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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1904)

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

Autor: Morgenthaler / Scheurer / Kunz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416677

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 1904.

Direktor: Herr Regierungsrat **Morgenthaler.**

Stellvertreter: Herr Regierungsrat **Scheurer,** bis 1. Mai 1904.
Herr Regierungsrat **Kunz,** vom 1. Mai 1904 an.

I. Bauverwaltung.

A. Organisation und Personal.

Mit Beschluss vom 28. Januar 1904 kreierte der Grosse Rat die Stelle eines besonderen technischen Beamten, zugleich Sekretär, für das Eisenbahnwesen, wofür sich das Bedürfnis infolge der grossen Geschäftslast der Direktion im allgemeinen und der Notwendigkeit einer intensiveren Behandlung der bernischen Eisenbahnangelegenheiten schon seit Jahren geltend gemacht hatte.

An diese Stelle wählte der Regierungsrat am 17. März 1904 Herrn Ingenieur Alb. Durheim, bisheriger Sekretär der Bau- und Eisenbahndirektion, und an dessen Stelle als Sekretär für das Bauwesen am 16. April 1904 Herrn K. Moser, bisheriger Kontrolleur und Archivar der genannten Direktion. Das Büreaupersonal wurde durch einen neuen Angestellten ergänzt.

Für die Führung der Geschäftskontrolle und des Archives ist eine den neuen veränderten Verhältnissen besser entsprechende Instruktion aufgestellt worden.

Auf eine weitere Amtsdauer von vier Jahren, 1. Januar 1905 bis 1. Januar 1909, wurden vom Regierungsrat als Bezirksingenieure II und V wiedergewählt: die Herren F. Neuhaus in Thun und J. Anderfuhren in Biel.

Dem Ingenieur des III. Bezirkes wurde für die Leitung der zurzeit im Emmenthal im Bau begriffenen oder projektierten Flusskorrektionen und Bachverbauungen etc. eine Aushülfe beigegeben in der Person des Herrn Ingenieur Arth. Moser, bisher Kontrollingenieur des schweizerischen Eisenbahndepartements.

Das Personal des Kantonsbauamtes erzeigt gegen das Vorjahr eine Verminderung infolge Demission eines Architekten auf 31. Dezember 1903.

Im übrigen ist der Personalbestand der Zentral- und Bezirksverwaltung der nämliche geblieben.

Die Zahl der Oberwegmeister beträgt auf Ende 1904 22, — einen weniger als im Vorjahre infolge Reduktion der 4 Oberwegmeisterstellen im Jura auf drei mit entsprechend erhöhten Besoldungen.

Das Wegmeisterpersonal besteht auf den nämlichen Zeitpunkt aus 444 Regiewegmeistern auf Staatsstrassen und 71 auf wichtigeren Strassen IV. Klasse nach Gesetz vom 20. November 1892, zusammen 515 Regiewegmeister. Nebstdem hat es auf Staatsstrassen in den Ingenieurbezirken I und II (Ober-

land) noch 11 Akkordwegmeister, von welchen auf 1. Januar 1905 9 ebenfalls in Regiewegmeister umgewandelt werden.

Von den Regiewegmeistern auf Staatsstrassen entfallen:

227	auf die	I.	Klasse	mit	6	wöchentl.	Arbeitstagen,
150	„ „	II.	„	„	5	„	„
40	„ „	III.	„	„	4	„	„
25	„ „	IV.	„	„	3	„	„
2	„ „	V.	„	„	2	„	„

Gestützt auf den Beschluss des Grossen Rates zum Budget 1903 betreffend Aufbesserung der Wegmeisterbesoldungen und Altersversorgung wurde für die Staatswegmeister eine Lohnskala aufgestellt, welche am 29. April 1904 die Genehmigung des Regierungsrates erhielt.

Dieselbe sieht folgende Besoldungen vor:

I. Kl.	mit	6	wöchentl.	Arbeitstagen	Fr.	780—960
II. „	„	5	„	„	„	640—780
III. „	„	4	„	„	„	520—640
IV. „	„	3	„	„	„	400—500

Die Maximalbesoldung wird bei zufriedenstellenden Leistungen nach $3 \times 4 = 12$ Jahren Dienstzeit erreicht.

Nebst der Besoldung erhalten die Wegmeister je Fr. 20—50 Werkzeugentschädigung per Jahr.

Alljährlich, seit einer Reihe von Jahren, werden wenigstens 100 ältere Militärkapüte zum halben Ankaufspreis von Fr. 5 an die Wegmeister verteilt. Die andere Hälfte der Kosten trägt der Staat.

Für die Altersversicherung der Wegmeister ist ein Projekt Statuten aufgestellt worden, welches im Herbst 1904 einem Versicherungstechniker zur Prüfung und Aufstellung der nötigen Berechnungen vorgelegt wurde. Dasselbe sieht eine besondere, von den Staatsbehörden unentgeltlich zu verwaltende, von Staat und Wegmeistern mit gleich hohen Beiträgen zu speisende Kasse vor, welche den versicherten Wegmeistern im Fall von Invalidität infolge vorgerückten Alters oder Krankheit entsprechende Pensionen auszahlen soll. Für den Fall des Ablebens von aktiven oder pensionierten Wegmeistern sollen auch die Witwen und Waisen derselben unterstützt werden.

Der Eintritt in die Kasse soll, Altersgrenze vorbehalten, für alle Wegmeister obligatorisch sein.

Die nähere Prüfung durch den Sachverständigen und das beteiligte Personal wird ergeben, welche Änderungen noch vorgenommen werden sollen. Die definitive Organisierung fällt in das Jahr 1905.

Das staatliche Schwellenmeisterpersonal besteht aus einem Oberschwellenmeister, in erster Linie für die Aare zwischen Thun und Bern, und aus acht Schwellenmeistern. Für letztere ist eine neue Instruktion aufgestellt worden (20. Oktober 1904), durch welche die Stellung dieser Funktionäre besser geregelt wird.

Staatliche Schleusenmeister hat es drei, inklusive die Firma Probst, Chappuis & Wolf für die Nidauschleusen, Pegelaufseher 23.

B. Gesetzgebung.

Mit Dekret vom 28. Januar 1904 erteilte der Grosse Rat der von den eidgenössischen und kantonalen Abgeordneten an der interkantonalen Konferenz vom 19. Dezember 1902 vereinbarten einheitlichen *Verordnung betreffend den Motorwagen- und Fahrradverkehr* auf schweizerischem Gebiet für den Kanton Bern die Genehmigung und erklärte damit den Beitritt zu dieser Vereinbarung. Am 13. Juni 1904 erhielt letztere unter dem Titel „Konkordat" die Genehmigung des Bundesrates. Gestützt hierauf und auf das Dekret vom 28. Januar 1904 stellte die Baudirektion eine Ausführungsverordnung auf, legte dieselbe den Regierungsstatthaltern zur Vernehmlassung und nachher dem Regierungsrat zur Genehmigung vor, zugleich mit dem Antrage, die weitere Behandlung dieser mehr polizeilichen Angelegenheit der Polizeidirektion zuzuweisen, wie es anderwärts auch meistens geschehen ist. Der Regierungsrat genehmigte auf den Mitantrag der Polizeidirektion die Verordnung mit einigen Änderungen am 6. Juli 1904, ebenso die Weiterbehandlung durch die Polizeidirektion.

Sowohl das Dekret vom 28. Januar als die Ausführungsverordnung vom 6. Juli 1904 sind bekanntlich in bezug auf ihre Gesetzmässigkeit und die Höhe der Gebühren angefochten worden. Die bezüglichen Verhandlungen vor Gericht und Grossen Rat fallen jedoch in das nächste Jahr.

Schon früher und im Laufe des Berichtsjahres haben verschiedene Gemeinden, namentlich des Oberlandes, wegen Gefährdung des Strassenverkehrs durch das Fahren der Motorwagen Beschwerde geführt und um Verbot gewisser Strassen nachgesucht.

Diesen Begehren ist gestützt auf Art. 5 des Dekrets vom 28. Januar 1904 für folgende Strassen Folge gegeben worden:

1. Grimsel-Strasse, von Innertkirchen an;
2. Frutigen-Adelboden;
3. Frutigen-Kandersteg, vom Blausee an;
4. Diemtigthalstrasse, von Oei an;
5. Grindelwald-Oberer Gletscher;
6. Interlaken-Grindelwald und Lauterbrunnen, für letztere nur beschränkt in dem Sinne, dass die Maximalgeschwindigkeit für Automobile bloss 10 km. per Stunde betragen dürfe.

Die Grundlage für die Regelung des Automobil- und Veloverkehrs auf den Strassen bildet das *Strassenpolizeigesetz*. Dasselbe datiert vom 21. März 1834 und entspricht den neuern Verkehrs- und Bauverhältnissen nicht mehr in wünschbarer Weise. Es wurde deshalb eine Revision desselben an die Hand genommen und dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates eine bezügliche Vorlage eingereicht. Dieselbe erhielt am 2. September die Genehmigung des Regierungsrates und wurde im November von der grossrätlichen Kommission vorberaten und mit einigen Änderungen dem Grossen Rat überwiesen. Die weitere Behandlung fällt in das Jahr 1905. Der Entwurf beschränkt sich im Gegensatz zum bestehenden Gesetz auf die Aufstellung der notwendigen Hauptgrundsätze, wie sie für die gegenwärtigen und auch für die künftigen Verhältnisse passen. Not-

wendig werdende Spezialvorschriften sind bezüglichen Ausführungsverordnungen des Regierungsrates vorbehalten.

Die Revision liegt im Interesse einer gesunden Entwicklung des Strassenwesens und des Bauwesens überhaupt, und ist es daher wünschbar, dass dieselbe im nächsten Jahr zum Abschluss gebracht werden kann.

In der Novembersession 1903 des Grossen Rates brachten Herr Grossrat Scheidegger und Konsorten eine Motion ein betreffend *Aufstellung von Vorschriften für die Vergebung staatlicher Arbeiten und Lieferungen.* Diese Motion wurde der Baudirektion zur Vorbehandlung überwiesen. Zu diesem Zwecke wurden zunächst die bezüglichen Vorschriften anderer Kantone und Stadtgemeinden eingeholt und alsdann ein Vorentwurf für die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen des Staates ausgearbeitet.

Der neue Entwurf hält im allgemeinen an dem bisher von der Baudirektion geübten, keineswegs immer nur die niedrigsten oder die nämlichen Submittenten berücksichtigenden Verfahren fest und stellt im übrigen die wünschbar erscheinenden Normen auf, um eine einheitliche Grundlage zu schaffen. Die Weiterbehandlung der Angelegenheit, an welcher sich auch andere Direktionen zu beteiligen haben werden, fällt ins folgende Jahr.

In der Session des Grossen Rates vom 19. Mai 1904 stellten Herr Weber von Grasswil und 32 Mitunterzeichner die Motion, es sei die *Aufstellung eines Flurgesetzes* nochmals an die Hand zu nehmen. Von der Baudirektion ist ein neuer Entwurf eines solchen Gesetzes für die Anlage von Feldwegen bereits aufgestellt worden.

C. Hochbau.

1. Neubauten des Staates.

Der Budgetkredit X, D, betrug pro 1905	Fr. 250,000. —
Dazu Einnahmen	„ 318. 10
Total	Fr. 250,318. 10
Hierauf wurden in 19 Posten angewiesen	„ 243,627. 70
Somit weniger als der Kreditbetrag	Fr. 6,690. 40

welche zur teilweisen Amortisation der Vorschussrechnung D, 3, *a*, verwendet wurden. Überdies sind fünf Neubauten, bezw. Neueinrichtungen ausgeführt worden, wofür die bezüglichen Ausgaben aus Kredit VIII, J, 2, Armenwesen, und aus dem Irrenfonds zurückvergütet wurden.

Die nachstehende Tabelle gibt über den Detail Auskunft.

	Einnahmen.		Ausgaben.	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	—	—	27,141	15
2. Kersatz, Anstalt; neues Lehrgebäude	12,636	65	12,636	65
3. Nidau, Schloss; Gefängnisanbau	—	—	6,984	95
4. Hofwil, Seminar; Zentralheizung	—	—	266	80
5. Burgdorf, Schloss; Landjägerwohnung	—	—	1,440	45
6. Hofwil, Seminar; elektrische Beleuchtung	—	—	5,579	65
7. Hofwil, Seminar; Abortanlagen etc.	—	—	21,170	45
8. Bern, Hochschule; Neubau	—	—	52,713	80
9. Sonvilier, Erziehungsanstalt; Ökonomiegebäude	—	—	4,125	—
10. Bern, Frauenspital; Erweiterungsbauten	—	—	2,943	20
11. Münsingen, Irrenanstalt; neuer Dampfkessel	12,515	85	12,515	85
12. Kirchlindach, Pfarrhaus; Neubau	—	—	43	40
13. Bellelay, Irrenanstalt; neue Viehscheune	—	—	38,000	—
14. Aarwangen, Anstalt; neues Lehrgebäude	39,377	—	39,377	—
15. Landorf, Anstalt; neues Lehrgebäude	36,649	55	36,649	55
16. Blankenburg, Schloss; Abortverlegung	—	—	1,696	85
17. Bern, Oberseminar; Neubau	—	—	57,510	65
18. Oberwil b. B., Pfarrhaus; Wasserversorgung	—	—	332	40
19. Waldau, Irrenanstalt; Tollhaus-Umbau	9,000	—	9,000	—
20. Bern, Zeughaus; Abort-Umbau	—	—	5,802	85
21. Blankenburg, Landjägerwohnung; Verbesserung	—	—	912	10
22. Waldau, Irrenanstalt; neuer Dampfkessel	318	10	6,000	—
23. Biel, Amthaus; Rolljalousien	—	—	2,361	75
24. Rütti, landwirtschaftliche Schule; neue Pferdescheune etc. . . .	—	—	8,602	25
25. Amortisation auf D. 3, *a*, Vorschuss	—	—	6,690	40
Total	110,497	15	360,497	15

Die Einnahmen Art. 2, 14 und 15, sind Rückerstattungen vom Kredit VIII, J. 2, Armenwesen und diejenigen Art. 11 und 19 vom Irrenfond.

Dieser Zusammenstellung fügen wir für einzelne Objekte folgende Erläuterungen bei:

Ad 2. Kehrsatz, Erziehungsanstalt; neues Lehrgebäude.
(Bewilligung vom 20. Mai 1903 = Fr. 23,020.)

Die Arbeiten sind im Anfang des Berichtsjahres vollendet worden, so dass der Bau im Frühjahr 1904 bezogen werden konnte. Die Gesamtbaukosten betragen Fr. 23,011. 40.

Ad 3. Nidau, Schloss; neue Gefangenschaften.
(Bewilligung vom 28. Juli 1902 = Fr. 14,000.)

Sämtliche Arbeiten sind bereits im Vorjahre vollendet und die Gefangenschaften Ende 1903 bezogen worden.

Die Baukosten betragen Fr. 13,989.

Ad 4, 6 und 7. Hofwil, Seminar; Bade- und Wascheinrichtungen, Erneuerung der Abortanlagen und diverse Umbauten und Einrichtungen.
(Bewilligung vom 31. August 1904.)
(Bewilligung vom 3. Oktober 1904.)

Nachdem im Vorjahr die elektrische Beleuchtung und die Zentralheizung eingerichtet worden sind, wurden im Berichtsjahr die neuen Aborte, Bade- und Wascheinrichtungen und andere Umbauten vollendet. Ausstehend sind noch die Renovation der Nordfassade und einige kleinere Ergänzungsarbeiten im Innern des Gebäudes.

Die Generalabrechnung kann erst im Jahr 1905 aufgestellt werden.

Ad 5. Burgdorf, Schloss; Einbau einer Landjägerwohnung und Erweiterung einer solchen.
(Bewilligungen vom 7. Mai 1902 = Fr. 4500, und 11. Juli 1904 = Fr. 1000.)

Die Arbeiten sind alle vollendet. Die Kosten betragen für beide Wohnungen Fr. 5560. 45.

Ad 8. Bern, Hochschule; Neubau.
(Bewilligung vom 27. Dezember 1898 = Fr. 500,000.)

Im Berichtsjahr sind die dekorativen Malereien in der Aula ausgeführt worden. Ausstehend ist noch die an Bildhauer Lanz in Paris zur Ausführung übertragene, an der Südfassade des Gebäudes aufzustellende Figur der Wissenschaft, welche im April 1905 zur Aufstellung kommen soll.

Eine genaue, endgültige Abrechnung wird im nächstjährigen Jahresbericht gegeben werden. Es ist zwar eine ordentliche Ersparnis erzielt worden, allein dieselbe wird zum Teil noch für den Ausbau der Souterrain- und Dachräume, sowie für Einfriedigungen in Anspruch genommen werden müssen.

Ad. 9. Sonvilier, Erziehungsanstalt; Ökonomiegebäude.
(Bewilligung vom 21. Februar 1898 = Fr. 147,500.)

Im laufenden Jahre sind Arbeiten ausgeführt worden für Fr. 5995. Mit Inbegriff dieses Betrages belaufen sich die bisherigen Baukosten auf 145,955.40 Franken.

Weitere Herstellungsarbeiten beim Ökonomiegebäude werden im nächsten Jahr auszuführen sein, da die Laubenvorbauten ganz baufällig sind und samt Treppenanlagen umgebaut werden müssen. Ferner ist um Erweiterung der Stallungen und Bühne nachgesucht worden.

Ad 10. Bern, Frauenspital; Erweiterungsbauten etc.
(Bewilligung vom 18. November 1901 = Fr. 110,000.)

Die im Vorjahr infolge Beginn der Wintervorlesungen verschobenen Arbeiten sind im Berichtsjahr in allen Teilen vollendet worden.

Die Gesamtausgaben betragen nun rund Fr. 110,000.

Ad 11. Münsingen, Irrenanstalt; neuer Dampfkessel.
(Bewilligung vom 29. September 1903 = Fr. 12,700.)

Der neue Dampfkessel und die damit in Verbindung stehenden Einrichtungen sind im Frühjahr vollendet und dem Betrieb übergeben worden. Die daherigen Kosten steigen auf Fr. 12,515. 85 an.

Die neue Kesselanlage hat sich in jeder Hinsicht gut bewährt.

Ad 12. Kirchlindach, Pfarrhaus; Wiederaufbau.
(Bewilligung vom 11. September 1901 = Fr. 9500.)

Der Bau ist vollendet, aber die Abrechnung steht noch aus.

Ad 13. Bellelay, Irrenanstalt; neue Viehscheune.
(Bewilligung vom 4. Februar 1904 = Fr. 42,000.)

Der Bau einer neuen Scheune für 48 Stück Grossvieh, 22 Stück Jungvieh und zwei Buchten für 4—6 Schweine mit Futterräumen und Dienstwohnung, inkl. Brunnenleitung, alles im Kostenanschlag von 60,700 Franken, wurde der Anstalt Bellelay um Fr. 42,000 zur Ausführung übertragen.

Der Bau ist sofort in Angriff genommen und im November vollendet worden. Die Arbeiten sind im allgemeinen gut und zur Zufriedenheit ausgeführt. Der Anstalt wurden in diesem Jahr susammen Fr. 38,000 angewiesen.

Ad 14. Aarwangen, Erziehungsanstalt; neues Lehr- und Wohngebäude.
(Bewilligung vom 14. März 1904 = Fr. 100,000.)

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer,- Dachdecker- und Spengler-Arbeiten konnten Ende Mai verakkordiert und bis im Oktober ausgeführt werden. Ende Jahres wurden dann auch die übrigen Arbeiten verakkordiert. Im Frühjahr 1905 soll die Übergabe des Baues stattfinden.

Ad 15. Landorf, Erziehungsanstalt; neues Lehr- und Wohngebäude.
(Bewilligung vom 14. März 1904 = Fr. 103,300.)

Die Erd-, Maurer-, Steinhauer-, Zimmer-, Dachdecker- und Spengler-Arbeiten wurden im Frühjahr verakkordiert und sofort in Angriff genommen. Anfangs Oktober war der Bau unter Dach.

Dann wurden noch die Kanalisations- und andere Arbeiten ausgeführt.

Im November sind auch die Schreiner-, Glaser-, Schlosser-, Gipser- und Maler-Arbeiten verakkordiert worden.

Die Vollendung und der Bezug des Baues ist auf das Frühjahr 1905 vorgesehen.

Ad 16. Blankenburg, Schloss; Verlegung der Gefängnisaborte.

(Bewilligung vom 19. August 1903 = Fr. 1700.)

Die Arbeiten sind nach erfolgter Kreditbewilligung sofort in Angriff genommen und im Berichtsjahr vollendet worden. Die Gesamtkosten betragen Fr. 1696. 85.

Ad 17. Bern, Oberseminar; Neubau.

(Bewilligung vom 17. Mai 1904 = Fr. 290,000.)

Nach Ausarbeitung der Arbeits- und Detailpläne wurden im August die Erd-, Maurer- und Steinhauer-Arbeiten, sowie die Eisen-Lieferungen, die Zimmer-, Spengler- und Dachdecker-Arbeiten im November verakkordiert und in Angriff genommen.

Im Dezember konnte der Bau aufgerichtet werden.

Ad 18. Oberwil b. B., Pfarrhaus; Wasserversorgung.

(Bewilligung vom 14. September 1904 = Fr. 2050.)

Der bewilligte Ankauf von 6 Minutenliter Quellwasser von der Wasserversorgung des Dorfes Oberwil und die Erstellung der Abzweigleitung zum Pfarrhaus ist innerhalb des bewilligten Kredites erfolgt.

Die Kosten des Wasserkaufes wurden von der Domänenkasse zurückvergütet.

Ad 19. Waldau, Irrenanstalt; Umbau des Tollhauses.

(Bewilligungen vom 15. Mai 1899, 10. November 1900, 14. Dezember 1900 und 15. Februar 1901. Total: Fr. 201,900.)

In diesem Jahre ist die Warmwasseranlage ergänzt, ein neues Kamin ausgeführt und das Kleidermagazin im Dachstock heizbar gemacht worden. Mit diesen Arbeiten belaufen sich die bisherigen Baukosten auf zirka Fr. 192,000.

Ad 20. Bern, Militäranstalten, Zeughaus; Umänderung der Aborte.

(Bewilligung vom 3. Oktober 1904 = Fr. 5800.)

Sämtliche Arbeiten sind bis Mitte Dezember vollendet worden. Die Ausgaben betragen Fr. 5802. 85.

Ad 23. Waldau, Irrenanstalt; neuer Dampfkessel etc.

(Bewilligung vom 28. September 1904 = Fr. 15,000.)

Die Arbeiten werden samt den nachträglich vom Kesselinspektor verlangten Ergänzungsarbeiten und Verbesserungen an der bestehenden Dampfleitung in nächster Zeit vollendet.

Ad 24. Biel, Amthaus; Anbringen von Rolljalousien.

(Bewilligung vom 18. Juli 1904 = Fr. 3600.)

Die bewilligten Arbeiten sind ausgeführt, aber noch nicht alle bezahlt.

Ad 25. Rütti, landwirtschaftliche Schule; neue Pferdescheune etc.

(Bewilligung vom 28. September 1904 = Fr. 25,000.)

Der Bau der neuen Pferdescheune konnte Ende November unter Dach gebracht werden. Der Bau ist Ende Januar 1905 bezogen worden.

Die Verlegung und der Umbau des ehemaligen Schweinestallgebäudes ist bereits im Oktober fertig geworden.

Nach dem Umzug der Pferde in die neue Stallung wird der Umbau des bisherigen Pferdestalles zu einem Kuhstall in Angriff genommen.

Projekte und Kostenvoranschläge.

Projekte und Kostenvoranschläge für noch nicht ausgeführte Neu- und Umbauten sind folgende ausgearbeitet worden:

1. Bern, ehemalige Kavalleriekaserne und Wachthaus beim Aarbergertor.

Um- und Anbauten für die permanente Schulausstellung. Devissumme Fr. 18,300.

2. Tavannes, Zeughaus; Erweiterung für zwei oder drei Batterien.

Vier Varianten mit Devissummen von Fr. 40,700, Fr. 58,700, Fr. 51,700 und Fr. 68,250.

3. Waldau, Irrenanstalt.

Projektskizzen für Wachstationen.

4. Worben, Armenanstalt.

Projektskizze zu einem Männerhaus.

5. Schulhäuser.

Zehn diverse Projektskizzen zu ein- und zweiklassigen Schulhäusern.

6. Bellelay, Irrenanstalt.

Verschiedene Projekte für 50 unruhige Männer und 50 Frauen.

7. Sonvilier, Erziehungsanstalt.

Neue Stallung mit Bühne, Remise, Holzschuppen, Waschküche etc. Projekt nach Programm.

Für den Bau eines *Obergerichtsgebäudes in Bern,* wofür das Obergericht selbst mehrere Eingaben ein-

gereicht und die Staatswirtschaftskommission in ihrem Bericht zum Staatsverwaltungsbericht pro 1901 die Notwendigkeit betont hat, ist vom Regierungsrat der sog. Spielplatz auf der Grossen Schanze südlich des Frauenspitals als Bauplatz bestimmt worden. Gestützt hierauf wird zur Beschaffung des Bauprojektes geschritten werden.

2. Unterhalt der Staatsgebäude.

Der ordentliche Unterhalt der Staatsgebäude in den Ingenieurbezirken I, II, VI und teilweise V wurde in üblicher Weise nach den Vorschriften für die Bewohner obrigkeitlicher Gebäude vom 14. Juli 1848 und 1. März 1856 vom Kantonsbauamt und den Bezirksingenieuren mit Hülfe der Oberwegmeister besorgt. In den Ingenieurbezirken III, IV und teilweise V geschah dies seit 1894 probeweise ganz durch das Kantonsbauamt. Da sich dieses letztere System im allgemeinen bewährt und die Staatswirtschaftskommission in ihrem Bericht zum Staatsverwaltungsbericht pro 1903 sich ebenfalls für diese einheitliche Besorgung ausgesprochen hat, hat die Baudirektion dem Regierungsrat auf 1905 die probeweise Übertragung des gesamten Hochbauunterhaltes des Staates im ganzen Kanton beantragt.

Die Kosten des ordentlichen Gebäudeunterhaltes pro 1904 sind folgende:

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	110,000	—	1,502	90	115,136	25
2. Pfarrgebäude	52,000	—	396	55	56,201	50
3. Kirchengebäude	6,000	—	—	—	9,490	—
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	439	65
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	—	—	23,934	60
6. Pfrundloskäufe	—	—	—	—	1,000	—
Total	192,000	—	1,899	45	206,202	—
Die *Total-Ausgaben* betragen					206,202	—
Hiervon ab die Einnahmen					1,899	45
Bleiben als *Rein-Ausgaben*					204,302	55
Die *Kredite* betrugen					192,000	—
			Mehr-Ausgaben		12,302	55

Die Mehrausgaben auf Rubrik C 1, 2 und 3 mussten für dringende Arbeiten gemacht werden, welche zum Teil schon im Vorjahre ausgeführt worden waren, aber wegen mangelndem Kredit nicht hatten bezahlt werden können. Die Überschreitung auf C 3 rührt von den vier mit Beschluss des Grossen Rates an die Gemeinden Messen, Rütti bei Büren, Büren und Diesse um Fr. 8450 abgetretenen Kirchenchore her und diejenige auf Rubrik C 6 wurde veranlasst durch den Pfrundloskauf von Sombeval.

3. Hochbaupolizei.

Der Regierungsrat erteilte, gestützt auf das Gesetz vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften, im Jahr 1904 folgenden Vorlagen die Genehmigung:

Matten bei Interlaken, Alignementsplan; Abänderung.

Interlaken, Alignementsplan für das Westquartier, das Dorf, das Höhequartier und das Ostquartier.

Grindelwald, Regulativ betreffend die öffentliche Kanalisation.

Oberwichtrach, Baureglement.

Huttwil, Alignementspläne für die Hofmattstrasse und das Fiechtenfeld.

Lyss, Kanalisationsreglement.

Bümpliz, Alignementsplan, Abänderung (Verschiebung des Alignements der Gewerbestrasse bei der Kreuzung der Mittelstrasse um 4 m.).

Bümpliz, Alignementsplan, Abänderung beziehungsweise Neuaufstellung von Alignementen verschiedener Strassen.

Biel, Alignementspläne für den Promenadenweg, den Friedhofweg und die Logengasse, den Ritterweg und den Mettweg.

Biel, Alignementsplan, Abänderung beziehungsweise Neuaufstellung von Alignementen verschiedener Strassen.

Madretsch, Revision von Art. 10 der Verordnung zum Alignementsplan vom 6. Oktober 1899.

St. Immer, Alignementsplan, Abänderung.

Pruntrut, Alignement für die rue du Cheval blanc.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Brünig-Hasleberg, Neubau, I. Sektion Brünig-Hohfluh	—	—	8,069	80
2. Grosser Scheideggweg, Neubau, Sektion Zwirgi-Ledi-Grindelscherm	—	—	11,197	50
3. Gstaad-Windspillen, Korrektion	—	—	1,200	—
4. Hindelbank-Burgdorf, Staldenbrücke, Umbau	—	—	3,459	55
5. N. Goldbach-Huttwil, Korrektion	—	—	270	95
6. Frauenkappelen-Aebischen, Neubau	—	—	210	—
7. Büren-Orpund, Neubau, Vorarbeiten	—	—	766	45
8. Prêles-Diesse, Korrektion	—	—	9,087	10
9. Pruntrut-Cœuve, Erweiterung, Vorarbeiten	—	—	195	50
10. Hindelbank-Krauchthal, Korrektion	—	—	1,679	20
11. Aeschau-Neuenschwand, Korrektion	—	—	6,610	05
12. Burgdorf-Heimiswil, Emmenbrücke, Neubau	—	—	21,229	62
13. Langenthal-Melchnau-Altbüron, Korrektionen, Vorarbeiten	—	—	563	50
14. Ins-Witzwil, Neubau	—	—	10,000	—
15. Thun-Gunten, Riedernbachbrücke, Neubau	—	—	3,075	70
16. Wangen-Bannwil, Korrektion	—	—	15,948	05
17. Niederbipp-Wolfisberg, Neubau	—	—	7,734	05
18. Langenthal-Bützberg, Korrektion	—	—	5,000	—
19. Merligen-Unterseen, Korrektion	—	—	2,500	—
20. Trubstrassen IV. Klasse gegen den Brandöschgraben, Korrektion	—	—	3,525	50
21. Neue Aarebrücke Bern-Aarberg, Vorarbeiten	304	40	913	25
22. Aarebrücke zu Hagneck, Neubau	—	—	1,815	80
23. Brienzersee-Strasse, linkes Ufer, Neubau	—	—	2,932	80
24. Lyss-Worben, Aarebrücke, Neubau	—	—	1,200	—
25. Vauffelin-Romont, Korrektion, Sektion Vauffelin	—	—	1,560	—
26. Brügg-Büetigen, Aarebrücke, Neubau	—	—	365	50
27. Courtedoux, Dorfstrassen, Korrektion	—	—	2,746	36
28. Hof-Susten, Korrektion und Neubau, Vorarbeiten	—	—	6,867	15
29. Lauterbrunnen-Stechelberg, Korrektion, letzte Sektion	—	—	14,619	55
30. Köniz-Scherli-Niedermuhlern, Neubau, II. Sektion	—	—	16,352	60
31. Schwarzwasser-Schwarzenburg, Korrektion, Vorarbeiten	—	—	56	60
32. Kalkstetten-Guggersbach mit Sense-Brücke, Vorarbeiten	—	—	510	60
33. Nidau-Safneren, Korrektion	—	—	136	25
34. Sornebrücke zu Courtételle, Neubau	—	—	1,000	—
35. Thun-Steffisburg, Kanalisation	—	—	12,123	15
36. Tavannes-Saignelégier, Korrektion zu Tramelan	—	—	2,400	—
37. Grellingen-Seewen, Korrektion, Vorarbeiten	—	—	45	05
38. Baggwil-Ruchwil, Korrektion	—	—	30,017	50
39. Linden-Röthenbach, Korrektion	—	—	8,194	35
40. Prêles-Lamboing, Korrektion	—	—	636	35
41. Melchnau-Ludligen, Korrektion	—	—	10,015	85
42. Delémont-Develier, Korrektion	—	—	386	10
43. Riedtwil-Wäckerschwend, Korrektion	—	—	1,851	20
44. Courfaivre-Soulce, Neubau	—	—	16,486	—
45. Saignelégier-La Ferrière, Korrektion zu Noirmont	—	—	870	50
46. Roche-d'Or-Strasse, Neubau	—	—	5,539	80
47. Belp-Hohlenstutz, Korrektion	—	—	510	—
48. Riedbach-Ob. Bottigen und Flühli-Matzenried, Neubau	—	—	5,603	75
49. Diessbach-Bleiken-Heimenschwand, Korrektion	—	—	278	30
50. Bleiken-Ibach-Bruchenbühl, Korrektion	—	—	4,000	—
51. Ramsei-Grünen, Verbreiterung	—	—	1,800	—
52. Maikirch-Wahlendorf, Neubau	—	—	6,595	90
53. Steffisburg-Schwarzenegg, Korrektion, Vorarbeiten	—	—	519	—
Übertrag	304	40	271,271	78

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	304	40	271,271	78
54. Attiswil, Dorfstrassen, Korrektion	—	—	81	45
55. Wyleroltigen-Ferenbalm, Neubau, 1. Teilstück	—	—	1,500	—
56. Thun-Dornhalden, Korrektionen im Heimberg	—	—	8,132	40
57. Delsberg-Courrendlin, Korrektion zu Delsberg	—	—	156	—
58. Delémont-Soyhières, Korrektion zu Delsberg	—	—	78	—
59. Oberstocken-Blumenstein, Korrektion	300	—	5,423	65
60. Biembach-Strasse, Neubau	—	—	5,235	40
61. Nidau-Hagneck, Entwässerung und Walzen	—	—	4,482	15
62. St. Ursanne-Ocourt, Korrektion zu Bellefontaine	—	—	136	65
63. Zwingen-Brislach, Hauszurücksetzung	—	—	1,300	—
64. St. Brais-Fondeval, Neubau	—	—	2,000	—
65. Worb-Höchstetten, Korrektion zu Worb	—	—	1,909	75
66. Schwarzenburg-Guggisberg, Entwässerung zu Schwarzenburg	—	—	16	95
67. St. Brais-Saulcy, Neubau	—	—	11,033	90
68. Moutier-Tavannes, Chalièrebrücke, Neubau	—	—	1,075	24
69. Lützelflüh-Emmebrücke, Geländer-Ergänzung	—	—	507	15
70. Lochbach-Oberburg, Neubau	—	—	2,757	53
71. Sigriswil-Rotmoos, neue Brücke	—	—	1,401	70
72. Zollhaus-Schwefelberg, Hoflandernbrücke, Brandschaden	1,750	—	1,829	25
73. Leissigen-Aeschi-Strasse, Erweiterung zu Krattigen	—	—	320	—
74. Beatenberg-Strasse, Erweiterung	—	—	1,275	—
75. Spiez-Faulensee-Leissigen, Hauszurücksetzung in Faulensee	—	—	600	—
76. Dürrgraben-Strasse, Hopfernbrücke, Neubau	—	—	500	—
77. Glovelier-Saulcy, Korrektion in Saulcy	—	—	686	—
78. Gunten-Sigriswil, Hauszurücksetzung in Gunten	—	—	800	—
79. Delsberg-Münster, Korrektion zu Courrendlin	—	—	400	—
80. Hindelbank-Jegenstorf, Korrektion	—	—	244	20
81. Delémont-Soyhières, Abschrankung längs der Birs	—	—	1,394	55
82. Tavannes-Moutier, Kanalisation in Tavannes	—	—	8,548	—
83. Scheussbrücke zu Cortébert, Neubau	250	—	—	—
84. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion, Vorarbeiten	—	—	362	—
85. Uetendorf-Thierachern, Korrektion	—	—	96	—
86. Weissenbach-Eschi, Neubau	—	—	1,150	—
87. Bern, Kornhausbrücke, Neubau, Beitrag	—	—	62,500	—
88. Utzenstorf-Wyler, Neubau	—	—	72	—
	2,604	40	—	—
89. Vorschuss von D 3 *b*, Strassenbauten	171,672	30	—	—
	174,276	70	399,276	70
Der *Budgetkredit* betrug	225,000	—	—	—
Die *Einnahmen* betrugen	2,604	40	—	—
Der *Vorschuss*, Art. 89 oben, beträgt	171,672	30	—	—
Total	399,276	70	399,276	70

Auf all diese Bauten speziell einzugehen, würde zu weit führen. Bloss bezüglich der Sustenstrasse wird bemerkt, dass das Projekt für die bernische Strecke anfangs des Jahres abgeliefert und seither geprüft worden ist. Die Länge von Innertkirchen bis Susten beträgt 28,4 km. und die Gesamtkosten sind auf Fr. 2,750,000 veranschlagt, wovon Fr. 2,640,000 auf den Bau und Fr. 110,000 auf die Landentschädigungen entfallen.

Dazu kommt das schon früher aufgestellte Projekt für den Strassenbau von Meiringen durch die Aareschlucht nach Innertkirchen. Dieses Strassenstück, welches als erste Sektion der Sustenstrasse zu betrachten ist, hat eine Länge von 3,3 km. und ist mit den Landentschädigungen auf Fr. 680,000 veranschlagt.

Am 3. November 1904 fand in Luzern mit den Abgeordneten von Uri eine Konferenz statt, in welcher der hierseits ausgearbeitete Entwurf des dem Bundesrat zu handen der Bundesversammlung gemeinsam einzureichenden Subventionsgesuches, sowie das weitere Vorgehen überhaupt besprochen wurde.

Es muss nun noch die Ergänzung der Vorlage durch Uri abgewartet werden, damit die Eingabe an die Bundesbehörden gemacht werden kann. Bernischerseits wäre die Sache bereit.

Abgeliefert wurde ebenfalls das Projekt für eine linksufrige Brienzerseestrasse, für welche auch unter gewissen Bedingungen ein Bundesbeitrag in Aussicht gestellt ist. Die Länge dieser Strasse beträgt rund 19 km. Die Anlagekosten sind auf Fr. 1,360,000 veranschlagt, wovon die Landentschädigungen rund Fr. 40,000 in Anspruch nehmen.

Das Projekt wurde am 10. Juni 1904 den Gemeinden zur Vernehmlassung übersandt.

Wie aus der Zusammenstellung ersichtlich, sind im Berichtsjahr viele, über den ganzen Kanton verteilte Objekte, darunter einige von grösserer Bedeutung, zur Ausführung gelangt. Der zur Verfügung stehende Kredit von Fr. 225,000 hat nicht ausgereicht, so dass der Vorschusskredit für Fr. 171,672. 30 in Anspruch genommen werden musste.

Die Vorschussrechnung auf Ende 1904 ergibt zu Lasten des Kredites X F Fr. 695,071. 49 (siehe Vorschussrechnung hiernach).

2. Unterhalt.

Art.	Kredit Fr.	Kredit Rp.	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	400,000	—	10,113	10	417,906	20
2. Strassenunterhalt	410,000	—	17,641	10	428,632	09
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	70,000	—	122	—	107,590	45
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	282	50	4,712	33
5. Beiträge an Obstbaumpflanzungen	2,000	—	—	—	—	—
6. Erlös von Strassengras, Landabschuitten etc.	—	—	3,021	—	—	—
Total	887,000	—	31,179	70	958,841	07
Die *Totalausgaben* betragen					958,841	07
Hiervon ab die Einnahmen					31,179	70
Bleiben als *Reinausgaben*					927,661	37
Die *Kredite* betrugen					887,000	—
			Mehrkosten		40,661	37
Diese Summe verteilt sich auf:						
Art. 1. Wegmeisterbesoldungen					7,793	10
„ 2. Strassenunterhalt					990	99
„ 3. Wasserschaden und Schwellenbauten					37,468	45
					46,252	54
Hiervon kommen in Abzug:						
Die Ersparnis Art. 4, verschiedene Kosten			Fr. 570. 17			
Die auf Art. 5, Beiträge an Obstbaumpflanzungen unverwendet gebliebenen			„ 2,000. —			
Die Einnahmen Art. 6, Erlös von Strassengras und Landabschnitten etc.			„ 3,021. —		5,591	17
Die reinen Mehrausgaben betragen somit					40,661	37

Die Überschreitungen auf Art. 1 und 3 erfolgten auf Beschlüsse des Regierungsrates vom 19. November und 21. Dezember 1904. Diejenige auf Art. 1 wurde veranlasst durch die im Laufe des Jahres vom Regierungsrat beschlossenen neuen Wegmeisterstellungen auf wichtigen Strassen IV. Klasse, sowie durch Besoldungserhöhungen für die Wegmeister gemäss der am 29. April genehmigten Skala. Ferner sind vier frühere Akkordwegmeister im V. Ingenieurbezirk in Regiewegmeister verwandelt und nun aus Rubrik E 1 bezahlt worden. Der Kredit E 3 reicht selten aus, auch nicht in verhältnismässig günstigen Jahren. Die diesjährige Überschreitung ist keine ausserordentliche. Am grössten war der Wasserschaden dieses Jahr an den Staatsstrassen im Amt Frutigen. Er betrug rund Fr. 30,000 nur im Juni. Etwas weniger gross, aber immerhin erheblich, war der Schaden auch im übrigen Oberland, ebenso im Amt Schwarzenburg etc.

Die Überschreitung auf Rubrik E 2 ist infolge der immer grösser werdenden Ansprüche des Verkehrs erklärlich. Überall werden an den Unterhalt grössere Anforderungen gestellt. In grössern Verkehrszentren wird gewünscht, dass die Strassen gewalzt werden und auch im offenen Land macht sich bei frequentierten Strassen, welche nie einen richtigen Ausbau erfahren haben, sondern nur allmählich mit der Zeit verbreitert worden sind, das Bedürfnis für eine vermehrte Bekiesung und Ergänzung der Versteinung geltend.

Die Dampfwalze wurde im Berichtsjahr in den Ingenieurbezirken I, II, V und VI verwendet. Während die Walze des Staates auch von einzelnen Gemeinden für ihre Strassen benutzt wurde, hat der Staat für die Strasse Nidau-Sutz diejenige der Gemeinde Biel gebraucht. Für grössere Gemeinden wird es zweckmässiger sein, dass sie sich selbst eine

Walze halten. Die rationelle Ausnutzung derselben wird ihnen leichter sein als dem Staat.

Auf Anregung des Ingenieurs des II. Bezirkes ist die Anschaffung einer Steinbrechmaschine in Aussicht genommen worden. Dieselbe soll ermöglichen, das in den Kiesgruben vorhandene grobe Steinmaterial rationell für die Bekiesung nutzbar zu machen.

Die Länge der Staatsstrassen im Kanton Bern beträgt auf Ende 1904 im ganzen 2169 km. Die Strassenverzeichnisse oder Distanzentabellen, welche noch von 1875 datieren und alljährlich neu nachgeführt wurden, sind dieses Jahr auf ihre Richtigkeit genauer durchgesehen worden, um nächstes Jahr neu gedruckt zu werden. Dazu soll auch eine Übersichtskarte des kantonalen Strassennetzes erstellt werden.

Die Unterhaltungskosten der Staatsstrassen, soweit die Rubrik E 2 betreffend, gehen in den einzelnen Ingenieurbezirken ziemlich auseinander. Das Mittel beträgt 20 Rp. per Laufmeter.

Am 17. Dezember 1904 beschloss der Regierungsrat die Abtretung des 852,5 m. langen Strassenstückes vom Bahnhof Langnau durch das Dorf bis zum Hotel „Emmenthal" um eine Loskaufsumme von Fr. 6000. Diese Strasse kommt pro 1905 vom Strassennetz des Staates wieder in Abzug.

Unterhandlungen für Abtretung von Staatsstrassen an Gemeinden sind ferner anhängig gemacht worden mit Biel, Nidau und Thun.

Am 14. September 1904 erteilte der Regierungsrat folgende Bewilligungen zur Benutzung von Staatsstrassen für Automobilkurse:

1. an die schweizerische Automobilbetriebsgesellschaft Zürich für die Thun-Oberhofen-Strasse;
2. an Herrn S. Lüscher in Neuenstadt für die Strasse Neuenstadt-Lignières.

Die bis dahin auf verschiedenen Staatsstrassen im Amt Pruntrut ausgeführten Kurse sollen auf 1. Januar 1905 wieder eingehen.

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

Grosse Scheidegg, Wegstück Zwirgi-Ledi	1,360 m.
Beatenberg-Strasse, Teilstück Kirche-Bahnhof	2,030 „
Oberburg-Zimmerberg	2,000 „
Schwanden-Niederbach-Rüderswil	1,800 „
Niederbach-Nesselgraben bis zum Abweg nach Madlenberg	2,620 „
Lyss-Seedorf-Strasse von der Lehnmühle-Seedorf	4,040 „
Köniz-Oberscherliau	5,160 „
Total	19,000 m.

Die Gesamtlänge der Strassen IV. Klasse, für welche der Staat bis jetzt die Wegmeisterstellung bewilligt hat, beträgt 429 km.

Über den Zustand der vom Staat seit den Siebzigerjahren subventionierten Strassen IV. Klasse wurden die Berichte der Bezirks-Ingenieure eingeholt und wo nötig die betreffenden Gemeinden durch die Regierungsstatthalter eingeladen, bestehenden Mängeln abzuhelfen.

E. Wasserbau.

Art.		Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	a. Bauten des Staates.				
1.	Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	90	—	2,388	40
42.	Aare unterhalb Thun, Teilwehr-Unterhalt	—	—	510	60
3.	Verschiedene Kosten	2,700	85	4,214	30
	Total	2,790	85	7,113	30
	b. Beiträge an Gemeinden.				
4.	Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	2,160	—
6.	Mühlebach zu Meiringen, Korrektion	7,500	—	11,940	—
7.	Lammbach zu Brienz, Verbauung	42,800	—	26,107	55
8.	Mühlebach zu Brienz, Korrektion	767	60	1,535	20
9.	Lombach zu Unterseen und Habkern, Verbauung	—	—	19,500	95
10.	Engstligenkorrektion, Ergänzung	4,081	80	7,083	15
11.	Lombach zu Habkern, Ufermauer	—	—	6,398	35
12.	Lombach zu Habkern, Versicherungsbauten	12,288	—	17,562	70
13.	Wildbäche zu Wengi bei Frutigen, Verbauung	11,834	—	15,460	60
14.	Reichenbach im Gschwandenmaad, Korrektion	11,690	—	16,714	20
15.	Kanderkorrektion Kien-Stegweid	—	—	72,068	10
16.	Grünnbachschale zu Merligen, Umbau	18,000	—	15,712	—
17.	Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	111,296	13	104,986	39
18.	Gürbekorrektion vom Quellengebiet-Belp	55,289	—	101,386	90
19.	Sense in der Gemeinde Neuenegg, partielle Korrektion	—	—	8,657	—
20.	Scheusskorrektion Bözingen-Bielersee, Vollendung	5,600	—	10,089	90
	Übertrag	281,146	53	437,362	99

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	281,146	53	437,362	99
21. Birskorrektion zu Zwingen	3,123	55	5,017	55
22. Lüsselkorrektion, Kantonsgrenze-Birs	6,472	50	9,774	95
23. Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion	4,800	—	8,777	50
24. Grosse Müsche zu Kaufdorf, Korrektion	2,560	—	4,690	—
25. Birskorrektion zu Liesberg	1,472	88	2,178	60
26. Hornbachverbauung bei Wasen	8,800	—	13,798	55
27. Grüneverbauung bei Sumiswald	17,275	—	28,034	95
28. Biembach, Gemeinde Hasle, Verbauung	10,000	—	26,284	50
29. Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	25,780	—	35,290	54
30. Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	13,036	90	9,015	40
31. Simmekorrektion bei Grodœy zu St. Stephan	8,000	—	17,161	20
32. Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	—	—	226	—
33. Aarekorrektion bei der Gürbeausmündung	3,157	30	7,452	05
34. Gürbekorrektion zu Selhofen	3,400	—	8,521	40
35. Äschaugraben bei Eggiwil, Verbauung	6,000	—	12,689	80
36. Sensekorrektion Neuenegg-Bärenklaue	—	—	3,958	10
37. Sensekorrektion von Laupen-Saane	8,000	—	12,618	—
38. Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	20,000	—	38,299	20
39. Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	998	75
40. Kurzeneigraben, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	—	—	304	90
41. Saanekorrektion in der Gemeinde Diki	2,226	50	2,916	50
43. Habbach in der Bärau, Verbauung	1,349	95	1,349	95
44. Rauss zu Crémines, Verbauung	5,700	—	—	—
45. Dorfbach zu Oberwil b. B., Korrektion	1,290	—	1,150	65
46. Simmekorrektion Oberried-Lenk	5,600	—	7,166	70
47. Hugeligraben zu Saanen, Verbauung	2,600	—	4,600	—
48. Feissebach zu Niederstocken, Verbauung	4,760	—	7,390	—
49. Bettelriedbachverbauung zu Zweisimmen	1,000	—	1,660	—
50. Turbach zu Saanen, Verbauung	2,800	—	4,855	—
51. Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Sohlen- und Uferversicherungen	10,000	—	—	—
52. Mühlebach zu Mühlethurnen, Korrektion	—	—	2,000	—
53. Brandöschgraben zu Trub, Verbauung	4,000	—	6,300	70
54. Ilfiskorrektion, II. Sektion	—	—	7	—
55. Ilfiskorrektion, III. Sektion	—	—	180	40
56. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	—	—	234	—
57. Aarekorrektion Elfenau-Bern	8,326	20	14,542	15
58. Simmekorrektion zu Zweisimmen	765	70	1,403	80
59. Sense in der Neueneggau, Korrektion	—	—	556	40
60. Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau	—	—	8,371	25
61. Worblenbach zu Enggistein, Korrektion	—	—	40	85
62. Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	—	—	24,975	95
63. Kurzeneigraben in der Kurzeneialp, Verbauung	1,800	—	3,153	05
64. Saanekorrektion von Laupen-Oltigen	—	—	15,175	15
65. Gürbekorrektion Belp-Stockmatt	—	—	37	45
66. Laueligraben im Heimberg, Verbauung	5,000	—	10,763	50
67. Dürrbach und Zuflüsse, Verbauung	—	—	30	—
68. Trubbach und Zuflüsse, Verbauung	—	—	748	25
69. Zulgkorrektion von Steffisburg bis Aare	3,780	—	7,080	—
70. Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	2,550	—	3,350	—
71. Krattigengraben, Verbauung	—	—	399	—
72. Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	332	40
73. Engstligen zu Adelboden, Schwellenbauten	—	—	970	—
74. Leimbach zu Frutigen, Verbauung	—	—	146	25
75. Sense im Gäu, Schwellenbauten	—	—	200	—
76. Sense Kantonsgrenze Freiburg-Grasburg, Schwellenbauten	—	—	330	—
77. Sensekorrektion von Laupen aufwärts	—	—	4,204	25
78. Worblenkorrektion Wegmühle-Neuhaus	—	—	1,130	—
Übertrag	486,573	01	820,205	53

	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	486,573	01	820,205	53
79 Trachtbach und Glissibach zu Brienz, Verbauung	—	—	941	70
80. Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	—	—	19	35
81 Dorfbach zu Oberbipp, Verbauung	—	—	19	35
82. Frittenbach zu Zollbrück, Verbauung	—	—	53	65
	486,573	01	—	—
83. Vorschuss von D. 3. *c.*, Wasserbauten	18,989	02	—	—
Total	505,562	03	821,239	58
Zusammenzug.				
a. Bauten des Staates	2,790	85	7,113	30
b. Beiträge an Gemeinden	505,362	03	821,239	58
Total	508,352	88	828,352	88

Die *Einnahmen* betreffen:

Bundes- und Gemeindebeiträge und Verschiedenes	Fr. 489,363. 86
Vorschuss Art. 83 oben	„ 18,989. 02
Total	Fr. 508,352. 88

Die pro 1904 bezahlten Bundesbeiträge für die Saanekorrektion von Fr. 13,800. —, Lombachverbauung von Fr. 13,607. 95, Aarekorrektion zu Innertkirchen von Fr. 4,320. —, Mühlebachkorrektion zu Brienz von Fr. 6,000. —, Kanderkorrrektion von Fr. 55,000. — und Sensekorrektion zu Neuenegg und Laupen von je Fr. 10,000. — = Fr. 20,000. — sind als Amortisation der Vorschüsse aus der Staatskasse verwendet worden. Siehe die Vorschussrechnung D. 4. *a—n,* Seite 16 hiernach.

Der Rechnungsabschluss pro 1904 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	—	2,790	85	7,113	30
b. Beiträge an Gemeinden			505,562	03	821,239	58
	320,000	—	508,352	88	828,352	88
2. Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter	7,400	—	1,583	75	7,766	10
3. Wasserwerkgebühren	—	—	—	—	—	—
4. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—	34,815	95	34,815	95
5. Haslethalentsumpfung, nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	347,400	—	544,752	58	890,934	93

Der *Budgetkredit* betrug	347,400	—
Dazu die *Einnahmen*	544,752	58
Total	892,152	58
Die *Total-Ausgaben* belaufen sich auf	890,934	93
Die *Ersparnis* von	1,217	65
ist auf Art. 2, Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister, gemacht worden.		
Die Ausgaben Art. 4, Juragewässerkorrektion von *Fr. 34,815. 95* sind aus dem Schwellenfonds zurückvergütet worden. Der Stand desselben war am 1. Januar 1904	989,166	30
Zinsertrag hiervon pro 1904 . . . Fr. 37,093. 70		
Erlös von Gras, Weiden, Obst etc. . . . „ 1,696. 05		
Zusammen Fr. 38,789. 75		
Ausgaben pro 1904 . . . „ 34,815. 95		
Vermehrung im Jahr 1904	3,973	80
Stand des Schwellenfonds am 31. Dezember 1904	993,140	10

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

Die von Bund und Kanton bewilligten Kredite für die *Lombachkorrektion* sind erschöpft. An den ausgeführten Verbauungen wurden aber durch die verschiedenen grossen Hochwasser schwere Beschädigungen angerichtet, wofür teilweise sofort Herstellungs- und Sicherungsarbeiten angeordnet werden mussten. Im Einvernehmen mit den Bundesbehörden sollen hierfür sobald wie möglich definitive Vorlagen zur Bewilligung eingereicht werden.

Ähnlich steht es mit dem *Lamm- und Schwandenbach* bei Brienz. Die bewilligten Kredite sind erschöpft, aber es sind noch bedeutende Ergänzungen der Verbauungen notwendig, wofür im neuen Jahr den obern Behörden des Bundes und des Kantons neue Vorlagen unterbreitet werden sollen. Die Abrechnung pro Ende 1904 konnte wegen einer Differenz mit den S. B. B. bezüglich der von denselben, resp. von der J. S. B. ausgeführten Arbeiten an der Brünigbahn noch nicht definitiv bereinigt werden.

Die Beobachtungen, welche an den Terrainspalten im Abrutschgebiet gemacht wurden, haben im Berichtsjahr keine wesentlichen Bewegungen ergeben.

Die *Engstligenkorrektion* zu Frutigen ist vollendet.

Die Kosten der *Kanderkorrektion* Kien-Stegweid betragen auf

Ende 1904	Fr.	975,406. 05
Von der bewilligten Voranschlagssumme von	„	1,250,000. —
bleiben somit noch zur Verfügung	Fr.	274,593. 95

Von den beteiligten Gemeinden hat Äschi sich geweigert, dem Unternehmen beizutreten. Es wurden deshalb die Korrektionsbauten auf das übrige Gebiet beschränkt.

An der *Gürbekorrektion* wurde namentlich im Quellgebiet weitergearbeitet. Die Arbeiten bewähren sich. Indessen haben die Niederschläge und Hochwasser der ersten Hälfte des Jahres an denselben bedeutenden Schaden angerichtet.

Die Korrektionen an der *Gürbe beim Auslauf in die Aare* und an dieser selbst, sowie an der *Saane* und *Sense* gingen programmgemäss vor sich, an letzterer jedoch mit bedeutenden Mehrkosten gegenüber dem Voranschlag.

Die Korrektion der *Emme bei Eggiwil* schreitet benfalls normal fort.

Im Gebiet der *Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf* sind nun sämtliche Brücken umgebaut und bestehen jetzt dort keine Abflusshindernisse mehr in Gestalt von Brückenflusspfeilern.

Die *untere Emmekorrektion* Burgdorf-Kantonsgrenze ist vollendet. Hingegen ist bei Bätterkinden noch die Verlegung des Kanaleinlaufes zur Holzstofffabrik notwendig, wofür das Projekt aufgestellt worden ist.

Auch die *Aarekorrektion Oltigen-Aarberg* schreitet sukzessive schwellenbezirksweise fort.

Die übrigen Verbauungen und Korrektionen geben zu keinen besondern Bemerkungen Anlass.

Projektiert wurde eine grössere Korrektion und Verbauung der Trub und ihrer Zuflüsse.

Im Berichtsjahr sind dem Kanton Bern für folgende Flusskorrektionen und Verbauungen Bundesbeiträge bewilligt worden:

1. Korrektion der Grossen Simme bei Zweisimmen.
2. Korrektion der Saane bei Gstaad.
3. Korrektion der Sense bei Neuenegg.
4. Verbauung der Wildbäche in Wengi bei Reichenbach.
5. Verbauung des Brüggbaches bei Wiedlisbach und Rumisberg.
6. Verbauung des Dorfbaches von Oberbipp.
7. Korrektion der Emme zwischen Emmenmatt und Burgdorf.
8. Korrektion des Oberwil-Dorfbaches bei Büren.

Die Kostenanschlagssummen hierfür betragen zusammen Fr. 426,714. 30, die bewilligten Bundesbeiträge Fr. 160,219. 05 oder im Mittel 37,5% der Voranschlagsummen.

Bundesbeiträge wurden ausbezahlt im ganzen für 63 Posten Fr. 522,634. 98.

Mit Schreiben vom 4. Februar 1904 zeigte das schweizerische Departement des Innern an, dass auf Beschluss der Bundesbehörden künftig eine strengere Prüfung der Wasserbaurechnungen durch die eidgenössische Finanzkontrolle stattzufinden habe, wofür den Bundesbehörden jeweilen zwei Doppel Abrechnungen nebst Belegen einzusenden seien. Um diesem Begehren in richtiger Weise nachzukommen, erliess die Baudirektion an ihre Bezirksingenieure für sich und die betreffenden Gemeinden entsprechende Instruktionen mit einheitlichen Formularien für Abrechnungen und Situations-Etats.

Ueber den **Rechnungsstand der grösseren Wasserbauten** gibt nachstehende Tabelle Auskunft:

Korrektion oder Verbauung	Devissumme		Beiträge des Bundes		Beiträge des Kantons		Beiträge der Pflichtigen		Kosten bis Ende 1904	
	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	751,449	65
2. Turbach b. Saanen, Verbauung	105,000	—	42,000	—	31,500	—	31,500	—	91,338	75
3. Emmekorrektion, Emmenmatt-Burgdorf	2,313,023	—	771,007	—	771,007	—	771,007	—		
	+150,000	—	50,000	—	50,000	—	50,000	—	[1])2,443,030	63
4. Hornbach, Verbauung	375,000	—	150,000	—	112,500	—	112,500	—	249,184	75
5. Gürbekorrektion 1893	748,000	—	333,300	—	249,300	—	165,400	—	1,332,970	88
	+822,500	—	365,150	—	277,500	—	179,850	—		
6. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	1,040,000	—	416,000	—	312,000	—	312,000	—	877,069	13
7. Lammbach bei Brienz Verbauung	810,000	—	405,000	—	324,000	—	81,000	—	887,702	10
	+100,000	—	50,000	—	40,000	—	10,000	—		
8. Kanderkorrektion	1,250,000	—	416,700	—	416,700	—	416,700	—	975,406	05

[1]) Inklusive Lützelflühbrücke, Heimiswilbrücke, Lochbachbrücke und Waldeggbrücke.

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahre 1904 wurden für folgende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 PS), sowie für Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt:

Amtsbezirk	Gewässer	Anlage
Oberhasle	Dorf und Alpbach zu Meiringen.	Wasserwerk der Dorfgemeinde, Konzessionserteilung.
Interlaken	Aare zu Interlaken.	Wasserwerk der Dampfschiffgesellschaft, Konzessionsübertragung an die Licht- und Wasserwerke Interlaken und von dieser an die Einwohnergemeinde Interlaken.
Niedersimmenthal	Kander zu Spiezwiler.	Wasserwerk der A.-G. „Motor" in Baden, Konzessionsübertragung resp. Erteilung einer neuen Bewilligung an die A.-G. Vereinigte Kander- und Hagneckwerke in Bern.
Konolfingen	Kiesen in Herbligen.	Wasserwerk Moser, Ingold & de Bruin, Konzessionserteilung.
Burgdorf	Emme im Emmeschachen bei Kirchberg.	Starkstromleitung des Elektrizitätswerkes Wangen.
Trachselwald	Rüegsbach in der Wintersei, Gemeinde Rüegsau.	Wasserwerk eines Initiativkomitees von Interessenten der Gemeinden Rüegsau, Hasle und Oberburg, Konzessionsfristverlängerung.
Nidau	Aare zu Hagneck.	Wasserwerk der A.-G. Elektrizitätswerk Hagneck, Konzessionsübertragung resp. Erteilung einer neuen Bewilligung an die A.-G. Vereinigte Kander- und Hagneckwerke in Bern.

Veranlasst durch die stete Zunahme der gewerblichen Ausnützung der Gewässer und im Hinblick darauf, dass die Wasserwerk- und Wässerungswehre hier und da nicht richtig unterhalten oder ohne Wissen der Behörden weggeschafft werden, hat die Baudirektion die Regierungsstatthalter eingeladen, darauf zu achten, dass einerseits solche Anlagen nicht ohne Bewilligung der kompetenten Behörden erstellt, abgeändert oder weggeschafft, anderseits in ihrem Bestand auch nicht vernachlässigt werden, so lange sie gesetzlichen Bestand haben.

Stellung von Gewässern unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster.

Der Regierungsrat genehmigte im Jahre 1904 folgende Vorlagen:

Glissibach bei Brienz, Schwellenreglement.

Krattiggraben bei Krattigen, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Boltigen, Schwellenreglement und Kataster.

Simmekorrektion in der Grodei bei St. Stephan, Schwellenkataster.

Spiez, Schwellenreglement und Kataster für die Kanderkorrektion.

Wimmis, Schwellenreglement und Kataster.

Waldmuttlibach, Schüpflibach und Hentschenriedbach in der Gemeinde Spiez, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Sigriswil, Schwellenreglement und Kataster.

Lauelibach in den Gemeinden Steffisburg und Heimberg, Schwellenreglement und Katasterrevision.

Rumisberg, Bachreglement.

Oberbipp-Dorfbach, in den Gemeinden Oberbipp und Wiedlisbach, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Mittlerer Gürbenbezirk, Gebäudeschwellenkataster.

Dicki, Schwellenreglement und Kataster.

Oltigen bei Aarberg, Schwellenreglement und Kataster für die Aare.

Golaten, Schwellenreglement und Kataster für die Aare.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 24. September 1904 wurde die Baudirektion unter Vorbehalt der freien Würdigung der Verhältnisse von Fall zu Fall ermächtigt, die Wasserwerkkonzessionsgebühren auf folgender Grundlage zu berechnen:

Für eine neue Anlage bis zu 3 P. S. 30 Fr. und

für Anlagen von 4 bis 100 P. S. 6 Fr. Zuschlag per P. S.,

für Anlagen von 101 bis 800 P. S. 5 Fr. Zuschlag per P. S.,

für Anlagen über 800 P. S. 4 Fr. Zuschlag per P. S.;

für den Umbau einer bestehenden Anlage mit einer Kraftvermehrung bis zu 3 P. S. 30 Fr. und bei einer grösseren Kraftvermehrung Zuschläge in obiger Progression.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1904 folgender:

A. Hochbauten.

Stand am 1. Januar 1904			Fr.	68,745. 35
Bewilligungen pro 1904			„	599,681. 15
Mehrkosten			„	142. 95
			Fr.	668,569. 45
Zahlungen pro 1904	Fr.	360,497. 15		
Ersparnisse	„	1,755. 70		
			„	362,252. 85
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1904			Fr.	306,316. 60
Am 1. Januar 1904 betrugen dieselben			„	68,745. 35
		Vermehrung pro 1904	Fr.	237,571. 25

B. Strassenbauten.

Stand am 1. Januar 1904			Fr.	629,473. 13
Bewilligungen pro 1904			„	410,865. 55
Mehrkosten pro 1904			„	477. 74
			Fr.	1,040,816. 42
Zahlungen pro 1904	Fr.	399,276. 70		
Ersparnisse pro 1904	„	41,595. 57		
			„	440,872. 27
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1904			Fr.	599,944. 15
Am 1. Januar betrugen dieselben			„	629,473. 13
		Verminderung pro 1904	Fr.	29,528. 12

C. Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1904			Fr.	1,026,644. 02
Bewilligungen pro 1904			„	281,527. 24
Mehrkosten pro 1904			„	140,608. 12
			Fr.	1,448,779. 38
Zahlungen pro 1904	Fr.	828,352. 88		
Ersparnisse pro 1904	„	25,087. 20		
			„	853,440. 08
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1904			Fr.	595,339. 30
Am 1. Januar 1904 betrugen dieselben			„	1,026,644. 02
		Verminderung pro 1904	Fr.	431,304. 72

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1904		Neue Vorschüsse pro 1904		Amortisation pro 1904		Stand auf 1. Januar 1905	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten, Einnahmen	13,079	76	—	—	—	—	13,079	76
2. Bern, Villa Oranienburg, Unterhalt	—	—	222	10	222	10	—	—
3. Hülfe für Schwanden bei Brienz	856	75	—	—	—	—	856	75
4. Wegmeisterbesoldungen, Kreditrestanz	10,085	55	—	—	10,085	55	—	—
	24,022	06	222	10	10,307	65	13,936	51
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	700	—	1,347	—	2,047	—	—	—
h) Delémont-Mervelier-Önsingen-Bahn	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
i) Münster-Grenchen-Bahn . . .	5,092	—	—	—	—	—	5,092	—
k) Stockental-Bahn	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
l) Pruntrut-Damvant-Bahn . . .	—	—	4,649	—	—	—	4,649	—
	34,877	50	5,996	—	9,297	—	31,576	50
2. **Lötschberg-Bahn, Frutigen-Brig, Vorstudien**	86,795	45	41,619	95	32	—	128,383	40
3. **Eisenbahn-Subventionen:**								
a) Pruntrut-Bonfol-Bahn	60,000	—	—	—	—	—	60,000	—
b) Ramsei-Huttwil-Bahn	—	—	244,000	—	—	—	244,000	—
c) Solothurn-Münster-Bahn . . .	134,647	—	342,263	65	2,910	65	474,000	—
d) Saignelégier-Glovelier-Bahn . .	1,440,000	—	360,190	—	1,800,190	—	—	—
e) Sensetal-Bahn	645,760	—	161,440	—	807,200	—	—	—
f) Bern-Schwarzenburg-Bahn . .	151,931	30	229,316	40	447	70	380,800	—
g) Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,680,600	—	575,000	—	15,000	—	2,240,610	—
h) Bern-Muri-Worb-Bahn . . .	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
	4,132,948	30	1,912,210	05	2,625,748	35	3,419,410	—
D. 3. Bauvorschüsse.								
a) Hochbauten	149,610	83	—	—	6,690	40	142,920	43
b) Strassenbauten	523,399	19	171,672	30	—	—	695,071	49
c) Wasserbauten	1,125,501	83	18,989	02	—	—	1,144,490	85
	1,798,511	85	190,661	32	6,690	40	1,982,482	77
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a) Saanekorrektion	15,030	72	24,964	73	28,945	15	11,050	30
b) Lombachverbauung	136,630	79	2,336	48	138,967	27	—	—
c) Aarekorrektion zu Innertkirchen	8,935	93	6,476	37	6,480	—	8,932	30
d) Mühlebach zu Brienz	5,208	97	791	03	6,000	—	—	—
e) Kornhausbrücke in Bern . . .	250,000	—	—	—	62,500	—	187,500	—
f) Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	6,109	66	74	30	6,183	96	—	—
g) Lauterbrunnen-Stechelberg-Strasse .	14,380	04	239	51	14,619	55	—	—
h) Kanderkorrektion Kien-Stegweid	75,743	55	1,547	01	55,000	—	22,290	56
i) Lombach, Ergänzungsbauten .	12,124	90	3,277	10	—	—	15,402	—
k) Sensekorrektion Laupen-Neuenegg	30,000	—	888	76	10,000	—	20,888	76
l) „ in der Gemeinde Neuenegg	—	—	19,346	46	10,000	—	9,346	46
m) Hasleberg-Strasse (Brünig-Hohfluh)	—	—	50,115	06	—	—	50,115	06
n) Lauterbrunnen-Stechelberg-Strasse .	—	—	6,009	20	—	—	6,009	20
	554,164	56	116,066	01	338,695	93	331,534	64

II. Vermessungswesen.

I. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Im Berichtsjahr wurde die im letzten Jahresbericht erwähnte *Neuauflage der Zeichnungsvorlagen für das Konkordat* fertig erstellt und die von den Konkordatskantonen vorausbestellten Exemplare versandt.

II. Stand des eidg. Kartenwerks im Kanton Bern.

Die im Jahr 1904 ausgeführten Arbeiten der Abteilung für Landestopographie des Schweiz. Militärdepartements betreffen:

1. Geodätische Arbeiten.

Triangulation II. und III. Ordnung. Die Winkelmessung wurde östlich der Linie Delsberg-Münster vollendet und das im Westen anschliessende Gebiet bis zur Linie Montoz-Tavannes-Les Breuleux-Noirmont signalisiert.

2. Topographische Arbeiten.

In Neuausgaben wurden publiziert die Blätter: 123 Grenchen, 164 Aarwangen, 369 Hohmatt, 370 Signau, 371 Trub, 339 Heimberg, 352 Wattenwil, 353 Thun, 355bis Stockhorn, 393 Meiringen, 488 Blümlisalp.

Auf 14 Blättern wurden Nachträge erhoben.

III. Vorarbeiten für den Kataster.

a. Triangulationen.

Im Berichtsjahr wurden die Teiltriangulationen von Agerten und Bönigen und die Gemeindetriangulationen von Pieterlen, Trub und Trubschachen beendigt; die Teiltriangulationen von Nidau und Burgdorf begonnen; die Gemeindetriangulationen von Bözingen und Reiben ausgeführt; die Gemeindetrianguletion Eggiwil fortgesetzt und diejenige von Schangnau bagonnen. In der Gemeinde Kandergrund wurde die Revision der Signalversicherung und der Abschluss der Dienstbarkeitsverträge durchgeführt.

b. Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen.

Vom Regierungsrat wurden gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 folgende Grenzbereinigungen erledigt: Vechigen-Worb, Hilterfingen-Goldiwil, Madretsch-Brügg, Biglen-Walkringen, Biglen-Grosshöchstetten, Biglen-Arni, Biglen-Worb, Ins-Tschugg, Wynigen-Seeberg, Krauchthal-Hindelbank, Heimiswil-Wynigen, Heimiswil-Rüegsau, Kappelen-Worben, Ochlenberg-Seeberg.

IV. Parzellarvermessungen.

Im Berichtsjahr erhielten die Vermessungswerke der Gemeinden *Twann* und *Pieterlen* die regierungsrätliche Genehmigung.

Probevermessungen im Oberland.

Das Vermessungswerk von *Kandergrund* ist so weit beendigt, dass es demnächst zur Genehmigung vorgelegt werden kann.

In *Sigriswil* sind die Arbeiten soweit vorgerückt, dass die Aufnahmen auf dem Terrain im Jahr 1905 so ziemlich beendet sein dürften. Hieran wird sich dann, da seit Beginn der Arbeiten eine grosse Zahl Veränderungen im Besitzstand stattgefunden hat, eine Nachführung der bisherigen Aufnahmen anschliessen.

Stand der Vermessungsarbeiten in den zur Inangriffnahme derselben aufgeforderten Amtsbezirken.

In den Amtsbezirken Aarberg, Aarwangen, Bern, Büren, Burgdorf, Fraubrunnen, Laupen, Nidau, Seftigen, Trachselwald und Wangen sind die Katastervermessungen abgeschlossen und es besitzen sämtliche Gemeinden dieser Amtsbezirke ein vom Regierungsrat genehmigtes Vermessungswerk.

Im Berichtsjahr wurde die Revision der Vermessungswerke von 27 Gemeinden ausgeführt und zurzeit sind die Revisionen von 101 Vermessungswerken in Arbeit.

Übersicht des Standes der Vermessungsarbeiten in den verschiedenen Amtsbezirken.

Amtsbezirk	Termin	Anzahl der Gemeinden	Genehmigte Vermessungswerke haben		In Vermessung		Im Rückstand	
				%		%		%
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	27	100	—	—	—	—
Wangen	1. Januar 1882	26	26	100	—	—	—	—
Konolfingen	1. Januar 1882	31	30	97	1	3	—	—
Erlach	1. Mai 1882	14	10	71	4	29	—	—
Seftigen	1. Mai 1885	27	27	100	—	—	—	—
Trachselwald	1. Januar 1886	10	10	100	—	—	—	—
Signau	1. Juli 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	289	94	12	4	5	2

[1]) Die Gemeinde *Reiben*, die ein nach den jurassischen Vorschriften erstelltes, älteres Vermessungswerk besitzt, wird zurzeit neu vermessen. Die Gemeinde *Pieterlen* war im gleichen Falle; die Neuvermessung dieser Gemeinde wurde im Berichtsjahr fertig erstellt und genehmigt.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Zurzeit sind in folgenden Gemeinden totale Neuvermessungen in Arbeit: *Reiben, Bözingen* und *Damvant.* In *Bassecourt* und *Vendlincourt* findet eine teilweise Neuvermessung statt, mit gleichzeitiger Revision der Pläne des übrigen Gemeindebezirks.

Genehmigt wurde im Berichtsjahr die totale Neuvermessung von *Pieterlen* (siehe III., Parzellarvermessungen) und die mit teilweiser Neuvermessung verbundenen Nachführungen der Vermessungswerke von *Cormoret* und *Bonfol.* Es wurden weiter genehmigt die Nachführungen der Vermessungswerke von *Develier, Dittingen, La Chaux, Muriaux, Sonceboz* und *Undervelier.*

Nachtragsarbeiten, teilweise verbunden mit Markrevisionen, finden zurzeit in 23 Gemeinden statt.

V. Kantonsgrenzen.

Im Berichtsjahr erfolgte die Genehmigung der Verbale der *Grenzbereinigung gegen den Kanton Freiburg* zwischen der bernischen Gemeinde Dicki und der freiburgischen Gemeinde Klein-Bösingen und zwischen den Gemeinden Dicki und Ferenbalm einerseits und der freiburgischen Gemeinde Ulmiz andererseits.

Ebenso erfolgte die Genehmigung des Verbals für die Grenzstrecke Bern-Freiburg längs den bernischen Gemeinden Münchenwiler und Müntschemier einerseits und der freiburgischen Gemeinde Murten andererseits.

III. Eisenbahnwesen.

A. Gesetzgebung und Verwaltung.

Durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1904 wurde die Vergünstigung der *Zollbefreiung für Schienen zur ersten Anlage von Eisenbahnen* auf weitere 10 Jahre, vom 19. Juli 1904 an gerechnet, verlängert.

In der Sitzung des Grossen Rates vom 4. Februar reichten Herr Grossrat Lohner und 17 Mitunterzeichner folgende *Motion* ein:

„1. Der Regierungsrat wird eingeladen, folgende Fragen zu prüfen und dem Grossen Rat darüber Bericht zu erstatten:

„*a)* Ist nicht eine staatliche Intervention angezeigt mit dem Zwecke, den mit Hülfe des Staates und der Gemeinden erstellten Dekretsbahnen, deren Obligationenkapital eine sichere Verzinsung aufweist, ein Obligationenkapital mit billigerem Zinsfuss zu beschaffen?

„*b)* Wenn ja: Wie ist dieser Zweck am besten zu erreichen und wie sind die dadurch erzielten Ersparnisse im Interesse der beteiligten Bahnen am richtigsten zu verwenden?

„2. Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Grossen Rat Bericht über den Stand des Rückkaufs der Berneroberlandbahnen zu erstatten, welcher am 31. Dezember 1901 denselben vom Regierungsrate angekündigt wurde, unter Mitteilung an den Grossen Rat unterm 28. Januar 1902.“

Die Motion wurde in der Sitzung vom 23. Mai 1904 erheblich erklärt.

B. Allgemeines und Fahrpläne.

Mit Ermächtigung des Regierungsrates vom 16. März 1904 trat die Direktion der Bauten und Eisenbahnen dem *internationalen ständigen Verband der Schiffahrtskongresse* als Mitglied bei. Der Verband bezweckt die Förderung und Hebung der Binnen- und Seeschiffahrt, welche berufen ist, im Verkehrswesen eine immer bedeutendere Rolle zu spielen.

Die Zahl der von Fahrplankommissionen verschiedener Kantonsteile, Gemeindebehörden, Verkehrs-, Handels und Industrievereinen und einzelnen Interessenten gestellten und vom Regierungsrat bei den Bahnverwaltungen geltend gemachten Begehren zu den *Fahrplanentwürfen* der Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen im Kanton Bern betrug für den Sommerfahrplan 1904 = 130 (1903 = 133), für den Winterfahrplan 1904/05 = 87 (1903/04 = 88).

Mit Eingabe vom 21. März 1904 stellte der *evangelisch-reformierte Synodalrat des Kantons Bern* das Gesuch, es möchte der Regierungsrat die Frage prüfen, ob nicht die Direktionen der Nebenbahnen auf dem Gebiete des Kantons Bern veranlasst werden könnten, an den kirchlichen Festtagen keine Extrazüge zu Vergnügungsfahrten mehr zu veranstalten. Wir haben im Auftrag des Regierungsrates, nach Vernehmlassung der Direktionen der bernischen Nebenbahnen, der Kirchenbehörde am 11. Juli 1904 geantwortet, dass wir davon Umgang nehmen, bei den Bahngesellschaften auf eine Einschränkung des Sonntagsverkehrs hinzuwirken und es dem Takt derselben anheimstellen, Extrazüge zu besondern Vergnügungszwecken an Sonn- und kirchlichen Festtagen zu veranstalten oder nicht.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Die Linie wurde am 17. Mai 1904 von den Experten des eidgenössischen Eisenbahndepartements kollaudiert, woraufhin der Bundesrat die Betriebseröffnung auf den 21. Mai bewilligte.

Durch Beschluss vom 19. Oktober 1904 bewilligte der Regierungsrat die Einzahlung des letzten Fünftels auf die Aktienbeteiligung des Staates Bern mit Fr. 360,000.

2. Montreux-Berneroberlandbahn.

Der Bundesrat erteilte durch Beschluss vom 12. Januar 1904 den neuen Gesellschaftsstatuten vom 14. März 1903 die Genehmigung.

Eine zweite, von der Generalversammlung unterm 18. Juni 1904 angenommene Statutenrevision, die Erhöhung des Aktienkapitals von Fr. 6,940,000 auf Fr. 7,000,000 betreffend, wurde vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 6. Oktober 1904, nach Massgabe von Art. 9 des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, soweit es den Kanton Bern betrifft, genehmigt und durch Bundesratsbeschluss vom 28. Oktober 1904 sanktioniert.

Der Bahnbau wurde so gefördert, dass die Strecke Château d'Oex-Gstaad noch im Berichtsjahr, näm-

lich den 20. Dezember 1904, eröffnet werden konnte. Auf der Strecke Gstaad-Zweisimmen waren Ende 1904 der Oberbau überall verlegt, die Stationsgebäude in Schönried, Saanenmöser ganz und in Oeschseite und Zweisimmen grösstenteils beendigt, die Umformerstation in Altenried erstellt und die Kontakt- und Speiseleitung, sowie die Schienenrückleitung montiert. Die Stationsanlagen in Saanen und Oeschseite, die Korrektion der Zweisimmen-Lenkstrasse bei Zweisimmen, sowie die Anlage von Winterwegen in Gruben und einer Haltestelle daselbst verursachten längere Verhandlungen mit den Interessenten, welche jedoch schliesslich in der Hauptsache zu einem befriedigenden Abschluss führten.

Der Staat Bern leistete im Berichtsjahre die vierte Einzahlung auf seine Aktienbeteiligung von Fr. 2,800,000 mit 20 % = Fr. 560,000.

3. Solothurn-Münster-Bahn.

Nachdem in Folgegebung des Grossratsbeschlusses vom 7. Oktober 1903 die gerichtliche Beweisaufnahme zum ewigen Gedächtnis, beziehungsweise die Sicherung des Beweises betreffend die Wasserverhältnisse der Rauss und ihrer Zuflüsse am Nordende des Weissensteintunnels am 7. November 1903 in Gänsbrunnen stattgefunden hatte, ordnete der Regierungsrat durch Beschluss vom 29. Dezember 1903 eine Ergänzung derselben in dem Sinne an, dass auch der bisherige Erguss der in Frage kommenden Quellenbäche quantitativ festzustelleu sei. Demgemäss wird nun die Wassermenge dieser Bäche durch einen Vertreter der Bahngesellschaft und den Bezirksingenieur in Delsberg periodisch kontrolliert.

Der Bundesrat genehmigte das allgemeine Bauprojekt, ausgenommen für die Strecke 17—19 im Kanton Bern (Crémines-Grandval), am 13. November 1903. Die Arbeiten wurden im Kanton Solothurn am 16. November gleichen Jahres und im Kanton Bern am 4. Januar 1904 begonnen, an beiden Orten beim Weissensteintunnel (Länge 3653 m), dessen Bohrung die Hauptarbeit bildet. Der Sohlenstollen konnte im Berichtsjahre vom Südportal aus auf 970 m. vorgetrieben werden.

Die erste Einzahlung der Aktienbeteiligung des Staates wurde durch Beschluss des Regierungsrates vom 24. Juni 1904 auf die gesetzliche Quote, nämlich von Fr. 133,200 auf 20 % von Fr. 1,185,000 = Fr. 237,000 erhöht und im Berichtsjahre auch noch die zweite Einzahlung im gleichen Betrage geleistet.

Der Regierungsrat genehmigte im Berichtsjahre ferner den Schienenlieferungsvertrag.

4. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 25. Januar 1904 die Gesellschaftsstatuten vom 17. Dezember 1901 mit Nachtrag vom 6. Oktober 1903, das allgemeine Bauprojekt für eine Normalspurbahn nach der von den Experten in Gutachten vom 1. Dezember 1903 vorgeschlagenen Linie und setzte das Anlagekapital für dieselbe auf Fr. 2,380,000 fest, bewilligte eine Aktienbeteiligung von 40 % des Anlagekapitals, nämlich von 3808 Aktien à Fr. 250 = Fr. 952,000, ermächtigte die Bahngesellschaft eine Anleihe von höchstens einem Drittel des Anlagekapitals, im Maximum von Fr. 793,000 aufzunehmen und anerkannte den Finanzausweis als geleistet.

Ferner erteilte der Grosse Rat dem Regierungsrat den Auftrag, über die Benützung der Schwarzwasserbrücke mit der Bahngesellschaft eine Übereinkunft abzuschliessen.

Die im Jahre 1901 geleistete erste Einzahlung des Staates im Betrage von Fr. 137,100 wurde durch Beschluss des Regierungsrates vom 17. Februar 1904 auf die gesetzliche Höhe von 20 %, also auf Fr. 190,400 gebracht und im Berichtsjahre auch noch die zweite Einzahlung vom gleichen Betrage geleistet.

Das allgemeine Bauprojekt für die 6,4 Kilometer lange Teilstrecke in der Gemeinde Wahlern, Schwarzwasserbrücke-Schwarzenburg, erhielt unterm 15. Juli 1904 die Genehmigung des Bundesrates.

Der Regierungsrat genehmigte am 31. August 1904 den Bauvertrag für die Ausführung des Unterbaues und das Legen des Oberbaues, woraufhin am 2. September mit dem Bahnbau auf genannter Teilstrecke begonnen wurde.

Vom Regierungsrat wurden im Berichtsjahre ferner der Schienenlieferungsvertrag (4. April) und der Anleihensvertrag (7. September) genehmigt.

In Anbetracht der hohen Kosten, welche die *Verstärkung der bestehenden Schwarzwasserbrücke* nach sich gezogen hätte, wurde anlässlich des Vertragsabschlusses mit der Firma Bell & Cie. in Kriens, welcher diese Arbeiten übertragen worden war, von uns die Frage einer neuen, nur für die Eisenbahn bestimmten Brücke aufgeworfen. Die hierauf von der Direktion der Bern-Schwarzenburg-Bahn aufgestellten Studien und eingeholten Offerten ergaben, dass die Mehrkosten einer neuen Brücke zirka Fr. 61,200 betragen würden. Diese Mehrkosten rechtfertigen sich aber durch die augenscheinlich grossen Vorteile, welche in der vollständigen Trennung des Eisenbahnverkehrs vom Strassenverkehr liegen.

Infolgedessen gelangte die Direktion der Bern-Schwarzenburg-Bahn, namens ihres Verwaltungsrates, am 24. Oktober 1904 an den Regierungsrat mit dem Gesuche um

1. Genehmigung des Bauvertrages mit Bell & Cie. in Kriens betreffend den Bau einer eisernen Eisenbahnbrücke neben der bestehenden Strassenbrücke und
2. Bewilligung eines ausserordentlichen Staatsbeitrages von Fr. 50,000 an die Kosten dieser neuen Brücke.

Der Regierungsrat genehmigte durch Beschluss vom 16. November 1904 diesen Bauvertrag, verschob jedoch die Vorlage des Subventionsgesuches an den Grossen Rat, bis von Seite der beteiligten Gemeinden und Privaten eine den Mehrkosten dieses Brückenbaues angemessene Erhöhung ihrer Aktienbeteiligung stattgefunden habe, die Tracéfrage für die erste Teilstrecke, Bern-Schwarzwasserbrücke, endgültig entschieden sei und die Anlagekosten der ganzen Linie mit Rücksicht hierauf und die vom eidgenössischen Eisenbahndepartement verlangten Verstärkungs-

arbeiten an Unterbau und Oberbau definitiv festgestellt werden können.

Die nach Massgabe des eidgenössischen Expropriationsgesetzes stattgefundene öffentliche Planauflage gab betreffend die Strecke Liebefeld-Weissenbühl Anlass zu einer Anzahl Einsprachen gegen die von den Experten empfohlene kombinierte Variante und zu hohen Entschädigungsforderungen, weshalb die Bern-Schwarzenburg-Bahngesellschaft sich entschloss, über die Einfahrt in Bern neue Studien zu machen. Das Ergebnis dieser Studien fällt jedoch ins Jahr 1905.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Die Bohrarbeiten auf der Strecke *Eigerwand-Eismeer* wurden im Berichtsjahr fortgesetzt. Letztere Station soll im Sommer 1905 erreicht und damit dieser Bahnbau vorläufig abgeschlossen werden.

Die Angelegenheit betreffend Benennung der Station *Eigerwand* wurde durch Beschluss des Bundesrates vom 19. April 1904 endgültig dahin erledigt, es sei dem in Unterstützung eines Begehrens der Gemeinde Grindelwald vom Regierungsrat an die Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes für die Bahnstrecke Eigerwand-Eismeer geknüpften Vorbehalt, jenen Stationsnamen in „Grindelwaldblick“ oder „Eigerwand-Grindelwaldblick“ abzuändern, keine Folge zu geben.

2. Simplondurchstich.

Der Stand der Tunnelbohrung war auf 31. Dezember 1904 folgender:

Gesamtlänge im Tunnel I = 19,561 Meter, Fortschritt in 1904 = 1665 Meter; Gesamtlänge im Paralleltunnel = 19,326 Meter, Fortschritt in 1904 = 1555 Meter.

Der Durchschlag wurde auf den Monat Februar 1905 erwartet und erfolgte denn auch am 24. Februar zwischen 7 und 8 Uhr vormittags.

D. Bahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Gotthardbahn.

In Berücksichtigung des Umstandes, dass der Kanton Bern bei der schweizerischen Subvention für den Bau und Betrieb der Gotthardbahn mitbeteiligt ist, setzte der schweizerische Bundesrat mit Schreiben vom 26. Februar 1904 den Regierungsrat in Kenntnis, dass er, in Vollziehung der Art. 1 und 2 des Bundesgesetzes betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen vom 15. Oktober 1897, der Gotthardbahngesellschaft auf 1. Mai 1909 den Rückkauf angekündigt habe.

Mit dieser Kenntnisgabe verband der Bundesrat die Erklärung, dass der Bund als Rückkäufer im Zeitpunkt der Bahnerwerbung selbstverständlich diejenigen Verpflichtungen übernehmen werde, welche der Gotthardbahngesellschaft in den Konzessionen von 1868 und 1869 und in den internationalen Verträgen von 1869, 1871, 1878 und 1879 auferlegt worden sind und welche dannzumal noch bestehen werden.

2. Emmenthalbahn.

An Stelle des demissionierenden Herrn F. Baumann, Baumeister in Bern, wählte der Regierungsrat durch Beschluss vom 17. März 1904 Herrn Regierungsstatthalter Lüthi in Trachselwald zum Vertreter des Staates im Verwaltungsrat dieser Gesellschaft.

3. Thunerseebahn.

Im Begriffe eine vom schweizerischen Bundesrat durch Beschluss vom 25. November 1903 verlangte Verstärkung ihres Oberbaues durchzuführen, entschloss sich die Thunerseebahngesellschaft zu einem *Umbau der Strecke km. 22,4 — km. 23,3 Därligen-Interlaken,* um dieselbe von allen Kurven von kleinerm Radius als 300 Meter zu befreien. Sie reichte gleichzeitig ein Projekt zum *Umbau der Station Därligen* zu einer Kreuzungsstation ein, um die Möglichkeit zu schaffen, vorkommende Zugsverspätungen durch Kreuzungsverlegungen mehr als bisher auszugleichen.

Erstere Vorlage wurde vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 5. September 1904 genehmigt. Die Vorlage betreffend die Station Därligen ist noch unerledigt, weil die Gemeinde dagegen Stellung genommen hat und eine Verlegung der Station nach der Westseite des Dorfes wünscht.

4. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Nachdem bereits im Vorjahre zwischen der Spiez-Erlenbach-Bahngesellschaft als Eigentümerin der Station Erlenbach und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahngesellschaft betreffend die Mitbenützung dieser Station durch die letztere Verhandlungen stattgefunden hatten, welche jedoch resultatlos verliefen, beschloss der Verwaltungsrat der S. E. B., in Sachen die Vermittlung des Regierungsrates anzurufen.

Unsere Vorverhandlungen blieben jedoch wegen der bei beiden Verwaltungen herrschenden, einander diametral gegenüberstehenden Ansichten hinsichtlich der Anwendbarkeit des Art. 8 des schweizerischen Nebenbahnengesetzes vom 21. Dezember 1899 resultatlos.

5. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Die von der ordentlichen Generalversammlung der Aktionäre vom 4. Juni 1904 angenommene Revision der Gesellschaftsstatuten betreffend die Erhöhung des Aktienkapitals auf Fr. 4,005,000, sowie hinsichtlich der vom Grossen Rat in seinem Subventionsbeschluss vom 22. November 1899 und der vom schweizerischen Bundesrat in seinem Genehmigungs-

beschluss vom 17. Juli 1900 gemachten Vorbehälte wurde vom Grossen Rat in seiner Sitzung vom 28. September 1904 genehmigt.

6. Gürbethalbahn.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte am 7. Juli 1904 eine infolge des Wiederaufbaues des Gurnigelbades notwendig gewordene Abänderung am Erweiterungsprojekt der Station Thurnen. Die Bauten sind im Berichtsjahr zur Ausführung gelangt.

7. Sensethalbahn.

Die Betriebseröffnung der Sensethalbahn erfolgte auf den 23. Januar 1904.

Durch Beschluss des Regierungsrates vom 24. Juni 1904 wurden wir ermächtigt, den letzten Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates im Betrage von Franken 161,440 der Bahngesellschaft anzuweisen.

8. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Der Regierungsrat bewilligte am 6. Januar 1904 der P. B. Bahngesellschaft die Restanzzahlung von Fr. 20,000 des durch Beschluss des Grossen Rates vom 1. Oktober 1902 bewilligten Vorschusses von Fr. 60,000.

Betreffend die Mitbenützung des Bahnhofes Pruntrut und den Betrieb ihrer Linie ging die Bahngesellschaft mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen einen neuen Vertrag ein. Derselbe datiert vom 10. Juni 1904 und enthält wesentlich günstigere Bedingungen als der bisherige Vertrag.

Die Studien für die Fortsetzung der Pruntrut-Bonfol-Bahn ins Elsass sind laut einem Bericht der Direktion vom 2. Dezember 1904 beendigt, der Anschlusspunkt der deutschen Bahnstrecke an der Schweizergrenze ist festgestellt und soll die Vorlage dem deutschen Reichstag zur Behandlung anlässlich des Budgets pro 1905 zugegangen sein.

9. Tramelan-Tavannes-Bahn.

Die Projektstudien für den Umbau in eine Normalspurbahn mit Verlängerung bis Noirmont hatten ein negatives Resultat, infolgedessen die Gesellschaft den ihr vom eidgenössischen Eisenbahndepartement vorgeschriebenen partiellen Umbau der Linie zwischen km. 4,900 und km. 5,400 an die Hand nahm. Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat die bezügliche Vorlage am 17. September 1904 genehmigt.

10. Bern-Muri-Worb-Bahn.

Mit dem auf 1. Januar 1904 eingetretenen Selbstbetrieb hat die Bern-Muri-Worb-Bahngesellschaft ihre Sanierung ins Werk gesetzt und im Berichtsjahr auch, wie die Betriebsergebnisse es beweisen, mit Erfolg durchgeführt.

Wir hoffen zuversichtlich, dass sich das Unternehmen auf dem betretenen Weg bald erholen wird.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Das mit Schreiben vom 19. Oktober 1903 vom eidgenössischen Eisenbahndepartement erhaltene Umbauprojekt für den *Bahnhof Biel* mit Überführung der Nidau- und der Madretsch-Strasse hat den Beifall der interessierten Gemeinden, vorab der Stadt Biel, nicht gefunden und konnte auch vom Regierungsrat nicht gutgeheissen werden. Namentlich waren darin die Kommunikationen über und längs der Bahn ungenügend berücksichtigt, infolgedessen der Regierungsrat in Schreiben vom 18. April 1904 an das eidgenössische Eisenbahndepartement das Begehren stellte, es seien im definitiven Projekt diese Kommunikationen besser zu gestalten. Der Regierungsrat sprach darin zugleich den Wunsch aus, es möchten sich die schweizerischen Bundesbahnen darüber äussern, wie sie den Begehren der Gemeinden Rechnung zu tragen beabsichtigen.

Die Rückäusserung der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen erfolgte am 5. Juli 1904, worauf gestützt das Eisenbahndepartement am 15. Juli den Regierungsrat ersuchte, nunmehr seine prinzipielle Vernehmlassung zu Gunsten der einen oder andern Projektalternative, mit Über- oder Unterführung der Nidau- und der Zentral- (Madretsch-) Strasse, sowie über die allgemeine Gestaltung der zukünftigen Güter-, Rangier- und Depotanlagen abzugeben.

Gestützt auf die neuerdings eingeholten Vernehmlassungen der beteiligten Gemeinden Biel, Nidau, Madretsch und Mett antwortete der Regierungsrat mit Schreiben vom 19. Oktober 1904, das Projekt der Generaldirektion der S. B. B. mit Überführung der Nidau- und Zentralstrasse sei unannehmbar, er müsse an dem auf Grundlage der Konferenz vom 5. Februar 1902 angebahnten Projekt der *Unterführung* dieser Strassen festhalten, mit der Abänderung jedoch, dass das Niveau des Bahnhofplanums behufs tunlichster Verminderung der Strassengefälle noch mehr gehoben werde, als in diesem Projekt vorgesehen war.

Die weitere Behandlung dieses Geschäftes fällt ins Jahr 1905.

Dem Auftrage des eidgenössischen Eisenbahndepartementes Folge gebend, hat die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen im Sinne der Auer'schen Planvorlage Variante III das Projekt für einen *Zentralbahnhof in Thun* und eine ihr rationell erscheinende Variante hiefür auf dem Aarefeld beir Station Scherzligen aufgestellt, die Kostenvoranschläge der Variante III, Auer, umgearbeitet und diese Vorlagen dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mit Schreiben vom 17. Juni 1904 eingereicht. Die Generaldirektion kam darin zum Schlusse, dass die Erstellung eines Einheitsbahnhofes der allzu hohen Kosten wegen nicht zu befürworten sei und beantragte, es sei auf die Eingabe des Regierungsrates vom 30. Dezember 1903 nicht einzutreten und ihre Projektvorlage für die Erweiterung des Bahnhofes Thun mit Unterführung der Allmend- und der Mittleren Strasse vom 31. Juli 1903 zu genehmigen.

Der Regierungsrat ersuchte daraufhin, nach Vernehmlassung des Gemeinderates der Stadt Thun, die eidgenössische Behörde mit Schreiben vom 14. Dezember 1904, sie möchte in Erwägung ziehen,

1. dass das Erweiterungsprojekt der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen vom 31. Juli 1903 die bestehenden Übelstände nur teilweise zu heben und die der Doppelstation Thun-Scherzligen anhaftenden Verkehrsmängel gar nicht zu beseitigen vermöchte;

2. dass die für die Umgestaltung der Bahnhofverhältnisse in Thun in Betracht fallenden öffentlichen und andern Interessen durch diese Erweiterung jetzt und für die Zukunft nicht befriedigt würden;

3. dass dagegen die Vereinigung der Doppelstation Thun-Scherzligen in eine Zentralanlage die gerügten Übelstände allein in rationeller Weise und dauernd zu heben vermöchte;

4. dass die nach der ergänzten Variante III, Auer, oder eine derselben ähnliche Zentralbahnhofanlage die öffentlichen Interessen, namentlich die Interessen der Gemeinde Thun und die Interessen der oberländischen Transportanstalten am besten wahren würde;

5. dass diese mit der Zentralbahnhofanlage verbundenen grossen Vorteile die Mehrkosten derselben durchaus rechtfertigen und

6. dass für eine solche Anlage Subventionen der Gemeinde Thun und der beteiligen Transportanstalten zu gewärtigen sein werden

und stellte das dringende Begehren, das eidgenössische Eisenbahndepartement möchte das Gesuch der Generaldirektion vom 17. Juni 1904 um Nichteintreten auf die Eingabe der Gemeinde Thun vom 28. Dezember 1903 und die Vernehmlassung des Regierungsrates vom 30. Dezember 1903, sowie um Genehmigung ihrer Projektvorlage für die Erweiterung des Bahnhofes Thun und die Unterführung der Allmend- und Mittleren Strasse abweisen und verfügen,

es habe die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen beförderlichst ein definitives Ausführungsprojekt für einen Zentralbahnhof Thun mit Aufnahmegebäude in der Bleichmatte nördlich von der Frutigenstrasse im Sinne der ergänzten Projektvariante III, Auer, vorzulegen und zur baldigen sukzessiven Ausführung zu bringen.

Die Planvorlagen für die Stationserweiterungen *Laufen* und *Langnau* gaben auch im Berichtsjahre Anlass zu Vernehmlassungen des Regierungsrates an das eidgenössische Eisenbahndepartement, ausserdem aber noch eine grössere Anzahl kleinerer Planvorlagen, namentlich betreffend Unterführung von öffentlichen Strassen.

Auf 1. Mai 1904 liess die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hinsichtlich des Personenverkehrs auf der Strecke Bern-Thun die Erleichterung eintreten, dass die *Retourbillette* zwischen *Bern* einerseits und *Thun* und weiter, oberländische Stationen bis Meiringen anderseits zur wahlweisen Befahrung der Routen über Münsingen und über Belp berechtigen.

2. Berner-Oberlandbahnen.

Die Gesellschaft der Berner-Oberlandbahnen reichte am 28. Juni 1904 beim Bundesgericht gegen das vom Regierungsrat mit Schreiben vom 31. Dezember 1901 angekündigte Rückkaufsbegehren Klage ein. Gestützt auf den Bericht und Antrag der Finanzdirektion vom September 1904, genehmigt vom Regierungsrat am 26. gleichen Monats, verzichtete der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 4. Oktober 1904 auf die Durchführung des Rückkaufes und ermächtigte den Regierungsrat, gegenüber der von der Bahngesellschaft beim Bundesgericht eingereichten Klage den Abstand zu erklären.

Durch Beschluss vom 21. Dezember 1904 erklärte das Bundesgericht „den Prozess als durch Abstand des Beklagten erledigt abgeschrieben."

3. Drahtseilbahn Biel-Leubringen.

Das Begehren der Berggenossenschaft Biel um Errichtung einer Haltestation bei der Ausweichstelle dieser Bahn im „Rebberg" (Beaumont) wurde vom Regierungsrat in seiner Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 6. April 1904 empfohlen und von letzterer Behörde genehmigt.

Durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1904 genehmigten die eidgenössischen Räte alsdann eine bezügliche Änderung der Konzession dieses Unternehmens.

E. Projektierte Bahnen.

1. Lötschbergbahn.

Der Bericht der vom kantonal-bernischen Initiativkomitee bestellten Oberexperten, der Herren Colombo, Garnir und Pontzen über das Vorprojekt der Herren Hittmann und Greulich für die Lötschbergbahn und die inzwischen von den Herren Ingenieur A. Beyeler, B. Emch und E. Stockalper eingereichten Projektstudien für ein neues Wildstrubelbahnprojekt, beziehungsweise Lötschbergbahnprojekt mit Basistunnel, sowie über die Frage der Verbesserung der Juraübergänge in der Richtung nach Basel und Delle langte am 25. Januar 1904 beim Initiativkomitee ein.

Auf den Antrag dieses Komitees beschloss der Regierungsrat am 23. Mai 1904 die Projektstudien Beyeler und Emch zu erwerben. Durch Kaufvertrag vom 19. August 1904 sind dieselben mit allen daran haftenden Rechten in den Besitz des kantonalen Initiativkomitees, beziehungsweise des Staates Bern übergegangen. Die beiden Verträge sind am 7. September 1904 vom Regierungsrat genehmigt worden.

Unterm 19. Dezember 1904 hat die schweizerische Bundesversammlung beschlossen, die in Artikel 5 der am 23. Dezember 1891 erteilten und durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1899 auf den Kanton Bern, für sich oder zu handen einer zu bildenden Aktiengesellschaft übertragenen Konzession, angesetzte Frist zur Einreichung der technischen und

finanziellen Vorlagen, sowie eventuell der Gesellschaftsstatuten, um weitere vier Jahre, d. h. bis zum 28. Dezember 1907 zu verlängern.

2. Rechtsufrige Brienzerseebahn.

Mit Schreiben vom 15. März 1904 teilte die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen dem Regierungsrat mit, dass sie bereit sei, zum Bau einer *schmalspurigen* Brienzerseebahn Hand zu bieten, dass sie hierbei jedoch voraussetze, der Kanton Bern werde die von ihm seinerzeit der rechtsufrigen Brienzerseebahn zugesicherte Subvention im Betrage von Fr. 500,000 auch den Bundesbahnen gegenüber aufrecht erhalten. Nach Massgabe von Art. 4 des Bundesgesetzes vom 17. Oktober 1897, betreffend die Erwerbung und den Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes etc. müsse aber hierfür ein Bundesgesetz erlassen werden.

Für die bisher ergangenen Auslagen der Beteiligten für Vorarbeiten, namentlich seitens des Initiativkomitees und der Thunerseebahngesellschaft, stellte die Generaldirektion Entschädigung in Aussicht.

Diese Fragen wurden in zwei Konferenzen vom 26. März und 21. April 1904 mit der Generaldirektion erörtert, worauf der Regierungsrat am 22. April beschloss, dem Grossen Rat zu beantragen, er möchte dem Vorgehen der Verwaltung der schweizerischen Bundesbahnen betreffend Bau und Betrieb der rechtsufrigen Brienzerseebahn durch den Bund grundsätzlich beipflichten und derselben eine Subvention des des Kantons Bern à fonds perdu von Fr. 250,000 unter der Bedingung zusichern, dass die an der Bahn direkt interessierten Gemeinden und Private einen angemessenen Teil dieser Subvention übernähmen.

Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen hat hierauf am 30. April 1904 den folgenden Beschluss gefasst:

„Der Verwaltungsrat der schweizerischen Bundesbahnen ersucht den h. Bundesrat, er wolle der Bundesversammlung den Erlass eines Bundesgesetzes vorschlagen, welches die Bundesbahnverwaltung zur Erbauung einer schmalspurigen Eisenbahn von Brienz nach Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn, mit 12 ‰ Maximalsteigung und einem Minimalradius von 250 Meter, Kostenvoranschlag Fr. 5,500,000 ermächtigt, unter der Voraussetzung, dass der Kanton Bern vom Tage der Betriebseröffnung hinweg während der Dauer von 10 Jahren an die Betriebskosten einen jährlichen Beitrag von Fr. 40,000 leistet.“

Der Grosse Rat behandelte diese Angelegenheit in seiner Sitzung vom 25. Mai 1904 und beschloss, nach Kenntnisnahme eines Berichtes der Eisenbahndirektion vom Mai 1904, vom Regierungsrat genehmigt am 13. Mai, die Behandlung des Antrages betreffend Subventionierung der rechtsufrigen Brienzerseebahn auf die nächste Session zu verschieben. Der Regierungsrat wurde eingeladen, dem Entscheid hierüber vorgängig, im Verein mit den Bundesbehörden unverzüglich die Frage des Anschlusses der Brienzerseebahn in Interlaken einer allseitigen Prüfung zu unterziehen. Diese Prüfung sollte sich namentlich auch auf die Frage der Einführung der Brienzerseebahn über die Oststation in den Westbahnhof von Interlaken erstrecken.

Der Regierungsrat wurde gleichzeitig beauftragt, bei den kompetenten Bundesbehörden dahin zu wirken, dass die Brienzerseebahn, wenn immer möglich, *normalspurig* gebaut werde.

Dem Auftrage nachkommend, brachte der Regierungsrat dem Bundesrat diesen Grossratsbeschluss mit Schreiben vom 13. Juni 1904 zur Kenntnis, fragte ihn an, ob er gedenke, den Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen der Bundesversammlung zu unterbreiten, oder ob dieser Vorlage vorgängig die Frage der Subvention durch den Kanton Bern erledigt werden müsse. Er stellte ferner das Ansuchen an ihn, er möchte die angeregte Spurfrage und die Frage der Einmündung der Brienzerseebahn in Interlaken prüfen und ihm seine daherige Schlussnahme mitteilen, und sprach endlich den Wunsch aus, der Bundesrat möchte ihm Gelegenheit geben, seinen Standpunkt und das weitere Vorgehen in einer Konferenz noch des Nähern zu erörtern.

Der Regierungsrat fasste ferner am 29. Juni 1904 den Beschluss, es sei für den Fall, dass die eidgenössischen Behörden sich für den Bau einer *schmalspurigen* Linie entscheiden sollten, dem Grossen Rat eine Subvention à fonds perdu von Fr. 400,000, zahlbar von der Betriebseröffnung hinweg gerechnet, in 10 Jahresraten von Fr. 40,000 zu beantragen. Dabei solle jedoch das Recht vorbehalten werden, diese Subvention in Form einer einmaligen, entsprechend reduzierten Abfindungssumme zu leisten.

Der Regierungsrat lud sodann die Gemeinden der an der Brienzerseebahn beteiligten Landesgegend und die mitinteressierten Eisenbahngesellschaften des Berner Oberlandes, die Thunersee- und die Berner-Oberland-Bahngesellschaft ein, sich über die ihnen zugemuteten Beiträge sobald als möglich auszusprechen. Dieselben verpflichteten sich, Interlaken ausgenommen, zu Beiträgen von insgesamt Fr. 133,000.

Die Gemeinde Interlaken und verschiedene andere Gemeinden und Interessenten des engern Oberlandes reichten am 27. Juli 1904 dem Bundesrat das Gesuch ein, es möchte derselbe der schweizerischen Bundesversammlung den Entwurf eines Bundesgesetzes betreffend den Bau einer rechtsufrigen, *normalspurigen* Brienzerseebahn durch den Bund und den gleichzeitigen Umbau der Bahnstrecke Brienz-Meiringen auf Normalspur, eventuell den Entwurf eines Bundesbeschlusses unterbreiten, enthaltend die Ermächtigung des Bundesrates, aus Gründen der Landesverteidigung die Erstellung einer normalspurigen Brienzerseebahn durch eine Aktiengesellschaft mit einer Aktienzeichnung im Betrage von einer Million Franken zu subventionieren.

Für den Fall, dass die Bundesbehörden sich wider Erwarten dermalen zur Ausführung, beziehungsweise Förderung des Baues einer Normalbahn nicht entschliessen könnten, möchten sie mit ihrer definitiven Beschlussfassung noch zuwarten, bis die Frage des bernischen Alpendurchstiches sich besser abgeklärt haben werde.

Ferner teilte der Gemeinderat von Interlaken mit Schreiben vom 30. Juli 1904 dem Regierungsrat mit, dass die Gemeindeversammlung vom 4. Juli 1904 das Begehren stelle, es sei die normalspurig, eventuell schmalspurig zu bauende Brienzerseebahn sowohl in den Ost- als in den Westbahnhof zu führen und demgemäss vom Bau eines Zentral- oder Einheits-Bahnhofes Umgang zu nehmen. Beide Stationen seien entsprechend umzubauen, jedoch dem Westbahnhof der Charakter eines Hauptbahnhofes zu belassen.

Mit Schreiben vom 19. September 1904 teilte das eidgenössische Eisenbahndepartement dem Regierungsrat mit, dass der Bundesrat in seiner Sitzung vom 24. August 1904 den Beschluss gefasst habe, auf die Spurfrage und auf die Frage der Einmündung in Interlaken einstweilen nicht einzutreten.

Über die Frage betreffend Vorlage des Antrages der S. B. B. an die Bundesversammlung wurde eine Antwort nicht erteilt.

Der Grosse Rat fasste nun am 6. Oktober 1904 den folgenden Beschluss:

„Der Grosse Rat des Kantons Bern erklärt sich im Prinzip mit der Ausführung der Brienzerseebahn durch die schweizerischen Bundesbahnen einverstanden.

„Der Grosse Rat des Kantons Bern stellt bei dem Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung den Antrag, es sei ein Bundesgesetz zu erlassen betreffend den Bau einer rechtsufrigen normalspurigen Brienzerseebahn durch den Bund und den gleichzeitigen Umbau der Bahnstrecke Brienz-Meiringen auf Normalspur. Für diesen Fall erklärt sich der Grosse Rat bereit, eine Subvention à fonds perdu zu leisten, welche im prozentual gleichen Verhältnis zu den Anlagekosten steht, wie bei der für die Schmalspurbahn berechneten Subvention.

„Für den Fall, dass die schweizerische Bundesversammlung an dem Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. April 1904 festhalten sollte, erklärt der Grosse Rat die seitens der Bahnverwaltung vom Kanton Bern verlangte Leistung eines jährlichen Beitrages von Fr. 40,000 an die Betriebskosten der Brienzerseebahn auf die Dauer von 10 Jahren vom Tage ihrer Betriebseröffnung hinweg anzunehmen mit der Modifikation, dass es dem Kanton Bern freigestellt sein soll, eine dieser jährlichen Leistung entsprechende einmalige Abfindungssumme auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Brienzerseebahn zu bezahlen.

„Zudem spricht der Grosse Rat der schweizerischen Bundesversammlung im Falle der Erstellung einer Schmalspurbahn die bestimmte Erwartung aus, es möchte dieselbe über Interlaken-Oststation hinaus bis in den Westbahnhof geführt werden. Dabei betrachtet er es als selbstverständlich, dass die definitiven Erweiterungsbauten in der Oststation verschoben werden, bis die Frage der Einführung der Bahn in den Westbahnhof entschieden sein wird."

Der Beschluss wurde dem Bundesrat durch Schreiben des Regierungsrates vom 19. Oktober 1904 eröffnet.

Die weitere Behandlung des Geschäftes fällt ins folgende Jahr.

3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Die Goldbach (Ramsei)-Sumiswald-Huttwil-Bahn mit Abzweigung von Sumiswald nach Wasen hatte bereits in den Volksbeschlüssen vom 5. Juli 1891 und 28. Februar 1897 Berücksichtigung gefunden. Im März 1897 bildeten alsdann die interessierten Gemeinden und das Initiativkomitee Sumiswald-Grünen, welches unterm 15. Oktober 1897 von der schweizerischen Bundesversammlung die Konzession für diese Linie erhalten hatte, eine Gründungsgesellschaft, welche nun ein Vorprojekt ausarbeiten und fachmännisch begutachten liess.

Das Projekt (1899) befriedigte jedoch die Ortschaft Sumiswald insofern nicht, als dasselbe eine gemeinschaftliche Station für Sumiswald und Grünen im Wilermätteli vorsah. Die Einwohnergemeinde Sumiswald holte infolgedessen ihrerseits ein Gutachten ein, welches zu einem Vermittlungsprojekt (1900) führte, mit Grünen als Hauptstation und Sumiswald als Zweigstation, das jedoch auch keinen Anklang fand.

Die Bestrebungen ruhten nun bis im März 1903, wo die Gründungsgesellschaft beschloss, es sei auf Grundlage eines von Herrn Ingenieur Ritz (1902) aufgestellten neuen Projektes für die Ortschaft Sumiswald *nur eine* Station in der Nähe von Grünen vorzusehen und die Abzweigung nach Wasen von da aus zu bewerkstelligen.

Dieser Beschluss wurde von Sumiswald-Dorf jedoch energisch bekämpft. Es wurden seitens der Beteiligten neue Gutachten pro und contra eingeholt, bis schliesslich, gestützt auf das Ergebnis dieser, von Herrn Ingenieur Löffler, Direktor der Tössthalbahn in Winterthur aufgestellten Gutachten die interessierten Gemeinden mit grosser Mehrheit ihre Aktienzeichnungen dem vorgenannten Projekt Ritz zuwandten.

Infolgedessen konstituierte sich unter Mitwirkung des Staates die Aktiengesellschaft für den Bau und Betrieb einer Eisenbahn von Ramsei über Sumiswald nach Huttwil und Abzweigung von Grünen nach Wasen am 16. April 1904 mit einem Aktienkapital von Fr. 2,044,000.

Durch Übereinkunft vom 7./13. Oktober 1904 hat das Initiativkomitee Sumiswald-Grünen die Konzession vom 15. Oktober 1897 der neugegründeten Bahngesellschaft abgetreten.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 27. Dezember 1904 die Gesellschaftsstatuten der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

F. Konzessionen.

Durch Bundesbeschluss sind im Kanton Bern im Jahr 1904 folgende *Eisenbahnkonzessionen* erteilt worden:

26. Januar: Bergaufzug Grindelwald-Glecksteinhütte (provisorisch);
22. Dezember: Bern, elektrische Drahtseilbahnen Bärengraben-Schosshalde;
22. Dezember: Meiringen (eventuell Innertkirchen)-Gletsch (Grimselbahn);
22. Dezember: Interlaken-Heimwehfluh, Drahtseilbahn.

Durch Bundes- oder Bundesratsbeschlüsse sind im Jahr 1904 im Kanton Bern folgende *Konzessionsfristverlängerungen* für Eisenbahnen bewilligt worden:

4. März: Ins-Erlach-Landeron oder Neuenstadt;
4. März: Grindelwald-Eismeer;
5. April: Spiezer-Verbindungsbahn, elektrische Strassenbahn;
13. April: Drahtseilbahn Grindelwald-Ofni;
14. Mai: Delsberg-Önsingen;
31. Mai: Drahtseilbahn Interlaken-Harder;
6. Juni: Kleine Scheidegg-Männlichen;
26. August: Glovelier-Undervelier;
28. September: Stockenthalbahn;
28. September: Strassenbahn Meiringen-Reichenbach-Aareschlucht;
19. Dezember: Lötschbergbahn.

Bern, den 26. April 1905.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:

Morgenthaler.

Vom Regierungsrat genehmigt am 24. Mai 1905.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**