrag vom 27. Mai 1897 gekündigt, um ab 1. Januar 1904 zum Selbstbetrieb überzugehen.

Dem unterm 16. Juli 1902 gestellten Gesuche um Beteiligung des Staates am Betrieb, gemäss Art. 18 des Gesetzes vom 4. Mai 1902, entsprach der Grosse Rat durch Beschluss vom 25. Mai 1903, indem er der Gesellschaft einen zu $3^1/_2$ % verzinslichen Vorschuss von Fr. 20,000 bewilligte, zum Zwecke der Anschaffung einer dritten Lokomotive, von Brennmaterial und zur Einrichtung einer Werkstätte in Worb.

Durch Beschluss vom 19. Juni 1903 bewilligte die schweizerische Bundesversammlung der Bern-Muri-Worb-Bahngesellschaft eine Änderung ihrer Konzession vom 23. Dezember 1896, in der Hauptsache dahingehend, dass der Gesellschaftssitz nach Worb verlegt und die Gesellschaft der Verpflichtung zum Vieh- und Gütertransport enthoben wurde, womit auch die Zwischenstationen zu einfachen Haltestellen reduziert wurden.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Durch Beschluss vom 16. Februar 1903 ermächtigte der Grosse Rat den Regierungsrat, der im letzten Jahresbericht erwähnten, zwischen der Direktion der Jura-Simplon-Bahn und den Vertretern des Bundesrates am 5. Mai 1902 getroffenen Vereinbarung für den freihändigen Rückkauf des Netzes der Jura-Simplon-Bahn durch den Bund rechtsverbindlich zuzustimmen und die Erklärung abzugeben, dass der Kanton Bern einverstanden sei, auf die ihm gemäss Art. 27 der Statuten auf den Aktiven der Jura-Simplon-Bahngesellschaft zustehenden Rechte zu verzichten unter folgenden Bedingungen:

1. Der Kanton Bern wird von der Einzahlung des $59,_2$ % betragenden, noch nicht einbezahlten Restes seiner Subvention für den Simplondurchstich und damit auch von jeder Verantwortlichkeit betreffend die Liquidation der Gesellschaft der Jura-Simplon-Bahn befreit.

2. Er verzichtet auf jede Rückforderung der bis heute bereits einbezahlten $40,_8$ % dieser Subvention.

3. Mit dem Inkrafttreten der sub 1 oben enthaltenen Bestimmung verzichtet der Kanton Bern im Falle der Liquidation der Gesellschaft auf jeden Anspruch auf deren Aktiven, und zwar sowohl in bezug auf die Subventionsaktien, welche er besitzt, als auch auf diejenigen, deren Überlassung ihm die Eidgenossenschaft versprochen hat.

Die Ratifikation des Vertrages durch die Generalversammlung der Aktionäre der Jura-Simplon-Bahn erfolgte unterm 20. November und durch die schweizerische Bundesversammlung am 18. Dezember 1903.

Der Betrieb der Jura-Simplon-Bahn war bereits mit 1. Mai 1903 an die schweizerischen Bundesbahnen übergegangen und wurde dem Regierungsrat durch erstere schon am 21. März und durch letztere im Schreiben vom 29. April notifiziert.

Von den Linien dieses Netzes wurden Basel-Delsberg-Biel, Delsberg-Delle, Sonceboz-Chaux-de-Fonds, Biel-Bern, Bern-Langnau-Luzern und Luzern-Brünig-Meiringen-Brienz dem Kreis II mit Sitz in Basel, alle übrigen Linien dem Kreis I mit Sitz in Lausanne zugeteilt.

In betreff der Übelstände bei den Niveauübergängen der Nidau- und Madretsch-Strasse zu beiden Seiten des Bahnhofes Biel stellte der Regierungsrat im Schreiben vom 11. März 1903 das Gesuch an den Bundesrat, er möge

1. durch eine provisorische Verfügung die weitere Beanspruchung der Staatsstrassen-Nieveauübergänge Biel-Nidau und Biel-Madretsch durch Stationsmanöver verbieten;
2. die Jura-Simplon-Bahngesellschaft verhalten, die Unterführungen der Nidau- und Madretsch-Strasse in Biel für den gesamten Strassenverkehr, den Tramwayverkehr mit Nidau inbegriffen, in allernächster Zeit, jedenfalls noch im Laufe dieses Jahres, gemäss der in der Konferenz vom 5. Februar 1902 getroffenen Vereinbarung, zur Ausführung zu bringen und die bezüglichen Pläne ungesäumt zur Genehmigung vorzulegen.

Der Bundesrat fasste am 31. Juli diesbezüglich folgenden Beschluss:

1. Dem Begehren um Sperrung der Niveauübergänge über die Staatsstrassen Biel-Nidau und Biel-Madretsch auf dem Bahnhof Biel für Stationsmanöver und Herstellung der Unterführungen der genannten Strassen vor der Durchführung des Bahnhofumbaues kann aus bau- und betriebstechnischen Gründen nicht entsprochen werden.

2. Die Projektarbeiten für die Erweiterung des Bahnhofes Biel sind auf Grundlage der Beschlüsse der Konferenz vom 5. Februar 1902 derart zu fördern, dass die Umbauarbeiten spätestens im Frühjahr 1904 begonnen werden können.

Das schweizerische Eisenbahndepartement veranlasste daraufhin die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, als Rechtsnachfolgerin der Jura-Simplon-Bahn, mit möglichster Beförderung, spätestens bis Ende Juni 1903, eine allgemeine grundsätzliche Skizze für den Umbau des Bahnhofes Biel aufzustellen, auf Grund welcher in einer gemeinschaftlichen Konferenz der sämtlichen Interessenten die Grundsätze für den Bahnhofumbau, sowie ein Programm für die Ausarbeitung der Detailprojekte und deren Ausführung für jeden der verschiedenen Hauptteile des Bahnhofes vereinbart werden sollten.

Das generelle Projekt der Generaldirektion gelangte mit Schreiben des Eisenbahndepartementes vom 19. Oktober 1903 behufs prinzipieller Vernehmlassung über die allgemeinen Dispositionen in öffentlich-rechtlicher Beziehung, an den Regierungsrat, woraufhin hierseits die Gemeinderäte von Biel, Nidau, Mett und Madretsch zur Vernehmlassung eingeladen worden sind.

Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit fällt ins Jahr 1904.

Auf eine am 14. April stattgefundene Konferenz in Sachen der *Erweiterung des Bahnhofes Thun* hin unterbreitete der Gemeinderat von Thun durch Vermittlung des Regierungsrates der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen ein von Ingenieur Sommer verfasstes generelles Projekt für die *Zusammenlegung der Bahnhofanlage in Thun mit den Eisenbahn- und Dampfschiffstationsanlagen in Scherzligen.*

Die Generaldirektion hatte aber inzwischen ihr Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Thun ausarbeiten lassen, welches sie mit Schreiben vom 31. Juli 1903 dem schweizerischen Eisenbahndepartement übermachte, worin sie das Projekt Sommer als undurchführbar bezeichnete und um die Vernehmlassung der Regierung ersuchte.

Dem Projekt der schweizerischen Bundesbahnen stellte nun Direktor Auer von der Thunerseebahn ein neues Projekt für einen *Zentralbahnhof* gegenüber, wodurch der Nachweis geleistet wurde, dass die Zusammenlegung der Bahnstationen Thun und Scherzligen und der Dampfschiffstation in *eine* Anlage gemäss der im Projekt Sommer niedergelegten Idee möglich ist.

In einer vom 28. Dezember 1903 datierten Eingabe sprach sich ferner der Gemeinderat von Thun gegen das Projekt der Generaldirektion aus, und auch der Regierungsrat konnte in seiner Vernehmlassung vom 30. Dezember 1903 diesem Projekt seine Zustimmung nicht erteilen, sondern erachtete eine Lösung der Bahnhoffrage Thun im Sinne des von Direktor Auer vorgeschlagenen Zentralbahnhofes als den nähern und weitern Interessen am besten dienlich.

Mit Schreiben vom 15. Januar 1904 hat nun das schweizerische Eisenbahndepartement die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen eingeladen, behufs Ermöglichung eines Entscheides über diese Frage und gemäss Antrag des Regierungsrates ein Projekt mit Kostenvoranschlag im Sinne des Auerschen Vorschlages (Variante III) so bald als möglich vorzulegen.

Die Eisenbahndirektion begutachtete im Berichtsjahre ferner Planvorlagen für verschiedene andere Stationserweiterungen, wie *Herzogenbuchsee, Langnau, Delsberg* und *Laufen,* sowie für einige neue Haltestellen.

2. Lauterbrunnen-Mürren-Bahn.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 21. August 1903 einen ersten Nachtrag zu den Statuten der Bahngesellschaft vom 2. April 1898 bezüglich des Wahlmodus für den Verwaltungsrat.

D. Projektierte Bahnen.

1. Lötschbergbahn.

Behufs Überprüfung des von den Herren Hittmann und Greulich am 24. September 1901 erstatteten technischen Berichtes und Kostenvoranschlages zum generellen Projekt der Lötschbergbahn, sowie ihrer vergleichenden Untersuchung des Wildstrubelprojektes und zur Ergänzung dieser Vorlage durch ein Gutachten betreffend die im November im Grossen Rate auf dem Motionswege gestellte Frage einer rationelleren Eisenbahnverbindung durch den Berner Jura in der Richtung nach Basel und Delle, ordnete das kantonalbernische Initiativkomitee eine Oberexpertise durch ausländische Spezialisten an.

Es gelang dem Komitee, hierfür folgende Persönlichkeiten zu gewinnen:

a) Herrn Senator *Colombo,* Präsident des „Istituto technico superiore", gew. Minister, Mailand;

b) Herrn *Garnir,* Chef-Administrator der belgischen Staatsbahnen in Brüssel;

c) Herrn *Pontzen,* Zivilingenieur in Paris.

Dieselben vereinigten sich zu einer ersten Konferenz im Mai 1903 in Bern und nahmen folgendes Fragenschema zur Beantwortung entgegen:

„I. Hat ein Durchstich der Berner Alpen, behufs Erstellung einer neuen Zufahrtslinie zum Simplontunnel, *eine internationale Bedeutung,* welche hinreicht, um die für diese neue Zufahrtslinie zu bringenden Opfer zu rechtfertigen und die Lebensfähigkeit derselben zu sichern?

„II. Wenn das der Fall ist, welche *besondern Eigenschaften* muss diese neue Zufahrtslinie besitzen

a) in bezug auf den Bau,

b) in bezug auf den Betrieb?

„III. Erfüllt das von den Herren *Hittmann* und *Greulich* ausgearbeitete *Projekt Nr. 1* für die Linie Frutigen-Brig, mittelst Durchstichs des Lötschberges, die an eine solche Zufahrtslinie zu stellenden Anforderungen, oder welche Unzukömmlichkeiten bietet es dar?

„IV. *Gebührt einem der andern* für den Durchstich der Berner Alpen aufgestellten *Projekte der Vorzug* vor dem Projekte Nr. 1 der Herren Hittmann und Greulich?

„V. Sind die bestehenden *Zufahrtslinien durch den Jura* derart beschaffen, dass sie den Erfolg des neuen Unternehmens einer Zufahrtslinie zum Simplon durch die Berner Alpen fördern können, oder ist es angezeigt, sie zu verbessern oder neue zu erstellen und eventuell welche?

„VI. Wie hoch werden annähernd die *Baukosten* sein, und wie stellt sich die mutmassliche *Rendite* der neuen Zufahrtslinie zum Simplontunnel?"

Das Gutachten langte im Berichtsjahre nicht mehr ein.

Mit Schreiben vom 11. November 1903 stellte der Regierungsrat an das schweizerische Eisenbahndepartement zu Handen des Bundesrates das Gesuch um Verlängerung der in Art. 5 der Konzession für die Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen, sowie eventuell der Gesellschaftsstatuten vorgesehenen Frist um weitere 4 Jahre, d. h. bis 28. Dezember 1907.

2. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Das schweizerische Eisenbahndepartement teilte am 15. Juli 1903 mit, dass die Untersuchung des von der Aktiengesellschaft Maschinenfabrik Theod. Bell & Cie. in Kriens ausgearbeiteten Verstärkungsprojektes der Schwarzwasserbrücke durch seinen Brückeningenieur ein sehr günstiges Ergebnis geliefert habe und die Arbeit eine in jeder Beziehung befriedigende sei. Soviel an ihm, seien gegen dasselbe keine Einwendungen zu erheben. Eine formelle Genehmigung könne jedoch erst erfolgen, wenn das allgemeine Bauprojekt der Bern-Schwarzenburg-Bahn die Genehmigung des Bundesrates erhalten haben und die vorschriftsmässige Vorlage des Verstärkungsprojektes durch die dafür verantwortliche Bahnverwaltung erfolgt sein werde.

Der Verwaltungsrat sandte am 15. Oktober das allgemeine Bauprojekt nebst Kostenvoranschlag und den revidierten Statuten mit folgendem Gesuch ein:

1. Der ihm mit Beschluss des Grossen Rates vom Juli 1902 erteilte Auftrag sei als erfüllt zu betrachten.

2. Es solle mit möglichster Beförderung dem Grossen Rate eine neue Vorlage im Sinne des Beschlusses-Entwurfes vorgelegt werden.

3. Die in der Generalversammlung vom 6. Oktober revidierten Statuten seien zu genehmigen und den eidgenössischen Behörden ebenfalls zur Genehmigung zu unterbreiten.

4. Für das in Vorschlag gebrachte Projekt mit der Expertenvariante sei der Finanzausweis als geleistet zu erklären.

5. An die grossen Kosten der Verstärkung der Schwarzwasserbrücke sei ein ausserordentlicher Beitrag von Fr. 50,000 zu gewähren zum Zwecke der Erstellung einer neuen Scherlibachbrücke.

Die Erledigung dieses Gesuches fällt in das Jahr 1904.

Mit Beschluss vom 6. Januar 1903 verlängerte der Bundesrat die Konzessionsfrist der Bern-Schwarzenburg-Bahn bis 17. Dezember 1904, und endlich genehmigte die schweizerische Bundesversammlung durch Beschluss vom 23. Dezember 1903 eine Konzessionsänderung im Sinne der nunmehr projektierten *Normalspurbahn*, sowie einer Taxerhöhung für den Personen-, Tier- und Gütertransport.

3. Rechtsufrige Brienzerseebahn.

Zwischen dem Initiativkomitee der rechtsufrigen Brienzerseebahn und der Direktion der Thunerseebahn kam unterm 24. Juni eine Übereinkunft betreffend die Abtretung der Konzession vom 28. Juni 1893 zu stande, woraufhin die Direktion der Thunerseebahn bei den Bundesbehörden um Übertragung der Konzession auf ihre Gesellschaft nachsuchte.

Mit Schreiben vom 18. September 1903 an den Regierungsrat gab jedoch die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen dem Regierungsrat die Absicht kund, im Einvernehmen mit der Ständigen Kommission des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen an die zuständigen Behörden den Antrag zu stellen, es sei die Brünigbahn durch den Bund von Brienz nach Interlaken weiterzuführen, und ersuchte um eine Besprechung behufs Orientierung über den Stand der Vorarbeiten.

Die Konferenz fand am 26. Dezember in Bern statt. An derselben waren alle vorgenannten Interessenten vertreten.

Der Schritt der schweizerischen Bundesbahnen veranlasste diesbezüglich im Berichtsjahre noch Eingaben aus dem Oberhasle, sowie der Gemeinderäte von Interlaken und Matten, in welchen die Petenten

das Gesuch stellten, es möchte die rechtsufrige Brienzerseebahn normalspurig gebaut werden.

E. Konzessionen.

Durch Bundesbeschluss sind im Kanton Bern im Jahre 1903 folgende *Eisenbahnkonzessionen* erteilt worden:

19. Juni: Elektrischer Tramway in Interlaken;
6. November: Münster-Grenchen, eventuell mit Abzweigungen nach Biel und Solothurn;
6. November: Solothurn-Schönbühl bezw. Utzenstorf-Schönbühl;
22. Dezember: Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee.

Durch Bundesratsbeschlüsse sind im Jahr 1903 im Kanton Bern folgende *Konzessionsfristverlängerungen* für Eisenbahnen bewilligt worden:

6. Januar: Bern-Schwarzenburg;
7. April: Meiringen-Hasleberg;
11. April: Ins-Erlach-Landeron oder Neuenstadt;
30. Dezember: Meiringen-Innertkirchen.

Bern, den 2. April 1904.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:

Morgenthaler.

Vom Regierungsrat genehmigt am 18. April 1904.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**