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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1906)

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

Autor: Könizer / Kunz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416702

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 1906.

Direktor: Herr Regierungsrat **Könitzer.**
Stellvertreter: Herr Regierungsrat **Kunz.**

I. Bauverwaltung.

A. Organisation und Personal.

Die Organisation der Baudirektion hat im Berichtsjahr keine Änderung erfahren. Das im letzten Verwaltungsbericht besprochene Reorganisationsprojekt bedarf noch einer reiflichen Prüfung, welche bis dahin nicht durchgeführt werden konnte. Überdies ist dasselbe mit Faktoren verknüpft, die vorher oder gleichzeitig erledigt werden müssen, wofür aber jetzt der Moment noch nicht gekommen ist.

Das Beamtenpersonal ist das nämliche geblieben. Der Oberingenieur, Herr C. v. Graffenried, wurde für eine weitere Periode von vier Jahren, bis 7. März 1910, im Amte bestätigt, ebenso der Ingenieur des IV. Bezirks, Herr G. v. Erlach, bis 17. Januar 1910.

Das Kanzleipersonal der Direktion musste mit Rücksicht auf die zunehmenden Geschäfte der Eisenbahnabteilung durch provisorische Einstellung eines neuen Angestellten vermehrt werden.

Die Besoldungsverhältnisse wurden durch das Dekret vom 5. April 1906 betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der Staatsverwaltung, sowie durch das Regulativ vom 3. Oktober 1906 betreffend die Einreihung der Angestellten der Zentralverwaltung in die Besoldungsklassen neu geordnet.

Die Zahl der Oberwegmeister ist mit 22 die gleiche geblieben. Davon sind

7	I. Klasse	mit	6	wöchentlichen Arbeitstagen
6	II. „	„	5	„ „
6	III. „	„	4	„ „
2	IV. „	„	3	„ „
1	V. „	„	2	„ „

Die Zahl der Wegmeister auf Staatsstrassen vermehrte sich um 3, diejenige auf wichtigeren Strassen IV. Klasse nach Gesetz vom 20. November 1892 um 7; erstere zählten Ende des Jahres 1906 464, letztere 80; zusammen 544. Davon sind

240	I. Klasse	mit	6	wöchentlichen Arbeitstagen
155	II. „	„	5	„ „
53	III. „	„	4	„ „
64	IV. „	„	3	„ „
27	V. „	„	2	„ „
5	Akkordwegmeister.			

Durch Regierungsratsbeschluss vom 15. November 1906 wurden die Besoldungen, gestützt auf die allgemeine Besoldungsreform für Staatsbeamte und Angestellte, wie folgt festgesetzt:

	Dienstjahre 1—3	Dienstjahre 4—6	Dienstjahre 7—9	Dienstjahre 10 u. mehr	Werkzeugentschädigung
A. Oberwegmeister.					
I. Klasse .	1540	1850	2160	2470	—
II. „ .	1280	1540	1800	2050	—
III. „ .	1020	1220	1430	1630	—
IV. „ .	760	910	1060	1220	—
V. „ .	500	600	720	820	—
B. Wegmeister.					
I. Klasse .	850	900	950	1000	50
II. „ .	710	750	790	830	40
III. „ .	565	600	630	660	30
IV. „ .	425	450	475	500	20

Für die Wegmeister auf Strassen IV. Klasse fallen die Werkzeugentschädigungen weg; sonst sind sie denjenigen auf Staatsstrassen gleichgestellt.

Diese Skala tritt auf 1. Januar 1907 in Kraft, die bezüglichen Erhöhungen kommen jedoch analog dem Besoldungsdekret für Beamte und Angestellte für 1907 vorläufig nur zur Hälfte in Anwendung. Die Baudirektion ist ermächtigt, die Einteilung des Personals in die verschiedenen Klassen den Verhältnissen entsprechend vorzunehmen und die bezüglichen Instruktionen zu revidieren.

Die Instruktionen für Oberwegmeister und Wegmeister werden revidiert, nachdem das neue Strassenpolizeigesetz und die notwendige Vollziehungsverordnung in Kraft getreten sind.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 14. Februar 1906 wurden die Wegmeister auf Strassen IV. Klasse in bezug auf Stellvertretung bei Krankheit und Militärdienst denjenigen auf Staatsstrassen gleichgestellt in folgender Weise:

„Bei Krankheiten und Militärdienst des Wegmeisters wird auf Kosten des Staates für Aushülfe gesorgt. In andern Fällen ist aber der Wegmeister verpflichtet, selbst einen Ersatzmann zu stellen und davon dem Oberwegmeister zu Handen des Bezirksingenieurs Anzeige zu machen.

„Die Stellvertretung auf Kosten des Staates erfolgt bei Militärdienst für die Dauer eines obligatorischen Wiederholungskurses, bei Krankheit für so lange, als die Arbeitsunfähigkeit dauert und ärztlich festgestellt ist, jedoch nicht über zwei Monate, und mit der weitern Beschränkung, dass für höchstens 30 Tage volle und für weitere 30 Tage halbe Entschädigung eintritt.

„In jedem Falle hat der Wegmeister dem Bezirksingenieur zu Handen der Baudirektion die nötigen Ausweise einzusenden."

Die im letzten Jahresbericht besprochene Vorlage für die Einführung der Altersversicherung, bezw. Invalidenkasse für das Wegmeisterpersonal ist im Hinblick auf die Besoldungsreform und die angeordnete Untersuchung der Frage betreffend Pensionierung aller Beamten und Angestellten des Staates auf Beschluss oberer Behörde einstweilen verschoben worden.

Das Schwellenmeisterpersonal bestand, wie im Vorjahr, aus:

1 Oberschwellenmeister und 8 Amtsschwellenmeistern, 3 Schleusenmeistern, 2 Schleusenaufsehern und 27 Pegelaufsehern.

Der Oberschwellenmeister bezieht ein Taggeld von Fr. 10 nebst Reisevergütungen, die Amtsschwellenmeister erhalten ein Taggeld von ebenfalls Fr. 10, aber ohne Reisevergütungen. Die Besoldung der Schleusen- und Pegelaufseher ist je nach der speziellen Aufgabe verschieden.

Während die Arbeiter von allen Akkordunternehmungen des Staates in Hoch-, Strassen- und Wasserbau, sowie diejenigen von durch den Staat subventionierten Gemeindebauten gemäss staatlichem Vorschriftenheft gegen Unfall versichert werden, war dies bisher für die Regiearbeiter des Staates meist nur da der Fall, wo dies durch die Natur der betreffenden Arbeiten besonders angezeigt erschien. Dabei waren die von den Unfallversicherungsgesellschaften verlangten Prämien zum Teil sehr hohe. Die Kündigung der Unfallversicherung der Regiearbeiter im II. Ingenieurbezirk durch die waadtländische Unfallversicherungsgesellschaft gab nun Veranlassung zu einer einheitlichen Versicherung sämtlicher Regie- und Taglohnarbeiter des Staates bei der Winterthurer Gesellschaft für fünf Jahre, vom 1. Juni 1906 bis 1. Juni 1911 à 55 ‰ der Lohnsumme, was durch Regierungsratsbeschluss vom 5. Juni 1906 gutgeheissen wurde. Dabei fragte man sich zwar, ob nicht die Einrichtung einer eigenen Versicherungskasse, vielleicht im Anschluss an diejenige der Forstdirektion, am Platze wäre. In Anbetracht, dass dafür eine gründlichere Prüfung notwendig ist, wurde vorläufig davon abgesehen, aber in der Meinung, dass diese Frage bei Ablauf der Versicherungsperiode von Winterthur definitiv entschieden werden solle.

Am 27. Oktober 1907 fand eine Konferenz mit den Beamten der Baudirektion statt zur Besprechung verschiedener pendenter Fragen von allgemeiner Bedeutung. Das wichtigste darüber sei nachstehend kurz angeführt:

1. Nachdem das neue Strassenpolizeigesetz vom 10. Juni 1906 in Kraft getreten, handelt es sich um die Aufstellung der in Art. 13 und 14 vorgesehenen Vollziehungsverordnungen und Dekrete. Verschiedene Bestimmungen des neuen Gesetzes gaben Anlass zu Anfragen und Meinungsäusserungen, und gestützt darauf wurden Vorschläge gemacht für die in die Ausführungsverordnungen aufzunehmenden Bestimmungen. Besondere Aufmerksamkeit verlangt die Baupolizei an den Strassen in bezug auf Bauten aller Art, Einfriedigungen etc. Für die Aufstellung der Verordnung würde es sich einesteils empfehlen, noch einige Erfahrungen aus der Anwendung des neuen Gesetzes abzuwarten, anderseits ist sie zur Ordnung gewisser Verhältnisse dringlich. Die Aufstellung eines bezüglichen Entwurfes zu Handen der Direktion wird einem Ausschuss von 2 oder 3 Bezirksingenieuren übertragen.

Auch für ein neues Dekret betreffend den Automobil- und Veloverkehr sind Vorarbeiten zu machen und dafür Vorschriften aufzustellen in bezug auf Gewicht und Grösse der Wagen, die Fahrgeschwindigkeit etc.

2. Betreffend die Besoldungsverhältnisse der Oberwegmeister und Wegmeister liegen verschiedene Vorschläge vor, aus denen ungefähr das Mittel für die Vorlage an den Regierungsrat angenommen wird.

3. *Strassenbekiesung.* Das Walzen der Strassen hat sich Anerkennung verschafft. Dasselbe sollte noch mehr zur Anwendung kommen, allein mit dem zugewiesenen Kredit ist dies nach dem jetzigen System der bedeutenden Kosten wegen nicht möglich. Es soll aber versucht werden, mit kleinen Walzen, wie solche für gewisse Strassen auch vollauf genügen und im Jura schon zur Verwendung gekommen sind, zu arbeiten, wo die Gemeinden sich zur Beteiligung durch Lieferung der Zugkraft etc. herbeilassen.

Wünschenswert ist ferner, zumal auch in Verbindung mit dem Walzen, die Anschaffung einer zweiten Kiesbrechmaschine, um einesteils das viele unbrauchbare Steinmaterial in den Kiesgruben richtig verwerten zu können. Sofern der erforderliche Kredit erhältlich ist, soll diese Anschaffung im kommenden Jahr möglich gemacht werden. Grössere Aufmerksamkeit soll auch der Kiesbeschaffung geschenkt werden. Das Kies wird angesichts der erhöhten Landpreise immer teurer, ist oft vielerorts gar nicht erhältlich, oder nur in geringer Qualität, welche für einen guten Strassenunterhalt, zumal da, wo den Strassen, wie es häufig der Fall ist, die anfängliche richtige Versteinung fehlt, nicht taugt. Mit dem Kiesbrecher wäre es möglich, auch auf Schuttkegeln von Flüssen taugliches Material zu beschaffen und durch die heutigen Verkehrsmittel auf die Verwendungsstellen zu bringen. Auf jede Art soll gesucht werden, den heutigen Anforderungen des Verkehrs an einen guten Strassenunterhalt nach Massgabe des Gesetzes innerhalb der Budgetkredite möglichst gerecht zu werden.

4. *Budget 1907*. Zum Budget für 1907 machen sich verschiedentlich Wünsche für möglichste Erhöhung der Kredite, namentlich für den Gebäude- und Strassenunterhalt geltend. Es soll auch dahin gewirkt werden, die notwendigen Mittel zu erlangen. Anderseits ist es notwendig, dass jeder Beamte in seinem Teil bestrebt ist, die einmal bewilligten Kredite einzuhalten, überflüssige Ausgaben zu vermeiden und die Verwaltung seines Ressort, Reisen und Inspektionen möglichst einfach und zweckmässig einzurichten.

5. Die projektierte Reorganisation der Baudirektion wurde in den Hauptzügen kurz gestreift und für 1907 in Aussicht genommen.

B. Gesetzgebung.

Das im letzten Verwaltungsbericht erwähnte Projekt Strassenpolizeigesetz ist nach Schlussbehandlung im Grossen Rat und Annahme durch das Volk am 10. Juni 1906 in Kraft getreten.

Der Erlass dieses Gesetzes hatte sich längst als notwendig herausgestellt. Die grosse Zunahme des Verkehrs, die Einführung neuer Verkehrsmittel und die vermehrte Bautätigkeit seit dem Erlass des alten Gesetzes vom 21. März 1834 hat Ansprüche und Bedürfnisse gezeitigt, denen das letztere Gesetz nicht mehr genügen konnte. Rechtskonflikte betreffend Strassenpolizei, welche in gewissen Lücken des alten Gesetzes ihren Grund hatten, waren nicht selten. Das neue Gesetz soll diesen Mängeln abhelfen. Es ist in allgemeiner Beziehung umfassender angelegt, stellt nur Grundsätze auf, welche der Veränderlichkeit nicht unterworfen sind und überlässt die Aufstellung unwichtiger, aber immerhin notwendiger Bestimmungen besondern Dekreten und Ausführungsverordnungen. Wie bereits aus der Berichterstattung über die Beamtenkonferenz ersichtlich ist, sind die Vorarbeiten für solche Dekrete und Verordnungen an die Hand genommen worden und werden im nächsten Jahr zu weiterer Behandlung gelangen.

Die Motion von Grossrat G. Müller und Konsorten vom 15. Mai 1905 betreffend *Ergänzung des Alignementsgesetzes* wurde auf Antrag der vorberatenden Behörden vom Grossen Rat grundsätzlich angenommen. Die weitere Behandlung fällt ins nächste Jahr.

Angesichts der seit einigen Jahren entstandenen Bewegung in *Wasserrechtsfragen* ist die Aufstellung eines *diese Materie ordnenden Gesetzes* notwendig geworden. Mit Ermächtigung des Regierungsrates ordnete die Baudirektion die Aufstellung eines Verzeichnisses der bestehenden Wasserwerkanlagen an, um für die Aufstellung des Gesetzes benutzt zu werden. Dieses Verzeichnis ist zwar in manchen Angaben lückenhaft, immerhin gibt es eine approximative Darstellung des Bestandes dieser Anlagen, wie sie bisher nicht vorhanden war und vorläufig zur allgemeinen Orientierung dienen kann. Genauere Zahlen werden sich später aus der Anwendung des angestrebten Gesetzes ergeben, wenn dasselbe zur Tatsache wird.

Die Zahl der verzeichneten Wasserwerke betrug auf 1. Juni 1906 1323, davon sind rund 30 Elektrizitätswerke, die übrigen einfachere Wasserwerke verschiedener Art. Die Anzahl Pferdestärken der benutzten Wasserkraft betrug im Mittel 44,000 PS, die Anzahl der ungefähr noch erhältlichen Pferdestärken der einstweilen noch brachliegenden Kraft im Mittel 222,500 PS. Die Ausarbeitung und Vorlage des Gesetzes an die obern Behörden erfolgt unter Mitwirkung der Baudirektion durch die Finanzdirektion, weshalb hier keine weitern Angaben gemacht werden.

Veranlasst durch Eingaben des schweizerischen Gewerbevereins und des schweizerischen Baumeisterverbandes beschloss der Regierungsrat auf den Antrag der Baudirektion am 17. Mai 1906 die Aufnahme folgender Streikklausel in Arbeits- und Lieferungsverträgen des Staates:

„Störungen im Fortschritt der Arbeiten oder Lieferungen infolge Arbeitseinstellung, Streik oder Aussperrung der Arbeiter können vom Arbeitgeber in Bezug auf Einhaltung der Vollendungstermine in Betracht gezogen werden, wenn dem Unternehmer kein Verschulden an der Entstehung des Streiks oder der Aussperrung nachgewiesen werden kann.

„Als Verschulden wird angesehen:

„Schlechte Behandlung der Arbeiter.

„Nichteinhaltung von vereinbarten Lohnverhältnissen.

„Rückstände in der Auszahlung der Taglöhne.

„Bezahlung der Arbeiter unter den ortsüblichen Ansätzen.

„Die Beurteilung der Frage, ob ein solches Verschulden vorliegt, ist Sache der die Arbeit vergebenden Staatsbehörde, im Rekursfall des Regierungsrates.

„Auf Erhöhungen der Vertragspreise wegen Lohnaufbesserungen infolge von Streiks hat der Unternehmer keinen Anspruch.“

C. Hochbauten.

1. Neubauten des Staates.

Hochbauten	Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	—	—	30,736	25
2. Bern, Oberseminar, Neubau	2,501	30	60,800	—
3. Aarwangen, Anstalt, Lehrgebäude	15,753	50	15,753	50
4. Landorf, Anstalt, Lehrgebäude	13,506	30	13,506	30
5. Bern, botanischer Garten, Erweiterungsbauten	43	35	113,775	80
6. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Getreidescheune	—	—	3,759	75
7. Hofwil, Seminar, Vergrösserung eines Zimmers	—	—	128	80
8. Guttannen, Pfarrhaus, Wasserversorgung	—	—	2,500	—
9. Interlaken, Schloss, Bureau- und Archiveinrichtungen	—	—	4,634	85
10. Münsingen, Oekonomiegebäude, Renovation	2,000	—	8,994	55
11. Betoneisenkonstruktionen, Beitrag	—	—	200	—
12. Sonvilier, Anstalt, Oekonomiegebäude, Reparaturen	2,454	70	2,454	70
13. Bern, Frauenspital, Erweiterungsbauten	—	—	4,343	90
14. Bern, Universitätsgebäude, Neubau	—	—	9,308	75
15. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Pferdescheune etc.	—	—	399	35
16. Bern, Frauenspital, bauliche Verbesserungen	—	—	390	—
17. Brüttelen, Anstalt, elektrische Beleuchtung	—	—	6,765	70
18. Thorberg, Anstalt, elektrische Beleuchtung	190	20	2,690	20
19. Bern, Zeughaus, Umbau der Abortanlage	15	—	1,785	90
20. Köniz, Schloss, ehemaliges Kornhaus, Schweinebuchten	—	—	1,861	35
21. Nidau, Schloss, Bureaueinrichtungen	—	—	5,000	—
22. Bern, Pfarrhaus Nr. 13, Waschküche	—	—	886	30
23. Wil, Schlossscheune, Umbau	40	—	11,800	—
24. Tariche, Bannwarthaus, Reparaturen	—	—	5,660	—
25. Landorf, Anstalt, Wasserversorgung	330	25	330	25
26. Wimmis, Amtsschreiberei, bauliche Änderungen	—	—	7,529	90
27. Bern, Bezirksgefängnis, Zellenumbau	—	—	6,010	80
28. Biel, Bezirksgerängnis, Anschluss an die Kanalisation	—	—	1,861	50
29. Köniz, Pfarrhaus, Waschküche	—	—	822	95
30. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Kochküche	8,500	—	23,942	30
31. Waldau, Irrenanstalt, Umbau des Kesselhauses	9,900	—	9,900	—
32. Bern, Wachthaus beim Aarbergertor, Umbau	—	—	8,939	20
33. Thorberg, Ochsenweidscheune, Umbau	—	—	3,000	—
34. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Wäscherei	—	—	6,269	55
35. Hofwil, Seminar, Holz- und Waschhausanbau	—	—	4,842	85
36. Seedorf, Pfrundbrunnen, Quellenfassung	1,220	45	2,210	—
37. Thorberg, Anstalt, Hydranten etc.	—	—	2,115	75
38. Bern, Remontendepot, Kanalisation	—	—	6,835	55
39. Interlaken, Schloss, Pfarrwohnung	—	—	664	45
40. Tavannes, neues zweites Zeughaus	—	—	36,800	—
41. Waldau, Irrenanstalt, Anbau	7,500	—	7,500	—
42. Biel, französisches Pfarrhaus, Umbau etc.	—	—	9,000	—
43. Melchnau, Pfarrhaus, Brunnleitung etc.	—	—	1,540	30
44. Saignelégier, Amthaus, Herstellung	—	—	2,700	—
45. Aarberg, Amthaus, Umbau	—	—	3,610	45
46. Bern, ehemalige Kavallerie-Kaserne, Projektionsapparat	—	—	493	—
47. Bellelay, Anstalt, Einfahrtsschuppen	—	—	2,000	—
48. Bellelay, Irrenanstalt, Hühnerstall	—	—	1,885	45
49. Nidau, Schloss, Archiveinbau	—	—	502	95
50. Aarwangen, Schloss, Abortumbau	—	—	2,174	05
51. Huttwil, Pfarrhaus, Waschhaus	—	—	2,860	—
52. Lauterbrunnen, Pfarrwaschhaus, Umbau	—	—	1,786	10
53. Vorschuss von D 3*a*, Hochbauten	152,308	25	—	—
Total	216,263	30	466,263	30

Hochbauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Die Totalausgaben setzen sich zusammen aus:				
a. dem Budgetkredit X. D. pro 1906	—	—	250,000	—
b. den verschiedenen Einnahmen	63,955	05	—	—
c. dem Vorschuss D. 3 *a*, Hochbauten	152,308	25	—	—
			216,263	30
			466,263	30

In den Einnahmen Art. 2 sind Fr. 2486. 30 Beitrag der Witwe Küpfer an die Zufahrtsstrasse zum Oberseminar in Bern inbegriffen. Art. 3, 4, 12 und 25 sind Rückzahlungen aus dem Irrenfonds und Art. 31 und 41 von der Armendirektion. Art. 10 Beitrag der Irrenanstalt Münsingen, Art. 36 Beitrag verschiedener Privaten und Art. 30 Beitrag der landwirtschaftlichen Schule Rütti.

Der Rechnungsabschluss pro 1906 für die Rubrik X. D., neue Hochbauten, ist folgender:

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Neue Hochbauten und Amortisation	250,000	—	216,263	30	466,263	30
2. Münsingen, Irrenanstalt, Anbau	—	—	*30,989	80	30,989	80
Total	250,000	—	247,253	10	497,253	10

* Rückvergütung aus dem Irrenfonds.

Der vorstehenden Zusammenstellung fügen wir bezüglich der wichtigeren Objekte folgende Angaben bei:

Ad 2. Bern, Oberseminar, Neubau.

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

Das ursprüngliche Projekt für die Turnhalle erforderte eine Neubearbeitung. Nach Feststellung und Genehmigung derselben wurden die Bauarbeiten sofort begonnen und bis Ende Jahres war das Gebäude unter Dach. Ueber Winter und Frühjahr soll der innere Ausbau ausgeführt werden.

Ad 3. Aarwangen, Erziehungsanstalt, neues Lehr- und Wohngebäude und Umbau des alten Anstaltsgebäudes.

(Bewilligung vom 14. März 1904: Fr. 100,000.)

Alle im Vorjahr rückständigen Arbeiten wurden im Berichtsjahr vollendet. Die Abrechnung verzeigt eine Ausgabensumme von Fr. 99,830. 25.

Ad 4. Landorf, Erziehungsanstalt, neues Lehr- und Wohngebäude nnd Umbau des alten Anstaltsgebäudes.

(Bewilligung vom 14. März 1904: Fr. 103,300.)

Sämtliche Arbeiten wurden im Berichtsjahr vollendet. Die Abrechnung ergibt an Reinausgaben Fr. 103,266. 60.

Ad 5. Bern, botanischer Garten, Erweiterungsbauten.

(Bewilligung vom 16. Februar 1905: Fr. 200,000.)

Sämtliche Bauten konnten bis Jahresschluss vollendet und in Benutzung genommen werden. Die Abrechnung wird im Jahr 1907 erfolgen.

Ad 6. Rütti, landwirtschaftliche Schule, Getreidescheune.

(Bewilligung vom 21. Februar 1905: Fr. 26,500.)

Das Berichtsjahr brachte die vollständige Fertigstellung des Baues und die Abrechnung, welche auf Fr. 26,696. 30 zu stehen kommt.

Ad 10. Münsingen, Irrenanstalt, Umbau des Ökonomiegebäudes.

(Bewilligung vom 15. Mai 1905: Fr. 12,000.)

Dieser Umbau wurde im Frühjahr vollendet. Die reinen Baukosten betragen Fr. 12,090. 05.

Ad. 11. Kantonales Frauenspital, Erweiterungsbauten.

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

Diese Ausgabe betrifft die Auszahlung der Garantiesumme für die erstellte Heizanlage. Die Gesamtkosten betragen Fr. 110,374. 55.

Ad 14. Bern, Hochschule, Neubau.

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

Die diesjährigen Ausgaben betreffen verschiedene Arbeiten, Einfriedung, Vorplatzpflästerung, Kohlenabladeplätze, elektrische Lampen, etc., womit die Gesamtkosten sich auf Fr. 1,165,631. 40 belaufen.

Ad 15. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neue Pferdescheune und Umbauten.

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

Nach vollständiger Fertigstellung beziffern sich die Gesamtkosten auf Fr. 25,268. 50.

Ad 23. Schlosswil, Schlossscheune, Umbau.

(Bewilligung vom 1. Februar 1906: Fr. 13,200.)

Die Arbeiten wurden vollständig durchgeführt. Die Abrechnung ergibt Fr. 13,117. 90.

Ad 30. Rütti, landwirtschaftliche Schule, neue Kochküche.

(Bewilligung vom 27. Juni 1906: Fr. 25,800.)

Kosten vorläufig Fr. 23,942. 30.

Ad 32. Bern, ehemalige Kavalleriekaserne und Wachthaus, Erweiterungsbauten für die Schulaustellung.

(Bewilligung vom 9. Oktober 1905: Fr. 14,000.)

Vollendung nach Jahresschluss. Die Abrechnung folgt im nächsten Jahr.

Ad 40. Tavannes, II. Zeughaus, Neubau.

(Bewilligung vom 2. April 1906: Fr. 63,000)

Wurde bis Jahresschluss soweit fertig erstellt, dass es bezogen werden kann. Die Vollendung und Abrechnung folgt im nächsten Jahr.

Für das **bernische Obergerichtsgebäude** erfolgten im Berichtsjahr die definitive Projektausarbeitung, die Ausschreibung und Hingabe der Hauptarbeiten. Der Baubeginn folgt im nächsten Jahr.

Münsingen, Irrenanstalten, Pavillonsbauten.

(Bewilligung vom 13. Februar 1905: Fr. 66,000.)

Die Vollendung erfolgte im Frühjahr 1906. Die Gesamtkosten betragen Fr. 60,624. 70.

Wie aus der Zusammenstellung ersichtlich, wurden die bewilligten Spezialkredite eingehalten.

2. Neue Projekte.

Neue Projekte wurden ausgearbeitet für:

1. Bern, Hauptwache, Umbau zu Verkaufsmagazinen und Ateliers.
2. Laufen, Amthaus und Gefängnis.
3. Loveresse, Erziehungsanstalt, Umbau.
4. Waldau, Irrenanstalt, Wäscherei, Männerbadeeinrichtung, Wachstationen.
5. Bern, Oberseminar, Turnhalle.
6. Münsingen, neue Vieh- und Getreidescheune.
7. Ins, Strafkolonie, neue Stallungen.
8. Kurzenberg, Pfarrhaus, Umbau.
9. Roggwil, Pfarrhaus, Umbau.

3. Unterhalt der Staatsgebäude.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	150,000	—	181	80	150,174	35
2. Pfarrgebäude	52,000	—	445	15	52,447	10
3. Kirchengebäude	6,000	—	140	—	5,097	85
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	189	50
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	—	—	22,997	90
Total	232,000	—	766	95	230,906	70
Die *Totalausgaben* betragen					230,906	70
Die *Einnahmen*					766	95
Reinausgaben					230,139	75
Die *Kredite* betragen					232,000	—
Wenigerausgaben als die Kredite betragen					1,860	25

In den Ausgaben Art. 3 sind Fr. 1500 Entschädigung für die Übernahme des künftigen Unterhaltes und Fr. 551. 55 Beitrag an die Renovationskosten des Kirchenchores in Utzenstorf inbegriffen.

Der ordentliche Unterhalt der Staatsgebäude erfolgte auch in diesem Jahr unter Beobachtung der Vorschriften für die Bewohner obrigkeitlicher Gebäude. Die Kredite sind zwar eingehalten worden, aber unter Übertragung einer bedeutenden Zahl von Rechnungen auf 1907. Der Kredit für den ordentlichen Unterhalt der Amtsgebäude, der Pfrund- und der Wirtschaftsgebäude reicht zu einem richtigen Unterhalt nicht aus, zumal sich die Verteuerung aller Arbeiten und Lieferungen bereits fühlbar gemacht hat und auf den Rubriken C 1 und 5 im Laufe der Jahre immer neue Objekte hinzugekommen sind.

Ausser der Besorgung des Baues und des Unterhaltes von Staatsgebäuden hat die Baudirektion zu Handen der Direktionen des Unterichts- und des Armenwesens und der Sanität eine grosse Anzahl von Projekten und Abrechnungen für Schulhäuser, Armenanstalten und Spitäler begutachtet, zum Teil auch die allgemeine Bauleitung besorgt. Dazu kam noch die Behandlung von beanstandeten Baugesuchen oder Rekursen nach § 11 und ff. des Baudekrets vom 13. März 1900. Die Zahl dieser Geschäfte ist bei der regen Bautätigkeit eine ausserordentlich grosse und erfordert viel und gründliche Arbeit.

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:

Thun, Alignementsplan; Abänderung.

Aarberg, Alignementsplan für den östlichen Stadteingang längs der Besitzung der Frau M. Blaser.

Nidau, Baureglement; Abänderung.

Unterseen, Alignementsplan für die Helvetiastrasse.

Burgdorf, Alignementsplan; Abänderung (Verlegung der Querstrasse zur Lyssachstrasse).

Sumiswald, Baureglement.

Meiringen, Baureglement.

Interlaken, Kanalisationsreglement.

Ägerten, Alignementsplan.

Bern, Alignementsplan der Alpenstrasse-Gryphenhübeliweg, Abänderung.

Bern, Alignementsplan für die Reinmatt-Sulgeneckstrasse; Abänderung.

Bargen, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftstation der Gemeinde.

Münchenbuchsee, Baureglement.

Kehrsatz, Alignementsplan und Ausführungsreglement.

Delsberg, Kanalisationsreglement.

Biel, Alignementsplan für die Gurzelenstrasse, die Weissensteinstrasse und den Dammweg.

Burgdorf, Baureglement.

Courrendlin, Alignementsplan.

St. Immer, Alignementsplan.

Safnern, Reglement für das Gemeinde-Elektrizitätswerk.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Doubsbrücke zu Montmelon, Erweiterung	—	—	4,000	—
2. Courchavon-Mormont, Neubau	—	—	8,375	—
3. Aarwangen-Niederbipp, Korrektion	—	—	100	—
4. Amsoldingen-Glütsch, Korrektion	200	—	4,102	35
5. Thun-Goldiwil, Verlegung	—	—	8,259	55
6. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion	—	—	8,511	10
7. Sorbach-Pfaffenmoos, Neubau	—	—	274	95
8. Hasle-Biembach, Korrektion	—	—	2,036	50
9. Sumiswald-Schonegg, Neubau	—	—	475	30
10. Langenthal-Huttwil, Korrektion zu Lotzwil	—	—	40	--
11. Burgdorf, Staldenbrücke, Umbau	—	—	2,667	30
12. Köniz-Niedermuhlern, Korrektion	—	—	15,000	—
13. Wileroltigen-Jerisberg, Neubau	—	—	9,365	80
14. Nidau-Safneren (Mett-Orpund), Korrektion	—	—	7,958	30
15. Delémont-Courrendlin, Trottoir, Schalen etc.	—	—	1,098	25
16. Delémont-Soyhières, Trottoir und Schalen	—	—	630	30
17. Delémont-La Roche, Neubau im Faubourg des Moulins à Delémont	—	—	1,800	—
18. Courfaivre-Soulce, Neubau	—	—	17,214	—
19. Le Boéchet Les Prailats, Korrektion	—	—	3,100	—
20. Pruntrut-Alle, Korrektion zu Alle	—	—	600	—
21. Hornbach-Riedbach, Brückenumbauten	—	—	449	60
22. Pruntrut-Damvant, Trottoir und Schalen	—	—	2,345	—
23. Brügg-Büetigen, Aarebrücke	—	—	1,418	90
24. Herbligen-Brenzikofen, Neubau	—	—	231	—
25. Hof-Susten, Korrektion und Neubau	—	—	4,542	10
26. Kalkstetten-Guggersbach, Sensebrücke	—	—	13,088	35
27. Oey-Diemtigthal, diverse Korrektionen	—	—	54	—
28. Uetendorf-Thierachern, Korrektion	—	—	12,312	25
29. Frittenbachstrasse, Neubau	—	—	105	—
30. Emmebrücke zu Kirchberg, Umbau	—	—	79	90
31. Merligen-Unterseen, Felssprengung	—	—	3,234	15
32. Wynigen-Hofholz, Korrektion	—	—	344	45
33. Täuffelen-Gerlafingen, Strandbodenweg	—	—	1,960	45
34. Merligen-Unterseen, Lombachbrücke	—	—	2,407	—
Zu übertragen	200	—	138,180	85

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	200	—	138,180	85
35. Madretsch-Brügg, Korrektionsprojekt	—	—	717	50
36. Schwarzenburg-Riffenmatt, Neubau	—	—	5,194	95
37. Suberg-Wiler-Seedorf, Korrektion	—	—	123	75
38. Sonceboz-La Cibourg, Korrektionsprojekt	—	—	128	95
39. St. Brais-Bollmann-Saulcy, Neubau	—	—	10,000	—
40. Villars-Montancy, Neubau	—	—	10,213	35
41. Lajoux-la Combe, Neubau	—	—	8,859	60
42. Haslebergstrasse (Brünig-Hohfluh-Goldern), Neubau	—	—	15,000	—
43. Thun-Amsoldingen, Steghaldenstutz, Korrektion	—	—	382	—
44. Oschwand-Oberhofweid, Korrektion	—	—	221	05
45. Bühl-Nidau, Auflagerrollen an der Aarebrücke	—	—	1,260	85
46. Grünenberg, Saumweg, Korrektion	—	—	482	20
47. Riedtwil-Wäkerschwänd, Neubau	—	—	381	40
48. Alte Frutigen-Adelbodenstrasse, Verlegung	—	—	229	—
49. Riedbach-Oberbottigen, Flühli-Matzenried, Neubau	—	—	210	—
50. Schwand-Schlegeliweg zu Adelboden, Korrektion	—	—	733	15
51. Linden-Röthenbach, Korrektion	—	—	1,967	30
52. Erlach-St. Johannsen, Korrektion	—	—	10	—
53. Leuzigen-Bibern, Korrektion und Neubau	—	—	189	40
54. Trub-Fankhausgraben, Korrektion	—	—	3,101	25
55. Aeschau-Neuenschwand, Korrektion	—	—	593	60
56. Ins-Wizwil, Neubau	—	—	1,300	—
57. Känelthal-Häuslenbach, Neubau	—	—	1,373	45
58. Grosse Scheidegg-Meiringen-Grindelwald, Neubau	—	—	4,000	—
59. Hofstetten-Ried-Hünibach-Goldiwil, Neubau	—	—	516	05
60. Biglen-Enetbach, Neubau	—	—	299	—
61. Grandfontaine-Glay, Projekt	—	—	318	—
62. Lochbach-Busswil, Korrektion	—	—	105	60
63. Ostermundigen-Vechigen, Brückenerweiterung	160	—	452	25
64. Schönbrunnen-Lyss-Worben, Kanalisation in Lyss	—	—	150	—
65. Interlaken-Zweilütschinen, Korrektion zu Matten	—	—	1,000	—
66. Kienthal-Spiggengrund, Neubau	—	—	149	60
67. Langenthal-Huttwil, Korrektion zu Kleindietwil	—	—	14	10
68. „ „ „ „ Langenthal	—	—	52	95
69. Laupen-Bösingen, Sensebrücke	—	—	27	50
70. Sigriswil-Wiler, Hausenbachbrücke	—	—	60	—
71. Münster-Pichoux, Korrektion	—	—	21	25
72. Schwarzwasserbrücke, Neuanstrich	—	—	7,878	50
73. Bern-Schwarzenburg, Korrektion im Moos	600	—	565	—
74. Thun-Steffisburg, Kanalisation	—	—	2,002	45
75. Rüeggisberg-Hasle, Korrektion	—	—	45	—
76. Rubigen-Beitewil, Korrektion	—	—	161	—
Total	960	—	218,671	85
Die *Budgetkredite* betrugen:				
1. *Neue Strassen und Brückenbauten*	.	.	215,000	—
2. *Brückenuntersuchungen*	.	.	10,000	—
			225,960	—
Einnahmen	.	.	960	—
Total			225,960	—
Die *Ausgaben* betragen:				
Für Art. 1	218,671	85		
Für Art. 2	415	—	219,086	85
Unverwendet			6,873	15

Laut Grossratsbeschluss vom 28. November 1905 sollte der pro 1906, ohne die speziell für Brückenuntersuchungen ausgesetzte Summe Fr. 215,000 betragende Kredit X F für Strassen- und Brückenbauten nicht überschritten werden. Gestützt hierauf stellte die Baudirektion gleich anfangs des Jahres unter gleichmässiger Berücksichtigung der verschiedenen Landesteile ein Programm der zu berücksichtigenden Bauten auf. In demselben waren 21 Objekte mit einer Gesamtvoranschlagsumme von rund Fr. 400,000 vorgesehen (von vier grössern Bauten jedoch nur einzelne Sektionen). Die Gesamtsumme der dafür zu bewilligenden Staatskredite belief sich auf rund Fr. 220,000. Da jedoch durch frühere Beschlüsse der Kredit pro 1906 bereits bis auf Fr. 35,000 belegt worden war, mussten rund Fr. 185,000 auf spätere Jahre verteilt werden. Alle derartigen Beschlüsse für grössere Summen behalten überdies jeweilen den Stand der Kreditverhältnisse vor.

Das Programm wurde dann freilich nicht ganz eingehalten. Es drängten auch verschiedene nicht vorgesehene Objekte auf sofortige Erledigung, und so wurden dann im Laufe des Jahres im ganzen 37 Objekte bewilligt mit einer Voranschlagsumme von Fr. 617,120 und einer Staatsbeteiligung von Franken 285,345, wovon jedoch die Zahlung von Fr. 255,500 je nach den Kreditverhältnissen auf die Jahre 1907, 1908 und 1909 hinausgestellt wurde.

Anhängig sind noch Gesuche für 134 Strassenbauobjekte, zum Teil schon seit mehreren Jahren. Die Gesamtbaukosten, exklusive Landentschädigungen, dieser Projekte beziffern sich auf rund Fr. 10,700,000 und die voraussichtlich vom Staat zu bewilligenden Kredite auf rund Fr. 6,000,000, gewiss eine respektable Summe, welche von keinem Nachlassen der Strassenbaubegehren spricht. Wenn auch einzelne dieser anhängigen Begehren wohl ein zeitliches Hinausschieben gestatten, vielleicht auch gar nicht zur Verwirklichung gelangen werden, so tauchen anderseits wieder neue auf, so dass es schwer hält, den gegenüber solchen Ansprüchen verhältnismässig schwach bemessenen Kredit einzuhalten. Wenn ein so grosses Objekt wie die Sustenstrasse zur Bewilligung kommt, so kann solches, auch wenn der Bau auf mehrere Jahre verteilt wird, nicht auf Rechnung des gewöhnlichen Kredites geschehen, sondern es wird dafür ein besonderer Posten eingestellt werden müssen. Im Jahr 1906 fand die allgemeine technische Prüfung dieses Strassenprojektes durch das eidgenössische Oberbauinspektorat statt und auf Veranlassung des letztern wurde noch eine Projektergänzung durch eine Variante für den Uebergang über das Wendenwasser angeordnet.

Die Haslebergstrasse ist auf der letzten Strecke in Angriff genommen worden und wird 1907 fertig erstellt werden. Die Strasse über die grosse Scheidegg wurde bis Rosenlaui fertig und von da weiter aufwärts gegen Schwarzwald und die Amtsgrenze ebenfalls in Angriff genommen. Neben andern kleinern Objekten im engern Oberland sind noch die Frutigen-Adelboden-Strasse und der Jbergang über den Grünenberg anzuführen. Die Adelbodenstrasse erweist sich für den immer mehr zunehmenden Verkehr als zu schmal. Der Staat ist bereit, sukzessive auf eine Verbreiterung hinzuwirken, muss aber grundsätzlich darauf bestehen, dass die Gemeinden, wie anderswo, sich daran im Sinn von § 12 des Strassenbaugesetzes beteiligen. Da eine dahingehende Verpflichtung nicht ausgestellt wurde, so konnte nicht vorgegangen werden.

Das Projekt für den Grünenbergübergang von Habkern nach dem Eriz und nach Schangnau ist im Sinn eines guten Saumweges umgearbeitet worden und harrt nun der Beschlussfassung.

Vom Oberländischen Verkehrsverein wird die Erstellung einer Verbindung vom Kiental gegen Mürren und Kandersteg ventiliert.

Von der Steffisburg-Schwarzeneggstrasse ist die Korrektion im untern Emberg zu Steffisburg bewilligt und angeordnet worden.

Das Projekt für die Schüpbach-Eggiwilstrasse ist fertig gestellt und soll in Verbindung mit der Emmekorrektion zur Ausführung gelangen.

Die Kirchbergbrücke ist im Bau, die Sensebrücke zu Guggersbach vollendet und es wird nun noch an dem Ausbau der beidseitigen Zufahrten gearbeitet. Die Schwarzenburg-Riffenmattstrasse ist auf der mittleren Teilstrecke fertig erstellt und wurde nach aufwärts weitergeführt. Der Bau der Köniz-Niedermuhlernstrasse ist bis zur vorletzten Sektion vorgerückt. In Ausführung sind auch die Strassenbauten Arch-Leuzigen, Lugnez-Beurnevésain; in Vollendung begriffen derjenige von Münster nach Pichoux. Derjenige von Corcelles nach Elay wird voraussichtlich im nächsten Jahr für die ganze Strecke beschlossen werden.

Seit Jahren ist die Frage des Ausbaues der Grenzstrasse Grosslützel-Klösterli zwischen dem Kanton Bern, bezw. der Schweiz und Deutschland hängig. Neuerliche Verhandlungen mit den deutschen Behörden ergaben, dass dieselben zur Zeit nicht in der Lage sind, in dieser Sache weitere Schritte zu unternehmen, so dass die Unterhandlungen vorläufig zum Stillstand gekommen sind. Über die Erstellung einer andern internationalen Grenzstrasse, von Grandfontaine nach den französischen Orten Dannemarie und Glay, ist mit Frankreich verhandelt worden und es ist Hoffnung vorhanden, dass sie früher oder später zur Ausführung gelangt. Für die bernische Strecke ist das Projekt aufgestellt worden.

Wie die Tabelle zeigt, wurde der Kredit X F 1 um rund Fr. 2000 überschritten, dagegen derjenige von X F 2 fast ganz unberührt gelassen, da die Untersuchung der Brücken, welche Herrn Ingenieur Probst übertragen worden ist, sich weiter hinausgezogen hat, so dass die daherige Ausgabe im Jahr 1907 stattfinden wird.

Die Überbrückung der Aare Richtung Wohlen etc. ist im Studium und muss mittelst eines Extrakredites in nächster Zeit ihren Abschluss finden, insofern die beteiligten Gemeinden sich in genügendem Masse beteiligen.

2. Unterhalt.

Art.	Kredit Fr.	Kredit Rp.	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	430,000	—	980	75	436,962	90
2. Strassenunterhalt	415,000	—	13,412	65	423,502	10
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	80,000	—	3,376	05	101,401	15
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	225	65	3,647	47
5. Erlös von Strassengras, Landabschnitten etc.	—	—	1,786	20	—	—
Total	930,000	—	19,781	30	965,513	62
Die *Totalausgaben* betragen					965,513	62
Die *Einnahmen*					19,781	30
Reinausgaben					945,732	32
Die *Kredite* betrugen					930,000	—
				Mehrausgaben	15,732	32
Diese verteilen sich auf:						
Art. 1. Wegmeisterbesoldungen					5,982	15
„ 3. Wasserschaden					18,025	10
					24,007	25
Hiervon kommen in Abzug:						
Die Ersparnis auf Art. 2				Fr. 4,910. 55		
„ „ „ „ 4				„ 1,578. 18		
und die Reineinnahmen Art. 5				„ 1,786. 20		
					8,274	93
Reine Mehrausgaben wie oben					15,732	32

Die Kreditüberschreitung auf X E 1 war vorauszusehen, nachdem der auf bezügliche Berechnungen sich stützende Budgetansatz der Baudirektion in der definitiven Budgetbehandlung um Fr. 4000 reduziert wurde. Dazu kamen noch Mehrkosten infolge verschiedener Strassenübernahmen während des Jahres, sowie durch Stellvertretung verunglückter oder gestorbener Wegmeister.

Die Ersparnis auf Rubrik E 2 resultiert grossenteils aus dem Umstande, dass im Herbst frühzeitig trockene Kälte eintrat, welche die Einstellung der Bekiesungsarbeiten veranlasste. Dieser Kredit ist angesichts der gegenüber früher stark vermehrten Ansprüche an einen guten Strassenunterhalt ungenügend dotiert.

Wir haben bereits bei Erwägung der Beamtenkonferenz angeführt, dass die Anschaffung einer zweiten Steinbrechmaschine — im Berichtsjahr wurden 2600 m³ Kies gebrochen, die bezüglichen Kosten beliefen sich auf Fr. 8800, oder per m³ auf Fr. 3. 30 — sowie leichterer Strassenwalzen und für gewisse Gegenden die Beschaffung bessern Kieses wünschbar wäre. Dies stösst aber wegen der Mehrkosten auf Schwierigkeiten. Mit den zur Verfügung stehenden Mitteln wird zu leisten gesucht, was möglich ist. Wo in grössern Ortschaften die Ansprüche über das gesetzliche Pflichtmass des Staates hinausgehen, wird die Abtretung der betreffenden Strassen an die Gemeinden angestrebt. Im Berichtsjahr ist dies bezüglich Biel verwirklicht worden, wenigstens soweit, als dafür nur noch die notwendigen, aber kaum zweifelhaften Genehmigungen der Oberbehörden ausstehen. Da der laufende Kredit die einmalige Ausgabe einer hohen Loskaufsumme nicht gestattet, so muss die Zahlung vorläufig aus einem Vorschusskonto erfolgen.

Die Dampfwalze des Staates arbeitete im Jahr 1906 im Jura, die Steinbrechmaschine im II. Bezirk (Simmenthal, Thun und Konolfingen).

Auf der Kirchenfeldbrücke und der Thunstrasse in Bern wurden — gemeinsam mit der Stadt — zur Staubbekämpfung mit befriedigendem Erfolg Versuche mit Westrumitbesprengung ausgeführt.

Die Ueberschreitung auf Rubrik X E 3 bildet gegenüber andern Jahren ein Mittel. Die Witterung des Berichtsjahres war verhältnismässig günstig; immerhin haben verschiedene Hochgewitter im Vorsommer im Oberland, Emmental und im Amt Schwarzenburg kostspielige Herstellungsarbeiten an den Strassen notwendig gemacht.

Die Länge der Staatsstrassen auf Ende 1906 beträgt zusammen 2,177,299 m. Die Differenz gegenüber dem letzten Jahr rührt von der Uebernahme der Schwarzhäusern-Oensingen-Strasse und eines Strassenstückes in Trachselwald her.

Die Unterhaltskosten der Staatsstrassen betragen per Kilometer Fr. 434. 35.

Zur Benützung von Staatsstrassen für Automobilkurse wurden folgende Bewilligungen erteilt:

1. Der eidgenössischen Postverwaltung für Bern-Bolligen.
2. Den Gebrüdern Wanke in Krattigen provisorisch für Spiez-Faulenseebad-Krattigen.

Für den Automobilverkehr verboten oder eingeschränkt wurden folgende Strassen:

1. Die Biel-Nidaugasse und die Untergasse, von abends 7—10 Uhr.
2. Die Hasleberg-Strasse von Brünig bis Reuti, sowie die Meiringen-Hohfluh-Strasse.
3. Die Kirchdorf-Thalgut-Strasse.
4. Für die Pruntrut-Delle-Strasse im Dorfe Courchavon wurde die Geschwindigkeit der Automobile auf 6 km. per Stunde beschränkt.
5. Thun-Goldiwil-Strasse, von der Staatsstrasse Thun-Steffisburg bis zur Anstalt Heiligenschwendi.

Für folgende wichtigere Strassen IV. Klasse wurde nach Gesetz vom 20. November 1892, in den meisten Fällen auf 1. Januar 1907, die Wegmeisterstellung durch den Staat bewilligt:

St. Brais-Saulcy	Länge	5800	m.
Lajoux-La Combe	„	3251	„
Obersteckholz- und Untersteckholz-Strassen	„	5875	„
Baggwil-Ruchwil	„	3340	„
Courfaivre-Soulce	„	7370	„
Villars sur Fontenais-Montancy	„	6140	„
Übertrag	Länge	31776	m.
Lauterbrunnen-Stechelberg, dornige Brücke-Stechelberg	„	1990	„
Montenol, Verbindungsstrasse mit der Staatsstrasse Soubey-St.	„	350	„
Ursanne	„	541	„
Mühlethurnen, Bahnhofstrasse	„	550	„
Grosser Scheideggweg, Sektion Ledi-Grindelscherm	„	1835	„
Courchavon-Mormont	„	1830	„
Montavon, Verbindungsstrasse mit der Staatsstrasse Delsberg-les Rangiers	„	2649	„
Total	Länge	41521	m.

In die IV. Klasse wurde zurückversetzt die alte Staatsstrasse Bözingen-Mett (sogen. Grüner Weg), wogegen die neue Strasse längs der Scheuss vom Staat übernommen wurde.

Die Gesamtlänge der vom Staat nach Gesetz vom 20. September 1892 mit Wegmeistern bereits bedienten Strassen IV. Klasse beträgt auf Ende 1906 416,274 m.

Die Berichte der Bezirksingenieure über den Zustand der vom Staat subventionierten Strassen IV. Klasse lauteten im allgemeinen nicht ungünstig.

E. Wasserbau.

Art.		Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	a. Bauten des Staates.				
1.	Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	70	—	1,314	93
2.	Verschiedene Kosten	4,191	50	9,893	10
	Total	4,261	50	11,208	03
	b. Beiträge an Gemeinden.				
3.	Lammbach zu Brienz, Verbauung	10,772	55	66,551	70
4.	Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten	—	—	411	05
5.	Lombach zu Habkern, Verbauung, oberer Lauf	15,000	—	22,421	70
6.	Lombach zu Unterseen, Verbauung, unterer Lauf	5,000	—	23,579	15
7.	Wildbäche zu Wengi bei Frutigen, Verbauung	3,800	35	6,238	90
8.	Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	1,200	—	2,202	—
9.	Grubenbach zu Saanen, Verbauung	—	—	349	40
10.	Hugeligraben zu Saanen, Verbauung	1,000	—	1,622	—
11.	Simmekorrektion Oberried-Lenk	3,100	—	5,695	—
12.	Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Korrektion	—	—	752	—
13.	Simmekorrektion bei Grodœy zu St. Stephan	8,000	—	8,320	—
14.	Zelgbach zu St. Stephan, Verbauung	—	—	755	—
15.	Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	1,800	—	2,700	—
16.	Krattigengraben, Verbauung	18,300	—	52,878	35
17.	Feissebach zu Niederstocken, Verbauung	2,115	75	2,582	55
18.	Guntenbach und Zuflüsse, Verbauung	—	—	322	90
19.	Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	13,500	—	20,416	80
20.	Trubbach und Zuflüsse, Verbauung	—	—	2,576	10
	Übertrag	87,850	15	231,882	63

Art.		Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	Übertrag	87,850	15	231,582	63
21.	Emmekorrektion Emmenmatt-Burgdorf	9,400	—	1,719	15
22.	Hornbach, Verbauung	15,000	—	33,612	76
23.	Biembach zu Hasle, Verbauung	10,000	—	12,359	85
24.	Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	7,900	—	16,226	50
25.	Gürbekorrektion vom Quellengebiet-Belp	101,975	54	125,683	25
26.	Gürbekorrektion von Belp-Stockmatte	16,240	85	20,701	25
27.	Birskorrektion zu Zwingen	603	80	911	20
28.	Lüsselkorrektion Kantonsgrenze-Birs	1,696	30	1,586	65
29.	Birskorrektion zu Liesberg	—	—	21	90
30.	Trachtbach zu Brienz, Verbauung	—	—	1,425	10
31.	Bleienbachmoos, Entsumpfung	3,840	—	3,840	—
32.	Kanderkorrektion Kien-Stegweid	74,419	44	40,847	90
33.	Frittenbach zu Zollbrück, Verbauung	—	—	507	30
34.	Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	2,300	—	3,781	85
35.	Sensekorrektion Neuenegg-Bärenklaue	9,737	80	17,042	10
36.	Wöschbach zu Aeschi, Verbauung	3,895	10	6,559	90
37.	Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	18,200	—	16,495	30
38.	Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	1,800	—	7,668	45
39.	Sensekorrektion Laupen-Saane	380	—	815	50
40.	Dorfbäche zu Niederwichtrach, Verbauung	—	—	2,802	90
41.	Wildeneigraben zu Bowil, Verbauung	—	—	11,465	85
42.	Simmekorrektion zu Boltigen	—	—	2,658	25
43.	Kurzeneigraben, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	—	—	242	30
44.	Dorfbach zu Safnern, Verbauung	—	—	159	95
45.	Reichenbach im Gschwandenmaad, Verbauung	4,881	—	6,738	05
46.	Aare Schützenfahr-Elfenau, Schwellenunterhalt	—	—	6,412	65
47.	Dorfbach zu Münsingen, Korrektion	—	—	463	85
48.	Aarekorrektion beir Gürbeausmündung	3,462	70	6,289	05
49.	Gürbekorrektion zu Selhofen	4,635	55	8,396	70
50.	Ilfiskorrektion	—	—	346	30
51.	Muscherensense, Korrektion	—	—	22	50
52.	Aare zu Oberruntigen, Flusskarte	—	—	894	—
53.	Aarekorrektion Elfenau-Bern	3,262	70	12,705	25
54.	Grüne, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	7,000	—	11,247	10
55.	Mattenbach zu St. Stephan, Verbauung	—	—	460	—
56.	Emme und Ilfis, Tromschwelle	4,877	20	461	55
57.	Birskorrektion in der Gemeinde Court	10,764	36	15,084	50
58.	Sensekorrektion Thörishaus-Neuenegg	—	—	2,648	85
59.	Schmittenbach zu Adelboden, Verbauung	—	—	472	—
60.	Turbach zu Saanen, Verbauung	1,893	40	3,067	35
61.	Seeligraben, Gemeinde Rütti, Verbauung	—	—	87	—
62.	Leimbach zu Frutigen, Verbauung	10,000	—	16,999	75
63.	Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	1,000	—
64.	Aare zu Interlaken, Ausbaggerung	—	—	5,000	—
65.	Oenz zu Bollodingen, Hochwasserkanal	—	—	180	—
66.	Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	1,560	—
67.	Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	9,760	—
68.	Saanekorrektion in der Gemeinde Dicki	231	25	401	25
69.	Stämpbach und Worblen, Ergänzungsbauten	—	—	16	25
70.	Senggigraben zu St. Stephan, Verbauung	1,387	80	2,139	35
71.	Rüttigraben bei Kröschenbrunnen, Verbauung	—	—	179	05
72.	Gürbe im Tal, Schwellenunterhalt	—	—	377	—
73.	Aarekorrektion Thun-Uttigen	—	—	73	10
				674,200	24
74.	Amortisation auf *D 3 c*	—	—	63,434	70
	Total	417,634	94	737,634	94

Der Rechnungsabschluss pro 1906 für Rubrik X. G. Wasserbauten ist folgender:

	Kredite		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. *Wasserbauten:*						
a. *Bauten des Staates*	320,000	—	4,261	50	11,208	03
b. *Beiträge an Gemeinden*			413,373	44	726,426	91
	320,000	—	417,634	94	737,634	94
2. *Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter*	7,400	—	1,189	—	7,365	35
3. *Wasserwerkgebühren*	—	—	5,209	—	—	—
4. *Juragewässerkorrektion,* Unterhalt	—	—	49,472	35	49,472	35
5. *Hasletalentsumpfung,* nachträglicher Beitrag	20,000	—	—	—	20,000	—
6. *Wasserwerkverzeichnisse*	—	—	—	—	1,309	95
Total	347,400	—	473,505	29	815,782	59

Der *Budgetkredit* betrug		347,400	—
Hierzu die *Einnahmen*		473,505	29
Total		820,905	29
Die *Totalausgaben* betragen		815,782	59
Ersparnis		5,122	70
Die Ausgaben Art. 4 Juragewässerkorrektion von Fr. 49,472. 35 sind aus dem Schwellenfonds zurückvergütet worden. Der Stand desselben war am 1. Januar 1906		1,000,558	40
Zinsertrag hiervon pro 1906	Fr. 37,520. 90		
Erlös von Gras, Obst, Weiden etc.	„ 3,998. 10		
Zusammen	Fr. 41,519. —		
Die *Ausgaben pro 1906* betragen	„ 49,472. 35		
Verminderung pro 1906		7,953	35
Stand des Schwellenfonds am 31. Dezember 1906		992,605	05

Die Ausgabe von Fr. 20,000, Art. 5 Hasletalentsumpfung, ist die X. und letzte Rate des vom Grossen Rat am 23. November 1896 bewilligten Extrabeitrages von *Fr. 200,000.*

Das Berichtsjahr war für Wasserbauten insofern ein günstiges, als einerseits verhältnismässig wenige aussergewöhnliche Hochwasser eintraten und keine grössere Beschädigungen stattfanden, anderseits das schöne Sommerwetter eine prächtige Bauzeit bot. Die grossen Verbauungen am Lamm- und Schwandenbach bei Brienz, am Lombach bei Habkern-Unterseen, an der Gürbe, Sense, Aare und Emme konnten ungestört weiter geführt werden. Für den Lamm- und Schwandenbach wurde eine neue Ergänzungsvorlage im Voranschlag von Fr. 600,000 von Bund und Kanton mit hohen Beiträgen subventioniert und gestützt darauf, namentlich an den grossen Sperren im Lammbach und am Schutzdamm in Schwanden gearbeitet. Für den Lombach, an welchem mehrmalige Hochwasser der letzten Jahre grosse Schädigungen an den erstellten Bauten angerichtet hatten, ist ebenfalls eine Ergänzungsvorlage von Fr. 125,000 bewilligt worden. Im Oberlauf wurde an Sperren und beim Auslauf an der Dammverlängerung gearbeitet.

An der Gürbe wurden die Arbeiten auf der ganzen Linie weitergeführt. Die bisherigen Bauten haben sich bewährt. Doch begegnen die Verbauungen im Gebirge bei dem nassen, steilen und rutschigen Terrain grossen Schwierigkeiten und es ist der subventionierte Voranschlag bereits erschöpft, so dass im nächsten Jahr für diesen Teil die Bewilligung eines Ergänzungskredites notwendig wird.

Die Aarkorrektion Elfenau-Bern, welche auch wegen der Vertiefung des Flussbettes für den richtigen Ablauf der Gürbehochwasser von Wichtigkeit ist, kann im grossen und ganzen als durchgeführt betrachtet werden, immerhin wird noch eine Ergänzungsvorlage für den fertigen Ausbau und die Verbauung einer Lücke in der Uferversicherung aufgestellt werden.

Für die Sense vom Schwarzwasser bis zur Saane bei Laupen wurde, gleichzeitig mit dem Kanton Freiburg, ein einheitliches allgemeines Korrektionsprojekt im Kostenanschlag von Fr. 980,000 aufgestellt und von den eidgenössischen Räten subventioniert. Das nämliche geschah für die Korrektion der Emme, vom Kemmeriboden bis zur Kantonsgrenze Bern-Solothurn, Kostenanschlag Fr. 1,830,000 und für die Trub und ihre Zuflüsse, Kostenanschlag Fr. 635,000. Für die Emme und Sense bedeuten diese Vorlagen zum Teil Ergänzungen der seit Jahren angefangenen Bauten, zum Teil Neubauten auf noch unverbauten Strecken. Das Trubprojekt ist abgesehen von kleinen frühern Bauten die erste Vorlage für dieses Gewässer. Ein Ausbauprojekt wurde auch für die Ilfis subventioniert, hauptsächlich zur Fixierung der Flusssohle; ferner ein Projekt für die Korrektion des Doubs zu Ocourt, ver-

bunden mit dem Umbau der dortigen alten Jochbrücke. Ein grösseres Unternehmen bildet auch die Aarekorrektion Oltigen-Aarberg, für welche bisher nur sektionsweise Subventionen bewilligt wurden und für deren Ausbau nächstes Jahr eine Generalvorlage projektiert wird.

Im ganzen erhielt der Kanton Bern im Berichtsjahr für 16 Wasserbauprojekte im Kostenanschlag von Fr. 4,160,300 Bundesbeiträge zugesichert im Gesamtbetrag von Fr. 1,660,620. Die Durchführung der grössern dieser Objekte erfolgt sukzessive in Zeiträumen bis zu 10 Jahren, gemäss speziellen Jahresprogrammen. Ausbezahlt erhielt Bern an Bundesbeiträgen pro 1906 für 41 Objekte Fr. 334,201. 90.

Die dem Kanton Bern bis 1. Januar 1907 bei einer Voranschlagsumme von Fr. 7,532,500 im ganzen zugesicherten Bundesbeiträge betragen Fr. 3,022,350, wovon bereits ausbezahlt sind Fr. 1,130,800. Der Durchschnittsbeitrag beträgt 40 % der Voranschlagsumme.

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahre 1906 wurden für folgende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 P. S.) sowie für Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt:

Amtsbezirke	Gewässer	Anlage
Niedersimmenthal, Thun, Seftigen, Bern, Laupen, Aarberg, Nidau u. Erlach	Kander, Gürbe und Aare.	Hochspannungsleitung Spiez-Hagneck der Vereinigten Kander- und Hagneckwerke; Bewilligung.
Niedersimmenthal . . .	Simme zu Wimmis.	Wasserwerkanlage der Vereinigten Kander- und Hagneckwerke; neue Konzession.
Interlaken	Lütschine zu Wilderswil und Gsteigwiler.	Wasserwerkanlage der Einwohnergemeinde Interlaken; Konzessionsfristverlängerung.
„	Lütschine zu Wilderswil und Gsteigwiler.	Wasserwerkanlage der Gemeinden Wilderswil und Gsteigwiler; neue Konzession.
Niedersimmenthal u. Frutigen	Kander unterhalb Reichenbach.	Hochspannungsleitung Spiez-Reichenbach der Vereinigten Kander- und Hagneckwerke; Bewilligung.
Thun und Konolfingen .	Aare zwischen der Eisenbahnbrücke bei Uttigen und der Einmündung der Kiesen.	Wasserwerkanlage der Vereinigten Kander- und Hagneckwerke; Konzessionszusicherung.
Oberhasle	Aare von Guttannen bis Innertkirchen mit ihren Zuflüssen, der Gadmenaare, dem Genthalwasser und dem Urbachwasser.	Wasserwerkanlage der Vereinigten Kander- und Hagneckwerke; Konzessionszusicherung.
Bern	Aare zw. Gäbelbachmündung und Wohleibrücke b. Bern.	Wasserwerkanlage der Gemeinde Bern; neue Konzession.
Laufen	Birs zwischen Birsacker und Birsmatten.	Wasserwerkanlage der Gemeinde Grellingen; Konzessionszusicherung.
Bern	Aare bei der Felsenau	Wasserwerkanlage der Gemeinde Bern; Konzessionszusicherung.
Signau	Ilfis in der Bärau bei Langnau.	Wasserwerkerweiterung der Firma Sänger, Lauterburg & Cie. in der Bärau; Konzession.

Neben diesen grössern Objekten wurde eine ganze Anzahl kleinere konzessioniert, wobei es sich teilweise um neue, zum Teil um umzubauende ältere Werke gehandelt hat. Ueber einzelne grosse, wie die Gewässer im obern Hasle- und Gadmental, den Reichenbach, die Kirel im Diemtigtal und die Simme bei der Laubegg herrscht noch Konkurrenzstreit.

Von Herrn Grossrat Neuenschwander wurde eine Motion eingebracht betreffend Erstellung eines grössern staatlich-gemeindlichen Wasserwerkes im mittlern Kantonsteil. Deren weitere Behandlung fällt ins nächste Jahr.

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

Der Regierungsrat genehmigte im Jahre 1906 folgende Vorlagen:

Dorfbach in den Gemeinden Ober- und Niederwichtrach, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Grubenbach bei Saanen, Schwellenreglement und Kataster.

Aare im Schwellenbezirk Rubigen, Revision von Schwellenreglement und Kataster.

Seebach und *Dorfbach* zu Duggingen, Stellung unter öffentliche Aufsicht.

Rüegsauschachen, Rechtsame- und Schwellenreglement.

Sigriswil, Schwellenreglement und Kataster.

Frittenbachkorrektion III. Sektion, Schwellenkataster.

Rüttigraben bei Kröschenbrunnen, Kataster.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1906 folgender:

Hochbauten.

Stand am 1. Januar 1906			Fr.	311,242. 90
Bewilligungen pro 1906			„	652,312. 35
Mehrkosten			„	4,246. 50
			Fr.	967,801. 75
Zahlungen pro 1906	Fr.	416,818. 55		
Ersparnisse pro 1906	„	9,452. 80		
			„	426,271. 35
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1906			Fr.	541,530. 40
Am 1. Januar 1906 betrugen dieselben			„	311,242. 90
Vermehrung pro 1907			Fr.	230,287. 50

Strassenbauten.

Stand am 1. Januar 1906			Fr.	636,656. 75
Bewilligungen pro 1906, inklusive für Projektstudien			„	297,824. 70
Mehrkosten pro 1906			„	2,278. 20
			Fr.	936,759. 65
Zahlungen pro 1906	Fr.	218,671. 85		
Ersparnisse pro 1906 (siehe Art. D, 4, *c* der Vorschussrechnung)	„	140,572. 05		
			„	359,243. 90
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1906			Fr.	577,515. 75
Am 1. Januar 1906 betrugen dieselben			„	636,656. 75
Verminderung pro 1907			Fr.	59,141. —

Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1906			Fr.	368,882. 10
Bewilligungen			„	459,326. 60
			Fr.	828,208. 70
Zahlungen pro 1906 (Budgetkredit)	Fr.	320,000. —		
Ersparnisse pro 1906 auf Staatsbeiträgen	„	3,135. 20		
			„	323,135. 20
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1906			Fr.	505,073. 50
Am 1. Januar 1906 betrugen dieselben			„	368,882. 10
Vermehrung pro 1907			Fr.	136,191. 40

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1906		Neue Vorschüsse pro 1906		Amortisation pro 1906		Stand am 1. Januar 1907	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
1. Berner Alpen, Relief Simon	5,000	—	5,000	—	—	—	10,000	—
2. Unfallversicherung	—	—	7,878	20	172	60	7,705	60
3. Reichenbach zu Meiringen, Elektrizitätswerk	—	—	1,575	—	—	—	1,575	—
	5,000	—	14,453	20	172	60	19,280	60
A. k. Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnprojekt-Vorstudien:								
a. Tramelan-Noirmont-Bahn	4,000	—	—	—	—	—	4,000	—
b. Vevey-Bulle-Thun-Bahn	2,498	50	—	—	2,498	50	—	—
c. Brienzerseebahn (rechtes Ufer)	3,157	—	66	50	—	—	3,223	50
d. Worblentalbahn	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. Stockentalbahn	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
i. Pruntrut-Damvant-Bahn	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
k. Utzenstorf-Schönbühl-Bahn	3,075	—	—	—	—	—	3,075	—
l. Bernische Dekretsbahnen	—	—	260	—	260	—	—	—
	34,651	50	326	50	7,850	50	27,127	50
2. A. k. 2, Lötschbergbahn, Frutigen-Brig, Vorstudien	136,703	60	27,804	33	188	10	164,319	83
3. Eisenbahn-Subventionen:								
a. Pruntrut-Bonfol-Bahn	68,000	—	17,000	—	—	—	85,000	—
b. Ramsei-Huttwil-Bahn	245,028	25	464,600	—	2,228	25	707,400	—
c. Solothurn-Münster-Bahn	711,000	—	237,120	—	120	—	948,000	—
d. Bern-Schwarzenburg-Bahn	571,200	—	190,600	70	200	70	761,600	—
e. Montreux-Berner Oberland-Bahn	1,640,610	—	409,390	—	2,050,000	—	—	—
f. Bern-Muri-Worb-Bahn	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
g. Langenthal-Oensingen-Bahn	90,400	—	111,200	—	—	—	201,600	—
h. Saignelégier-Glovelier-Bahn	7,000	—	38,557	—	—	—	45,557	—
i. Sensetalbahn	—	—	70,184	—	—	—	70,184	—
k. Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn	—	—	3,500,000	—	—	—	3,500,000	—
	3,353,238	25	5,038,651	70	2,052,548	95	6,339,341	—
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Hochbauten	—	—	152,308	25	152,308	25	—	—
b. Strassenbauten	854,261	12	—	—	121,404	58	732,856	54
c. Wasserbauten	1,028,419	79	—	—	63,434	70	964,985	09
	1,882,680	91	152,308	25	337,147	53	1,697,841	63
D. 4. Verschiedene Bauvorschüsse.								
a. Saanekorrektion	3,378	60	30,521	40	22,660	—	11,240	—
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen	14,085	—	2,603	30	3,660	—	13,028	30
c. Kornhausbrücke in Bern	125,000	—	—	—	125,000	—	—	—
d. Kanderkorrektion Kien-Stegweid	—	—	—	—	—	—	—	—
e. Lombach, Ergänzungsbauten	15,402	—	—	—	15,402	—	—	—
f. Sensekorrektion Laupen-Neuenegg	11,374	70	97	26	10,000	—	1,471	96
g. Haslebergstrasse (Brünig-Hohfluh)	29,098	60	838	73	15,000	—	14,937	33
h. Lauterbrunnen-Stechelbergstrasse	6,249	55	258	05	—	—	6,507	60
i. Lajoux-la Combe-Strasse	8,713	50	146	10	8,859	60	—	—
k. Villars-Montancy-Strasse	10,044	95	168	40	10,213	35	—	—
l. Grosse Scheideggstrasse	14,445	75	543	58	4,000	—	10,989	33
m. Doubsbrücke zu Montmelon	—	—	3,988	05	—	—	3,988	05
n. Lauterbrunnen-Isenfluh-Strasse	—	—	3,088	70	—	—	3,088	70
o. Suberg-Wiler-Seedorf-Strasse	—	—	12,802	60	—	—	12,802	60
p. Strassen IV. Kl. zu Schwanden b. Brienz	—	—	8,067	05	—	—	8,067	05
q. Haslebergstrasse (Golderen-Reute)	—	—	14,745	30	—	—	14,745	30
	237,792	65	77,868	52	214,794	95	100,866	22

II. Vermessungswesen.

A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Die im Jahresbericht pro 1905 in Aussicht gestellte weitere Behandlung der Motion Hadorn, betreffend Vorschriften über die Vermessungen in den gebirgigeren Teilen des Kantons Bern, im Sinne der Erleichterung und Beschränkung derselben, hat im Berichtsjahr stattgefunden. Gestützt auf einen bezüglichen Auftrag des Regierungsrates vom 26. Mai 1906 sind 2 Dekretsentwürfe ausgearbeitet worden, von welchen der erste die Ausdehnung beschlägt (vorläufig bis zur obern Waldgrenze) und der zweite für die Deckung der Vermessungskosten das jurassische Vorschusssystem eingeführt. Die beiden Entwürfe figurieren auf der Traktandenliste der Grossratssitzung vom Dezember 1906, wurden dann aber wieder von derselben abgesetzt. Es geschah dies im Hinblick auf die damalige Debatte in den eidgenössischen Räten über das neue Zivilgesetz und speziell über die Beitragsleistung des Bundes an die mit der Einführung des Grundbuches verbundenen Katastervermessungen. Dieses Beitragsverhältnis dürfte sich nach Durchberatung des neuen Gesetzes durch beide Räte besser abgeklärt haben, worauf die Behandlung der beiden Dekretsentwürfe erfolgen könnte.

B. Stand des eidgenössischen Kartenwerkes im Kanton Bern.

Die im Jahr 1906 ausgeführten Arbeiten der Abteilung für Landestopographie des schweizerischen Militärdepartements betreffen:

1. Triangulation II. und III. Ordnung: Im Berner Jura wurden die Winkelmessungen nördlich der Linie Les Bois-Tramelan-Tavannes beendigt und die Berechnung für die Bezirke Laufen, Delsberg und Münster weitergeführt.

2. Topographische Arbeiten: Nachträge erhoben wurden auf den 17 Blättern des Siegfriedatlas Nr. 114, 115, 116, 141, 144, 179, 319, 322, 332, 333, 334, 335, 349, 352, 391, 471 und 478. In Neuausgaben erschienen sind 7 Blätter, nämlich: Nr. 86, 87, 114, 115, 135, 392 und 462.

C. Vorarbeiten für den Kataster.

Triangulationen.

Es wurden folgende Arbeiten ausgeführt: Gemeindetriangulation von Spiez: Signalversicherung, Winkelmessung und zur Hälfte die Berechnung, Dorftriangulation von Münster: Signalstellung und Winkelmessung. Gemeindetriangulationen von Burg und Zwingen: Signalversicherung, Winkelmessung und Berechnung. Dorftriangulation von Pleigne: Signalstellung und Winkelmessung. 2 Punkte auf dem Heidenweg (Ergänzung der Triangulation von Erlach): Signalversicherung, Winkelmessung und Berechnung.

Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen.

Durch Entscheid des Regierungsrates wurden gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 folgende Grenzbereinigungen erledigt: Kappelen-Worben, Zimmerwald-Niedermuhlern, Zimmerwald-Belp, Auswil-Rohrbach, Steffisburg-Fahrni, Steffisburg-Heimberg, Utzenstorf-Wiler, Kirchberg-Ersigen, Herbligen-Brenzikofen, Bickigen-Schwanden-Wynigen.

D. Parzellarvermessungen.

Der Regierungsrat genehmigte die Vermessungswerke der Gemeinde Kandergrund, Gampelen und Uebeschi.

Probevermessungen im Oberland.

Die eine der Probevermessungen, Kandergrund, wurde am 26. Mai 1906 vom Regierungsrat genehmigt, die andere, Sigriswil, ist soweit vorgerückt, dass deren Beendigung für das Jahr 1907 in Aussicht steht.

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.

Nachgeführt wurden die Vermessungswerke von 56 Gemeinden, 109 solcher Revisionen sind in Arbeit.

Nachstehende Tabelle zeigt den Stand der Vremessungsarbeiten 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. 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	13	93	1	7	—	—
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	27	92	1	4	1	4
		306	295	96	7	2	4	1

* Vermessung von Reiben siehe nachstehend.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Neuvermessungen.

Zur Genehmigung gelangten die teilweisen Neuvermessungen von Bassecourt und Bözingen, die Fertigstellung und Genehmigung der Neuvermessung von Reiben dürfte in nächster Zeit erfolgen. Eine totale Neuvermessung findet zur Zeit in Burg statt.

Nachführungen.

Genehmigt wurden die Nachführungen der Vermessungswerke von Duggingen, Zwingen, le Bémont, Lamboing, Neuveville, St. Blaise.

Nachtragsarbeiten, teilweise verbunden mit Markrevisionen finden zur Zeit in 30 Gemeinden statt.

E. Kantonsgrenzen.

Die Bereinigung der schweiz. französischen Grenze längs der Gemeinde Damvant konnte nun im Berichtsjahr abgeschlossen werden.

Ebenso wurde der im letzten Jahresbericht erwähnte Grenzanstand längs des Kantons Baselland (zwischen den Gemeindegrenzen Grellingen und Pfeffingen) erledigt.

Es fanden ferner folgende Grenzverhandlungen statt:

Gegen Luzern Wiederaufrichtung eines Grenzsteins bei Eriswil und eines solchen zwischen Ahorn und Brestenegg, ist erledigt.

Gegen Freiburg, Wiederaufrichtung von Grenzsteinen längs den Gemeinden Ins, Müntschemier und Treiten, noch nicht erledigt.

Gegen Solothurn: 1. Versicherung der Grenze längs der Gemeinde Burg und 2. Untersuchung einer Differenz in der Einzeichnung der Kantonsgrenze in den Katasterplänen von Wahlen und der anstossenden Gemeinde Breitenbach. Die Erledigung dieser beiden Geschäfte steht noch aus.

III. Eisenbahnwesen.

A. Gesetzgebung und Verwaltung.

In Ausführung des Art. 3, Absatz 3, des Bundesgesetzes vom 21. Dezember 1899 hat der Bundesrat am 10. März 1906 eine Verordnung betreffend Bau und Betrieb der schweizerischen Nebenbahnen erlassen.

Ferner erliess der Bundesrat in Anwendung von Art. 7 und 8 des Bundesgesetzes über das Postregal vom 5. April 1894 am 18. September 1906 eine Verordnung betreffend die Konzessionierung und die Kontrolle der Automobilunternehmungen, Aufzüge und Luftseilbahnen.

Betreffend die Ersetzung der bis jetzt erteilten provisorischen Automobilkonzessionen durch definitive richtete sodann das eidgenössische Eisenbahndepartement am 8. November 1906 ein erläuterndes Kreisschreiben an die Kantonsregierungen und Automobilunternehmungen.

Mit 116 gegen 68 Stimmen verwarf der Grosse Rat in seiner Sitzung vom 31. Januar 1906 den Antrag des Regierungsrates und der Grossratskommission betreffend Anwendung von Art. 17, Alinea 2, des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen.

Die Vertreter des Staates in den bernischen Privat-Eisenbahngesellschaften wurden durch Regierungsratsbeschluss vom 19. Mai für die neue Amtsperiode vom 1. Juni 1906 bis 31. Mai 1910 bestätigt oder neugewählt.

Die Vermehrung der Geschäfte der Bau- und Eisenbahndirektion nötigte zur provisorischen Anstellung eines zweiten Kanzleigehülfen für das Eisenbahnwesen. (Bewilligung des Regierungsrates vom 31. Juli 1906.)

B. Allgemeines und Fahrpläne.

Auf Grund eines von uns veranlassten Berichtes eines Sachverständigen über die Beordnung der Rechnungsgrundsätze für die im Betrieb der Thunerseebahn und der Bern-Neuenburg-Bahn stehenden Linien erstattete uns die Direktion der T. S. B. am 19. September 1906 einen ausführlichen Gegenbericht und legte uns, sowie den beteiligten Bahngesellschaften, den Entwurf zu einem Nachtrag zum Betriebsvertrag vor, welcher in einer am 15. November stattgefundenen, zweiten gemeinschaftlichen Konferenz diskutiert und von allen Delegierten unter Vorbehalt der Genehmigung durch die respektiven Verwaltungsbehörden angenommen wurde.

Die Direktion der T. S. B. fand es aber in der Folge vorteilhafter, an Stelle dieses „Nachtrages" einen neuen Betriebsvertrag treten zu lassen, wofür sie den Bahnverwaltungen mit Schreiben vom 30. November 1906 einen Entwurf zur Genehmigung vorlegte.

Derselbe wurde noch im Berichtsjahre bereinigt und dürfte nun im grossen und ganzen den Beteiligten konvenieren, indem darin die von den amtlichen Experten in ihrem Bericht vom 14. Oktober 1905 gestellten Postulate in der Hauptsache Berücksichtigung gefunden haben.

Die Genehmigung des Betriebsvertrages durch die Verwaltungs- und Aufsichtsbehörden fällt nicht mehr ins Berichtsjahr.

Durch Kreisschreiben vom 10. Januar 1906 brachte die Direktion der Bauten und Eisenbahnen den Regierungstatthalterämtern die Vorschriften der Verordnung des Bundesrates vom 5. November 1903 betreffend Vorlage, Prüfung und Genehmigung der Fahrpläne der Eisenbahnen, Dampfschiffe etc. in Erinnerung, soweit sie auf die Behandlung, der Fahrplanentwürfe durch die Kantone und Lokalbehörden Bezug haben.

Die ständigen Begehren betreffend Vermehrung der Züge auf der Linie Lyss-Murten-Payerne, die Herstellung von Früh- und Spätverbindungen ab Biel, bezw. nach Biel auf der Linie Neuenburg-Biel-Olten, die Kürzung der Umschlagszeiten in Biel für die Verbindungen aus dem Jura mit der Oltnerlinie, die Führung von neuen Schnellzügen auf der Linie Biel-Delsberg-Basel und neuen Expresszügen auf der Linie Bern-Langnau-Luzern, sowie die Verbesserung der Morgenverbindung aus dem Oberaargau mit Bern, die Führung eines Spät- oder Nachtzuges Bern-Burgdorf und weiter drangen auch im Berichtsjahre bei der Bundesbahnverwaltung und beim eidgenössischen Eisenbahndepartement nicht durch.

Was im allgemeinen die Begehren um Verkehrsverbesserungen anbelangt, müssen wir dringend bitten, sich bei den Eingaben auf das Notwendigste zu beschränken. Vermehrung von Fahrleistungen können die Verwaltungen in der Regel nicht zugeben. Von hieraus können Eingaben in dieser Hinsicht nur in ganz motivierten Fällen geschützt werden.

Ein fernerer Übelstand besteht darin, dass aus den verschiedenen Landesgegenden, die die gleichen

Interessen verfolgen, nicht einheitlich vorgegangen wird, so dass sich die verschiedenen Ansprüche oft ganz diametral gegenüberstehen. Derartige Vorkommnisse haben in der Regel Abweisung aller Begehren zur Folge.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Berneralpen-Durchstich.

Die vom französischen Unternehmerkonsortium durch das Bankhaus J. Loste & Cie. in Paris zu Ende des Jahres 1905 eingereichten Projekte und Offerten sind von Herrn Oberingenieur Zollinger in seinem technischen Bericht mit Rentabilitätsberechnung vom April 1906 begutachtet worden, woraufhin der Regierungsrat durch Beschluss vom 24. April noch eine Oberexpertise anordnete und hierzu die HH. Professor Hennings, Direktor Arbenz, beide in Zürich, sowie Herrn Ingenieur Thormann in Bern berief.

Auf den am 4. Juni 1906 fast einstimmig erfolgten Beschluss des kantonalen bernischen Initiativkomitees für die Lötschbergbahn betreffend Überweisung des Bauprojektes für eine Lötschbergbahn mit 27 ‰ Maximalsteigung und eines bezüglichen Finanzprogrammes an die Staatsbehörden mit Antrag auf grundsätzliche Genehmigung dieser Vorlagen zur weitern Ausführung unterbreitete die Direktion der Bauten und Eisenbahnen am 19. Juni 1906 ihren Bericht und Antrag dem Regierungsrat, welcher die Vorlage genehmigte und an den Grossen Rat wies.

Letzterer genehmigte alsdann am 27. Juni 1906 einen gemeinsamen Antrag des Regierungsrates und der Grossratskommission, lautend:

„I. Das vom Unternehmer-Syndikat vorgelegte und vom Initiativkomitee für die Lötschbergbahn durch Beschluss vom 4. Juni 1906 zur Annahme und weitern Ausführung empfohlene generelle Projekt für eine elektrische Lötschbergbahn mit 27 ‰ Maximalsteigung im Voranschlage von höchstens 83,000,000 Franken für die gesamten Baukosten wird grundsätzlich genehmigt mit folgenden Vorbehalten:

„1. Der Minimalradius der neuen Linie soll 300 m. betragen.

„2. Die Expropriationen sollen für eine doppelspurige Bahnanlage durchgeführt und der Unterbau derselben so erstellt werden, dass die Ausführung des zweiten Geleises auf offener Strecke später ohne Schwierigkeit und unverhältnismässige Kosten stattfinden kann.

„3. Der Oberbau soll mit Flussstahl-Vignolschienen von 45,93 Kilogramm Gewicht per Laufmeter zur Ausführung gelangen.

„4. Über die Zufahrtsrampen zum grossen Lötschbergtunnel soll ein detailliertes Bauprojekt mit Situationsplan im Massstab 1 : 1000, Längen- und Querprofilen, genauen Massenberechnungen, detaillierten Kostenberechnungen aufgestellt und zur Genehmigung vorgelegt werden.

„Die Ausarbeitung dieses Projektes hat durch die zu bildende Aktiengesellschaft der Lötschbergbahn in Verbindung mit dem Unternehmer-Syndikat unter Aufsicht der kantonalen Bau- und Eisenbahndirektion zu erfolgen. Die Ablieferung des Projektes soll an diese Behörde bis spätestens den 1. Mai 1908 erfolgen, welche dasselbe darauf mit ihren Anträgen dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates zur Genehmigung vorlegen wird.

„5. Der Regierungsrat wird beauftragt, beim Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung um einen angemessenen Bundesbeitrag einzukommen zur Ermöglichung der sofortigen Erstellung eines doppelspurigen Tunnels.

„II. Der zwischen dem leitenden Ausschuss des Initiativkomitees und dem Unternehmer-Syndikat abgeschlossene Vorvertrag vom 26. Mai 1906, betreffend den Bau einer Lötschbergbahn Frutigen-Brig mit Maximalsteigung von 27 ‰ im Kostenvoranschlage von höchstens Fr. 74,000,000 für den gesamten Bahnbau (Position I, D des Kostenvoranschlages), für die Lieferung von Mobiliar und Gerätschaften (Position III des Kostenvoranschlages) und für Verschiedenes (Position IV des Kostenvoranschlages) wird unter den in diesem Vorvertrag selbst und den unter Ziffer I hiervor enthaltenen Bedingungen grundsätzlich genehmigt.

„Der Regierungsrat wird ermächtigt, den definitiven Bauvertrag nebst Bedingnisheft und Preisliste, welche beide Aktenstücke einen integrierenden Bestandteil des Bauvertrages bilden sollen, unter den nämlichen, hiervor aufgeführten Bedingungen zu genehmigen und beauftragt, dabei die Interessen der einheimischen Berufsleute und Arbeiter bestens zu schützen.

„Der Regierungsrat wird ferner beauftragt, die Frage zu prüfen, ob der Oberbau (Position I D, 2 des Kostenvoranschlages) nicht vom Bauvertrag mit dem Unternehmer-Syndikat auszunehmen sei.

„III. Das zwischen dem leitenden Ausschuss des Initiativkomitees und dem Bankhaus J. Loste & Cie. in Paris betreffend den Bau der Lötschbergbahn vereinbarte Finanzierungsprogramm vom 2. Juni 1906, sowie der Finanzvertrag vom 22. Juni 1906 für ein totales Anlagekapital derselben von 89,000,000 Franken, werden genehmigt.

„IV. Der Staat Bern beteiligt sich am Bau der Lötschbergbahn nach Massgabe von Art. 4 des Gesetzes vom 4. Mai 1902 betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen und des Statutenentwurfes vom 12. Juni 1906 durch Übernahme von Aktien im Betrage von 17½ Millionen Franken, eingeteilt in 35,000 Subventionsaktien à Fr. 500, wofür der erforderliche Kredit aus der Vorschuss-Rechnung bewilligt wird.

„Der Regierungsrat wird beauftragt, die erste Einzahlung auf diese Aktienbeteiligung mit 20% nach Massgabe des Bundesgesetzes vom 14. Juni 1881 betreffend das Obligationenrecht zu leisten, um die Konstituierung der Aktiengesellschaft der Lötschbergbahn zu ermöglichen.

„Hierbei sollen sämtliche bisher vom Staate Bern für die Erwerbung der Konzession und für Vorarbeiten gemachten Vorschüsse in Abzug gebracht werden.

„V. Der Regierungsrat wird ermächtigt, den Finanzausweis als geleistet anzuerkennen, sobald das Subventions-Aktienkapital in der im Finanzprogramm vom 2. Juni 1906 vorgesehenen Höhe von 21 Millionen Franken gezeichnet sein wird.

„VI. Die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Lötschberg wird verpflichtet, die unter Art. 9, 11, 12 und 15 enthaltenen Bestimmungen des Gesetzes vom 4. Mai 1902, betreffend die Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, einzuhalten."

Die Aktiengesellschaft konstituierte sich unter dem Namen Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon am 27. Juli. Ihre Statuten wurden vom schweizerischen Bundesrat am 18. August und vom Grossen Rat am 3. Oktober genehmigt, von letzterem nach Mitgabe von Ziffer VI des obigen Beschlusses.

Am 27. Oktober genehmigte sodann der Regierungsrat den von der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon mit der Generalunternehmung für die Ausführung der Linie Frutigen-Brig am 27. Juli abgeschlossenen und am 15. August von den Delegierten der beiden Vertragsparteien ratifizierten Bauvertrag mit zugehörendem Bedingnisheft und Preisliste nach Mitgabe und unter den Bedingungen des Grossratsbeschlusses vom 27. Juni 1906.

Die Generalunternehmung besteht aus den HH. Felix Allard, Léon Chagnaud, Louis Coiseau, Abel Couvreux, Jules Dollfus, Alexis Duparchy und Louis Wiriot, welche für die Ausführung des Unternehmens ihr Domizil in Bern genommen haben.

Der Bundesrat genehmigte das allgemeine Bauprojekt für die Teilstrecke von Kilometer 19,434 bis Kilometer 34,000 (Lötschbergtunnel mit Anschlussstrecken) am 10. Dezember, und es wurde mit den Bauarbeiten noch im Berichtsjahre begonnen. Auf Jahresschluss war der Sohlenstollen des Lötschbergtunnels auf der Nordseite bei Kandersteg 62 m., auf der Südseite bei Goppenstein 61., im ganzen also 123 m. vorgetrieben.

Das Gesuch um einen Bundesbeitrag an die doppelspurige Erstellung des grossen Lötschbergtunnels hat der Regierungsrat dem Bundesrat am 31. Dezember 1906 eingereicht.

2. Solothurn-Münster-Bahn.

Der Durchschlag des Weissensteintunnels erfolgte am 23. September 1906. Die Kontrollmessung ergab eine Länge von 3698,81 Meter. Die im Regierungsratsbeschluss vom 29. Dezember 1903 vorgeschriebene, am 3. September sowohl auf der Nordseite als auf der Südseite vorgenommene Kontrollmessung der im Tunnel zu Tage tretenden Wassermengen ergab den minimen Wasserverlust von 1,7 Sekundenlitern für die Rauss.

Der Bahnbau auf Bernergebiet wurde im Berichtsjahre energisch gefördert.

Durch Beschluss vom 22. Mai 1906 bewilligte der Regierungsrat die vierte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 3. Oktober 1906 die Nachträge zu den Gesellschaftsstatuten vom 2. Dezember 1899 betreffend die vom Bundesrat verlangten Ergänzungen, vom 26. August 1903 betreffend Vermehrung der Mitgliederzahl des Verwaltungsrates, vom 26. November 1904 und vom 30. Juli 1906, betreffend die Erhöhung des Aktienkapitals. Der Bundesrat sanktionierte dieselben durch Beschluss vom 23. Oktober 1906.

3. Bern-Schwarzenburg-Bahn.

Die Brücke über das Schwarzwasser wurde Mitte September vollendet. Der Bau der übrigen Strecke erlitt infolge der bei diesem Brückenbau und beim Bau der Brücke über den Scherlibach eingetretenen Schwierigkeiten eine Verzögerung. Ferner konnte die Frage des betriebstechnischen Anschlusses der Bahn an die Gürbetalbahn im Fischermätteli im Berichtsjahre noch nicht endgültig gelöst werden.

Durch Beschluss vom 10. Januar 1906 bewilligte der Regierungsrat die vierte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates, im Betrage von Fr. 190,400.

Auf unsern Antrag hin ordnete der Regierungsrat am 2. Juli 1906 eine Expertise über die Betriebsorganisation der Bern-Schwarzenburg-Bahn an, mit welcher die HH. Letsch, Betriebschef der Oensingen-Balsthal-Bahn, und Hürzeler, Betriebschef der Bern-Worb-Bahn, beauftragt wurden. In ihren Gutachten vom 15. bezw. 20. Dezember 1906 kamen die Experten zum Schlusse, dass der Betrieb dieser Sekundärbahn von Anfang an so einfach und sparsam als möglich eingerichtet werden müsse, wenn sie gedeihen solle. Dieselben empfahlen zugleich den Selbstbetrieb.

4. Ramsei-Sumiswald-Huttwil.

Das allgemeine Bauprojekt der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn mit Abzweigung von Grünen nach Wasen erhielt am 8. Mai 1906 die Genehmigung des Bundesrates.

Der erste Spatenstich erfolgte am 22. Juni.

In Nachachtung von Ziffer II des Grossratsbeschlusses vom 23. November 1905 betreffend die Subventionierung der R. S. H. B. reichte Ende Mai die Direktion der R. S. H. B. an uns zu Handen des Regierungsrates und des Grossen Rates einen gedruckten Bericht nebst Plänen und Kostenvoranschlägen für die beiden Varianten Grünen-Wasen mit und ohne Station Sumiswald-Dorf ein, in welchem sie zum Schluss gelangte, dass der Bau der Variante über Sumiswald-Dorf ein sehr gewagtes, nicht zu empfehlendes Unternehmen wäre.

In einer vom 12. Juli 1906 datierten Vorstellung verlangte darauf das Dorfkomitee eine fachmännische Überprüfung dieser Vorlage. Auf unsern Antrag hin entsprach der Regierungsrat dem Gesuch und bestellte als Experten die HH. Ingenieure K. Greulich in Luzern und R. von Erlach in Spiez, sowie Herrn Schwarz, Betriebschef der Thunerseebahn.

Die Erledigung dieses Geschäftes fällt jedoch ins Jahr 1907.

Ferner bewilligte der Regierungsrat am 15. September 1906 den Restbetrag der ersten Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 109,700, genehmigte den Anleihensvertrag und erklärte damit den Finanzausweis der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahngesellschaft als geleistet. Durch Regierungsratsbeschluss vom 15. November 1906 wurde der Bahngesellschaft auch noch die zweite Einzahlung von 20 % der Aktienbeteiligung mit Fr. 353,700 bewilligt.

Ausserdem genehmigte der Regierungsrat im Berichtsjahr den Bauvertag für Unterbau und Oberbau und gab über verschiedene Änderungen im Bahntrace sowie über Stationspläne seine Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement ab.

5. Langenthal-Jura-Bahn.

Durch Bundesbeschluss vom 30. März 1906 wurde der Aktiengesellschaft Langenthal-Jura-Bahn eine neue Konzession für den Bau und Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn (teilweise Strassenbahn) von Langenthal nach Oensingen erteilt. Der Bundesrat genehmigte die Gesellschaftsstatuten am 21. September.

Des weitern genehmigte der Regierungsrat am 29. August 1906 nach Mitgabe von Ziffer V des Grossratsbeschlusses vom 29. November 1905 betreffend Subventionierung der Langenthal-Oensingen-Bahn den Anleihensvertrag, erklärte damit auch die unter Ziffer VI dieses Beschlusses gestellte Bedingung bezüglich die Erhöhung des Anlagekapitals für diese Linie als erfüllt und genehmigte den Finanzausweis.

Gleichzeitig erhielten auch der Bauvertrag sowie die Lieferungsverträge für Schienen- und Rollmaterial die regierungsrätliche Genehmigung.

Das allgemeine Bauprojekt wurde vom Bundesrat am 9. Oktober und die Pläne für die Brücke über die Aare bei Aarwangen vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 16. Oktober genehmigt, woraufhin mit dem Bahnbau unverzüglich begonnen wurde.

Endlich bewilligte der Regierungsrat am 26. September des Berichtsjahres die Einzahlung der zweiten Rate von 20 % auf die Aktienbeteiligung des Staates mit Fr. 100,800.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Der Regierungsrat teilte am 28. Februar 1906 dem eidgenössischen Eisenbahndepartement mit, dass er gegen die von der Bahngesellschaft nachgesuchte probeweise Schliessung der Station Rotstock keine Einwendungen erhebe.

2. Harderbahn.

Der Regierungsrat begutachtete im Berichtsjahre zu Handen des eidgenössischen Eisenbahndepartements die wichtigsten Baupläne. Der Bau wurde so gefördert, dass die Bahn auf die Saison 1907 wird eröffnet werden können.

3. Heimwehfluhbahn.

Der Bundesrat bewilligte die Betriebseröffnung dieser Drahtseilbahn auf den 21. Juli 1906.

4. Niesenbahn.

Die Niesenbahn wurde am 20. Dezember konzessioniert. Die Aktiengesellschaft konstituierte sich am 30. April 1906. Ihre Statuten sind unterm 10. und das allgemeine Bauprojekt am 16. August 1906 genehmigt worden.

Im Laufe des Berichtsjahres erhielten die Baupläne für die wichtigsten Objekte (Kanderbrücke, Viadukte, Tunnels etc.) die Genehmigung der Behörden. Die Bahn ist im Bau.

D. Bahnen im Betrieb.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Emmentalbahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre vom 23. August 1906 genehmigte einen dritten Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten vom 22. Juni 1884 betreffend finanzielle Beteiligung an andern Bahnunternehmungen, durch welche die Interessen der Gesellschaft gefördert werden.

Der Bundesrat genehmigte den Nachtrag durch Beschluss vom 5. Oktober 1906.

2. Langenthal-Huttwil-Bahn.

An Stelle des demissionierenden Herrn Dinkelmann, Generaldirektor der S. B. B., wählte der Regierungsrat am 10. Januar 1906 Herrn Ständerat Morgenthaler, Emmentalbahndirektor, als Vertreter des Staates im Verwaltungsrat.

3. Huttwil-Wolhusen-Bahn.

Die Generalversammlung der Aktionäre vom 23. Juni 1906 beschloss eine Statutenrevision behufs Ausmerzung verschiedener, für die heutigen Verhältnisse unzutreffend oder überflüssig gewordener Bestimmungen.

Der Bundesrat genehmigte die revidierten Statuten durch Beschluss vom 25. September 1906 unter dem Vorbehalt, dass im Art. 2 das Gesetz betreffend Beteiligung des Staates am Bau und Betrieb von Eisenbahnen vom 4. Mai 1902 zu erwähnen sei.

4. Thunerseebahn.

In Schreiben vom 14. Februar 1906 an das eidgenössische Eisenbahndepartement entschied sich der Regierungsrat betreffend die Station Därligen im Interesse des Betriebes für das Erweiterungsprojekt der Bahngesellschaft entgegen dem Gesuch des Gemeinderates um Verlegung der Station auf die Westseite des Dorfes. Mit dieser Verlegung wäre eine verminderte Betriebssicherheit, namentlich aber auch eine erhebliche Einbusse an den Betriebseinnahmen, infolge Ausfalls eines Tarifkilometers verbunden gewesen.

Das Departement genehmigte das Erweiterungsprojekt am 12. März.

Die Gesellschaft schritt im Betriebsjahre ferner zur Erweiterung der Station Leissigen, welches Projekt am 4. Juli die Genehmigung des Eisenbahndepartements erhielt und sodann zur Errichtung von Haltestellen in Einigen und Faulensee, von welchen die erstere gleich als Kreuzungsstation eingerichtet werden soll. Beide Projekte sind vom Eisenbahndepartement am 17. beziehungsweise 21. Juli 1906 genehmigt worden.

5. Erlenbach-Zweisimmen-Bahn.

Durch Beschluss vom 20. August 1906 genehmigte der Regierungsrat den zwischen der Betriebsdirektion und der Lokomotiv- und Maschinenfabrik Winterthur abgeschlossenen Lieferungsvertrag für zwei neue Lokomotiven.

6. Bern-Neuenburg-Bahn.

Wir hatten uns auch im Berichtsjahre hauptsächlich mit der Sanierungsfrage zu befassen. Hierüber gibt unser einlässlicher, gedruckter Bericht an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates vom 25. Januar 1907 Auskunft, und wir gestatten uns deshalb, hier der Kürze halber einfach darauf zu verweisen. Dem Postulate der Staatswirtschaftskommission vom 1. Oktober 1906 zum Staatsverwaltungsbericht pro 1905, es sollte das Defizit durch entsprechende Staatszuschüsse noch im Berichtsjahre ganz oder teilweise gedeckt werden, konnte leider nicht nachgelebt werden, weil die Verhandlungen mit der Regierung von Neuenburg sich darüber hinauszogen.

7. Sensetalbahn.

Einem Gesuch des Verwaltungsrates der Sensetalbahn vom 21. März 1906 entsprechend, bewilligte der Grosse Rat durch Beschluss vom 6. April 1906 dieser Gesellschaft zum Zwecke der Befriedigung der dringendsten Bedürfnisse einen Vorschuss von Fr. 70,000 und lud den Regierungsrat ein, so bald als möglich Bericht und Antrag über die Sanierung der Finanzlage der Sensetalbahn einzubringen.

Der Regierungsrat ermächtigte uns am 5. Mai, der Bahngesellschaft eine erste Rate von Fr. 35,000 zum Zinsfuss von $3^1/_2$ % anzuweisen, um sie in Stand zu setzen, die noch nicht bezahlten Expropriationsentschädigungen und die Kosten für Hochbauten zu bestreiten. Am 25. Juli wurden wir sodann ermächtigt, der Gesellschaft die zweite Rate von Fr. 35,000 behufs Einlösung ihrer restlichen Bauverpflichtungen anzuweisen.

In der sichern Erwartung, dass einzig die Einführung des elektrischen Betriebes der Sensethalbahn aus der gegenwärtigen Finanzkalamität zu retten vermöge, reichte deren Verwaltungsrat am 28. März 1906 ein Projekt für die Elektrifizierung ihrer Linie und das Gesuch an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates ein:

I. Die Sensethalbahn-Gesellschaft möchte ermächtigt werden,

a. für ihr Netz den elektrischen Betrieb einzuführen;

b. den bisherigen Betriebsvertrag zu künden und zum Selbstbetrieb überzugehen;

c. das Obligationenkapital um Fr. 50,000, d. h. auf Fr. 400,000 erhöhen und möchte

II. an die nach Verkauf der zwei Dampflokomotiven, der zwei B. C.-Wagen und des Gepäckwagers noch übrig bleibenden Kosten von zirka Fr. 210,000 gestützt auf den Beschluss des Grossen Rates vom 29. Juli 1902 eine Aktienbeteiligung des Staates von 40 %, also von Fr. 84,000, bewilligen;

III. bei den Bundesbehörden das Gesuch um Aufhebung der zweiten Wagenklasse unterstützen.

Wir erklärten uns bereit, die Eingabe den Oberbehörden in empfehlendem Sinne zu unterbreiten, insofern die Finanzierung des Projektes ausschliesslich durch neue Aktienzeichnungen zu stande gebracht werde, was im Berichtsjahre nicht mehr erreicht werden konnte.

8. Pruntrut-Bonfol-Bahn.

Die eidgenössischen gesetzgebenden Räte genehmigten am 14/21. Juni 1906 den Staatsvertrag mit Deutschland vom 7. Mai 1906 betreffend die Eisenbahnverbindung Pfetterhausen-Bonfol. Die Genehmigung deutscherseits steht noch aus.

Der Bundesrat verlängerte durch Beschluss vom 9. November 1906 die in Art. 1 des Bundesbeschlusses betreffend Ausdehnung der Konzession einer Eisenbahn von Pruntrut nach Bonfol auf die Strecke von Bonfol bis zur Grenze bei Pfetterhausen zur Einreichung der revidierten Gesellschaftsstatuten sowie der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen festgesetzte Frist um ein Jahr, d. h. bis zum 15. Oktober 1907.

Die Projektstudien sind im Gange. Durch Beschlüsse vom 26. Februar und 20. November 1906 bewilligte der Regierungsrat der Gesellschaft neue verzinsliche Vorschüsse von Fr. 10,000 beziehungsweise Fr. 7000, um ihr die Verzinsung des Obligationenkapitals und die Ausführung dringender ausserordentlicher Bahnunterhaltungsarbeiten zu ermöglichen. Damit erreichten die Vorschüsse die Summe von Fr. 85,000 (gesetzliches Maximum = Fr. 108,000).

9. Saignelégier-Glovelier-Bahn.

Am 1. Februar 1906 fasste der Grosse Rat folgenden Beschluss:

„1. Die vom Regierungsrat in der Liquidationsangelegenheit der Saignelégier-Glovelier-Bahngesellschaft bisher getroffenen Vorkehren werden genehmigt und derselbe ermächtigt, den Betrieb dieser Linie namens des Staates Bern auf die Dauer der Liquidation zu übernehmen.

„2. Zur Deckung allfälliger Verluste auf diesem Betrieb wird dem Regierungsrat ein Kredit bis auf höchstens Fr. 30,000 im ganzen, auf Vorschuss-Rubrik A k 3 g bewilligt.

„3. Der Regierungsrat wird ermächtigt, mit dem Bundesgericht einen bezüglichen Betriebsvertrag abzuschliessen, in welchem ausdrücklich vorbehalten ist, dass die zur Deckung der Betriebsverluste erforderlichen Beträge als Vorschüsse zu betrachten sind, die nach Massgabe von Art. 38 Ziffer I in die Liquidationskosten eingerechnet und demnach in erster Linie aus dem Steigerungserlös und dem sonstigen Vermögen der Bahngesellschaft zurückbezahlt werden sollen.

„4. Der Regierungsrat wird eingeladen, dem Grossen Rat beförderlichst Bericht und Antrag vorzulegen über die weitern Schritte und die Stellung des Staates in der Liquidation dieses Unternehmens."

Der Beschluss wurde dem Präsidenten des schweizerischen Bundesgerichts eröffnet, worauf das Bundesgericht am 10. Februar die Zwangsliquidation über die Saignelégier-Glovelier-Bahngesellschaft verhängte und Herrn Notar Crettez in Münster zum Masseverwalter ernannte. Derselbe traf die für Aufrechterhaltung des Bahnbetriebes erforderlichen Maassnahmen. Betreffend die Verwendung des staatlichen Vorschusses von Fr. 30,000 wurde zwischen den Direktionen der Bauten und Eisenbahnen und der Finanzen einerseits sowie dem Masseverwalter anderseits ein Vertrag abgeschlossen, welcher am 12. Dezember 1906 die Genehmigung des Regierungsrates erhielt.

Die weitere Behandlung des Liquidationsgeschäftes fällt ins nächste Jahr.

10. Freiburg-Murten-Ins-Bahn.

Durch Beschluss vom 30. November 1906 genehmigte der Bundesrat eine Statutenrevision, die Erhöhung des Obligationenkapitals betreffend.

11. Bern-Worb-Bahn.

Die Bundesversammlung erteilte der Bahngesellschaft durch Beschluss vom 22. Dezember 1906 eine neue Konzession, welche sie nun auch zum Gütertransport berechtigt.

Zur Belebung des Güterverkehrs wird ein Rollschemeltransport organisiert. Die Pläne der hiefür auf den Stationen Gümligen und Worb erforderlichen Anlagen erhielten bereits am 10. September die Genehmigung des eidgenössischen Eisenbahndepartements.

Die Betriebsergebnisse der B. W. Bahn sind andauernd befriedigende.

12. Montreux-Berner Oberland-Bahn.

Der Regierungsrat ermächtigte uns durch Beschluss vom 24. Februar 1906, den letzten Fünftel auf dem Aktienbesitze des Staates von Fr, 2,050,000 anzuweisen.

Durch Bundesratsbeschluss vom 28. August 1906 wurde die Waldbenutzung oberhalb sowie in der Nähe der Eisenbahn geordnet, öffentlich bekannt gemacht und die Verordnung sämtlichen beteiligten Waldeigentümern in den Gemeinden Saanen und Zweisimmen zugestellt.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

Schweizerische Bundesbahnen.

Für die neue Amtsperiode vom 1. April 1906 bis 31. Dezember 1906 wurden als Vertreter des Kantons Bern in die Verwaltungsbehörden der schweizerischen Bundesbahnen gewählt:

1. In den Verwaltungsrat:
   Herr Regierungsrat Könitzer.
2. In den Kreiseisenbahnrat I:
   Herr Regierungsrat Gobat.
   „ Burgerratspräsident von Muralt, Bern.
3. In den Kreiseisenbahnrat II:
   Herr Regierungsrat von Wattenwyl.
   „ Kaufmann Kocher-Jordi, Biel.
   „ Handelsmann Rufener, Langenthal.
   „ Landwirt Hofer, Bülikofen.

Auf Veranlassnng des eidgenössischen Eisenbahndepartements legte die Generaldirektion am 17. Juli vier Projektskizzen nebst Kostenvoranschläge für den Umbau des Bahnhofes Biel vor, wobei sie sich für die billigste Variante mit Personenbahnhof in jetziger Höhe und der Solothurnerlinie südlich vom Güterbahnhof (Kostenvoranschlag Fr. 13,800,000) entschied.

Der Gemeinderat von Biel liess durch sein Stadtbauamt ebenfalls eine Skizze anfertigen, auf Grund deren die Generaldirektion ein neues Projekt mit Kostenanschlag ausarbeitete. Die Generaldirektion verwarf jedoch diese Lösung, weil im Verhältnis zu den damit verbundenen Vorteilen zu teuer erkauft, worauf das Departement am 14. November sämtliche Projekte dem Regierungsrat zur Vernehmlassung der beteiligten Gemeinden übermittelte und die Anfrage stellte, ob der Staat Bern oder die beteiligten Gemeinden eventuell geneigt wären, die Ausführung der von ihnen bevorzugten Projektvariante durch Leistung einer angemessenen Subvention zu erleichtern.

Die Antworten der beteiligten Gemeinden stunden zu Ende des Berichtsjahres noch aus.

In Sachen Umbau des Bahnhofes Thun fand am 15. März 1906 unter dem Vorsitze des Vorstehers des eidgenössischen Eisenbahndepartements, Herrn Bundesrat Zemp, eine Konferenz der beteiligten Transportanstalten statt, an welcher auch der Regierungsrat vertreten war. Hierauf gestützt lud das Departement den Regierungsrat ein, die Subventionsfrage mit den Beteiligten klarzustellen in der Meinung, dass deren Gesamtsubvention mindestens zwei Millionen Franken betragen solle. Die Generaldirektion der S. B. B. wurde vom Departement eingeladen, schriftliche Erklärungen über die an der Konferenz vorgebrachten neuen betriebstechnischen und kommerziellen Gesichtspunkte betreffend die Anlage eines Zentralbahnhofes in Thun einzureichen.

Der Regierungsrat konnte bereits am 31. März 1906 den eidgenössischen Behörden mitteilen, dass eine Subvention der beteiligten bernischen Transportanstalten von Fr. 1,700,000 als gesichert angesehen werden könne. Die Verhandlungen betreffend die restierenden Fr. 300,000 gelangten jedoch im Betriebsjahre nicht mehr zum Abschluss.

Mit Schreiben vom 19. Januar 1906 sandte die Generaldirektion der S. B. B. dem Regierungsrat ein Projekt für die Erweiterung der Bahnhofanlagen in Bern zur Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement ein. Die Vorlage wurde dem Gemeinderat von Bern zugestellt, um ihm nach Massgabe von Art. 14 des eidgenössischen Eisenbahngesetzes vom 23. Dezember 1872 Gelegenheit zu geben, die Interessen der Stadt geltend zu machen. Der Gemeinderat formulierte in Schreiben vom 18. April seine Abänderungsanträge, Wünsche und Anregungen betreffend die Erstellung des Güter- und Rangierbahnhofes in Weiermannshaus, das Lokomotivdepot auf dem Aebigut, die Umgestaltung des bestehenden Rangier- und Güterbahnhofes sowie betreffend die Einmündung anderer Linien, welche der Regierungsrat in seiner Vernehmlassung an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 29. November 1906 zur Berücksichtigung empfahl.

Ausserdem hatte sich der Regierungsrat oder die Eisenbahndirektion, wie üblich, über eine Menge mehr oder weniger wichtiger Vorlagen der schweizerischen Bundesbahnen, wie z. B. Stationserweiterungen, elektrische Beleuchtung in Bahnhöfen und Stationen, Unterführung von Strassen, Passerellen, Camionnageverträge etc. dem Departement oder der Generaldirektion gegenüber auszusprechen. Insbesondere fanden ihre Erledigung: Die Erweiterung der Stationen Brienzwiler, Emmenmatt und Court, die Unterführung der Gewerbestrasse in Bümpliz und der Sägestrasse in Langnau.

E. Projektierte Bahnen.

Rechtsufrige Brienzerseebahn.

Am 4. September des Berichtsjahres unterbreitete die kantonale Eisenbahndirektion dem Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates einen neuen Bericht und Antrag betreffend die Ausführung der rechtsufrigen Brinzerseebahn durch den Bund mit Subvention des Kantons Bern. Wir gestatten uns der Kürze halber darauf zu verweisen. Derselbe wurde vom Regierungsrat am 12. September genehmigt und am 9. Oktober 1906 vom Grossen Rat zum Beschluss erhoben. Dadurch wurde in Abänderung von Alinea 2 des Beschlusses vom 6. Oktober 1904 vom Grossen Rat des Kantons Bern beim Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung der Antrag gestellt, es sei ein Bundesgesetz zu erlassen, betreffend den Bau einer normalspurigen Brienzerseebahn durch den Bund, von Interlaken-Ost bis Meiringen mit Umbau der Strecke Brienz-Meiringen auf Normalspur.

Der Grosse Rat erklärte ferner, hieran eine Subvention à fonds perdu des Staates Bern von Fr. 762,000, zahlbar in 10 Jahresraten à Fr. 76,200 vom Tage der Betriebseröffnung hinweg oder als einmalige dieser jährlichen Leistung entsprechende Abfindungssumme auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung zu bewilligen.

Die Bestimmungen des Grossratsbeschlusses vom 6. Oktober 1904 befreffend die Schmalspurbahn wurden aufrecht erhalten.

Der Regierungsrat wurde beauftragt, diesen Beschluss sowie die Subventionsofferten aus der beteiligten Landesgegend dem Bundesrat zu Handen der Bundesversammlung zur Kenntnis zu bringen, was durch Schreiben vom 10. November 1906 erfolgte.

Der Generaldirektion der S. B. B. wurde sowohl vom Grossratsbeschluss als vom letztgenannten Schreiben Abschrift erteilt.

Die Angelegenheit ist im Berichtsjahre noch nicht zum Abschluss gelangt.

2. Tramelan-Breuleux-Noirmont-Bahn.

Am 15. Januar 1906 reichte der Verwaltungsrat der am 27. Dezember 1905 mit einem Gesellschaftskapital von Fr. 500,000 konstituierten Gesellschaft für den Bau und den Betrieb einer elektrischen Schmalspurbahn Tramelan-Breuleux-Noirmont beim Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates das Gesuch um Bewilligung einer, im Subventionsgesetz vom 4. Mai 1902 vorgesehenen ausserordentlichen Aktienbeteiligung von 60 % der auf Fr. 1,250,000 veranschlagten Anlagekosten an diese Linie ein.

Diesem Vorhaben trat das Initiativkomitee einer Eisenbahnverbindung Tramelan-Breuleux-Saignelégier-Goumois mit einer ebenfalls an den Regierungsrat zu Handen des Grossen Rates, vom 29. Januar 1906 datierten Eingabe entgegen und verlangte: Der Regierungsrat möchte für den Fall, dass er auf das Subventionsgesuch für eine Linie Tramelan-Breuleux-Noirmont einzutreten beschliesse, vorerst ein vollständige Studie über ein Variante Breuleux-Emibois veranlassen.

Der Regierungsrat kam diesem Wunsche entgegen, indem er am 14. Mai 1906 beschloss, das Projekt der Bahngesellschaft durch Fachleute in bau- und betriebtechnischer sowie kommerzieller Beziehung, sowie namentlich die Frage des Anschlusses an die Saignelégier-Chaux-de-fonds-Bahn prüfen zu lassen.

Zu Experten wurden ernannt die Herren Oberingenieur Egloff in Solothurn, Ingenieur Gobat in Siders und Roos, Betriebschef der Winentalbahn in Aarau.

In ihrem Gutachten vom 25. November kamen die Experten zum Schlusse, dass das vom Verwaltungsrat vorgelegte Projekt den technischen Anforderungen im allgemeinen entspreche. Der Kostenvoranschlag sei jedoch auf Fr. 1,360,000 zu erhöhen. Ferner sei der Anschluss an die S. C. unbedingt in Noirmont zu suchen und sollte die Linie, sowie auch die Anschlussbahnen Tramelan-Tavannes und Saignelégier-Chaux-de-fonds bei normalen Strompreisen elektrisch betrieben werden.

Die weitere Behandlung des Geschäfts fällt ins Jahr 1907.

F. Konzessionen.

Die Bundesversammlung bezw. der Bundesrat, hat im Jahr 1906 im Kanton Bern folgende Konzessionen erteilt, bezw. Konzessions-Änderungen, -Übertragungen und -Fristverlängerungen bewilligt:

1. Neue Konzessionen.

30. März: Langental-Oensingen;
30. März: Zweisimmen-Lenk, schmalspurige Adhäsionsbahn;
22. Juni: Ormont-Pillon-Gstaad, schmalspurige Adhäsionsbahn;
28. Juni: Grindelwald-Dorf (B. O. B.)-Eismeer, schmalspurige Adhäsions-Zahnrad- und Drahtseilbahn;
22. Dezember: Bern-Worb;
22. Dezember: Interlaken-Harder.

2. Konzessionsänderungen.

30. März: Lötschbergbahn;
23. Oktober: Solothurn-Münster.

3. Konzessionsübertragungen.

30. März: Meiringen-Innertkirchen;
27. Juni: Grindelwald-Ofni;
22. Dezember: Reichenbachfallbahn.

4. Konzessionsfristverlängerungen.

26. Januar: Lyss-Utzenstorf-Herzogenbuchsee;
13. Februar: Ins-Erlach-Landeron;
30. März: Meiringen-Innertkirchen;
3. April: Kl. Scheidegg-Männlichen;
24. April: Grindelwald-Eismeer;
20. Juni: Ligerz-Prägelz;
27. Juni: Grindelwald-Ofni;
9. November: Münster-Grenchen;
9. November: Bonfol-Grenze.

Bern, den 17. April 1907.

Direktion der Bauten und Eisenbahnen:

Könizer.

Vom Regierungsrat genehmigt am 28. Mai 1907.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**