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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1905)

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

Autor: Morgenthaler / Könitzer / Kunz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416693

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 1905.

Direktor: Herr Regierungsrat **Morgenthaler**, bis 30. November 1905.
Herr Regierungsrat **Könitzer**, vom 1. Dezember 1905 an.

Stellvertreter: Herr Regierungsrat **Kunz**.

I. Bauverwaltung.

A. Organisation und Personal.

Die Organisation der Baudirektion ist im Berichtsjahr die nämliche geblieben wie im Vorjahr. Dagegen hat die Baudirektion dem Regierungsrat am 28. November eine Vorlage für gewisse Änderungen vorgelegt.

Die heutige Organisation der Baudirektion, ohne das Eisenbahn- und Vermessungswesen, basiert noch auf den Vorschriften des Gesetzes vom 1. Juni 1847 über die Organisation der Baudirektion, welches wiederum auf dem Gesetz vom 25. Januar gleichen Jahres über die Organisation des Regierungsrates und die Geschäftsform des Regierungsrates und seiner Direktionen beruht. Nebstdem enthält noch das Reglement für die Staatskanzlei vom 6. Juli 1848 für den Direktionssekretär bezügliche Vorschriften.

Die Organisation des Vermessungswesens, welches früher zeitweise andern Direktionen zugeteilt war, fusst auf dem Gesetz über das Vermessungswesen vom 18. März 1867 und der zugehörigen Verordnung vom 25. Juli gleichen Jahres. Auch das „Entsumpfungswesen", das nun zum Teil in der Baudirektion, zum Teil in der Landwirtschaftsdirektion aufgegangen ist, hatte früher eine besondere Abteilung bald dieser, bald jener Direktion gebildet, ähnlich wie das Eisenbahnwesen, welches zuletzt anno 1890 der Baudirektion zugeteilt wurde und durch Dekret vom 28. Januar 1904 einen besondern technischen Beamten erhielt.

Nun sind sowohl die gesetzlichen Grundlagen als die tatsächlichen Verhältnisse und Aufgaben der vereinigten Bau- und Eisenbahndirektion seit langem ganz oder zum Teil andere geworden. So wurde das zitierte Gesetz vom 25. Januar 1847, gestützt auf das Gesetz vom 2. Mai 1880 über die Vereinfachung des Staatshaushaltes, teilweise durch das Dekret vom 22. Mai 1889 betreffend die Einteilung und Verwaltung der Direktionen des Regierungsrates, und sodann ganz durch dasjenige vom 30. August 1898 betreffend Umschreibung und Organisation der Direktionen des Regierungsrates aufgehoben. Das letztgenannte Dekret, welches auf Art. 44 der Staatsverfassung vom 4. Juni 1893 beruht, ist nun die einzige Fundamentalgrundlage geworden, auf welcher eine zeitgemässe Organisation der Direktionen aufgebaut werden kann.

Eine Neuorganisation der Baudirektion ist also aus materiellen und formellen Gründen angezeigt.

Der aufgestellte Dekretsentwurf sieht eine einheitliche Organisation der Bau- und Eisenbahndirektion vor, basierend auf die Umschreibung im Dekret vom 30. August 1898. Es sind für die Bauverwaltung vier Dienstabteilungen vorgesehen, nämlich:

die Zentralverwaltung,
das Hochbauamt,
das Tiefbauamt,
das Vermessungsbureau.

Die Eisenbahndirektion bildet eine Abteilung für sich.

Jede Abteilung erhält ihren speziellen Chef. Die Bezirksingenieure und Oberwegmeister sollen reduziert und erstere mehr nach Fachrücksichten organisiert, für letztere bei höhern Anforderungen grössere Kreise geschaffen werden, damit sie ausschliesslich ihrem Dienst leben können. Die Besoldungen sollen im Einklang mit den allgemeinen Lohnverhältnissen der Staatsbeamten und Angestellten geordnet werden.

Der Entwurf kam nach Kenntnisnahme durch den Regierungsrat an die Baudirektion zu weiterer Behandlung durch den neuen Direktionsvorsteher zurück und wird später zu entsprechenden Verfügungen führen.

Im Personalbestand der Baudirektion ist im Berichtsjahre zunächst der Wechsel des Direktionsvorstehers zu verzeichnen.

Herr Direktor Morgenthaler, welcher am 18. November 1896 vom Grossen Rat zum Regierungsrat gewählt wurde und seit dem 1. Februar 1897 der Bau- und Eisenbahndirektion vorgestanden ist, hat eine Berufung als Direktor der Emmenthal- und Burgdorf-Thun-Bahn an Stelle des zum kommerziellen Direktor der Bundesbahnen gewählten Herrn Dinkelmann angenommen und auf 30. November 1905 die bisherige Stellung als Bau- und Eisenbahndirektor des Kantons Bern verlassen. An seine Stelle wählte der Grosse Rat am 28. November 1905 Herrn Grossrat und Baumeister Karl Könitzer in Worb, welcher sein Amt auf 1. Dezember 1905 gleich antrat.

Im übrigen ist der Bestand der Beamten und Angestellten der Bau- und Eisenbahndirektion, abgesehen von dem stets vorkommenden Wechsel im Wegmeisterpersonal, der gleiche geblieben wie im Vorjahr.

Bezirksingenieur E. Gascard in Delsberg wurde, unter Vorbehalt der Reorganisation der Baudirektion, auf eine neue Amtsdauer von vier Jahren, bis 30. September 1909, vom Regierungsrat wiedergewählt.

Die Zahl der Oberwegmeister beträgt auf Ende des Berichtsjahres 22, die der Wegmeister auf Staatsstrassen 461 und 73 auf wichtigern Strassen IV. Klasse nach Gesetz vom 20. November 1892, zusammen 534, nämlich

228	I.	Klasse	mit 6	wöchentlichen	Arbeitstagen,
157	II.	„	„ 5	„	„
47	III.	„	„ 4	„	„
24	IV.	„	„ 3	„	„
5	V.	„	„ 2	„	„

Für die Besoldungen ist die im Verwaltungsbericht von 1904 angegebene Skala massgebend.

Im Jahr 1905 wurde die im letzten Verwaltungsbericht bereits angekündigte Einführung einer Altersversicherungs- beziehungsweise Invalidenkasse für das Wegmeisterpersonal weiter behandelt und der aufgestellte Statutenentwurf zur Anbringung alltälliger Abänderungsbegehren den Wegmeistern zur Kenntnis gebracht. Mit Ausnahme eines Oberwegmeisterkreises erhielt das Projekt die grundsätzliche Zustimmung des ganzen Personals. Abänderungsbegehren oder Wünsche wurden angebracht bezüglich geringerer Belastung des Personals, Einbeziehung auch der ältern Wegmeister, sowie der Oberwegmeister, Erhöhung der Unterstützungen. Nach Besprechung der Statuten mit den Bezirksingenieuren in gemeinsamer Sitzung vom 21. Oktober 1905 wurden die Statuten festgestellt und im November dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates eingereicht.

Die Hauptgrundsätze des Projektes sind folgende:

Im Dienst invalid werdende oder sterbende Wegmeister beziehungsweise ihre Hinterlassenen sollen durch Pensionen unterstützt werden. Hierfür wird eine Kasse gegründet, welche vom Staat nach den Grundsätzen der staatlichen Finanzverwaltung unentgeltlich verwaltet wird. Die Kasse wird gespiesen durch Beitragszahlungen der versicherten Wegmeister von 4 % ihres Lohnes und ebensoviel durch den Staat. Letzterer leistet überdies bei der Gründung einen freiwilligen Beitrag von wenigstens Fr. 10,000. Vom Ertrag dieser, eventuell weiterer Beiträge werden die auszurichtenden Pensionen bemessen, und zwar in gleichmässig aufsteigenden Werten vom 5. bis zum 40. Dienstjahr berechnet. Für neueintretende Wegmeister unter 50 Jahren ist der Eintritt in die Kasse obligatorisch, für ältere gestattet gegen entsprechende Einzahlung.

Die Oberwegmeister sind im Entwurf aus verschiedenen Gründen nicht berücksichtigt worden. Die Unterstützungen richten sich begreiflicherweise nach den Einzahlungen. Für letztere erscheint die Annahme von je 4 % vom Versicherten und vom Staat angemessen. Ohne Erhöhung dieses Ansatzes und ohne Störung des Gleichgewichtes im Einnehmen und Ausgeben, beziehungsweise ohne das Risiko eines Defizits, können à priori nicht höhere Pensionen ausgesetzt werden, als vom Versicherungstechniker berechnet wurde.

Die Weiterbehandlung der Angelegenheit liegt nun zunächst beim Regierungsrat.

Die Baudirektion unterbreitete ferner dem Regierungsrat eine Vorlage betreffend Gleichstellung der Wegmeister auf Strassen IV. Klasse mit denjenigen auf den Staatsstrassen. Diese Vorlage wurde einstweilen zurückgewiesen und soll im nächsten Jahr erledigt werden.

Neben diesen Vorlagen speziell für das Wegmeisterpersonal sind der Finanzdirektion auf Verlangen auch Angaben gemacht worden über das gesamte Personal der Bau- und Eisenbahndirektion zum Zwecke einer allgemeinen Versicherung.

Desgleichen wurden der nämlichen Direktion gemäss Zirkular derselben die Vorschläge für die angestrebte allgemeine Besoldungsreform eingereicht.

Das staatliche Schwellenmeisterpersonal hat gegenüber dem Vorjahr keine Änderung erfahren. Es besteht aus:

1 Oberschwellenmeister und 8 Amtsschwellenmeistern, 3 Schleusenmeistern und 23 Pegelaufsehern.

Am 21. Oktober 1905 besammelte der Baudirektor sämtliche Beamte der ihm unterstellten Verwaltungen zu einer Konferenz, wie sie auch frühere Jahre, zuletzt 1903, stattfanden. An derselben wurden in der Hauptsache folgende Traktanden besprochen:

1. Altersversicherung der Wegmeister,
2. Wegweisermodelle,
3. Wegweiservermehrung,
4. Strassenbekiesung,
5. Steinbrechmaschine,
6. Dampfwalze,
7. Strassenpolizeigesetz.

Die Verhandlungen ergaben:

Ad 1 ist hiervor bereits das wesentliche gesagt worden.

Ad 2. Seit einigen Jahren sind statt der früher üblichen hölzernen Wegweiserpostamente eiserne, von Wächli in Huttwil, angewendet worden, hauptsächlich im Hinblick auf die grössere Haltbarkeit. Im Laufe des Jahres 1905 wurde dann von Fabrikant Äbi in Burgdorf auch ein Muster für Postamente aus Mannesmannsröhren eingesandt. Aus Gründen der Einheitlichkeit etc. soll aber das bisherige Modell weiter verwendet werden.

Ad 3. Von verschiedenen Seiten wird der Mangel an Wegweisern empfunden; hauptsächlich sind es fremde Touristen, die sich beklagen. Diese Aussetzungen werden im allgemeinen als begründet befunden, und es erhalten die Bezirksingenieure den Auftrag, bei sich bietender Gelegenheit auf Vermehrung von Wegweisern auf Staats- und Gemeindestrassen hinzuwirken. Überdies soll ein Zirkular im Sinne dieser Anregungen an die Gemeindebehörden erlassen werden.

Ad 4. Der Gebrauch einer eigenen Strassenwalze, dessen Vorteile für einen guten Strassenunterhalt bei zweckmässigem Kiesmaterial übrigens anerkannt werden müssen, kommt den Staat infolge der kostspieligen Transporte im Lande herum und der teuren Überwinterung ziemlich hoch zu stehen. Die Gemeinden sind diesbezüglich in günstigerer Lage. Es erscheint deshalb angezeigt, an den Verkauf unserer Walze an eine Gemeinde oder dergleichen zu denken. Bereits haben mehrere Gemeinden — Bern, Biel, Interlaken — solche Walzen angeschafft, welche für den Staat für seine Strassen in der Nähe gegen entsprechenden Entgelt auch erhältlich sein werden. Mangels einer definitiven Kauf- oder Mietofferte einer Gemeinde wird grundsätzlich der mietweisen Abgabe an eine Firma in Pruntrut für Staats- und andere Zwecke zugestimmt. Ende Jahres wurde ein bezüglicher Mietvertrag für zwei Jahre abgeschlossen.

Ad 5. Im Berichtsjahr ist eine Steinbrechmaschine von Mechaniker Ammann in Langenthal angeschafft und vorläufig im II. Ingenieurbezirk in Betrieb gesetzt worden. Dieselbe ist imstande, bis kopfgrosse Steine, welche sonst vielfach unverwendbar in den Kiesgruben oder Flussbetten herumliegen, zu geeignetem Strassenkies, besonders zum Einwalzen, zu zerkleinern, und zwar bis 20 m³ per Tag. Für deren Verwendung im kommenden Jahr soll ein entsprechendes Programm aufgestellt werden.

Ad 6. Gemeinden aus dem Emmenthal beklagten sich über zweckwidrige, unzeitgemässe Bekiesungen der Staatsstrassen. Die Aussetzung ist nicht unbegründet. Die Bezirksingenieure werden deshalb angewiesen, dafür zu sorgen, dass künftig möglichst zweckmässig vorgegangen werde.

Ad 7. Der Entwurf, wie er den Oberbehörden vorgelegt worden ist, gibt hauptsächlich in bezug auf die Abstände von Gebäuden und Mauern etc. zur Diskussion Anlass und wird eine möglichst präzise Fassung der bezüglichen Bestimmungen gewünscht.

Angeführt mag hier ferner werden, dass die Bau- und Eisenbahndirektion auch ihren Teil beigetragen, d. h. das einschlägige Material gesammelt und zusammengestellt hat für das von der kantonal-bernischen Handels- und Gewerbekammer im Sommer 1905 herausgegebene Werk, „Bern und seine Volkswirtschaft“, in welchem das gesamte Bau- und Eisenbahnwesen der Vergangenheit und Gegenwart in Wort und Bild dargestellt ist.

B. Gesetzgebung.

Der im Jahr 1904 dem Regierungsrat unterbreitete und im letztjährigen Bericht skizzierte Entwurf *Strassenpolizeigesetz* wurde vom Grossen Rat in der Session vom Februar/März 1905 in erster Beratung behandelt und mit einigen Modifikationen angenommen. Die zweite Beratung und Vorlage an das Volk fällt in das Jahr 1906.

In bezug auf den Fahrrad- und Automobilverkehr ist von der Baudirektion im Berichtsjahr nichts verhandelt worden als die Aufnahme bezüglicher Bestimmungen in das neue Strassenpolizeigesetz. Für Probekurse zu regelmässigem Automobilbetrieb auf Staatsstrassen wurden Bewilligungen erteilt der Automobilgesellschaft Bönigen, der schweizerischen Automobilbetriebsgesellschaft in Zürich für einen Kurs von Pfandersmatt durch das Stockenthal und der eidgenössischen Postverwaltung für Strassen in der Umgebung der Stadt Bern.

Am 25. November 1905 wurde der im letztjährigen Bericht erwähnte Entwurf Vorschriften betreffend das *Submissionswesen* dem Regierungsrat vorgelegt, um zunächst den mitinteressierten Direktionen unterbreitet zu werden. Die Weiterbehandlung fällt in das nächste Jahr.

Der ebenfalls im Bericht des Vorjahres angeführte neue Entwurf *Flurgesetz* ist im März 1905 vorläufig der Landwirtschaftsdirektion zur Vernehmlassung überwiesen worden, welche sich mit demselben einverstanden erklärte. Mit der Vorlage an den Regierungsrat wurde einstweilen zugewartet.

Durch Motion von *G. Müller und Konsorten* vom 15. Mai 1905 wurde der Regierungsrat zum Bericht und Antrag darüber eingeladen, „ob das Gesetz vom 15. Juli 1894 betreffend Alignementspläne und Baupolizeivorschriften nicht in der Weise zu ergänzen sei, dass § 18, Ziffer 3, des Gesetzes neben den Strassen und Trottoirs etc. auch Brücken, Viadukte und Plätze ausdrücklich erwähnt und dass für die Beiträge der Gebäude- und Grundeigentümer an die Erstellung und den Unterhalt derartiger Anlagen ein gesetzliches Pfandrecht geschaffen wird“.

Die Baudirektion wird diese Frage zu Handen der Oberbehörden begutachten.

Am 24. Mai 1904 stellten Herr Grossrat *Hadorn und Mitunterzeichner* im Grossen Rat folgende Motion:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, gestützt auf die Resultate der Probevermessung im Oberland, dem Grossen Rat spezielle *Vorschriften* vorzulegen über die Vermessungen in den *gebirgigen Teilen des Kantons Bern* im Sinne der Erleichterung und Beschränkung derselben."

Diese Motion wurde der Baudirektion übermittelt. Es liegt darüber vorläufig ein Bericht und Antrag des Kantonsgeometers vor, dahingehend, es sei, gestützt auf die bis jetzt fertiggestellte Probevermessung von Kandergrund und der auch bald zur Vollendung gelangenden von Sigriswil gemachten Erfahrungen der Motion Folge zu geben und die Baudirektion mit der Ausarbeitung eines bezüglichen Dekretsentwurfes zu beauftragen.

Die Frage der Vermessung des Oberlandes war schon vor anderthalb Jahrzehnt Gegenstand von Verhandlungen der Behörden. Am 20. Juni 1890 genehmigte der Regierungsrat einen Dekretsentwurf betreffend die Bewilligung von Staatsvorschüssen an die Kosten der Katastervermessungen derjenigen Gemeinden im alten Kantonsteil, welche ihre Parzellarvermessungen noch vorzunehmen haben. Im Hinblick darauf,

dass die Vermessungskosten dieser im Bergland liegenden Gemeinden im Verhältnis zum Wert des Grund und Bodens grösser sind als in der Ebene und im Hügelland, und

dass auch im Jura den Gemeinden die Vermessungskosten gemäss Dekret vom 29. November 1838 vom Staat vorgestreckt wurden,

hatte dieser Dekretsentwurf ein gleiches Verfahren für die Berggegenden des alten Kantonsteiles mit zehnjähriger Rückzahlungsfrist vorgesehen. Am 28. Juli 1890 wurde diese Vorlage vom Grossen Rat an den Regierungsrat zurückgewiesen zu näherer Prüfung betreffend ein neues, billigeres Messverfahren und weitergehende finanzielle Erleichterung der Gemeinden, und am 17. Februar 1891 beschloss dann der Regierungsrat, die Angelegenheit vorläufig nicht weiter zu verfolgen, bis die Resultate der Probevermessungen der Gemeinden Kandergrund und Sigriswil vorliegen würden.

Die Vermessungen dieser beiden Gemeinden haben nun ergeben, dass allerdings durch optische und photogrammetrische Messungsmethoden Vereinfachungen und Erleichterungen erreicht worden sind und für die künftigen Messungen vorteilhaft in Anwendung kommen können, so dass es möglich sein wird, die Vermessungskosten auch für das ungünstigste Terrain in vernünftigen Grenzen zu halten.

Weitere Erleichterungen dürften darin bestehen, dass die höher gelegenen, zum Teil oder ganz unproduktiven Gebiete von der Vermessung wenigstens vorläufig weggelassen würden. In diesem Fall dürfte dann das im Jura geübte Vorschussystem, in Verbindung mit dem neuen einfachen Vermessungsverfahren, genügen.

Eine allerdings ganz approximative planimetrische Berechnung des so zu vermessenden Gebietes des Oberlandes bis zur obern Grenze des geschlossenen Waldes ergibt eine Fläche von zirka 130,000 ha. Die Gesamtkosten dürften sich auf zirka Fr. 2,000,000 belaufen. Als Zeitraum für die Ausführung der Vermessung wären zirka 20 Jahre anzunehmen, so dass mit einer jährlichen Vorschussumme des Staates von rund Fr. 100,000 zu rechnen wäre, die im Laufe der Zeit durch die Rückzahlungen vermindert würde. Die Angelegenheit wird voraussichtlich im Jahre 1906 weiter behandelt und den obern Behörden unterbreitet werden.

C. Hochbau.

1. Neubauten des Staates.

Hochbauten	Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	—	—	29,197	40
2. Bern, Oberseminar, Neubau	7	20	144,959	25
3. Hofwil, Seminar, Abortanlage	25	—	4,832	70
4. Waldau, Irrenanstalt, Tollhaus-Umbau	2,930	75	2,930	75
5. Ostermundigen, Schiessplatz, Verbesserungen	—	—	79	85
6. Landorf, Anstalt, neues Lehrgebäude	53,900	75	53,900	75
7. Bern, Herrengasse Nr. 3, Pfarrhaus-Renovationen	—	—	1,801	15
8. Bern, Hochschule, Neubau	—	—	19,980	15
9. Waldau, Irrenanstalt, neuer Dampfkessel	468	50	9,380	85
10. Rütti, landw. Schule, neue Pferdescheune	—	—	16,266	90
11. Hofwil, Seminar, Zentralheizung	—	—	1,757	45
12. Bern, botanischer Garten, Erweiterungsbauten	—	—	49,343	95
13. Aarwangen, Anstalt, neues Lehrgebäude	44,794	75	44,794	75
14. Betoneisenkonstruktionen, Beitrag an Untersuchungen	—	—	200	—
15. Thorberg, Strafanstalt, elektrische Beleuchtung	—	—	5,500	—
16. Bern, Kaserne, neuer Desinfektionsapparat	—	—	1,845	—
17. Bern, Militäranstalten, Stallungen, neue Aborte	—	—	3,198	60
18. Schwarzenburg, Schloss, elektrische Beleuchtung	—	—	668	60
19. Rütti, landw. Schule, neue Getreidescheune	—	—	22,936	55
20. Grindelwald, Pfarrhaus, Kanalisation	—	—	867	50
21. Hofwil, Seminar, Renovation der Direktorwohnung etc.	65	—	5,322	75
22. Aarberg, Amthaus, Archiveinrichtung	—	—	4,092	40
23. Bern, Militäranstalten, Zeughaus, Archiveinbau	—	—	1,223	70
24. Sonvilier, Erziehungsanstalt, Reparatur am Ökonomiegebäude	4,437	65	4,437	65
25. Münster, Amthaus, Renovationen	—	—	9,672	45
26. Bern, Militäranstalten, neue Pflasterdecken in den Stallungen	—	—	2,712	25
27. Landorf, Erziehungsanstalt, Wasserversorgung	2,700	—	2,700	—
28. Guggisberg, Pfarrhaus, Wasserversorgung	—	—	1,495	05
29. Interlaken, Schloss, Einrichtung einer Pfarrwohnung	—	—	6,835	30
30. Bern, Sternwarte, Ventilation und Löscheinrichtung	—	—	876	35
31. Bern, Obergerichtsgebäude, Neubau, Plankonkurrenz	—	—	5,607	75
32. Hofwil, Seminar, Vergrösserung eines Klassenzimmers	—	—	1,785	85
33. Bern, Militäranstalten, Düngerbehälter bei den Stallungen	—	—	1,409	20
34. Bern, Tierspital, Zementkästen	—	—	910	—
35. Bern, Pfarrhaus an der Junkerngasse, Renovationen	16	—	3,621	90
36. Bern, Frauenspital, bauliche Verbesserungen	—	—	1,051	40
37. Sonvilier, Erziehungsanstalt, neue Waschküche	3,350	80	3,350	80
38. Bern, Chemiegebäude, Umbau eines Raumes	—	—	2,781	75
39. Rütti, Molkereischule, neues Trücknelokal	—	—	2,851	85
40. Münsingen, Irrenanstalt, Renovation des Ökonomiegebäudes	—	—	5,095	50
41. Blankenburg, Schloss, Verbesserung der Landjägerwohnung	12	—	187	20
42. Gsteig b/I., Pfarrhaus, neues Waschhaus	—	—	1,976	85
43. Bern, ehem. Kavalleriekaserne, neuer Dampfkessel	—	—	1,280	—
44. Bellelay, Irrenanstalt, neue Viehscheune	—	—	4,000	—
45. Biel, Amthaus, Rolljalousien	—	—	1,115	95
46. Vorschuss von D. 3, *a*, Hochbauten	128,127	65	—	—
Total	240,836	05	490,836	05
Die Totalausgaben setzen sich zusammen aus:				
a. dem Budgetkredit X. D. pro 1905	—	—	250,000	—
b. den Einnahmen bei Art. 2, 3, 9, 21, 35 und 41	—	—	593	70
c. der Rückerstattung aus dem Irrenfond, Art. 4	—	—	2,930	75
d. „ „ von der Armendirektion, Art. 6, 13, 24, 27 und 37	—	—	109,183	95
e. dem Vorschuss von D. 3, a	—	—	128,127	65
Total	—	—	490,836	05

Der Rechnungsabschluss pro 1905 für die Rubrik X. D., neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. 1. Neue Hochbauten nach speziellen Beschlüssen und Amortisation	250,000	—	240,836	05	490,836	05
„ 2. Münsingen, Irrenanstalt, Anbauten	—	—	*29,613	—	29,613	—
Total	250,000	—	270,449	05	520,449	05

* Rückvergütung aus dem Irrenfonds.

Über die wichtigsten Posten dieser Zusammenstellung fügen wir folgende kurzen Erläuterungen bei:

Ad 2. Bern, Oberseminar, Neubau.

(Bewilligter Kredit Fr. 290,000.)

Der Bau wurde im Herbst vollendet und den Seminarbehörden übergeben. Auszuführen bleibt noch die Turnhalle, wofür das Projekt noch näher studiert werden muss.

Ad 4. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des Tollhauses.

(Bewilligt: Fr. 201,900.)

Im Berichtsjahr wurden die Heizungsanlage und die Warmwasserversorgung vollendet und damit die vorgesehenen Arbeiten abgeschlossen. Die Gesamtausgaben betragen Fr. 191,565. 30.

Ad 6. Landorf, Erziehungsanstalt, neues Lehrgebäude, Umbau und Renovation des alten Anstaltsgebäudes.

(Bewilligt: Fr. 103,300.)

Der Hauptbau wurde im August vollendet. Der Umbau und die Renovation des alten Anstaltsgebäudes konnten bis Ende des Jahres zur Hauptsache auch durchgeführt werden. Die Abrechnung erfolgt im nächsten Jahr.

Ad 8. Bern, Hochschule, Neubau.

(Gesamtkredit (Fr. 1,200,000.)

Die diesjährigen Arbeiten betreffen hauptsächlich die von Bildhauer Lanz erstellte Figur der Wissenschaft und andere kleinere Arbeiten. Kosten der bis Ende 1905 ausgeführten Arbeiten Fr. 1,156,322. 65.

Die Kreditrestanz wird noch für den Ausbau der Souterrain- und Estrichräume, sowie für Umgebungsarbeiten in Anspruch genommen.

Ad 9. Waldau, Irrenanstalt, neuer Dampfkessel.

(Bewilligt: Fr. 15,000.)

Der neue Kessel ist fertig und seit Anfang 1906 in Betrieb. Gesamtausgabe Fr. 15,380. 85.

Ad 10. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neue Pferdescheune und Umbauten.

(Bewilligt: Fr. 25,000.)

Im Rohbau fertig; die Vollendung fällt ins neue Jahr.

Ad 12. Bern, botanischer Garten, Erweiterungsbauten.

(Bewilligt: Fr. 200,000.)

Fertig erstellt wurde die Stützmauer an der Halde (aus Béton armé), die neue Orangerie, sowie die Fundamente für das Palmenhaus und die Alpenpflanzungsanlagen. In Ausführung sind noch das Institutgebäude, und der neue Hörsaalanbau.

Ad 13. Aarwangen, Erziehungsanstalt, neues Lehr- und Wohngebäude und Umbau und Renovation des alten Anstaltsgebäudes.

(Bewilligt: Fr. 100,000.)

Der Neubau wurde im August vollendet und dann mit dem Umbau des alten Gebäudes begonnen. Die Fertigstellung erfolgt im nächsten Jahr.

Ad 19. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neue Getreidescheune.

(Bewilligt: Fr. 26,500.)

Im grossen und ganzen fertig und in Benützung genommen. Die Abrechnung erfolgt im nächsten Jahr.

Ad 29. Interlaken, Schloss, neue Pfarrwohnung.

(Bewilligt: Fr. 7500.)

Wurde im Herbst vollendet. Die Abrechnung erfolgt im nächsten Jahr.

Ad 31. Bern, Obergerichtsgebäude, Neubau.

Bewilligung von Fr. 4500 für die Aufstellung von Konkurrenzentwürfen.

Die Konkurrenz ergab 47 Eingaben, prämiiert wurden:

1. Nr. 7 „Nach alter Bernerart“ von Architekten Bracher & Widmer in Bern.
2. Nr. 28 „Mönch“ von Architekt Ed. Joss in Bern.
3. Nr. 41 „Wahrheit“ von Architekten Yonner und Convert in Neuenburg.
4. Nr. 35 „Veritas“ von Architekten R. von Wurstemberger & P. von Rütte in Bern.

Die Projekte basieren auf einer Bausumme von Fr. 290,000. Mit Einschluss eines Postens von Fr. 10,000 für Unvorhergesehenes und für Terrassierungsarbeiten im Betrage von Fr. 15,000 ist ein Kredit von wenigstens rund Fr. 315,000 nötig.

Ad 44. Bellelay, Irrenanstalt, neue Viehscheune.

(Bewilligt: Fr. 42,000.)

Die Arbeiten wurden bereits im Vorjahr ausgeführt. Im Jahr 1905 ist die Akkordsumme ganz an die Anstalt ausbezahlt worden.

Münsingen, Irrenanstalt, neue Anbauten an die beiden Pavillons für unruhige Kranke.

(Bewilligt: Fr. 66,000.)

Mit Ausnahme der Malerarbeiten und der elektrischen Beleuchtungseinrichtung vollendet.

Neben diesem auf dem Budget der Baudirektion zu bestreitenden Objekten hatte sie auch die technische Oberaufsicht über verschiedene Anstaltsbauten auszuüben, welche aus andern Krediten erstellt wurden.

2. Neue Projekte.

Neue Projekte für Neu- und Umbauten wurden ausgearbeitet für:

1. Bern, Oberseminar, Turnhalle.
2. Hirzboden und Ausserschwand bei Adelboden, Schulhausbauten.
3. Langenthal, neues Amthaus und Kantonalbank, Variante zum Projekt Eggimann.
4. Irrenanstalt Waldau, Wachstation und Zentralheizung, Erhöhung des Kesselhauses, Waschhaus.
5. Irrenanstalt Bellelay, 2 Pavillons für je 50 unruhige Männer und Frauen. Devissumme Fr. 862,000.
6. Bern, neue Hochschule, Projektskizzen zu einem Saalanbau für die akademische Kunstsammlung.
7. Tavannes, Zeughauserweiterung.
8. Sonvilier, Erziehungsanstalt, neue Scheune.
9. Ins, Strafkolonie, neue Schweinestallungen.

3. Unterhalt der Staatsgebäude.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	112,000	—	820	55	112,821	40
2. Pfarrgebäude	52,000	—	206	40	52,207	10
3. Kirchengebäude	6,000	—	100	—	5,387	—
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	401	—
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	—	—	21,763	20
Total	194,000	—	1,126	95	192,579	70
Die *Totalausgaben* betragen					192,579	70
Die *Einnahmen*					1,126	—
Somit *Reinausgaben*					191,452	75
Die *Kredite* betrugen					194,000	95
Ersparnis					2,547	25

In den Ausgaben Art. 3 sind Fr. 3000 Entschädigung für Übernahme des künftigen Unterhaltes und Beitrag an die Renovationskosten des Kirchenchores in Rüeggisberg inbegriffen.

Durch Beschluss des Regierungsrates vom 22. Februar 1905 wurde der ordentliche Unterhalt der Staatsgebäude für den ganzen Kanton dem Kantonsbauamt zur Besorgung übertragen, so dass die Bezirksingenieure und Oberwegmeister künftig nur ausnahmsweise damit zu tun haben werden. Diese Massnahme war aus praktischen Gründen angezeigt. Formell ist zwar die Änderung noch eine provisorische, bis sie durch entsprechende Änderung der gesetzlichen Vorschriften zur definitiven gemacht werden kann.

Eine grosse Beanspruchung erfährt in den letzten Jahren stets der Kredit X C 2, Pfarrgebäude. Es rührt dies zum Teil von dem ziemlich häufigen Pfarrerwechsel und der damit verbundenen Instandstellung ganzer Wohnungen, sowie auch von den Einrichtungen für die elektrische Beleuchtung her.

4. Hochbaupolizei.

Gestützt auf das Gesetz vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften erteilte der Regierungsrat im Jahr 1905 folgenden Vorlagen die Genehmigung:

Interlaken, Alignementsplan für die Unionstrasse.

Matten bei Interlaken, Abänderung des Alignementsplanes für die Interlaken-Zweilütschinenstrasse beim sogenannten Beundeneggen.

Beatenberg, Bau- und Strassenpolizeireglement.

Thun, Abänderung der Alignementspläne der Schwäbisgasse und des Finstern Gässchens.

Thun, revidiertes Baureglement.

Münsingen, Baureglement.

Belp, Alignementspläne für die Ortschaft Belp nebst zugehörigem Ausführungsreglement für den Gemeindebezirk Belp.

Bern, Abänderung des Alignementsplanes für den Elfenauweg.

Bern, Abänderung des Alignementsplanes von 1896 der Köniz- und Wabernstrassen bei der Besitzung Schläfli im Sulgenbach.

Langnau, Regulativ für die Kanalisation.

Niederried bei Aarberg, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftstation.

Biel, Abänderung des Alignementsplanes für die Bözingerstrasse.

Biel, Baureglement.

Reconvilier, Kanalisationsreglement.

Court, Elektrizitätsreglement.

Münster, Alignementsplan und Ausführungsreglement.

Bonfol, Strassen- und Baureglement.

Ausserdem war gemäss § 11 u. ff. des Baudekrets vom 13. März 1900 über eine grosse Anzahl von beanstandeten Baugesuchen zu entscheiden, bezw. an den Regierungsrat für den oberinstanzlichen Entscheid Bericht und Antrag einzureichen.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Grosser Scheideggweg, Neubau	—	—	22,450	—
2. Steffisburg-Schwarzenegg, Korrektion	—	—	300	—
3. Nidau-Safnern, Korrektion Mett-Orpund	—	—	21,397	35
4. Brügg-Büetigen, neue Aarbrücke	2,000	—	10,642	15
5. Courfaivre-Soulce, Neubau	—	—	14,800	—
6. St. Brais-Bollmann-Saulcy, Neubau	—	—	20,313	55
7. Niederbipp-Wolfisberg, Neubau	—	—	1,701	95
8. Linden-Röthenbach, Korrektion	—	—	11,189	95
9. Lauterbrunnen-Stechelberg, Korrektion	—	—	4,019	60
10. Spiez Dorfstrasse, Kanalisation	—	—	8,359	80
11. Lyss-Studen, Umbau der Schlattbrücke	—	—	1,680	—
12. Melchnau-Ludligen, Neubau	—	—	13,785	75
13. Delémont-Devélier, Korrektion	—	—	350	—
14. Villars-Montancy, Neubau	—	—	10,000	—
15. Trubstrassen, Korrektion	—	—	585	10
16. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion	—	—	2,050	85
17. Biglen Dorfstrasse, Korrektion	—	—	119	90
18. Diemtigthalstrasse, neue Brücke etc.	—	—	4,563	—
19. Gunten-Sigriswil, Hauszurücksetzung	—	—	2,000	—
20. Merligen-Unterseen, Korrektion	—	—	5,135	30
21. Köniz-Oberscherli-Niedermuhlern, Neubau	—	—	10,278	95
22. Meikirch-Wahlendorf, Neubau	—	—	731	—
23. Gerzensee-Belpberg, Korrektion	—	—	8,747	50
24. Erlach-St. Johannsen, Korrektion	—	—	433	35
25. Riedtwil-Wäckerschwend, Korrektion	—	—	5,587	35
26. Hindelbank-Jegenstorf, Korrektion	—	—	8,888	25
27. Haslebergstrasse, Neubau	—	—	24,029	80
28. Courchavon-Mormont, Neubau	—	—	6,000	—
29. Lajoux-La Combe, Neubau	—	—	8,817	70
30. Schönbrunnen-Lyss-Worben, Kanalisation	—	—	3,450	—
31. Interlaken-Zweilütschinen, Korrektion	—	—	7,000	—
32. Thun-Gwatt, Hauszurücksetzung	—	—	2,000	—
33. Laupen-Bösingen, Sensebrücke	—	—	198	—
34. Frégiécourt-Asuel, Korrektion	—	—	1,455	55
Übertrag	2,000	—	243,361	70

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	2,000	70	243,361	70
35. Frutigen-Adelboden, Korrektion	—	—	6,729	25
36. Amsoldingen-Glütsch, Wasserleitung	—	—	2,585	—
37. Hindelbank-Burgdorf, Staldenbrücke	—	—	21,295	45
38. Hasle-Biembach, Korrektion	—	—	3,170	70
39. Münchenwiler-Rüttistrasse, Korrektion	—	—	315	—
40. Kallnach-Aarberg, Kanalisation	—	—	3,200	—
41. Riedbach-Oberbottigen, Neubau	—	—	9,831	90
42. Tavannes-Saignelégier, Verbreiterung	—	—	2,434	15
43. Schwarzenburg-Riffenmatt, Neubau	—	—	5,183	25
44. La Ferrière-La Roche, Erweiterung	—	—	380	—
45. Aeschau-Neuenschwand Korrektion	—	—	2,553	35
46. Känelthal-Häuslenbach, Neubau	—	—	8,626	55
47. Murgenthal-Roggwil, Korrektion	656	70	1,120	50
48. Pruntrut-Delle, Stützmauer	—	—	300	—
49. Gstaad-Gsteig, Hauszurücksetzung	—	—	300	—
50. Kalkstetten-Guggersbach, Neubau	—	—	9,293	65
51. Ortschwaben-Aarberg, Korrektion	—	—	18	30
52. Münster-Courrendlin, Kanalisation	—	—	1,300	—
53. Büren-Orpund, Projektkosten	—	—	76	—
54. Nidau-Safneren, Korrektion zu Madretsch	—	—	4,200	—
55. Lochbach-Busswil, Korrektion	—	—	339	40
56. Tavannes-Moutier, Kanalisation	—	—	1,476	15
57. Simmenthalstrasse zu Zweisimmen, Kanalisation	—	—	800	—
58. Utzenstorf-Wiler, Neubau	—	—	2,574	80
59. Schwarzwasserbrücke, Neuanstrich	—	—	30	—
60. Baggwil-Ruchwil, Korrektion	—	—	6,582	50
61. Bern-Schwarzenburg, Korrektion im Moos	—	—	6,301	—
62. Thun-Steffisburg, Kanalisation	—	—	1,632	25
63. Sumiswald-Schonegg, Neubau	—	—	492	—
64. Thun-Oberhofen, Korrektion	—	—	500	—
65. Attiswil-Dorfstrassen, Korrektion	—	—	3,342	75
66. Uetendorf-Tierachern, Korrektion	—	—	2,787	40
67. Bern, Kornhausbrücke, Neubau	—	—	62,500	—
68. Sorbach-Pfaffenmoos, Neubau	—	—	26	90
69. Trub-Fankhausgraben, Korrektion	—	—	171	65
70. Schwanden bei Brienz, Strassen IV. Klasse, Korrektion	—	—	856	75
	2,656	70	—	—
71. Vorschuss von D 3 *b*, Strassenbauten	188,731	60	—	—
	191,388	30	416,388	30
Der Budgetkredit betrug	225,000	—	—	—
Die Einnahmen betrugen	2,656	70	—	—
Der Vorschuss Art. 71 oben beträgt	188,731	60	—	—
Total	416,388	30	416,388	30

In dem Zeitraum von 75 Jahren, von 1831 bis 1905, sind vom Staat für Strassen- und Brückenbauten, ohne Unterhalt, rund 27 Millionen Franken oder durchschnittlich 363,000 Franken per Jahr verausgabt worden. In den letzten 15 Jahren, 1891 bis 1905, betrug der bezügliche Kredit X F zusammen Fr. 3,825,000 + Fr. 500,000 für Amortisationen, Total Fr. 4,325,000, oder durchschnittlich per Jahr Fr. 288,330. Der Budgetansatz in den letzten sechs Jahren, 1899—1905, mit je Fr. 225,000, steht also erheblich unter dem Mittel der Ausgaben, bezw. der Budgetansätze früherer Perioden. Unter solchen Umständen sind Kreditüberschreitungen — in den Jahren 1900—1904 = Fr. 500,000 — erklärlich. Es möchte freilich scheinen, bei der gewaltigen Ausgabe des Staates von 27 Millionen Franken, wozu noch eine solche von nicht leicht bestimmbarer Grösse seitens der Gemeinden kommt, sollte das Strassennetz des

Kantons Bern derart ausgebaut sein, dass das Bedürfnis neuer Bauten sich weniger fühlbar machen würde, zumal jetzt die Eisenbahnen einen grossen Verkehr abnehmen. Es ist ja allerdings auch richtig, dass der Kanton Bern ein schönes Strassennetz besitzt, einzig an Staatsstrassen I., II. und III. Klasse 2174.5 km., allein der vermehrte Verkehr der Jetztzeit ist damit doch nicht befriedigt; es machen sich immer wieder neue Bedürfnisse geltend, zum Teil zur Erschliessung von bisher noch etwas isoliert gebliebenen Gegenden, teils zur Verbesserung bestehender Verbindungen. So sind gegenwärtig zirka 150 Strassen- und Brückenbauprojekte im Voranschlag von zusammen rund 10 Millionen Franken bei den Staatsbehörden zur Selbstausführung oder Subventionierung anhängig.

Um die zunächst in Betracht fallenden Begehren aus allen Landesteilen im Jahr 1905 in gleichmässiger und gerechter Weise zu berücksichtigen, stellte die Baudirektion gleich anfangs des Jahres ein Programm auf, wobei man zur Ermöglichung der gleichzeitigen Ausführung einer grössern Anzahl von Objekten die Zahlung der Staatsbetreffnisse je nach Grösse auf mehrere Jahre verteilte.

In dieses Programm wurden 32 Objekte eingestellt mit einem Gesamtsubventionsbetrag von rund Fr. 400,000, wovon Fr. 192,000 auf Rechnung von 1905. Das Programm erhielt die Genehmigung der Oberbehörden, und es fanden dann successive die Einzelvorlagen ihre Erledigung.

Bei Behandlung des Budgets pro 1906 beschloss dann der Grosse Rat, dass eine Überschreitung dieses Kredites (Fr. 215,000) auf Konto Bauvorschüsse nicht stattfinden dürfe. Diesem Beschluss ist nur durch möglichste Einschränkung der Zahlungen nachzukommen.

Betreffend einzelne grössere Bauten wird folgendes angebracht.

Mit gemeinsamem Schreiben der Regierungen von Uri und Bern vom 18. Oktober 1905 wurden dem Bundesrat die im letztjährigen Berichte erwähnten Projekte für die Sustenstrasse zur Subventionierung in analoger Weise wie die Klausenstrasse eingereicht. Die ganze Länge der Strasse von Meiringen bis Wassen beträgt 51,5 km., die Voranschlagssumme, inklusive Landentschädigungen Fr. 5,490,000, oder Fr. 106. 60 per Laufmeter. Begreiflich muss die Ausführung der Bauten auf eine Anzahl Jahre verteilt werden. Das eidgenössische Oberbauinspektorat hat bereits eine Begehung des Tracés vorgenommen. Die weitere Behandlung durch die Bundesversammlung wird im nächsten Jahr erfolgen.

Die Haslebergstrasse Brünig-Reuti ist zu $^2/_3$ fertig. Die letzte Sektion wird nächstes Jahr gemacht werden.

Von der Scheideggstrasse ist die Sektion vor Rosenlaui im Bau.

Für einen Saumweg von Habkern über den Grünenberg einerseits nach Schangnau, anderseits nach dem Eriz wird noch das schon vor vielen Jahren aufgestellte Projekt entsprechend umgearbeitet.

Grössere Korrektionen sind schon anlässlich des Strassenbaues über den Schallenberg für die Steffisburg-Schwarzeneggstrasse verlangt worden. Die Projekte liegen nun vor und sollen successive zur Ausführung gelangen.

Als grössere Unternehmen sind ferner zu bezeichnen die projektierte Korrektion der Signau-Eggiwilstrasse, der Neubau der Emmebrücke zu Kirchberg, an dem der Bund sich mit einem Drittel auf Rechnung der Emmekorrektion beteiligt, ferner der Neubau der Sensebrücke zu Guggersbach, nebst Zufahrten, gemeinsam mit Freiburg zur Ausführung pro 1906 in Aussicht genommen. Schon lange hängig ist die zuerst von der Gemeinde Bremgarten angeregte und nachgesuchte Überbrückung der Aare daselbst. Diese Frage hat dadurch eine grössere Bedeutung angenommen, dass die westlich gelegenen Ortschaften um die Annahme einer westlichern Brückenstelle nachsuchten, so dass nun mehrere Projekte in Frage stehen.

Ein anderer wichtiger Aareübergang ist bei Oltigen-Golaten projektiert, dessen Verwirklichung ebenfalls schon mehrere Jahre angestrebt wird. Das Projekt ist dem Regierungsrat unterbreitet worden.

Im Jura sind drei wichtige Verbindungsstrassen zu Stationen der Saignelégier-Glovelierbahn, sowie an die französische Grenze zur Ausführung gelangt. Andere stehen noch in Frage, so bei Grandfontaine, Lützel, Röschenz-Metzerlen.

Von der Erwähnung kleinerer Objekte muss Umgang genommen werden.

2. Unterhalt.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	426,400	—	—	—	429,885	10
2. Strassenunterhalt	410,000	—	10,856	70	426,667	18
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	80,000	—	873	50	80,610	10
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	292	15	5,578	86
5. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	—	—	1,797	50	—	—
Total	921,400	—	13,819	85	942,741	24
Reinausgaben					928,921	39
				Mehrkosten	7,521	39
Diese verteilen sich auf:						
Art. 1. Wegmeisterbesoldungen					3,485	10
„ 2. Strassenunterhalt					5,810	48
„ 4. Verschiedene Kosten					286	71
					9,582	29
Hiervon kommen in Abzug:						
Die Ersparnis in Art. 3			Fr. 263. 40			
Die Einnahmen in Art. 5			„ 1,797. 50		2,060	90
Die reinen Mehrausgaben betragen somit					7,521	39

Die Überschreitungen auf Art. 1 und 2 erfolgten gestützt auf Beschlüsse des Regierungsrates vom 12. April und 22. Dezember 1905, und zwar erstere infolge weiterer Übernahme des Wegmeisterdienstes auf Strassen IV. Klasse und Stellvertretungskosten, letztere wegen Auszahlung der Loskaufsentschädigung an die Gemeinde Langnau für die bisherige Staatsstrasse durch das Dorf (Steckfeldstrasse).

Ein ausserordentlich günstiges Resultat bildet die Einhaltung des Kredites XE 3, welcher in den letzten Jahren stets ganz bedeutend überschritten werden musste. Dasselbe ist dem Umstande zuzuschreiben, dass trotz der verhältnismässig nassen Witterung wenig rasche Hochwasser eintraten.

Bei dem grossen Verkehr der Gegenwart machen sich da und dort, namentlich in grössern Verkehrszentren, an den Zustand der Staatsstrassen grössere Ansprüche geltend, welche über die gesetzlichen Verpflichtungen des Staates hinausgehen und denen daher auch nicht überall entsprochen werden kann. Um ihnen möglichst entgegenzukommen, ist seinerzeit die Strassenwalze angeschafft worden. Dieselbe wurde im Berichtsjahr in den Ingenieurbezirken II, Thun, und VI, Jura, verwendet. Im II. Bezirk kam dabei für die Beschaffung des notwendigen Kiesmaterials die angeschaffte Kiesbrechmaschine zum Gebrauch, welche sich als sehr zweckmässig erwies, weil dadurch zweckdienliches Material aus sonst ungeeigneten groben Steinen in den Kiesgruben beschafft werden kann. Die Rüstkosten beliefen sich auf Fr. 2. 40—3. 20 per m³, je nach der Grube. Die Walzungen, inklusive Materialrüstung und Zufuhr aus den Gruben, kamen auf Fr. 1. 90 per Laufmeter, Fr. 0. 334 per m² und Fr. 6. 31 per m³ zu stehen.

Im VI. Bezirk wurden 5270 Laufmeter oder 22,347 m² Strasse eingewalzt. Das Kiesmaterial, total 2074 m³, ist zum teil vom Rhein bezogen worden. Die Kosten betrugen zusammen Fr. 17,126. 10 oder Fr. 3. 24 per Laufmeter, Fr. 0. 77 per m² Strasse, Fr. 8. 26 per m³ Material. (Ankauf und Transport von Rheinkies inbegriffen.) Der gewöhnliche Unterhalt nach bisheriger Bekiesungsart kostete Fr. 0. 163 per Laufmeter.

Eigene genaue Erfahrungen über die Dauer der eingewalzten Strassen und das schliessliche Kostenverhältnis des Strassenunterhaltes mit oder ohne Walze liegen noch nicht vor. Die Haltbarkeit der gewalzten Strasse hängt sehr von der Qualität des verwendeten Materials ab, ob geschlagener oder ungebrochener Kies. Da in den seit Jahren vom Staat unternommenen Walzungen beide Sorten zur Anwendung gekommen sind, so wird sowohl die Dauer der Walzung wie auch das Kostenverhältnis verschieden sein.

Im allgemeinen geht die Dauer der Walzungen nicht über 6 Jahre und auch während dieser Zeit ist etwelcher Unterhalt erforderlich. Sie müsste wenigstens 12 Jahre betragen, um die Mehrkosten gegenüber dem gewöhnlichen Unterhalt zu kompensieren.

Neben dem Walzen ist auch beabsichtigt, zur Verbesserung frequentierter Strassen mit Teerungen Versuche anzustellen. Im Berichtsjahr konnte jedoch damit noch nicht begonnen werden. Es war angezeigt, dafür die Erfahrungen anderswo gemachter Versuche abzuwarten.

Die Länge der Staatsstrassen auf Ende 1905 beträgt zusammen 2,174,482 Meter. Der im letzten Jahresbericht erwähnte Neudruck der Distanzentabellen, sowie die Erstellung der Strassennetzkarte ist wegen Zeitmangels bisher nicht möglich gewesen.

Beschlossen, jedoch erst Anfang 1906 vollzogen wurde die Übernahme der bisherigen Strasse IV.

Klasse Schwarzhäusern-Oensingen von 2,7 km. Länge in Staatsunterhalt. Die Differenz der Strassenlänge pro 1905 gegenüber 1904 rührt her von der Übernahme der Neuenstadt-Prêles-Diesse-Strasse.

Die Unterhaltskosten der Staatsstrassen, soweit die Rubrik X E 2 betreffend, betragen per Kilometer Fr. 433.60.

Zur Benützung von Staatsstrassen für Automobilkurse wurden Bewilligungen erteilt:

1. Der Automobil-Aktiengesellschaft Bönigen für Bönigen-Interlaken-Gsteig,
2. der Schweiz. Automobil-Betriebsgesellschaft in Zürich für Pfandersmatt-Burgistein und Wimmis durch das Stockenthal,
3. Der Gemeinde Thun für Thun-Steffisburg,
4. der eidgen. Postverwaltung für verschiedene Strassen von Bern aus.

Für folgende wichtigere Strassen IV. Klasse wurde nach Gesetz vom 20. November 1892 die Wegmeisterstellung durch den Staat bewilligt:

Brünig-Hohfluh-Goldern . . .	Länge 6900 m.
Hindelbank-Jegenstorf in der Gemeinde Hindelbank	„ 950 „
Schwanden-Niederbach-Rüderswil und Niederbach-Mädlenberg .	„ 4420 „
Maikirch-Wahlendorf	Länge 2970 m.
Lyss (Lehnsmühle)-Seedorf . .	„ 4040 „
Köniz-Oberscherli	„ 5160 „
Vauffelin-Romont	„ 1933 „

Die Gesamtlänge der bis 31. Dezember 1905 vom Staat nach Gesetz vom 20. November 1892 bereits in Unterhalt genommenen Strassen IV. Klasse beträgt 382,948 m. Für andere sind Zusicherungen auch schon erteilt, aber die Wegmeisterstellung ist wegen rückständiger Instandstellung oder Terminverschiebung noch nicht erfolgt. Die Längenangabe von 429 km. im letzten Jahresbericht bezieht sich auf die vom Regierungsrat gegebenen Zusicherungen, sie war aber nicht ganz genau.

Die Kosten der Wegmeisterstellung für Strassen IV. Klasse können nicht sicher beziffert werden, weil verschiedene Wegmeister aus Zweckmässigkeitsrücksichten gleichzeitig auf Staatsstrassen und Gemeindestrassen placiert sind. Sie mögen sich auf 63,000 Fr. belaufen.

Die Berichte der Bezirksingenieure über den Zustand der vom Staat subventionierten Strassen IV. Klasse haben zu einigen Mahnungen gegenüber saumseligen Gemeinden geführt.

E. Wasserbau.

Art.		Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	a. Bauten des Staates.				
1.	Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	70	—	4,512	30
2.	Verschiedene Kosten	4,061	90	6,877	65
	Total	4,131	90	11,389	95
	b. Beiträge an Gemeinden.				
3.	Lammbach zu Brienz, Verbauung	24,974	40	38,971	09
4.	Lombach zu Unterseen und Habkern, Verbauung (Oberlauf) . . .	23,250	—	36,839	05
5.	Reichenbach im Gschwandenmaad, Verbauung	7,181	75	9,540	35
6.	Grubenbach im Ebnit bei Saanen, Verbauung	—	—	240	20
7.	Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	15,000	—	22,795	90
8.	Emmekorrektion Burgdorf-Kantonsgrenze	24,534	—	24,546	50
9.	Hornbachverbauung	11,200	—	20,468	60
10.	Gürbekorrektion Quellengebiet-Belp	93,634	75	135,991	60
11.	Lüsselkorrektion Kantonsgrenze-Birs	1,867	94	2,911	85
12.	Birskorrektion zu Liesberg	882	74	1,288	20
13.	Wildbäche zu Wengi bei Frutigen, Verbauung	6,400	—	14,105	10
14.	Worblenbach zu Enggistein, Korrektion	6,666	70	12,801	35
15.	Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	7,512	80	4,374	60
16.	Trubbach und Zuflüsse, Verbauung	—	—	1,224	95
17.	Schlattbach zu Lyss, Verbauung	—	—	1,200	—
18.	Sense Neuenegg-Bärenklaue	—	—	23,777	55
19.	Grünnbachschale zu Merligen, Umbau	8,102	10	—	—
20.	Simmekorrektion bei Grodœy, zu St. Stephan	8,000	—	16,062	—
21.	Laueligraben im Heimberg, Verbauung	3,200	—	3,200	—
22.	Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	22,197	85	35,171	45
23.	Emme und Ilfis zu Emmenmatt, Tromschwelle	10,000	—	—	—
24.	Biembach, Gemeinde Hasle, Verbauung	10,000	—	22,863	90
	Übertrag	284,605	03	428,374	24

Art.		Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Übertrag	284,605	03	428,374	24
25.	Sensekorrektion Laupen-Saane	980	—	1,320	—
26.	Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	13,044	03	24,283	43
27.	Lombach zu Habkern, Versicherungsbauten	13,349	20	—	—
28.	Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	2,500	—	3,950	—
29.	Turbach zu Saanen, Verbauung	2,600	—	4,500	—
30.	Birskorrektion zu Zwingen	2,003	90	2,376	30
31.	Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	8,000	—	6,072	60
32.	Kanderkorrektion Kien-Stegweid	22,103	20	33,546	90
33.	Grüne, Verbauung	30,611	51	10,448	70
34.	Haslethal-Entsumpfung, nachträgliche Arbeiten	13,079	76	100	—
35.	Brandöschgraben zu Trub, Verbauung	—	—	14	40
36.	Aeschaugraben, Gemeinde Eggiwil, Verbauung	4,513	65	5,020	35
37.	Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion	—	—	361	25
38.	Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	1,000	—
39.	Biglenbach zu Biglen, Korrektion	—	—	132	—
40.	Aarekorrektion Elfenau-Bern	9,658	20	16,342	90
41.	Aarekorrektion bei der Gürbemündung	4,768	30	8,623	—
42.	Gürbekorrektion zu Selhofen	8,319	80	15,215	35
43.	Gürbekorrektion Belp-Stockmatte	—	—	18,514	95
44.	Krattiggraben, Verbauung	—	—	11,557	15
45.	Simmekorrektion Wallbach-Niederdorf	—	—	400	—
46.	Aarekorrektion Schützenfahr-Elfenau	—	—	7,070	40
47.	Hugeligraben zu Saanen, Verbauung	—	—	171	—
48.	Simmekorrektion Oberried-Lenk	2,600	—	4,330	—
49.	Bettelriedbach zu Zweisimmen, Traversenumbau	—	—	250	—
50.	Aare von Hof bis Brienzersee, Schwellenunterhalt	—	—	5,163	60
51.	Kurzeneigraben, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	—	—	216	45
52.	Lütschine zu Grindelwald, Korrektion	—	—	20	—
53.	Wöschbach zu Aeschi, Verbauung	—	—	70	50
54.	Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	264	95	464	95
55.	Ilfiskorrektion II. Sektion	—	—	2,292	85
56.	Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	990	—
57.	Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	13,008	—
58.	Aarekorrektion Thun-Uttigen, Ausbau	—	—	156	10
59.	Bleienbachmoos-Entsumpfung	—	—	5,471	80
60.	Lombachverbauung, unterer Lauf	15,000	—	—	—
61.	Gürbe im Thal, Schwellenunterhalt	—	—	300	—
62.	Senggigraben zu St. Stephan, Verbauung	—	—	289	30
63.	Zelgbach zu St. Stephan, Verbauung	—	—	245	—
64.	Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	—	—	1,749	70
65.	Frittenbach bei Zollbrück, Verbauung	—	—	152	20
66.	Ilfiskorrektion III. Sektion	—	—	107	05
				634,672	42
67.	Amortisation *D, 3 c* Wasserbauten	—	—	116,071	06
	Total	438,001	53	750,743	48
	Zusammenzug.				
	a. Bauten des Staates	4,131	90	11,389	95
	b. Beiträge an Gemeinden	438,001	53	750,743	48
	Total	442,133	43	762,133	43

Die Einnahmen von *Fr. 442,133. 43* betreffen Bundes- und Gemeindebeiträge und Verschiedenes.

Die Bundesbeiträge für die Saanekorrektion Laupen-Oltigen von Fr. 17,400, Aarekorrektion zu Innertkirchen Fr. 1300, Sensekorrektion von Laupen bis Neuenegg Grenze Fr. 10,000 und in der Gemeinde Neuenegg Fr. 8900 sind als Amortisation der Vorschüsse aus der Staatskasse verwendet worden. Siehe die Vorschussrechnung D. 4. *a—m*, Seite 289 hiernach.

Der Rechnungsabschluss pro 1905 für X. G. Wasserbauten stellt sich folgendermassen:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. *Wasserbauten:*						
a. *Bauten des Staates*	320,000	—	4,131	90	11,389	95
b. *Beiträge an Gemeinden*			438,001	53	750,743	48
	320,000	—	442,133	43	762,133	43
2. *Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter*	7,400	—	1,391	40	6,381	55
3. *Wasserwerkgebühren*	—	—	45	—	—	—
4. *Juragemässerkorrektion,* Unterhalt	—	—	32,836	60	32,836	60
5. *Haslethalentsumpfung,* nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
Total	347,400	—	476,406	43	821,351	58

Der *Budgetkredit* betrug	347,400	—
Hierzu die *Einnahmen*	476,406	43
Total	823,806	43
Die *Totalausgaben* betragen	821,351	58
Die *Ersparnis* von	2,454	85

ist auf Art. 2, Besoldungen der Schleusen- und Schwellenmeister, abzüglich der Reineinnahmen Art. 3, Wasserwerkgebühren von Fr. 45 gemacht worden.

Die Ausgaben Art. 4, Juragewässerkorrektion von *Fr. 32,836. 60* sind aus dem Schwellenfonds zurückvergütet worden. Der Stand desselben war am 1. Januar 1905 993,140 10

Zinsertrag hiervon pro 1905	Fr. 37,242. 80	
Erlös von Gras, Weiden, Obst etc.	„ 3,012. 10	
Zusammen	Fr. 40,254. 90	
Die *Ausgaben pro 1905* betragen	„ 32,836. 60	
Vermehrung im Jahre 1905		7,418 30
Stand des Schwellenfonds am 31. Dezember 1905		1,000,558 40

Die Ausgabe Art. 5 von Fr. 20,000 ist die *neunte Rate* des vom Grossen Rate am 23. November 1896 bewilligten Beitrages von Fr. 200,000; es bleibt demnach pro 1906 noch die *zehnte oder letzte Rate* zu verrechnen.

Zu den wichtigern Wasserbauobjekten fügen wir folgende Bemerkungen bei:

Die Aarekorrektion zu Innertkirchen und die Reichenbachverbauung im Gschwandenmaad nehmen ihren guten Fortgang.

Die Haslethalentsumpfung bedarf der Ergänzung der Hochwasserdämme zwischen Meiringen und Brienz, sowie des Umbaues der Transportbrücke im Hirsi ohne Flusspfeiler. Es ist dafür ein Projekt aufgestellt worden.

Am Lammbach sind die Arbeiten am blauen Egg beendigt und dann die Sperre Nr. 4 *a* in Angriff genommen worden. Ferner wurde mit dem grossen Sporn bei Schwanden begonnen. Die bisherige Verbauung darf als gelungen bezeichnet werden. Sie bedarf aber der Fortsetzung, wofür den Oberbehörden bereits eine Vorlage eingereicht wurde.

Am Lombach wurde die Sperre beim Rossgrind beendigt und eine Sperre unter der Schaufelegg erstellt. Für den Unterlauf ist ein Ausbauprojekt aufgestellt und den Oberbehörden zur Subventionierung eingereicht worden.

An den Wildbächen zu Wengi sind die nötigsten Herstellungs- und Ergänzungsbauten erstellt und für die Vollendung der Verbauung Projekte ausgearbeitet worden.

An der Kanderkorrektion Kien-Stegweid beschränkten sich die letzten Bauten in der Hauptsache auf die Versicherung von Überfällen.

Die Verbauung an den Gewässern im Simmen- und Saanenthal sind mit Erfolg weitergeführt worden. Etwas Besonderes ist nicht zu bemerken.

Die Emmekorrektion im Unterlauf, von Kirchberg abwärts, ist im grossen und ganzen vollendet, die mittlere Sektion Emmenmatt-Kirchberg bedarf noch Ergänzungen. Auf der obersten Abteilung, in den Gemeindebezirken Eggiwil und Signau, wurde fortgesetzt gearbeitet, aber die für Teilkorrektionen bewilligten Kredite sind nahezu aufgebraucht.

Es wird nun auf Veranlassung des eidgenössischen Oberbauinspektorates eine neue allgemeine Projektvorlage für die nötigen Ergänzungen und die Weiterführung resp. Vollendung der Korrektion an der ganzen Emme aufgestellt, nach welcher dann auf eine Anzahl Jahre verteilt gearbeitet werden soll.

Das Nämliche ist beabsichtigt für die Trub und ihre Zuflüsse. Die Einreichung dieser Vorlagen an die Oberbehörden soll im Jahr 1906 erfolgen.

An der Ilfis wurde im Berichtsjahre nicht gearbeitet.

Dagegen wurden die Korrektionen und Verbauungen am Hornbach, an der Grüne, am Biembach, am Attiswil-Dorfbach und Brüggbach fortgesetzt.

An der Gürbe wurde auf der ganzen Länge gearbeitet, namentlich im Ober- und Mittellauf nach dem grossen Projekt von 1900; bei Belp und Selhofen nach kleinern Teilprojekten. Die grossartige Verbauung im Gebirge mit den vielen grossen Querbauten hat sich bewährt.

Die Teilkorrektionen der Aare oberhalb Bern sind in der Vollendung begriffen.

Die bewilligten Teilkorrektionen der Sense sind zum Teil fertig, teils weitergeführt worden. Hochwasser haben aber bedeutenden Schaden angerichtet. Wie für die Emme, sollen nun die noch nötigen Bauten an der ganzen Sense nach Massgabe einer mit dem Bund und dem Kanton Freiburg vereinbarten rationellen Korrektionslinie in eine neue grosse Vorlage zusammengefasst und dann sukzessive zur Ausführung gebracht werden.

Die Korrektion der Saane von Dicki und Laupen abwärts bis zur Aare wurde plangemäss mit gutem Erfolg weitergeführt.

Das nämliche ist zu sagen von den partiellen Korrektionen der Aare von der Saanemündung abwärts bis Aarberg. Die daherigen Kredite sind aber teils ganz, teils nahezu erschöpft. Die noch unverbauten Strecken sollen in einer generellen Projektvorlage zusammengefasst werden und nachher sukzessive zur Ausführung gelangen.

Es wird sich natürlich bei diesen Generalvorlagen um grosse Voranschlagssummen und Kredite handeln, aber in der Ausführung auf eine grössere Anzahl von Jahren verteilt, wird sich für die Beteiligten keine grössere Belastung ergeben als nach dem bisher meistenteils angewandten System von Teilkorrektionen. Es ergeben sich daraus Vorteile in der Weise, dass man sich im Rahmen eines grösseren, rationellen Planes besser und freier den obwaltenden Bedürfnissen anpassen kann. Es darf also das vom Bund gewünschte Vorgehen von Kanton und Beteiligten als zweckmässig nur begrüsst werden.

An der Juragewässerkorrektion wurden nur Unterhaltungsarbeiten ausgeführt, doch drängen sich bei Aarberg (geregelte Wasserableitung durch die alte Aare) und namentlich an der Aare von Büren abwärts grössere Arbeiten auf, für welche Projektvorlagen bereits gemacht worden sind.

Im Jura sind grössere Flusskorrektionen zurzeit nur an der Birs bei Court und Zwingen, sowie an der Lüssel bei Zwingen in Ausführung.

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

1. Korrektion des Leimbaches zu Frutigen.
2. Umbau der Emmenbrücke bei Kirchberg.
3. Korrektion des Grubenbaches bei Saanen.
4. Verbauung des Krattiggrabens bei Krattigen.
5. Verbauung des Lombaches bei Unterseen.
6. Verbauung des Wöschbaches bei Aeschi.
7. Verbauung des Dürrbaches bei Bowil.
8. Verbauung des Zelgbaches bei St. Stephan.
9. Verbauung des Senggigrabens bei St. Stephan.
10. Verbauung des Mattenbaches bei St. Stephan.
11. Korrektion der Birs bei Court.
12. Korrektion der Grünen bei Wasen.
13. Kanaleinlauf an der Emme bei Bätterkinden.
14. Korrektion des Lombaches b. Unterseen, unterer Lauf.
15. Korrektion der Simme bei Boltigen.
16. Ergänzungsarbeiten am Lammbache und am Schwandenbache bei Brienz.

Die Kostenanschlagsummen hierfür betragen zusammen Fr. 1,456,100, die bewilligten Bundesbeiträge Fr. 644,690, oder im Mittel 44,3 % der Voranschlagssummen.

Bundesbeiträge wurden ausbezahlt im ganzen für 46 Posten Fr. 350,750. 16.

Die Abrechnungen und Situationsetats für alle Wasserbauten mit Bundessubventionen werden nunmehr nach einheitlichem Formular mit den zugehörigen Belegen den Bundesbehörden eingereicht. Ebenso die Bauprogramme. Es herrschte bis dahin stets volles Einvernehmen zwischen den beidseitigen Behörden.

Über 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 1905	
		Fr.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Lammbach zu Brienz, Verbauung	(1897)	810,000	405,000	—	324,000	—	81,000	—	926,673	19
	(1903)	+100,000	50,000	—	40,000	—	10,000	—		
2. Lombach zu Unterseen und Habkern, Korrektion und Verbauung	(1891)	483,000	219,500	—	161,000	—	151,781	15	788,288	70
	(1899)	218,000	96,052	55	72,666	30				
	(1905)	100,000	50,000	—	50,000	—	—	—		
	(1906)	125,000	50,000	—	60,500	—	14,500	—		
3. Turbach bei Saanen, Verbauung	(1893)	105,000	42,000	—	31,500	—	31,500	—	91,591	75
4. Kanderkorrektion	(1899)	1,250,000	416,700	—	416,700	—	416,700	—	1,009,919	80
5. Emmekorrektion Emmenmatt bis Burgdorf und 4 Brücken	(1885)	1,649,023	550,000	—	550,000	—	549,023	—	[1])2,471,807	33
	(1897)	664,000	221,334	—	221,334	—	221,332	—		
	(1904)	150,000	50,000	—	50,000	—	50,000	—		
6. Gürbekorrektion	(1893)	748,000	333,300	—	249,300	—	165,400	—	1,422,288	48
	(1900)	822,500	365,150	—	277,500	—	179,850	—		
7. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	(1890)	1,040,000	416,000	—	312,000	—	312,000	—	920,712	10
8. Hornbach, Verbauung	(1895)	375,000	150,000	—	112,500	—	112,500	—	277,678	72

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

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahr 1905 wurden für folgende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 P. S.), sowie für Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt

Amtsbezirk	Gewässer	Anlage
Frutigen	Kander in der Gemeinde Kandergrund.	Wasserwerkkonzessionen „Motor“ und Ingenieur Anselmier, Übertragung auf die A.-G. Vereinigte Kander- und Hagneckwerke.
Signau	Emme im Rebloch zu Eggiwil.	Wasserwerkanlage der Gebrüder Sänger, Konzessionsfristverlängerung.
Interlaken	Schwarze Lütschine zu Burglauenen.	Wasserwerkanlage der Jungfraubahn, neue Konzession.
Freibergen	Doubs bei Theusseret, Gemeinde Goumois.	Wasserwerkveränderung der Gemeinde Saignelégier, Konzessionserteilung.
Ober-Simmenthal	Simme a. d. Moos zu St. Stephan.	Wasserwerkanlage d. Jb. Wälti, Konzessionserteilung.
Interlaken	Lütschine zu Wilderswil und Gsteigwiler.	Wasserwerkanlage der A.-G. Licht- und Wasserwerke Interlaken, Konzessionsübertragung auf die Einwohnergemeinde Interlaken.
Nieder-Simmenthal	Kander im Spiezmoos.	Wasserwerkanlage der A.-G. Vereinigte Kander- und Hagneckwerke; Erweiterung.
Laufen	Birs in den Birsmatten zu Zwingen.	Wasserwerk der Laufenthaler Portlandzementfabrik; neue Konzession.
Burgdorf	Mühlebach zu Burgdorf.	Wasserwerk Max Schafroth-Lüdy, neue Konzession.
„	Emme in der Gmd. Burgdorf.	Wasserwerk d. Gemeinde, Konzessionsfristverlängerung.
Signau	Emme bei Ramsei und Zollbrück.	Hochspannungsleitung Ramsei-Zollbrück der Vereinigten Kander- u. Hagneckwerke; Bewilligung.
Nieder-Simmenthal	Filderichbach und Kirel in der Gemeinde Diemtigen.	Wasserwerkanlage der Gemeinde Diemtigen; Konzessionsfristverlängerung.
Courtelary	Scheuss zu La Heutte.	Wasserwerkanlage J. C. Auroi, Konzessionsfristverlängerung.
Wangen	Aare zu Wangen.	Wiederherstellung des Oberwasserkanals des Elektrizitätswerkes.
Interlaken	Sefinenlütschine zu Lauterbrunnen.	Wasserwerkanlage der Gesellschaft „Wasserwerk von Lauterbrunnen Vordergrund“ in Lauterbrunnen, Konzessionserteilung.

Die Wasserwerke haben seit dem Aufkommen der Elektrizität und deren praktischer Anwendung in der Industrie eine ungeahnte Entwicklung genommen. Seit 15 Jahren ist eine grosse Anzahl, und darunter solche von grosser Bedeutung konzessioniert worden. Die Behandlung der daherigen Konzessionsgesuche erfordert nicht nur viel Arbeit, sondern bietet auch in vielen Fällen Schwierigkeiten, ganz besonders da, wo mehrere Konkurrenten auftreten. Für die Staatsbehörden heisst es da, die öffentlichen Interessen geziemend wahrzunehmen. So gaben im verflossenen Jahre die Wasserwerke Wangen und Lauterbrunnen zu schwierigen Verhandlungen Anlass, welche noch nicht zum Abschluss gelangt sind, desgleichen andere erst projektierte, zum Teil auch konzessionierte Werke, wie das projektierte Reichenbachwerk zu Meiringen, die projektierte Anlage eines, resp. zwei solcher an der Lütschine bei Wilderswil, das projektierte Oberhaslewerk. Im Vordergrund stehen ferner grössere Wasserwerkprojekte an der Aare bei Wohlen und Radelfingen, an der Simme zu Wimmis, an der Birs zu Liesberg etc.

Durch Beschluss des Regierungsrates vom 17. März 1905 wurden nähere Bestimmungen aufgestellt betreffend die Fortleitung von Kraft, Sitz und Besteuerung der Elektrizitätsgesellschaften.

Von der Vereinigung von Wasserwerkbesitzern an der Scheuss wurde in einer bezüglichen Eingabe unter anderem die Aufstellung eines Wasserwerkgesetzes angeregt. Das Gleiche geschah durch eine Motion von Herrn Advokat Cuénat im Grossen Rat. Die Direktionen der Finanzen und der Bauten haben die Behandlung dieser Frage an die Hand genommen. Wichtigere Verhandlungen darüber werden im nächsten Jahresberichte zu melden sein.

Stellung von Gewässern unter öffentliche Aufsicht, Schwellenreglement und Kataster etc.

Der Regierungsrat genehmigte im Jahre 1805 folgende Vorlagen:

Widenbach und *Sagibach* in der Gemeinde Lauterbrunnen, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Gemeinde *Kiesen,* Schwellenreglement und Kataster.

Aare im Schwellenbezirk Rubigen, Revision von Schwellenreglement und Kataster.

Aare zu Oberwichtrach, Schwellenreglement.

Scheuss in den Gemeinden Biel, Bözingen, Mett, Madretsch und Nidau, Schwellenreglement und Kataster.

Rothachen in der Gemeinde Brenzikofen, Reglement über Kiesausbeutung etc.

Krattiggraben-Verbauung, Ausführungsreglement und Kataster.

Wöschbach, Gemeinde Aeschi, Reglement für die Ausführung der Verbauung.

Gemeinde *Safneren,* Schwellenreglement und Kataster.

Rothachen in der Gemeinde Oppligen, Material-, Ausbeutungsreglement.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1905 folgender:

A. Hochbauten.

Stand am 1. Januar 1905			Fr.	306,316. 60
Bewilligungen pro 1905			„	347,494. 60
Mehrkosten pro 1905			„	580. 65
			Fr.	654,391. 85
Zahlungen pro 1905	Fr.	329,543. 80		
Ersparnisse	„	13,605. 15		
			„	343,148. 95
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1905			Fr.	311,242. 90
Am 1. Januar 1905 betrugen dieselben			„	306,316. 60
		Vermehrung pro 1905	Fr.	4,926. 30

B. Strassenbauten.

Stand am 1. Januar 1905			Fr.	599,944. 15
Bewilligungen pro 1905			„	469,637. 90
Mehrkosten pro 1905			„	407. 70
			Fr.	1,069,989. 75
Zahlungen pro 1905	Fr.	416,388. 30		
Ersparnisse pro 1905	„	26,944. 70		
			„	443,333. —
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1905			Fr.	626,656. 75
Am 1. Januar 1905 betrugen dieselben			„	599,944. 15
		Vermehrung pro 1905	Fr.	26,712. 60

C. Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1905			Fr.	595,339. 30
Bewilligungen pro 1905			„	187,598. 65
Mehrkosten pro 1905			„	232,505. 58
Amortisation pro 1905			„	116,071. 06
			Fr.	1,131,514. 59
Zahlungen pro 1905	Fr.	762,133. 43		
Ersparnisse pro 1905	„	499. 05		
			„	762,632. 48
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1905			Fr.	368,882. 11
Am 1. Januar 1905 betrugen dieselben			„	595,339. 30
		Verminderung pro 1905	Fr.	226,457. 19

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1905		Neue Vorschüsse pro 1905.		Amortisation pro 1905.		Stand am 1. Januar 1906	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
1. Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten, Einnahmen	13,079	76	—	—	13,079	76	—	—
2. Hülfe für Schwanden bei Brienz .	856	75	—	—	856	75	—	—
3. Berner Alpen, Relief Simon . .	—	—	5,000	—	—	—	5,000	—
	13,936	51	5,000	—	13,936	51	5,000	—
A. k. Eisenbahnwesen.								
1. **Eisenbahn-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. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt-Bahn	2,000	—		—	—	—	2,000	—
f. Delsberg-Mervelier-Oensingen-Bahn	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
g. Münster-Grenchen-Bahn . . .	5,092	—	—	—	—	—	5,092	—
h. Stockental-Bahn	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
i. Pruntrut-Damvant-Bahn . . .	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
k. Utzenstorf-Schönbühl-Bahn . .	—	—	3,075	—	—	—	3,075	—
l. Bernische Dekretsbahnen, Expertise	—	—	1,917	75	1,917	75	—	—
	31,576	50	4,992	75	1,917	75	34,651	50
2. **Lötschbergbahn, Frutigen-Brig, Vorstudien**	128,383	40	8,674	10	353	90	136,703	60
3. **Eisenbahn-Subventionen:**								
a. Pruntrut-Bonfol-Bahn	60,000	—	8,000	—	—	—	68,000	—
b. Ramsei-Huttwil-Bahn	244,000	—	1,028	25	—	—	245,028	25
c. Solothurn-Münster-Bahn . . .	474,000	—	237,000	—	—	—	711,000	—
d. Bern-Schwarzenburg-Bahn . .	380,800	—	190,400	—	—	—	571,200	—
e. Montreux-Berner-Oberland-Bahn	2,240,610	—	—	—	600,000	—	1,640,610	—
f. Bern-Muri-Worb-Bahn . . .	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
g. Langenthal-Oensingen, Strassenbahn	—	—	90,400	—	—	—	90,400	—
h. Saignelégier-Glovelier-Bahn . .	—	—	7,000	—	—	—	7,000	—
	3,419,410	—	533,828	25	600,000	—	3,353,238	25
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Hochbauten	142,920	43	128,127	65	271,048	08	—	—
b. Strassenbauten	695,071	49	188,731	60	29,541	97	854,261	12
c. Wasserbauten	1,144,490	85	—	—	116,071	06	1,028,419	79
	1,982,482	77	316,859	25	416,661	11	1,882,680	91
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	11,050	30	22,728	30	30,400	—	3,378	60
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen	8,932	30	7,442	70	2,290	—	14,085	—
c. Kornhausbrücke in Bern . . .	187,500	—	—	—	62,500	—	125,000	—
d. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	22,290	56	32,709	44	55,000	—	—	—
e. Lombach, Ergänzungsbauten .	15,402	—	—	—	—	—	15,402	—
f. Sensekorrektion Laupen-Neuenegg	20,888	76	485	94	10,000	—	11,374	70
g. Sensekorrektion in der Gemeinde Neuenegg	9,346	46	47	60	9,394	06	—	—
h. Hasleberg-Strasse (Brünig-Hohfluh)	50,115	06	1,383	54	22,400	—	29,098	60
i. Lauterbrunnen-Stechelberg-Strasse	6,009	—	4,240	35	4,000	—	6,249	55
k. Lajoux-La Combe-Strasse . .	—	—	8,713	50	—	—	8,713	50
l. Villars-Montancy-Strasse . . .	—	—	10,044	95	—	—	10,044	95
m. Grosse Scheidegg-Strasse . .	—	—	14,445	75	—	—	14,445	75
	331,534	64	102,242	07	195,984	06	237,792	65

A. i. 1 oben ist identisch mit den auf Rubrik X. G. 1, Art. 34, Hasletalentsumpfung im Einnehmen verrechneten *Fr. 13,079. 76;* diese Summe ist der Aktiv-Saldo der am 7. April 1886 vom Grossen Rat für Entwässerungsgräben, Drainierungen und Weganlagen bewilligten *Fr. 100,000.*

II. Vermessungswesen.

A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Was hier zu bemerken ist, findet sich im ersten Teil. (Flurgesetz und Vermessungen des Oberlandes.)

B. Eidgenössisches Kartenwerk im Kanton Bern.

Geodätische Arbeiten.

Die Triangulationsarbeiten im Berner Jura wurden fortgesetzt. Signalisiert und versichert wurde der an Neuenburg angrenzende Teil. Die Winkelmessung ist von N. und O. bis zur Linie Chasseral-Sonceboz-Glovelier-St. Ursanne vorgeschritten.

Topographische Arbeiten.

Vom Siegfriedatlas wurden die Blätter 5bis, 6, 9, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 98, 101, 102, 103, 104, 113, 117, 130, 315, 318, 332, 372, 387, total 22 Blätter, mit Nachträgen versehen, neu herausgegeben und in den vier Blättern 353, 391, 392 und 462 sind Nachträge erhoben worden.

Der auf Blatt Thun fallende Teil des Thunersees wurde neu sondiert.

C. Vorarbeiten für den Kataster.

Triangulationen.

Es wurden ausgeführt die Dorftriangulationen von Bassecourt und Miécourt, die Triangulation über den Burgerwald Interlaken in Matten: der Abschluss der Dienstbarkeitsverträge für die Triangulation der Gemeinde Damvant und die Teiltriangulation von Nidau, die Winkelmessung in den Gemeinden Eggiwil und Schangnau, die Signalversicherungsrevision und der Abschluss von Dienstbarkeitsverträgen im Amt Trachselwald beendigt, in Spiez und Cortébert die Signalstellung besorgt und die Winkelmessungen begonnen.

Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen.

Durch Entscheid des Regierungsrates wurden gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 folgende Grenzbereinigungen erledigt: Bern-Köniz, Langnau-Signau, Ägerten-Studen, Sumiswald-Lützelflüh, Vinelz-Ins, Rohrbach-Auswil, Worb-Walkringen, Laupen-Ferenbalm, Lützelflüh-Rüderswil, Uetendorf-Seftigen, Deisswil-Wiggiswil, Deisswil-Ballmoos.

D. Parzellarvermessungen.

Der Regierungsrat genehmigte die Vermessungswerke der Gemeinden Damvant, Wahlern, Blumenstein, Nidau, Tschugg und Gals.

Probevermessungen im Oberland.

Die Probevermessung von Kandergrund ist fertig. Infolge von Anständen bei der Erledigung der Frage der Eigentumszugehörigkeit der Ruine Felsenburg und des Öschinensees erlitt aber die Genehmigung derselben eine Verzögerung. Nach Eintragung der Ansprüche des Staates in das Vermessungswerk steht nun derselben nichts mehr im Wege.

Die Terrainaufnahmen von Sigriswil sind fertig bis auf ein Gebiet von zirka 240 ha., welches Merligen und seine Umgebung, sowie den südöstlich daran stossenden Waldstreifen gegen die Beatenbucht bis an die Grenze der Gemeinde Beatenberg beim Wideli in sich schliesst. Dieses Gebiet soll im Sommer 1906 aufgenommen werden. Die Fertigstellung des Operates ist auf Ende 1907 vorgesehen.

Vermessungsarbeiten in den zur Anhandnahme derselben aufgeforderten Amtsbezirken.

In den Amtsbezirken Aarberg, Aarwangen, Bern, Büren, Burgdorf, Fraubrunnen, Laupen, Nidau, Seftigen, Trachselwald und Wangen ist die Katastervermessung abgeschlossen, und es besitzen sämtliche Gemeinden dieser Amtsbezirke genehmigte Vermessungswerke.

Revidiert wurden die Vermessungswerke von 36 Gemeinden, 119 sind in Arbeit.

Nachstehende Tabelle zeigt den Stand der Vermessungsarbeiten in den verschiedenen Amtsbezirken.

Amtsbezirk	Gestellter Termin	Anzahl Gemeinden	Genehmigte Vermessungswerke besitzen		In Vermessung sind		Im Rückstand sind	
			Gemeinden	%	Gemeinden	%	Gemeinden	%
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	12	86	2	14	—	—
Seftigen	1. Mai 1885	27	27	100	—	—	—	—
Trachselwald	1. Januar 1886	10	10	100	—	—	—	—
Signau	1. Juli 1887	9	4	44	4	44	1	12
Schwarzenburg	1. Juli 1887	4	2	50	—	—	2	50
Thun	1. Juli 1888	29	26	90	2	7	1	3
		306	293	96	9	3	4	1

*) Die Gemeinde Reiben, die ein nach den jurassischen Vorschriften erstelltes, älteres Vermessungswerk besitzt, wird zur Zeit neu vermessen. Die Arbeiten sind soweit fertig, dass das Operat im Laufe des Jahres 1906 zur Genehmigung gelangen dürfte.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Neuvermessungen.

Zur Genehmigung gelangte die vollständige Neuvermessung der Gemeinde Damvant, sowie die teilweise Neuvermessung der Gemeinde Vendlincourt, die letztere verbunden mit einer Revision der übrigen Vermessungsteile. Ganz neu vermessen wird die Gemeinde Reiben, teilweise Neuvermessungen sind in Arbeit in den Gemeinden Bözingen, Bassecourt und Miécourt.

Nachführungen.

Genehmigt wurden die Nachführungen der Vermessungswerke von Buix, Chevenez, Courchavon, Fontenais, Grandfontaine, Roche d'Or, Charmoille, Vendlincourt. Nachtragsarbeiten, teilweise verbunden mit Markrevisionen, finden zurzeit in 26 Gemeinden statt.

E. Kantonsgrenzen.

Die ihrem Abschluss nahe Bereinigung der schweizerisch-französischen Grenze längs der Gemeinde Damvant hat durch den Tod eines der französischen Abgeordneten eine Verzögerung erlitten, dürfte aber in einigen Monaten zu Ende geführt werden.

Mit dem Kanton Basel-Land fanden Unterhandlungen statt behufs Bereinigung eines Stückes gemeinschaftlicher Kantonsgrenze zwischen Grellingen und Pfeffingen, deren Darstellung in den beidseitigen Katasterplänen nicht übereinstimmte. Das Protokoll über die erfolgte Bereinigung soll in nächster Zeit zur Genehmigung einlangen.

Ferner erfolgte durch beidseitige Abgeordnete die Versicherung eines durch den Bau der Solothurn-Münster-Bahn gefährdeten bernisch-solothurnischen Grenzzeichens bei Gänsbrunnen.

III. Eisenbahnwesen.

A. Gesetzgebung und Verwaltung.

Der Bundesrat hat in Ergänzung seines Beschlusses vom 10. August 1900, durch Beschluss vom 24. Januar 1905 folgende *bernische Dekretsbahnen als Nebenbahnen* im Sinne des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 bezeichnet:

1. Flamatt-Gümmenen (Sensethalbahn);
2. Saignelégier-Glovelier;
3. Solothurn-Münster (Weissensteinbahn);
4. Bern-Schwarzenburg;
5. Langenthal-Oensingen;
6. Bern-Worblenthal zum Anschluss an die B.T.B;
7. Ramsei-Sumiswald-Huttwil;
8. Wattenwil-Wimmis, eventuell Spiez (Stockenthalbahn);
9. Ins-Erlach-Landeron, eventuell Neuenstadt.

Gemäss diesem Beschluss ist, laut Mitteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartements, die Lötschbergbahn indirekt als Hauptbahn erklärt worden.

Ferner hat der Bundesrat, ebenfalls durch Beschluss vom 24. Januar 1905, *Art. 6 der Verordnung zum Bundesgesetz vom 23. Dezember 1872 über den Bau und Betrieb der Eisenbahnen, vom 1. Februar 1875* aufgehoben und durch folgenden neuen Artikel ersetzt:

„Konzessionsgesuche, welche je in der nächstfolgenden Session der Bundesversammlung zur Behandlung kommen sollen, können nur dann vom Bundesrat an die eidgenössischen Räte weitergeleitet werden, wenn die Vernehmlassungen der Kantonsregierungen und allfällige Aktenergänzungen spätestens 20 Tage vor dem Beginn der Session in den Händen des Eisenbahndepartements sind.

„Zu Handen der Mitglieder der Bundesversammlung hat der Konzessionsbewerber dem Eisenbahndepartement vor dem Beginn der Session 350 Übersichtspläne im Massstab 1 : 100,000 (für kleine Bahnlinien, wie Drahtseilbahnen etc., in einem grössern Massstab) mit rot eingezeichneter Bahnlinie einzusenden."

Überdies hat der Bundesrat am 25. März 1905 eine *Verordnung betreffend die Maximalgeschwindigkeit der Züge* und am 27. Oktober 1905 eine *Verordnung betreffend den Unterhalt des Rollmaterials der schweizerischen Hauptbahnen* erlassen.

Endlich hat der Bundesrat durch Beschluss vom 17. November 1905 *Art. 4 der Verordnung über die Organisation der eidgenössischen Schätzungskommissionen vom 25. Oktober 1902* wie folgt abgeändert:

„Das Eisenbahndepartement führt über den Bestand der Schätzungskommissionen ein Verzeichniss, welches alljährlich im eidgenössischen Staatskalender publiziert und in Sonderabzügen den Wahlbehörden, den Mitgliedern und Ersatzmännern der Schätzungskommissionen, sowie den Eisenbahn- und andern mit dem Expropriationsrecht ausgerüsteten Unternehmungen zugestellt wird. Während des Jahres eintretende Änderungen im Bestand der Schätzungskommissionen werden vom Eisenbahndepartement den Interessenten ebenfalls mitgeteilt."

B. Allgemeines und Fahrpläne.

Veranlasst durch den Beschluss einer am 3. März 1905 in Bern stattgefundenen Konferenz der Direktionspräsidenten der im Betrieb der Thunerseebahn und der Bern-Neuenburg-Bahn stehenden bernischen Dekretsbahnen mit dem Finanzdirektor und dem Eisenbahndirektor hat der Regierungsrat am 12. April 1905 den folgenden Beschluss gefasst:

„Zur Prüfung der Grundlagen des Betriebsvertrages dieser Gemeinschaftsbahnen wird eine Expertise angeordnet und werden zu Experten ernannt:

„1. Ingenieur Egli, Direktor der Langenthal-Huttwil-Bahn in Huttwil;

„2. H. Studer, Direktor der B. O. B. in Interlaken;

„3. Moser, Betriebschef der Emmenthalbahn in Burgdorf.

„Denselben werden folgende Fragen zur Beantwortung vorgelegt:

„1. Sind die Grundlagen des gegenwärtigen Betriebsvertrages der Gemeinschaftsbahnen dem Charakter und den Bedürfnissen jeder einzelnen der beteiligten Linien angemessen oder ergeben sich aus der Verschiedenheit der Betriebsbedürfnisse der einzelnen Bahnen Nachteile aus dem Vertrag für einzelne derselben und für welche?

„2. Welcher Art sind diese Nachteile und wie hoch sind dieselben zu werten?

„3. Werden insbesondere auch die Rechte der einzelnen Gesellschaften gegenüber der betriebsführenden Gesellschaft im gegenwärtigen Betriebsvertrag genügend gewahrt?

„4. Wie sind die Grundlagen des Betriebsvertrages abzuändern, um die hiervor berührten allfälligen Mängel zu heben?

„5. Ist allfällig eine andere Zusammenlegung dieser Bahnen als die bestehende zum gemeinschaftlichen Betrieb vorteilhaft?

„6. Sind die Betriebsrechnungen der Gemeinschaftsbahnen in allen Teilen den Bestimmungen des Betriebsvertrages entsprechend aufgestellt?“

Das Gutachten langte am 14. Oktober ein. Dasselbe veranlasste einen Gegenbericht des Herrn Ingenieur Auer, Direktor der T. S. B., und eine Duplik der Experten. Die drei Schriftstücke sind nicht nur den beteiligten Bahnverwaltungen, sondern auch den Mitgliedern des Regierungsrates und der Staatswirtschaftskommission zugestellt worden. Die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Behufs Erzielung eines einheitlichen Verfahrens wurde durch Regierungsratsbeschluss vom 20. April 1905 die Bestellung der *Vertreter des Staates bei den Aktionärversammlungen der bernischen Dekretsbahnen* der Eisenbahndirektion abgenommen und *der Finanzdirektion übertragen.*

Die Zahl der Begehren zu den *Fahrplanentwürfen* der Eisenbahn- und Dampfschiffverwaltungen ist im Jahr 1905 gegenüber dem Vorjahre so ziemlich gleich geblieben. Der Erfolg entsprach den Erwartungen wieder nur ganz ungenügend, indem die von den schweizerischen Bundesbahnen wiederholt verlangten Verbesserungen auf den Linien Bern-Olten, Neuenburg-Biel-Olten und Biel-Delsberg-Basel noch immer nicht die nötige Unterstützung des eidgenössischen Eisenbahndepartements gefunden haben.

Der *Winterbetrieb der Brünigbahn* veranlasste auch im Berichtsjahre wieder Unterhandlungen mit der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen, kam aber pro 1905/06 dennoch zu stande, nachdem der Regierungsrat bezüglich der Anordnung der Holzschläge und Ausübung der Reistrechte durch die Bäuert Meiringen eine die Generaldirektion befriedigende Erklärung abgegeben hatte.

Die definitive Ablösung dieser Reistrechte ist im Gange.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Montreux-Berner Oberland-Bahn.

Durch Beschluss vom 17. Mai 1905 hat der Grosse Rat die von der Generalversammlung der Aktionäre am 13. Mai gleichen Jahres angenommene Revision von Art. 5 der Gesellschaftsstatuten, wodurch das Aktienkapital um 4000 Prioritätsaktien, d. h. von 7 Millionen auf 9 Millionen Franken erhöht wurde, 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. Dieselbe ist durch Bundesratsbeschluss vom 24. Oktober 1905 sanktioniert worden.

Die Kollaudation der letzten Teilstrecke Gstaad-Zweisimmen fand am 29. Juni statt, woraufhin der Bundesrat die Betriebseröffnung derselben auf den 6. Juli 1905 gestattete.

2. Solothurn-Münster-Bahn.

Der Bahnbau beschränkte sich auch im abgelaufenen Geschäftsjahre hauptsächlich auf den Weissensteintunnel, dessen Bohrung Ende 1905 im Sohlenstollen auf der Südseite bis auf 2320 Meter, auf der Nordseite bis auf 180 Meter, zusammen also 2500 Meter vorgerückt war. Es blieben mit Anfang des Jahres 1906 noch 1153 Meter zu durchschlagen.

Über eine von der Direktion der Solothurn-Münster-Bahn eingereichte Projektvariante für die Südrampe dieser Linie zwischen den Stationen Alt-Solothurn und Lommiswil mit einer Maximalsteigung von 28 ‰, die aber virtuell gleichwohl kürzer ist als das Projekt mit 25 ‰, gab der Regierungsrat seine Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement dahin ab, dass ihm die Projektänderung, soweit sie das Interesse berühre, welches der Kanton Bern in betriebstechnischer Hinsicht an der Tracégestaltung der S. M. B. im Kanton Solothurn nehme, zu keiner Einwendung Anlass gebe.

Ferner genehmigte das eidgenössische Eisenbahndepartement durch Beschluss vom 14. September 1905 das allgemeine Bauprojekt für die Strecke km. 17,000 bis km. 19,000 (inkl. Station Crémines-Grandval).

Zurzeit beschäftigt sich die Verwaltung der S. M. B. mit der Frage der Einführung des elektrischen Betriebes. Derselbe würde nach ihrer Ansicht besonders mit Rücksicht auf den Weissensteintunnel durch die Vermeidung von Rauchstörungen erheblichen Vorteil bieten, ferner mit jeder Steigerung des Verkehrs die Betriebsergebnisse günstiger gestalten als beim Dampfbetrieb und endlich die beteiligte Landesgegend besser bedienen, indem derselben ohne Betriebsverteurung vermehrte Fahrgelegenheit geboten werden könnte.

Die bezügliche Vorlage steht noch aus.

Durch Beschluss vom 4. Februar 1905 bewilligte der Regierungsrat die dritte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 237,000.

3. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Gestützt auf ein Gutachten des Herrn Ingenieur Auer, Direktor der Thunerseebahn, vom 17. Januar 1905, fasste der Verwaltungsrat der B. S. B. den einstimmigen Beschluss, es sei die *direkte Ein- und Ausfahrt der Züge dieser Linie in den Bahnhof Bern* durch Herstellung des Anschlusses an die G. T. B. im Fischermätteli anzustreben. Daraufhin kam die Bahnverwaltung beim eidgenössischen Eisenbahndepartement zu Handen der schweizerischen Bundesversammlung mit dem Gesuch um eine entsprechende Konzessionsänderung ein, gegen welche der Regierungsrat keine Einwendung erhob. Immerhin nahm er an, dass diese Änderung kein Präjudiz für die endgültige Lösung der Frage der Einmündung der B. S. B. in Bern bilden solle.

Als dann noch die Gemeinderäte von Wahlern, Guggisberg, Oberbalm und Köniz vorstellig wurden und dringend baten, es möchte der Staat Bern sich der gefährdeten Interessen der ganzen Landschaft annehmen und auch der Gemeinderat der Stadt Bern

gegen die Projektvorlage über die provisorische Einmündung der B. S. B. im Fischermätteli keine Einwendungen erhob, unterbreitete der Regierungsrat diese Frage dem Grossen Rat in seiner Sitzung vom 29. November 1905 zum Entscheid. Derselbe erklärte sich damit einverstanden.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 26. April 1905 das allgemeine Bauprojekt für die Strecke Liebefeld-Schwarzwasserbrücke ($1{,}_3$ bis $11{,}_1$ km.). Ferner wurden im Berichtjahre die Detail-Situationspläne für die Stationen, die Scherlibrücke, sowie verschiedene kleinere Kunstbauten und die Hochbaupläne vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigt. Der Regierungsrat hat seinerseits verschiedene Lieferungsverträge für den Oberbau und für das Rollmaterial genehmigt. Am 30. August 1905 bewilligte er die dritte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates Bern mit Fr. 190,400.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Simplondurchstich.

Wie bereits im letztjährigen Verwaltungsbericht gemeldet worden ist, erfolgte der Durchschlag am 24. Februar, morgens zwischen 7 und 8 Uhr. Die Kunde davon hat auch im Kanton Bern grosse Freude erregt und seinen Bestrebungen für einen Berneralpendurchstich neuen Impuls gegeben.

2. Jungfraubahn.

Die Linie ist im Jahr 1905 bis zur Station Eismeer weitergebaut worden. Letztere wurde provisorisch auf den 1. August eröffnet.

Durch Beschluss vom 14. April 1905 genehmigte der Bundesrat einen Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten betreffend die Revision der Art. 19, 23, 24 und 28 derselben.

3. Harderbahn.

Durch Bundesbeschluss vom 1. Juli 1905 wurde die den Herren Natinoalrat Dr. Michel, Fürsprecher, E. Ruchti, Grossrat, beide in Interlaken, Joh. Frutiger, Baumeister in Oberhofen, und B. Studer, Ingenieur in Thun am 10. Oktober 1890 erteilte Konzession für den Bau und Betrieb einer Drahtseilbahn von *Interlaken* auf den *Harder* auf Herrn Nationalrat Michel zu Handen einer Aktiengesellschaft übertragen und gleichzeitig in Bezug auf die Taxen abgeändert.

Die Gesellschaft konstituierte sich am 31. August 1905. Die Bahn soll elektrisch betrieben werden.

Der Bundesrat genehmigte am 7. Oktober das allgemeine Bauprojekt, unter dem vom Regierungsrat betreffend die Schonung der dortigen, dem Staat Bern gehörenden Waldpromenade und Waldbestände gemachten Vorbehalt.

Durch Beschluss des Regierungsrates vom 18. Oktober erhielt die Gesellschaft alsdann die Bewilligung zum Beginn der Bauarbeiten.

4. Heimwehfluhbahn.

Dieses Unternehmen, für welches die Konzession durch Bundesbeschluss vom 22. Dezember 1904 erteilt worden war, konstituierte sich am 9. September 1905. Der Bundesrat genehmigte das allgemeine Bauprojekt dieser Linie, die ebenfalls als elektrische Drahtseilbahn projektiert wurde, durch Beschluss vom 25. September und die Gesellschaftsstatuten durch Beschluss vom 7. November 1905.

5. Spiezer Verbindungsbahn.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 7. Februar die Gesellschaftsstatuten. Die Kollaudation der Linie fand am 29. Juli statt. Die Bahn wurde am 1. August dem regelmässigen Betrieb übergeben.

Der Gemeinderat von Spiez hat eine Polizeiverordnung für den Verkehr auf der von der Bahn benützten Gemeindestrasse aufgestellt, welche der Regierungsrat am 28. Oktober 1905 genehmigte.

D. Bahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Thunerseebahn.

Die Direktion der T. S. B. wurde von uns mit Schreiben vom 30. Mai 1905 ersucht, die Frage zu prüfen, ob mit der *Erweiterung der Station Därligen* nicht zugewartet und inzwischen provisorisch und mit geringern Kosten gleichwohl, wie beabsichtigt, eine Kreuzungsstation eingerichtet werden könnte.

Die Bahnverwaltung hat darauf mit Schreiben vom 30. Dezember 1905 dargetan, dass ein solches Provisorium zu hohe Kosten verursachen und den Zweck doch nur teilweise erreichen lassen würde. Der Regierungsrat möchte daher der Eingabe der Gemeinde Därligen um Verlegung der Station auf die Westseite des Dorfes keine Folge geben.

Die Erledigung dieser Angelegenheit fällt ins Jahr 1906.

2. Spiez-Erlenbach-Bahn.

Der Regierungsrat hat auf Veranlassung des Verwaltungsrates dieser Bahngesellschaft auch im Berichtsjahr in dem zwischen demselben und dem Verwaltungsrat der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn bestehenden Streit betreffend die Mitbenützung der Station Erlenbach zu vermitteln gesucht, leider erfolglos.

Die Streitsache ist daraufhin von der S. E. B. vor Bundesgericht gezogen worden.

3. Gürbethalbahn.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte unterm 18. August 1905 die Vorlage des Gaswerkes der Stadt Bern für ein Anschlussgeleise an die G. T. B. bei der Station Gross-Wabern.

4. Bern-Neuenburg-Bahn.

Mit Schreiben vom 23. Juni 1905 ersuchte die Direktion der Bern-Neuenburg-Bahngesellschaft namens des Verwaltungsrates den Regierungsrat des Kantons Bern um seine Intervention in betreff der Sanierung der Finanzlage dieses Unternehmens, die infolge eines namhaften Bau- und Betriebsdefizites gefährdet erscheine. Das Gesuch war von einem orientierenden Bericht der Direktion begleitet, welche ihre Eingabe den an der B. N. B. mitinteressierten Regierungen der Kantone Neuenburg und Freiburg ebenfalls zustellte.

Der Regierungsrat hat sich daraufhin mit dem Staatsrat von Neuenburg in Verbindung gesetzt und ihm mit Schreiben vom 30. September 1905 die Bereitwilligkeit ausgesprochen, dem Grossen Rat Hülfeleistung zu einer vollständigen Sanierung der B. N. B. zu beantragen unter der Bedingung, dass der Kanton Neuenburg dabei im Verhältnis des von ihm übernommenen Anteils am Obligationenkapital mitwirke.

Der Kanton Freiburg ist am Obligationenkapital gar nicht und am Aktienkapital nur in geringem Masse beteiligt, weshalb von seiner Mitwirkung bei der Sanierung vorläufig abgesehen wurde.

Am 25. Oktober fand eine gegenseitige Aussprache zwischen den Regierungen der Kantone Neuenburg und Bern statt. Unter den für die Sanierung in Aussicht genommenen Massnahmen wurde auch der Verkauf der Linie und die Verpachtung ihres Betriebes diskutiert, wofür selbstverständlich einzig die Bundesbahnen in Betracht kommen konnten. Mit Schreiben vom 17. November 1905 gelangten daher die beiden Kantonsregierungen gemeinsam an die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen mit dem Gesuch, es möchten diese Fragen an einer Konferenz diskutiert werden. Die Konferenz fand am 27. November statt. Die Delegationen beider Kantone nahmen die Vorschläge der Generaldirektion zu Handen ihrer Regierungen entgegen.

Die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt ins Jahr 1906.

5. Sensethalbahn.

Durch Schreiben vom 3. Mai 1905 teilte der Regierungsrat den Kantonen Freiburg und Neuenburg mit, dass er die Sensethalbahn, auf Wunsch ihrer Direktion, ebenfalls in die unter Kapitel B hiervor erwähnte Expertise zur Prüfung der Grundlagen des Betriebsvertrages und der Betriebsrechnungen der bernischen Dekretsbahnen einbezogen habe, und ersuchte sie um ihr Einverständnis. Das Ergebnis der Untersuchungen werde ihnen seinerzeit mitgeteilt werden. Die Regierungen beider Kantone erhoben dagegen keine Einwendung.

6. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Einem Gesuch des Verwaltungsrates dieser Gesellschaft vom 2. Juni 1905 entsprechend, wurde durch Bundesbeschluss vom 5. Oktober 1905 die Konzession der Pruntrut-Bonfol-Bahn vom 15. Oktober 1897, abgeändert durch Bundesbeschluss vom 22. April 1898, auf die Strecke von Bonfol bis zur Grenze bei Pfettershausen ausgedehnt und gleichzeitig, hauptsächlich behufs Herstellung der Übereinstimmung mit andern neuern Konzessionen, bezüglich einiger allgemeiner Bestimmungen abgeändert.

Der Verwaltungsrat der R. P. B. stellte am 10. Februar 1905 das Gesuch an den Regierungsrat um Bewilligung eines neuen Vorschusses im Betrage von Fr. 48,000 nach Massgabe von Art. 18 des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Der Regierungsrat bewilligte der Gesellschaft daraufhin durch Beschluss vom 7. Oktober 1905 ein weiteres verzinsliches Darlehen von Fr. 8000 behufs Bezahlung eines Semesterzinses des Obligationenkapitals und Bestreitung der dringendsten Ausgaben für den Bahnunterhalt.

7. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Ein von der Betriebsleitung der R. S. G. eingereichtes Gesuch um Erhöhung der Postentschädigung von Fr. 4700 auf Fr. 12,000 jährlich, welches vom Regierungsrat durch Schreiben vom 21. Januar 1905 an das eidgenössische Eisenbahndepartement unterstützt worden war, wurde von letzterer Behörde aus Konsequenzgründen unterm 28. Januar abgewiesen, weil die Bestimmungen des Bundesgesetzes über Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen vom 21. Dezember 1899 eine solche Erhöhung nicht zuliessen.

In der Absicht, den Betrieb der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier gegen die durch das Holzriesen, Holzfällen etc. drohenden Gefahren sicherzustellen, hat der Bundesrat, nach Anhörung des Regierungsrates, durch Beschluss vom 19. Mai 1905 Bestimmungen zur Regelung der Nutzung der längs der Regionalbahn Saignelégier-Glovelier gelegenen Waldungen aufgestellt.

Mit Schreiben vom 13. Dezember 1904 machte der Verwaltungsrat der R. S. G. die Mitteilung, dass die Bauabrechnung dieser Linie mit einem Defizit abschliesse, und die Betriebsergebnisse kaum hinreichten, um die Verwaltungskosten zu decken. Er stellte deshalb das Gesuch an den Grossen Rat um Bewilligung eines Vorschusses von höchstens 10 % des Anlagekapitals, nach Massgabe von Art. 18 des Subventionsgesetzes vom 4. Mai 1902, im Maximum von Fr. 305,000.

Ferner ersuchte der Verwaltungsrat am 19. Dezember 1904 um amtliche Prüfung der Baurechnung, womit der Regierungsrat den Ingenieur des VI. Bezirkes, Herrn Gascard, beauftragte.

Derselbe konstatierte in seinem Bericht vom 27. Februar 1905 ein Baudefizit von brutto Fr. 335,000.

Zu diesem Baudefizit gesellte sich auch noch ein erhebliches Betriebsdefizit, das im Jahr 1904 Fr. 8157. 15 betragen hat, für das Jahr 1905 nun Fr. 30,061. 90 beträgt.

Da die Bahnverwaltung verschiedene Lieferanten nicht zu befriedigen und die Kosten der Mitbenützung der Anschluss-Stationen Glovelier und Saignelégier

nicht zu bestreiten vermochte, so stellten die betreffenden Gläubiger beim schweizerischen Bundesgericht das Begehren auf Liquidation der Saignelégier-Glovelier-Bahngesellschaft.

Als Mittel zur Rettung des Unternehmens erschien uns einzig eine gemeinsame Aktion der Hauptaktionäre der R. S. G., d. h. von Staat und Gemeinden, übrig, weshalb wir dem Regierungsrat mit Bericht vom 8. September 1905 folgende Anträge zur Sanierung der Finanzlage der R. S. G. unterbreiteten:

„1. In Abänderung des Grossratsbeschlusses vom 22. November 1899 betreffend die Statutengenehmigung, Aktienbeteiligung des Staates und Genehmigung des Finanzausweises für die Saignelégier-Glovelier-Bahn wird, zum Zwecke der Konsolidation dieses Unternehmens, dessen Anlagekapital um Fr. 300,000, also auf rund Fr. 3,350,000 und die Aktienbeteiligung des Staates um Fr. 180,000, im ganzen auf Fr. 1,980,000 erhöht.

„2. Der Saignelégier-Glovelier-Bahn werden ferner nach Massgabe von Art. 18 des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen behufs Ermöglichung der regelmässigen Verzinsung ihres Obligationenkapitals, verzinsliche Vorschüsse bis zu 10 % des Anlagekapitals, im Maximum bis zu Fr. 335,000 bewilligt, zahlbar ratenweise nach Bedürfnis, worüber die Bahngesellschaft sich jeweilen beim Regierungsrat auszuweisen hat.

„An die Bewilligung sub 1 und 2 hiervor werden folgende Bedingungen geknüpft:

„*a.* Die Bahngesellschaft hat mit den Unternehmern, welche sich zu Nachforderungen berechtigt halten, vorgängig der Sanierung der Saignelégier-Glovelier-Bahn, unter Mitwirkung der staatlichen Organe Vergleiche abzuschliessen, in welchen die bezüglichen Forderungen und die Zahlungsmodalitäten genau und definitiv festgesetzt werden.

„Die staatliche Hülfe wird von der Reglierung dieser Ausstände abhängig gemacht.

„*b.* Die an der Saignelégier-Glovelier-Bahn beteiligten Gemeinden haben für die Beschaffung neuer Aktien im Betrage von Fr. 120,000 zu sorgen zur Deckung des Baudefizites, gemeinschaftlich mit dem Staat Bern.

„*c.* Die vorgenannten Gemeinden haben sich ausserdem zu verpflichten, die Betriebsdefizite der Saignelégier-Glovelier-Bahn zu bezahlen. Die daherigen Leistungen der Gemeinden haben à fonds perdu auf so lange zu erfolgen, als überhaupt Betriebsdefizite vorkommen.

„*d.* Es sind die erforderlichen Massnahmen zu treffen, damit sowohl in der Verwaltung als im Betrieb die möglichste Sparsamkeit beobachtet werden kann.

„Über allfällige Anstände entscheidet die Eisenbahndirektion.

„3. Der Regierungsrat wird beauftragt, über das Resultat dieser Sanierungsbestrebungen dem Grossen Rat in seiner nächsten Session Bericht und Antrag vorzulegen, und es wird ihm ein Kredit von Fr. 60,000 aus Vorschussrubrik A k zur vorläufigen Hülfeleistung an die Bahngesellschaft nach seinem Ermessen bewilligt."

Hierauf gestützt hat dann der Regierungsrat diejenigen Gemeinden, welche sich hauptsächlich an der Saignelégier-Glovelier-Bahn mit Aktienzeichnungen beteiligt haben, zur Mitwirkung bei der Sanierung dieses Unternehmens in folgender Weise veranlasst:

I. Zur Deckung des Baudefizites.

„Es haben zu übernehmen:

„1. Die zunächst der Linie gelegenen Gemeinden Saignelégier, Bémont, Montfaucon, Les Enfers, Lajoux, Saulcy, St. Brais, Sceut und Glovelier zusammen zwei Drittel = Fr. 80,000, proportional ihrer Einwohnerzahl und nach Massgabe ihrer Steuerkraft;

„2. die übrigen Gemeinden, nämlich Muriaux, Goumois, Les Pommerats, Montfavergier, Epauvillers, St. Ursanne, Pruntrut, Undervelier, Boécourt, Bassecourt, Courfaivre, Develier, Courtételle, Soulce, Delsberg und Courrendlin, zusammen einen Drittel = Fr. 40,000, nach denselben Verhältnissen.

II. Zur Deckung des Betriebsdefizites.

„1. Die nämlichen unter I, 1 hiervor aufgeführten 8 Gemeinden, nach demselben Grundsatze berechnet, zusammen 70 % des Defizites;

„2. die nämlichen, unter I, 2 hiervor aufgeführten 16 Gemeinden, auf gleicher Basis berechnet, zusammen 30 % des Defizites."

Die grosse Mehrzahl der Gemeinden hat jedoch ihre Mitwirkung abgelehnt.

Der Misserfolg dieser Sanierungsbestrebungen bei den Gemeinden veranlasste die auf den 25. November 1905 nach Montfaucon einberufene ausserordentliche Aktionärversammlung dem Regierungsrat folgenden Antrag zu unterbreiten:

„1. Es sei die Saignelégier-Glovelier-Bahn mit allen Zubehörden und Aktiven um einen durch Expertise festzusetzenden Preis und gegen Entbindung der Aktionäre, welche das Gesuch um Auswechslung ihrer Aktien gegen Genussscheine stellen werden, dem Staat Bern zu verkaufen und abzutreten.

„2. Der Verwaltungsrat wird beauftragt, dem Staat vorstehende Verkaufsofferte zu machen.

„3. Die unter Ziffer 1 vorgesehene Expertise soll durch zwei Sachkundige, von denen der eine vom Staat Bern, der andere von der Bahngesellschaft ernannt werden soll, vorgenommen werden. Im Falle von Meinungsverschiedenheit soll solche durch einen dritten, vom Bundesgericht zu bezeichnenden Experten ausschlaggebend entschieden werden.

„4. Die Experten haben den Verkaufspreis in gerechter Weise so festzusetzen, dass ein guter Familienvater ihn unter den obwaltenden Umständen annehmen könnte.

„5. Der Preis ist vom Staat Bern nach Massgabe des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen unter die Gläubiger zu verteilen.

„6. Die vom Staat auszugebenden Genussscheine sollen dem Inhaber ein Anrecht an einem allfälligen, nach Abzug aller Betriebsausgaben, Amortisationen, nach Speisung der Spezialfonds und Verzinsung aller vom Staat geleisteten und allfällig noch zu leistenden Vorschüsse zu $3^1/_2$ %, noch verbleibenden Aktivsaldo garantieren.

„7. Der Verwaltungsrat wird beauftragt, alles Erforderliche zur Vollziehung dieses Beschlusses vorzukehren und insbesondere den Verkaufsakt abzuschliessen, sowie die Bedingungen desselben festzusetzen."

Inzwischen langten beim Bundesgericht neue Liquidationsbegehren ein. Die eingeklagten Forderungen betrugen auf Ende 1905 Fr. 24,908. 55, die verfallenen Coupons Fr. 25,804. 20 und die anerkannten Bauschulden Fr. 227,961. 40, die Verpflichtungen im ganzen auf Ende 1905 also Fr. 278,674. 15, infolgedessen der Regierungsrat am 6. Januar 1906 folgenden Beschluss gefasst hat:

„In Erwägung, dass

„1. der Regierungsrat durch seinen Beschluss vom 9. Oktober 1905 die Vorlage der kantonalen Eisenbahndirektion vom 8. September 1905 betreffend die Sanierung der Finanzlage der Saignelégier-Glovelier-Bahn, infolge mangelnden Entgegenkommens und Ablehnung der Mitwirkung an derselben seitens der an diesem Unternehmen interessierten Gemeinden, von der Traktandenliste des Grossen Rates abgesetzt hat;

„2. die Staatswirtschaftskommission und auch der Grosse Rat sich aus dem nämlichen Grunde nicht veranlasst gesehen haben, in dieser Angelegenheit weitere Beschlüsse zu fassen;

„3. der Regierungsrat angesichts der finanziellen Situation der Gesellschaft nicht in der Lage ist, weitere Vorschüsse gewähren zu können und

„4. ein von ihm beim Bundesgericht einzureichendes Fristverlängerungsgesuch nicht genügend motiviert werden könnte,

„wird beschlossen:

„Die Anfrage des Präsidenten des Verwaltungsrates der Saignelégier-Glovelier-Bahn, vom 2. Januar 1906, betreffend Intervention des Staates im Sinne von Ziffer 3 und 4 hiervor wird in ablehnendem Sinne beschieden und von weitern Massnahmen gegen die Anordnung der Zwangsliquidation abstrahiert.

„Die Eisenbahndirektion wird beauftragt, diesen Beschluss dem Präsidenten des Verwaltungsrates der R. S. G. und dem Bundesgerichtspräsidenten zu eröffnen."

Die weitere Behandlung dieser Angelegenheit fällt ins folgende Jahr.

8. Bern-Muri-Worb-Bahn.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte unterm 21. März die Errichtung einer Haltestelle „mit Halt nur auf Verlangen" bei Langenloh.

Zwischen dem Gemeinderat der Stadt Bern und der Bahngesellschaft kam unterm 17./19. Oktober 1905 ein Vertrag betreffend die gemeinsame Benützung der Strecke Burgernziel-Helvetiaplatz zu stande. Ferner trat letztere durch Kaufvertrag vom 30. November 1905 der Gemeinde Bern einen Teil ihrer Geleiseanlage auf dem Helvetiaplatz ab.

Das Betriebsresultat der Bern-Muri-Worb-Bahn war auch im Jahre 1905 ein recht erfreuliches. Der Überschuss der Einnahmen über die Ausgaben betrug Fr. 19,216. 70 gegenüber Fr. 14,352. 18 im Vorjahre.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat am 13. Januar 1905 der Generaldirektion der S. B. B. die Vernehmlassung des Regierungsrates vom 19. Oktober 1904 betreffend das Vorprojekt für die *Erweiterung des Bahnhofes Biel* mit der Einladung zugestellt, eine Projektskizze mit Hebung des Bahnhofplanums und Unterführung der Nidau- und Zentralstrasse einzureichen.

Dem Regierungsrat ist aber im Berichtsjahre keine neue Vorlage mehr zugegangen.

Mit Schreiben vom 19. Januar 1905 hat das eidgenössische Eisenbahndepartement das sämtliche, den *Umbau des Bahnhofes Thun* betreffende Aktenmaterial bei den beteiligten Transportanstalten (Thunerseebahn, Gürbethalbahn, Burgdorf-Thun-Bahn und Dampfschiffgesellschaft) in Zirkulation gesetzt und sie eingeladen, innert angemessener Frist ihre bezügliche Ansichtsäusserung und spätestens auf den Zeitpunkt einer abzuhaltenden Konferenz verbindliche Erklärungen über die von ihnen für das eine oder andere Bahnhofumbauprojekt anzubietenden Subventionen bekannt zu geben.

Eine analoge Einladung erhielt der Regierungsrat zu Handen der Gemeinde Thun, welche einen Beitrag in Aussicht gestellt hatte.

Die Vernehmlassungen der Interessenten gingen im Laufe des Jahres bei der eidgenössischen Behörde ein. Von sämtlichen Beteiligten wurde das Projekt Auer, ergänzte Variante III, als Grundlage des Ausführungsprojektes bezeichnet.

Die Konferenz fand im Berichtsjahre nicht mehr statt.

Vom Regierungsrat wurden im Jahre 1905 ausserdem noch über folgende wichtigere Vorlagen der Generaldirektion der S. B. B. die Vernehmlassung abgegeben: Strassenunterführung bei km. 93,650 zwischen Bümpliz und Bern; Unterführung der Sägestrasse beir Station Langnau; Errichtung einer Station auf dem Eifeld bei Worblaufen; Erweiterung der Station Laufen; Bahnhof Bern, Dienstgebäude beir alten Post, und Bahnhof Biel, Ausbau der Werkstätte.

E. Projektierte Bahnen.

1. Berner Alpendurchstich.

Durch Beschluss vom 27. Dezember 1904 genehmigte der Regierungsrat eine zwischen dem leitenden Ausschuss des kantonal-bernischen Initiativkomitees für den Bau der Lötschbergbahn einerseits und der Firma J. Loste & Cie., Bankiers in Paris, namens eines französischen Konsortiums anderseits abgeschlossene Übereinkunft in betreff der technischen

und finanziellen Studien zum Ausführungsprojekt des Berner Alpendurchstiches, sowie betreffend die Organisation dieses Unternehmens.

Infolgedessen schritt das Konsortium, sobald es die Witterung gestattete, an die Projektaufnahmen, sowohl für eine Lötschbergbahn als für eine Wildstrubelbahn.

Am 7. Oktober 1905 wählte der Regierungsrat Herrn A. Zollinger, Oberingenieur des Simplontunnels in Lausanne, zum technischen Berater und stellte denselben dem Initiativkomitee für die Prüfung der Projekte und Offerten des Konsortiums zur Verfügung. Ferner wurde Herrn Oberingenieur Zollinger durch Beschluss vom 24. Oktober 1905 die Leitung des technischen Bureaus für den Berner Alpendurchstich übertragen. Die Vorlagen des französischen Konsortiums langten vom 11. November bis 13. Dezember ein.

2. Rechtsufrige Brienzerseebahn.

Mit Botschaft vom 12. Dezember 1904 an die schweizerische Bundesversammlung hat der Bundesrat dem Antrag des Verwaltungsrates der schweizerischen Bundesbahnen vom 30. April 1904 betreffend die Erbauung einer Schmalspurbahn Brienz-Interlaken als Fortsetzung der Brünigbahn zugestimmt und der Bundesversammlung den Entwurf eines bezüglichen Bundesgesetzes vorgelegt. Der Ständerat, in Übereinstimmung mit seiner Kommission, genehmigte diese Vorlage in der Märzsession 1905, wogegen der Nationalrat dieselbe noch nicht behandeln konnte, indem seine Kommission den Bundesrat mit Schreiben vom 15. Mai 1905 ersuchte, noch folgende Momente einer weitern Prüfung durch die zuständigen Organe unterziehen zu lassen:

„1. Die für die Landesverteidigung aus der Fortführung der Normalbahn von Interlaken bis Meiringen sich ergebende Situation — im Gegensatz zu dem durch Erstellung einer Schmalspurbahn zu schaffenden Verhältnisse — und zwar sowohl mit Rücksicht auf die Grimsel- und Simplonverteidigung, als auch hinsichtlich der Verbindung mit dem Reuss-, Linth- und Rheintale.

„2. Die Frage des Anschlusses der Linie Brienz-Interlaken an den Westbahnhof in Interlaken sowohl für die Schmal-, als auch für die Normalspurbahn in rechtlicher, technischer und finanzieller Beziehung.

„3. Die Feststellung und Würdigung der für den Fall des Baues der Normalspurbahn von den Interessenten erhältlichen Subventionen, insbesondere auch für den Fall des Anschlusses an den Westbahnhof.“

Über die erste Frage erstattete das eidgenössische Militärdepartement am 6. Juni 1905 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement Bericht.

Der Bericht der Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen an das Departement über die Fragen 2 und 3 datiert vom 21. November und schliesst mit der Erklärung, dass die nochmalige genaue Untersuchung der Angelegenheit die Generaldirektion in der Ansicht bestärkt habe, eine normalspurige Fortsetzung der Brünigbahn sei nicht nur betriebstechnisch irrationell, sondern würde auch die Bundesbahnen finanziell in unverantwortlicher Weise belasten.

Vor Bekanntwerden dieser Antwort der Generaldirektion der S. B. B., nämlich am 12. September 1905, hat das namens der Gemeinden des engern Oberlandes (Amtsbezirke Interlaken und Oberhasli) bestellte Delegiertenkomitee an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates das Gesuch gestellt, es möchte der Grosse Rat die durch Beschluss vom 6. Oktober 1904 für die Schmalspurbahn eventuell bewilligte Subvention des Staates Bern auf die Summe von Fr. 1,050,000 für eine Normalspurbahn mit Umbau der Strecke Brienz-Meiringen erhöhen. Gleichzeitig reichte das Komitee Subventionsofferten von Gemeinden und Privaten im Gesamtbetrage von Fr. 450,150 ein.

Die weitere Behandlung dieses Geschäftes fällt ins Jahr 1906.

3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Unter Einsendung des von ihr ausgearbeiteten Bauprojektes, der Gesellschaftsstatuten und andern Ausweise reichte die Gesellschaft der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn am 27. Februar 1905 dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates das Gesuch ein, es möchte derselbe:

1. die Statuten der Aktiengesellschaft der Eisenbahn Ramsei-Sumiswald-Huttwil mit Abzweigung von Grünen nach Wasen genehmigen;
2. die Aktienbeteiligung des Staates Bern an diesem Unternehmen auf 3503 Aktien à 500 Fr. = 1,751,500 Fr. festsetzen, und
3. den Finanzausweis dieses Unternehmens als genügend anerkennen und genehmigen.

Die in verschiedenen Eingaben zum Ausdruck gelangten widerstreitenden Interessen hinsichtlich der Tracefrage bei Sumiswald veranlasste die kantonale Eisenbahndirektion, dem Regierungsrat eine amtliche Expertise zu beantragen, welche derselbe durch Beschluss vom 15. März 1905 anordnete. Die Experten, Herren Fellmann, Direktor der Rigibahn in Vitznau, Jäggi, Direktor der Appenzeller Strassenbahnen in Teufen, und Nationalrat Rebmann in Erlenbach gelangten in ihrem Gutachten vom Juni 1905 zu folgenden Schlüssen:

„Von den vorliegenden Projekten muss demjenigen der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahngesellschaft der Vorzug gegeben werden. Dasselbe ist technisch richtig ausgearbeitet, erzielt bei den günstigsten Steigungsverhältnissen die kürzeste durchgehende Verbindung zwischen zwei grossen Talschaften und den diese durchziehenden Bahnen. Der wesentlich in Frage kommende Transitverkehr bleibt der Bahn bei der durchgehenden Gesamtlänge von 19,200 Metern gesichert, wodurch dieselbe lebensfähig werden wird und mit der Zeit zu einer Rendite gelangen kann.

„Um auch den volkswirtschaftlichen Interessen des Dorfes Sumiswald besser entgegenzukommen, sollte versucht werden, die Abzweigung nach Wasen über Sumiswald zu führen. Wir glauben, dass auf dieser Basis ein für beide Teile befriedigendes Resultat sich finden lassen wird.“

Die Vorlage wurde vom Grossen Rat in der Sitzung vom 23. November 1905 behandelt. Die Behörde ge-

nehmigte das allgemeine Bauprojekt der R. S. H. B., mit Abzweigung von Grünen nach Wasen, im Kostenvoranschlage von Fr. 3,003,000, unter dem Vorbehalt, dass die Bahngesellschaft für letztgenannte Abzweigung eine Projektvariante mit Station in Sumiswald-Dorf aufzustellen und vorzulegen habe. Die Aktienbeteiligung des Staates wurde auf Fr. 1,768,500 festgesetzt und die Bahngesellschaft ermächtigt, eine Anleihe bis auf Fr. 500,000 aufzunehmen, wovon Fr. 100,000 als Betriebsfonds angelegt werden sollten.

4. Langenthal-Jura-Bahn.

Die langjährigen Bestrebungen, die durch die Gäubahn gelockerte Verbindung zwischen den durch die Aare getrennten Teilen der Amtsbezirke Wangen und Aarwangen wieder fester zu knüpfen, welche von einem Initiativkomitee im Laufe des Jahres 1904 energisch wieder aufgenommen wurden, sind im Jahre 1905 von Erfolg gekrönt worden.

Auf Grundlage eines detaillierten Bauprojektes für eine elektrische Schmalspurbahn Langenthal-Aarwangen-Bannwil-Niederbipp-Oensingen, im Kostenvoranschlag von Fr. 1,170,000, konstituierte sich am 18. September 1905 die Aktiengesellschaft *Langenthal-Jura-Bahn* mit einem Aktienkapital von Fr. 1,107,000 und reichte am 2. Oktober an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates das Gesuch ein, es möchte diese Behörde die Gesellschaftsstatuten genehmigen, eine Aktienbeteiligung an die Langenthal-Oensingen-Bahn von Fr. 504,000 bewilligen, den Finanzausweis genehmigen und die Bewilligung zur Benützung der Staatsstrasse, sowie der Aarebrücke in Aarwangen erteilen.

Der Grosse Rat entsprach diesem Gesuch durch Beschluss vom 29. November 1905, indem er das allgemeine Bauprojekt der Langenthal-Oensingen-Bahn, soweit den Kanton Bern betreffend, im Kostenvoranschlag von Fr. 1,260,000 unter dem Vorbehalt genehmigte, dass mit Ausnahme einer Strecke von zirka 2 km. durch das Dorf Aarwangen die Linie auf eigenem Bahnkörper zu erstellen sei. Die Behörde genehmigte ferner die vom Regierungsrat durch Beschluss vom 2. August 1905 festgesetzten Bedingungen für die Benützung der Staatsstrasse in Aarwangen. Sie bewilligte sodann eine Aktienbeteiligung von Fr. 504,000 und ermächtigte den Regierungsrat, den Finanzausweis als geleistet zu erklären, sobald die Bahngesellschaft sich über die Erhöhung des Aktienkapitals auf Fr. 1,170,000 und des Obligationenkapitals auf Fr. 180,000 ausgewiesen haben werde.

F. Konzessionen.

Die Bundesversammlung, beziehungsweise der Bundesrat, hat im Jahre 1905 betreffend Konzessionen im Kanton Bern Beschluss gefasst bezüglich:

1. Neue Konzessionen.

23. Juni: Schmalspurbahn Frutigen-Adelboden;
29. Juni: Elektrische Drahtseilbahn Gunten-Sigriswil;
1. Juli: Elektrische Zahnradbahn Grindelwald-Dorf nach der untern Station der projektierten Drahtseilbahn Grindelwald-Eismeer;
19. Dezember: Elektrische Strassenbahn Steffisburg-Thun-Interlaken (rechtes Seeufer);
22. Dezember: Elektrische Eisenbahn in den Freibergen.

2. Konzessionsfristverlängerungen.

10. Januar: Ramsei-Sumiswald-Huttwil;
10. Januar: Niesenbahn;
31. März: Elektrische Strassenbahn (teilweise Zahnradbahn) Beatenberg-Interlaken;
4. April: Direkte Solothurn-Bern;
22. April: Drahtseilbahn Grindelwald-Ofni;
1. Juli: Pruntrut-Damvant (Grenze);
10. August: Ins-Erlach-Landeron oder Neuenstadt;
10. August: Elektrische Strassenbahn in Interlaken;
13. Oktober: Worblenthalbahn;
17. November: Utzenstorf-Schönbühl.

3. Konzessionsausdehnung.

5. Oktober: Pruntrut-Bonfol, auf die Strecke Bonfol-Pfettershausen (Grenze).

4. Konzessionsänderung.

19. Dezember: Bern-Schwarzenburg.

5. Konzessions-Übertragung und Änderung.

1. April: Drahtseilbahn Hotel Reichenbach-oberster Reichenbachfall bei Meiringen;
1. Juli: Drahtseilbahn Interlaken-Harder;
1. Juli: Drahtseilbahn Meiringen-Hasliberg.

Bern, den 5. Juli 1906.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:
Könitzer.

Vom Regierungsrat genehmigt am 25. Juli 1906.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**