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

Herausgeber: Kanton Bern

Band: - (1907)

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

Autor: Könitzer / Kunz

DOI: https://doi.org/10.5169/seals-416727

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 1907.

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

I. Bauwesen.

A. Organisation und Verwaltung.

Die *Bauabteilung* ist durch Schaffung einer speziellen *Beamtung für Wasserrechtswesen* erweitert worden. Für diese Stelle wurde vom Regierungsrat am 3. August 1907 gewählt: Professor Dr. K. Geiser, gew. Adjunkt der schweizerischen Landesbibliothek. Derselbe hat sein Amt sofort angetreten. Vorläufig ist diese Stellung noch eine provisorische; sie wird ihre definitive Regelung bei der projektierten Reorganisation der gesamten Bau- und Eisenbahnverwaltung finden.

Die sofortige Besetzung der neuen Stelle ist durch die Arbeitsvermehrung infolge des Wasserrechtsgesetzes vom 26. Mai 1907 notwendig geworden.

Für die *allgemeine Reorganisation* der Bau- und Eisenbahndirektion ist noch einschlägiges Material gesammelt worden; sonst konnte diese Angelegenheit im Berichtsjahr nicht weiter gefördert werden; es fehlte zur Behandlung dieser wichtigen Frage die nötige Musse und anderseits mangelt es zu der in Aussicht genommenen Dislozierung von Bezirksbeamtungen nach Bern noch an den erforderlichen Räumlichkeiten, welche erst durch den Neubau eines Verwaltungsgebäudes gewonnen werden können. Es wird aber möglich sein, der daherigen Anregung der Staatswirtschaftskommission zum letzten Jahresbericht im nächsten Jahr nachzukommen. Inzwischen hat die Baudirektion sonst, wo es sich tun liess, Vereinfachungen im Geschäftsgang einzuführen gesucht, so durch Anbahnung direkterer Verhandlungen mit Gemeinden und dem Ingenieurpersonal.

Herr Kantonsgeometer E. Röthlisberger wurde für eine weitere Periode von 4 Jahren, bis 13. Januar 1911, im Amte bestätigt; ebenso Herr Bezirksingenieur Aebi in Interlaken, bis 30. Juni 1911. Vom Personal des Kantonsbauamtes verstarb im September nach längerer Krankheit Bauführer Fr. Wiedmer, welcher seit 17½ Jahren die Bauaufsicht bei verschiedenen Umbauten in Bellelay und in der Waldau und zuletzt für den Unterhalt der Staatsgebäude im Kanton herum besorgt hat. Er wurde durch Herrn Fr. Riesen, Bauführer bei Architekt Joos und beim städtischen Gaswerk Bern, ersetzt. Ferner musste ein Architekt neu eingestellt werden.

Einen schweren Verlust erlitt das Vermessungsbureau durch den Tod des Herrn Konkordatsgeometer Th. Mathys, Adjunkt des Kantonsgeometers. Herr Mathys war, nachdem er bereits die Triangulation des Weissensteintunnels der Solothurn-Münster-Bahn zu bester Zufriedenheit besorgt hatte, auch mit der Triangulation und periodischen Axverifikation für den grossen Lötschbergbahntunnel betraut worden. Er hatte die Hauptarbeit schon besorgt und war im September noch mit Kontrollarbeiten beschäftigt, als er unerwartet rasch am 8. September aus dem Leben

schied. Der Verstorbene hat sich von früh auf in allen Stellungen durch grossen Fleiss und seltene Gewissenhaftigkeit ausgezeichnet. Auch seine letzte, überaus verantwortungsvolle Arbeit am Lötschberg hat sich bei der vorgenommenen Verifikation als eine sehr gute Leistung erwiesen. Sein Andenken wird in Ehren bleiben.

Die Zahl der *Oberwegmeister* ist mit 22 die gleiche geblieben wie im Vorjahr. Ein Wechsel hat auch nicht stattgefunden. Bei vorkommender Gelegenheit soll versucht werden, der Bemerkung der Staatswirtschaftskommission zum letzten Verwaltungsbericht betreffend Forderung einer Technikumsvorbildung Rechnung zu tragen.

Im *Wegmeisterpersonal* sind infolge von Todesfällen, Demissionen und Änderungen in der Bezirkseinteilung einige Verschiebungen eingetreten. Die Gesamtzahl der Wegmeister auf Staatsstrassen betrug auf Ende des Jahres 460, derjenigen auf Strassen IV. Klasse 82; zusammen 542, nämlich 243 I. Klasse, 167 II. Klasse, 54 III. Klasse, 59 IV. Klasse, 17 V. Klasse und 2 Akkordwegmeister. Während im Vorjahr die wöchentlichen Arbeitstage der Regiewegmeister 2671 betrugen, stiegen sie im Berichtsjahr auf 2720; die Gesamtzahl der Wegmeister verminderte sich um 2, herrührend von der Abtretung von Staatsstrassen im Gemeindebezirk Biel an die Gemeinde.

Bei sich darbietender Gelegenheit sucht man, wo es angeht, Wegmeisterbezirke unterer Klasse in solche oberer Klasse zusammenzulegen, indem eine vollbesetzte Arbeitszeit sowohl im Interesse des Wegmeisters als des Staates liegt.

Einem nochmaligen Gesuch der Wegmeister um weitere finanzielle Besserstellung (Teuerungszulagen etc.) konnte nicht Folge gegeben werden; einerseits gestatteten dies die Kreditverhältnisse nicht, anderseits hat die im Jahr 1908 voll in Kraft tretende Skala den Verhältnissen im allgemeinen Rechnung getragen. Seit 1875, da auch die Besoldungen der übrigen Beamten und Angestellten des Staates zuletzt eine Aufbesserung erfahren haben, betragen die finanziellen Besserstellungen der Wegmeister 30—40 %.

Das *Schwellenmeisterpersonal* besteht aus einem Oberschwellenmeister und 8 Amtsschwellenmeistern, 5 Schleusen- und 29 Pegelaufsehern. Die Vermehrung der Pegelaufseher gegenüber dem Vorjahr um 2 rührt von der Aufstellung von 2 neuen Pegeln im Oberland durch das eidgenössische hydrometrische Bureau her.

An der am 26. Oktober stattgefundenen Konferenz mit den verschiedenen Beamten der Baudirektion wurden eine Anzahl Fragen von allgemeiner Bedeutung besprochen, welche in den einschlägigen Kapiteln hiernach zur Erörterung gelangen.

B. Gesetzgebung.

Am 26. Mai 1907 gelangte das kantonale *Wasserrechtsgesetz* zur Volksabstimmung und wurde mit grosser Mehrheit angenommen. Dasselbe bildet einen wichtigen Markstein in der bernischen Wasserrechtsordnung, speziell in betreff der gewerblichen Nutzbarmachung der Wasserkräfte. Das Gewerbegesetz vom 7. November 1849 und das Wasserpolizeigesetz vom 3. April 1857 waren vordem die einzigen gesetzlichen Erlasse, welche über diese Materie etwas enthielten. Die diesbezüglichen Bestimmungen waren aber im Hinblick auf die grossartige Entwicklung, welche die gesamte Wasserwirtschaft, die Ausbeutung der Wasserkräfte zur Erzeugung elektrischer Energie hier wie überall in der letzten Zeit genommen hat, ganz ungenügend, datieren sie ja doch noch aus einer Zeit, da man von einem derartigen Aufschwung keine Ahnung hatte und deshalb auch nicht imstande war, in richtiger Weise gesetzlich dafür vorzusorgen. Schon im Jahr 1890 waren die Vorarbeiten für eine Neuordnung aufgenommen und ist im folgenden Jahr dem Grossen Rat darüber Bericht erstattet worden. Es wurden dann für einzelne charakteristische Gewässer (Worblen, Aare in Thun, Ilfis bei Langnau) probeweise Wasserwerkpläne und Kataster aufgestellt, ferner wurde ein Regulativ erlassen für die technischen Erfordernisse der Konzessionserteilung, sowie eine Art Normalkonzession. Im Sinn dieser damaligen Beschlüsse sind seither unter Vorbehalt späterer gesetzlicher Erlasse eine Menge Wasserwerkkonzessionen erteilt worden, welche in ihrer Fassung zwar viel vollständiger sind, als die vordem erteilten Bewilligungen, aber mangels eines richtigen Wasserrechtsgesetzes immerhin nicht genügen. Mit dem neuen Gesetz ist nun die längst empfundene Lücke in der bernischen Gesetzgebung über diese Materie ausgefüllt worden, nachdem uns bereits die Mehrzahl der andern Schweizerkantone darin vorangegangen waren.

Die Wasserkräfte, welche sich in unserm Kanton verhältnismässig reichlich finden, enthalten grosse finanzielle Werte, deren Ausbeutung im grossen Interesse des Einzelnen wie der Allgemeinheit, für das gesamte Gewerbe, das Eisenbahnwesen etc. liegt. Das neue Gesetz bezweckt nun, diese Ausbeutung der gewöhnlichen Spekulation zu entziehen und so zu regeln und zu fördern, dass der Allgemeinheit der ihr gebührende Nutzen zukommt, dabei aber auch nachgewiesene Privatrechte nach Gebühr gewahrt werden. Kleine, meist landwirtschaftlichen und kleingewerblichen Zwecken dienende Wasserwerke sind besonders günstig behandelt.

Am 25. Juni 1907 ist dann vom Regierungsrat eine *Vollziehungsverordnung* dazu erlassen und publiziert worden, durch welche alle Wasserwerkbesitzer aufgefordert wurden, sich gemäss Art. 38, Alinea 2, des Gesetzes vom 26. Mai 1907 innert Jahresfrist nach Inkrafttreten des Gesetzes über ihre Berechtigungen auszuweisen. Daraufhin hat die Suche nach den Konzessionsurkunden und Bewilligungen eingesetzt. Es zeigte sich, dass die Mehrzahl der Wasserwerksbesitzer nicht im Besitz richtiger Berechtigungsausweise ist. So wurde denn das Wasserrechtsbureau stetsfort um Auskunft jeder Art und eventuell Beschaffung fehlender Ausweise aus den Archiven angesprochen. Immerhin ist auch von vielen Wasserwerkbesitzern selbst ein reichliches Material beschafft worden. Bis Ende des Jahres haben erst ungefähr 300 Wasserwerkbesitzer ihre Anmeldungen gemacht. Da über 1500 Wasserwerke aller Art im Kanton bestehen, so stand also auf Jahresschluss die grosse Masse der Anmeldungen noch aus. Neben der Ver-

mittlung dieser Ausweise beschäftigte sich das Wasserrechtsbureau auch mit der Aufstellung der im Gesetz weiter vorgesehenen Ausführungsdekrete und Verordnungen, deren Vorlage an die Behörden im nächsten Jahr erfolgen wird.

Einen weitern gesetzlichen Erlass bildet die *Vollziehungsverordnung vom 5. Juni 1907* zum neuen Strassenpolizeigesetz vom 10. Juni 1906. Bekanntlich hat man sich bei der Aufstellung dieses Gesetzes auf die Festlegung von grundsätzlichen Hauptbestimmungen beschränkt, um nicht der unaufhaltsamen Entwicklung des Verkehrswesens durch zu grosse Reglementierung erschwerend vorzugreifen. Dafür ist in Art. 13 des Gesetzes der Erlass besonderer Verordnungen vorgesehen worden, welche zur Sicherung eines geordneten Verkehrs und zur Vermeidung von Unglücksfällen auf öffentlichen Strassen und Wegen notwendig erscheinen. Diese Verordnungen haben vom Regierungsrat auszugehen, können aber mit Bewilligung des letztern durch Vorschriften der Ortspolizeibehörden für deren Gebiet ergänzt werden. Gestützt auf diese Bestimmung ist die genannte Verordnung des Regierungsrates vom 5. Juni 1907 aufgestellt worden. Von Gemeinden sind bis dahin noch keine Ergänzungsvorschriften eingegangen.

Von der Aufstellung eines neuen *Dekretes über den Automobil- und Veloverkehr* ist vorläufig Umgang genommen worden in der Meinung, dass die von eidgenössischer Stelle aus angebahnten Verhandlungen zur Revision der Konkordatsverordnung abzuwarten seien.

Eine gesetzliche *Ergänzung hat § 18 des Gesetzes vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften durch die Gemeinden* im Sinne der Motion von Grossrat Gustav Müller und Konsorten vom 15. Mai 1905 erfahren. Das zitierte Gesetz hat die für viele, namentlich grössere Gemeinden empfindliche Lücke enthalten, dass Brücken, Viadukte und Plätze nicht unter den von den Gemeinden zu reglementierenden Objekten aufgeführt sind und dass ferner den Gemeinden für die dem interessierten Privateigentum auferlegten Baubeiträge kein gesetzliches Pfandrecht zusteht. Diesem Mangel hat die Gesetzesergänzung abgeholfen. Die Vorlage ist vom Volk am 3. November 1907 mit grossem Mehr angenommen worden. Damit besitzen die Gemeinden nunmehr eine gesetzliche Grundlage, grössere Bauten mit gerechter Beiziehung des beteiligten Grundeigentums zur Ausführung bringen zu können.

C. Hochbau.

1. Neubauten des Staates.

Hochbauten	Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Vorarbeiten, Bauaufsicht etc.	—	—	38,164	15
2. Bern Oberseminar; Neubau	—	—	28,666	90
3. Rütti landwirtschaftliche Schule; neue Kochküche	252	—	10,609	70
4. Bern ehemalige Kavallerie-Kaserne und Wachthaus; Umbauten	—	—	8,909	20
5. Bern botanischer Garten; Erweiterungsbauten	—	—	34,882	35
6. Bern Kaserne; Balkenlagen in den Gängen	—	—	6,856	15
7. Hofwil Seminar; neuer Holz- und Waschhausanbau	—	—	638	65
8. Thorberg Strafanstalt; Hydranten und Feuerweiher	421	90	1,870	80
9. Interlaken Schloss, ehemaliges Krankenhaus; Umbauten	—	—	7,123	15
10. Betoneisenkonstruktionen; Beitrag an Untersuchungen	—	—	200	—
11. Ostermundigen Schiessplatz; Verbesserungen	—	—	619	55
12. Bern Zeughaus; 4 neue Konsollaternen etc.	—	—	1,889	40
13. Bern Postgasse Nr. 70; neue Archive	—	—	1,037	25
14. Rütti landwirtschaftliche Schule; neue Wäschereianlage	—	—	875	55
15. Tavannes zweites Zeughaus; Neubau	—	—	18,237	60
16. Saignelégier Amthaus; bauliche Verbesserungen	—	—	2,091	60
17. Huttwil Pfarrhaus; neues Waschhaus	50	—	171	15
18. Sonvilier Erziehungsanstalt, Ökonomiegebäude; Umbauten	417	95	417	95
19. Bern Obergerichtsgebäude; Neubau	—	—	139,764	25
20. Wimmis Amtschreiberei; bauliche Veränderungen	—	—	2,265	95
21. Bern Bezirksgefängnis; Zellenumbau	—	—	2,030	95
22. Bern Kaserne; Umbauten	65	15	8,030	45
23. Guttannen Pfarrhaus; Wasserversorgung	—	—	800	—
24. Nidau Schloss; Bureaueinrichtungen	—	—	956	75
25. Bern Hochschule; Neubau	393	55	18,182	30
26. Neuenstadt deutsches Pfarrhaus; Dachzimmer	—	—	1,009	85
27. Münsingen Irrenanstalt; Vieh- und Getreidescheune, Neubau	—	—	38,741	80
Übertrag	1,600	55	375,043	40

Hochbauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	1,600	55	375,043	40
28. Rütti Molkereischule; Schweinestallungen	6,990	60	6,874	25
29. Landorf Anstalt; Knechtenwohnung	1,510	45	3,020	90
30. Hofwil Seminar; Umbau der Schlafsäle	—	—	7,536	20
31. Biel Amthaus; Umänderungen	—	—	429	45
32. Trachselwald Anstaltsscheune; Werkstätten	—	—	1,383	40
33. Thorberg Ochsenweidscheune; Umbau	—	—	949	30
34. Thorberg Strafanstalt; Abschlussgitter	—	—	937	30
35. Bremgarten Pfarrhaus; Quellenfassung	—	—	978	85
36. Hilterfingen Pfarrhaus; Wassereinrichtung	—	—	1,189	70
37. Interlaken Schlossdomäne; Kanalisation	476	25	15,219	80
38. Aarwangen Anstalt; Lehrgebäude	165	—	165	—
39. Bern Zeughaus; Abwasserleitung	—	—	657	60
40. Courtelary Amthaus: Landjägerwohnung	—	—	5,380	—
41. Bern Frauenspital; Einrichtungen	—	—	3,400	80
42. Wimmis Schloss; Wasserversorgung	—	—	1,113	20
43. Linden (Kurzenberg) Pfarrhaus; Umbau	—	—	8,272	20
44. Schlosswil Schlossscheune; Umbau etc.	—	—	1,302	05
45. Rütti Molkereischule; Erweiterung	—	—	27,211	70
46. Biel Amthaus; zweite Plantonwohnung	—	—	4,978	60
47. Thorberg Anstalt; zwei Scheunen, Verbesserungen	—	—	6,980	—
48. Loveresse Anstalt; Umbauten	13,000	—	26,000	—
49. Seedorf Pfrundbrunnen; Quellenfassung	—	—	230	90
50. Rütti landwirtschaftliche Schule; Abortumbau	3,135	—	5,562	80
51. Roggwil Pfarrhaus; Umbau	1,000	—	8,009	75
52. Heimenschwand Pfarrhaus; Quellenfassung	136	—	1,000	—
53. Biel Technikum; Umbauprojekt	—	—	3,000	—
54. Interlaken Schloss; Umbauten	—	—	1,624	55
55. Bellelay Scheune Nr. 77; Einfahrtschuppen	—	—	1,709	40
56. Wangen Amthaus; Abortanlage	—	—	852	35
57. Fraubrunnen Schloss; Wasserversorgung	—	—	4,500	—
58. Rütti landwirtschaftliche Schule; Werkzeugschuppen	—	—	5,457	80
59. Bellelay Domäne; Renovation des Wirtschaftsgebäudes	—	—	2,814	—
60. Bellelay Anstalt; Wagenremise	—	—	2,000	—
61. Tariche Bannwarthaus; Herstellung	—	—	372	25
62. Laupen Schloss; Wasserversorgung	—	—	1,562	15
63. Interlaken Schloss; Waschhausumbau	—	—	2,000	—
64. Bern Kaserne; Schlafraum im Estrich	—	—	1,109	55
65. Biel französisches Pfarrhaus; Umbau und Renovation	—	—	1,000	—
66. Hindelbank Seminar; Badeinrichtung	—	—	2,127	60
67. Hindelbank Seminar; Wasserleitungsanschluss	—	—	989	40
68. Thorberg Anstalt; Brunnleitung	—	—	1,643	10
69. Delsberg Amthaus; Umbauten	—	—	1,378	40
70. Waldau Anstalt; Kesselhausumbau	180	25	180	25
71. Biel Gefängnis; elektrische Beleuchtung	—	—	780	10
	28,194	10	548,528	05
72. Vorschuss von D. 3 *a* Hochbauten	270,333	95	—	—
73. Amortisation	. . .	.	270,333	95
Total	298,528	05	818,862	—
Die Totalausgaben setzen sich zusammen aus:				
a. dem Budgetkredit	. . .	.	250,000	—
b. den Einnahmen	. . .	.	28,194	10
c. dem Vorschuss D. 3 *a* (Seite 314 hiernach)	. . .	.	270,333	95
d. der Amortisation (Seite 314 hiernach)	. . .	.	270,333	95
Total wie oben	. . .	.	818,862	—

Die Einnahmen Art. 18, 29, 38 und 48 sind Rückzahlungen der Armendirektion aus dem Armenfonds und Art. 70 aus dem Irrenfonds; Art. 3 und 50 Beiträge der landwirtschaftlichen Schule Rütti aus ihrer Betriebsrechnung; Art. 8 und von Art. 28 Fr. 6,990. 60 Brandentschädigungen der Brandversicherungsanstalt, Art. 37 ist ein Beitrag der Gemeinde Interlaken, Art. 51 der Erlös aus der alten Pfrundscheune, Art. 52 Kostenanteil eines Anteilhabers, und Art. 17, 22 und 25 für Diverses.

Die sich aus dem Budgetkredit und den Einnahmen ergebende verfügbare Summe von Fr. 278,194. 10 ist also um Fr. 270,333. 95 überschritten worden. Diese Überschreitung bezw. Mehrausgabe wurde vorläufig durch Eröffnung eines Vorschusses D. 3. *a* gedeckt, und letzterer ist wiederum durch Zuwendung der gleichen Summe aus dem Einnahmenüberschuss der Staatsrechnung gemäss Regierungsratsbeschluss vom 28. März 1908 nachträglich amortisiert worden.

Es besteht also auf Budgetrubrik X D, wie letztes Jahr, keine Vorschussrechnung mehr; dagegen sind auf 31. Dezember 1907 noch Verpflichtungen für bereits bewilligte und zum Teil in Ausführung begriffene Bauten vorhanden im Gesamtbetrag von Fr. 469,852. 95, also für fast zwei Jahreskredite von Fr. 250,000. Wie aus vorstehender Zusammenstellung hervorgeht, sind auf dieser Rubrik 71 Objekte verrechnet und darunter verschiedene von grösserer finanzieller Tragweite. Namentlich ist es das Obergerichtsgebäude mit rund Fr. 140,000, welches den Jahreskredit allein mehr als zur Hälfte aufgezehrt hat. Solche grössere Objekte sind je und je auf den budgetierten Jahreskredit, d. h. ohne Extrakredit bewilligt und verrechnet worden, so dass es begreiflich erscheint, wenn sich auf letzterem bei den grossen Bedürfnissen für Neu- oder Umbauten Überschreitungen ergeben. Dank den Zuwendungen aus den Überschüssen der letzten Jahresrechnungen ist immerhin die Lage auf dieser Rubrik gegenüber früher, da ein grosser Vorschusskonto bestanden hat, eine befriedigendere geworden.

Über die wichtigeren Hochbauten geben wir folgende nähere Angaben:

ad 2. **Bern, Oberseminar; Turnhalle.** In das Berichtsjahr fällt noch der innere Ausbau und die Möblierung der Turnhalle. Im Juli war sie fertig und konnte der Benutzung übergeben werden.

Infolge verschiedener im Interesse der Turnerei und der ganzen Besitzung des Staates vorgenommener Änderungen am ursprünglichen Projekt (Vergrösserung von 200 auf 308 m² Grundfläche, Verlegung auf einen andern Platz, welcher bedeutende Terrassierungen erforderte, Steigerung der Arbeits- und Materialpreise seit der Devisierung, sind die Ausführungskosten erheblich höher angestiegen als voranschlagt, nämlich auf Fr. 48,323. 20. Die ganze bauliche Anlage ist allseitig günstig beurteilt worden.

ad 5. **Bern, botanischer Garten; Erweiterungsbauten.** Die Bauten sind vollständig durchgeführt und bezogen worden. Es handelte sich um den Umbau des Mittelbaues des bestehenden Schulgebäudes mit Hörsaal, eine neue Orangerie und Palmenhaus, Stützmauern und Terrassierungen, Verlegung der Alpenpflanzenanlage — teilweise schwierige und komplizierte, eigenartige Konstruktionen. Hauptsächlich durch die seit der Devisierung im Jahr 1903 eingetretenen Preisteuerungen, sowie durch Mehrarbeiten sind die Ausführungskosten auf Fr. 215,912. 20 angestiegen, Fr. 15,912. 20 höher, als vorgesehen war.

ad 15. **Tavannes, zweites Zeughaus.** Der Bau konnte im Mai 1907 bezogen werden. Es verbleiben noch auszuführen die Installation des elektrischen Lichtes, die Wasserversorgung und einige untergeordnete Arbeiten. Voraussichtlich werden die Ausführungskosten im Rahmen des bewilligten Kredites von Fr. 63,000 bleiben.

ad 19. **Bern, Obergerichtsgebäude.** Nach erfolgter Genehmigung der Ausführungspläne wurden die Hauptarbeiten zur Konkurrenz ausgeschrieben und im Januar verakkordiert. Ende des Jahres war der Rohbau fertig und unter Dach.

ad 25. **Bern, Hochschule.** Infolge grösserer Raumbedürfnisse der philosophischen und juristischen Fakultäten mussten neue Zimmereinrichtungen im Dachfach ausgeführt werden. Damit steigen die Gesamtausgaben für die neue Hochschule anf Fr. 1,183,913. 70 an, so dass noch rund Fr. 16,000 von dem bewilligten Gesamtkredit übrig bleiben.

ad 27. **Münsingen, Irrenanstaltsscheune.** Die Bauarbeiten wurden sogleich nach der Konkurrenz und Hingabe in Angriff genommen und so gefördert, dass die Heu- und Getreidevorräte eingelegt und auch die Stallungen bezogen werden konnten. Bis Ende Oktober war die Scheune vollendet. Die Abrechnung ergibt eine Ausgabensumme von Fr. 55,103. 05, rund Fr. 10,000 mehr als der bewilligte Kredit beträgt, was seinen Grund in den knapp bemessenen Devisansätzen und in Mehrarbeiten hat.

ad 37. **Interlaken, Schlossdomäne.** Die staatliche Schlossdomäne Interlaken hatte bisher keine eigentliche Kanalisation; die Abwasser wurden in Gruben geleitet, was bei den dortigen Bodenverhältnissen eine mangelhafte Lösung war. Als dann die Gemeinde im dortigen Bezirk die Kanalisation durchführte, erwies sich der Anschluss des Staates als gegeben, was nun mit einer Kostensumme von Fr. 16,776. 25 gemacht werden konnte.

ad 45. **Rütti, Molkereischule.** Die starke Frequenz der Molkereischule erforderte die Erweiterung des Hauptgebäudes durch einen neuen Anbau, wofür vom Grossen Rat im Mai 1907 Fr. 48,000 bewilligt wurden. Der Bau konnte im September unter Dach gebracht werden und es bleiben noch die innern Arbeiten auszuführen.

ad 48. **Loveresse. Erziehungsanstalt für Mädchen.** Für die Ausführung der nötigen Umbauten zur Einrichtung der früher den Gemeinden des Birstales als Greisenasyl dienenden Domäne zur Aufnahme der jurassischen Erziehungsanstalt für Mädchen bewilligte der Grosse Rat am 25. Febrnar 1907 Fr. 54,000 je zur Hälfte aus Budgetkredit X D und aus Armenfonds. Die Arbeiten sind im Berichtsjahre so weit gefördert worden, dass die Anstalt im Frühjahr 1908 wird bezogen werden können.

ad 51. **Roggwil, Pfarrhaus.** Dieses Pfarrhaus war in so schlechtem Zustand, dass die Frage aufgeworfen wurde, ob es angezeigt sei, dasselbe zu verlassen und einen Neubau aufzuführen. Die Untersuchungen und Verhandlungen führten schliesslich zum Beschluss, das bestehende Gebäude umzubauen. Dies wurde auch während der Vakanz der Pfarrei durchgeführt. Das Haus konnte Ende September bezugsfertig gemacht werden und bis Ende des Jahres wurden auch noch kleinere Vollendungsarbeiten und Verbesserungen ausgeführt.

Neben dem kostspieligen Neubau der Irrenanstalt Münsingen und Bellelay konnten der alten Anstalt Waldau lange nicht die baulichen Verbesserungen zuteil werden, deren dieselbe bedurfte. Nunmehr müssen dieselben sukzessive zur Ausführung gelangen und es stehen deren eine ganze Anzahl bevor.

Im Berichtsjahr ist das Kesselhaus nebst innerer Anlage umgebaut worden. Ferner wurden Badeeinrichtungen gemacht und Kredite bewilligt für neue Wachstationen und den Umbau des sogenannten Stöckli . . . . . Fr. 94,000. —
für den Umbau und die Erweiterung der Wäscherei . . . . . „ 70,000. —
für Gartenanlagen . . . . . „ 7,100. —

Alle diese Arbeiten waren bis zum Jahresschluss beinahe fertig und gelangen 1908 zur Vollendung.

2. Neue Projekte wurden ausgearbeitet für:

1. Waldau Irrenanstalt, Zentralheizung.
2. Bellelay Irrenanstalt, neue Aufenthaltshallen, Terrassenvorbau, Waschhaus.
3. Neue Irrenanstalt für 830 Pfleglinge, wofür eine entsprechende Besitzung zu erwerben gesucht wurde.
4. Burgdorf Schloss, Verlegung des Richteramtes. Am 29. Mai 1907 ist hierfür bereits ein Kredit von Fr. 23,000 bewilligt und sind die Bauarbeiten auch schon in Angriff genommen worden.
5. Pruntrut Kantonsschule und Seminar, Umbauten im Kostenbetrag von Fr. 74,640 und 25,647.
6. Delsberg Lehrerinnenseminar, Erweiterung für 3 Klassen, Kostensumme Fr. 171,000.
7. Hofwil Seminar, Buchbinderhaus, Umbauprojekt mit einer Kostensumme von Fr. 35,000. Die Kreditbewilligung ist bereits erfolgt, die Ausführung konnte aber noch nicht angeordnet werden, weil das Budget sonst über Gebühr belastet ist.
8. Court Forstgebäude, Instandstellung. Der Kredit von Fr. 4000 ist auch bereits bewilligt, aber die Ausführung kann erst 1908 erfolgen.
9. Delsberg Assisensaal, Möblierung.
10. Münchenbuchsee, Taubstummenanstalt, Um- und Neubau für 100 Knaben. Voranschlag Fr. 200,000.
11. Bern Stiftgebäude, Umbauten und Neubau eines neuen Verwaltungsgebäudes an der Herrengasse. Die Projekte werden im nächsten Jahr fertig gestellt werden.
12. Bern Staatsgebäude Kramgasse Nr. 24, Einrichtung als Polizeikaserne.

Da beabsichtigt ist, das gegenwärtig gemäss Vertrag mit der Stadt Bern der städtischen Polizeidirektion unterstellte kantonale Polizeikorps wieder wie früher der kantonalen Polizeidirektion zu unterstellen, und dafür die frühere Hauptwache nicht mehr als solche verwendbar ist, so muss ein anderes Gebäude bereitgestellt werden. Dafür eignet sich am besten das Staatsgebäude an der Kramgasse. Dasselbe muss dann von den andern zurzeit daselbst untergebrachten Verwaltungen geräumt werden. Für letztere, sowie für die im Staatsgebäude Nr. 2 Kirchgasse befindlichen Staatsbureaux und zur Beschaffung weiterer Räumlichkeiten, an welchen es auch andern Verwaltungsabteilungen mangelt, ist der Umbau des Stiftgebäudes und die Erstellung eines Anbaues längs der Herrengasse zu einem einheitlichen Verwaltungsgebäude in Aussicht genommen, wofür den Oberbehörden im nächsten Jahre die bezüglichen Vorlagen unterbreitet werden sollen.

3. Unterhalt der Staatsgebäude.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Amtsgebäude	150,000	—	2,839	35	197,213	15
2. Pfarrgebäude	52,000	—	244	35	83,983	55
3. Kirchengebäude	6,000	—	—	—	11,534	—
4. Öffentliche Plätze	1,000	—	—	—	685	70
5. Wirtschaftsgebäude	23,000	—	—	—	24,040	50
	232,000	—	3,083	70	317,456	90
Die Totalausgaben betragen					317,456	90
Die Totaleinnahmen					3,083	70
				Reinausgaben	314,373	20
Die Budgetkredite betrugen					232,000	—
				Mehrausgaben	82,373	20

	Fr.	Rp.
In den Ausgaben Art. 3 sind inbegriffen:		
a. Loskaufsummen für den künftigen Unterhalt:		
Kirchenchor in Diemtigen	2,000	—
„ „ Zimmerwald	2,000	—
„ „ Münchenbuchsee	4,000	—
b. Renovationskosten:		
Kirchenchor Ligerz	500	—
„ Münster	675	55
„ Stettlen	800	—
„ Lauperswil	1,422	50
c. Ordentlicher Dachunterhalt	153	95
Total	11,534	—

Für die Mehrausgaben auf Art. 1, 2 und 5 hat der Regierungsrat am 23. Oktober 1907 und 15. Januar 1908 die Ermächtigung erteilt. Dieselben rühren noch von früheren Jahren her, indem jeweilen wegen ungenügender Kredite Ausgaben von einem Jahr auf das andere hinübergenommen wurden, so aus dem Jahr 1906 auf 1907 zusammen Fr. 82,400. Die für 1907 entstandene Überschreitung wurde aus dem Überschuss der Staatsrechnung gedeckt, und es sollen nun fernerhin die Budgetkredite eingehalten werden.

Im System der Besorgung des Gebäudeunterhaltes ist im allgemeinen die Abänderung getroffen worden, dass nicht mehr in jedem Gebäude im Kanton herum gerade nur das Allernotwendigste gemacht wird, sondern dass je nach den Kreditverhältnissen eine beschränkte Anzahl von Gebäuden bei Anlass von Pfarrvakanzen etc. richtig in Stand gestellt, dabei allerdings das Allerdringendste in den übrigen auch nicht unterlassen werden soll. Dadurch kann die Bauleitung und die Ausführung viel einfacher und mit verhältnismässig weniger Unkosten geschehen und Staat wie Bewohner werden sich dabei besser stellen.

Zum Verwaltungsbericht pro 1906 hat die Staatswirtschaftskommission darauf aufmerksam gemacht, dass zur richtigen Instandhaltung der Staatsgebäude, deren Zahl fortwährend zunimmt, bei der allgemeinen Steigerung der Löhne und Materialpreise die Kredite erhöht werden sollten. Bei der Budgetaufstellung wird diese Frage zu behandeln sein.

Ausser der Besorgung des Baues und des Unterhaltes der Staatsgebäude hat die Baudirektion zuhanden der Direktion des Unterrichts, des Armenwesens und der Sanität eine grosse Zahl von Projekten und Abrechnungen für Schulhäuser, Turnhallen, Armenanstalten und Spitäler begutachtet, zum Teil auch die allgemeine Bauleitung besorgt.

4. Hochbaupolizei.

Gestützt auf das Gesetz vom 15. Juli 1894 betreffend die Aufstellung von Alignementsplänen und baupolizeilichen Vorschriften erteilte der Regierungsrat im Jahr 1907 folgenden Vorlagen die Genehmigung:

St. Immer, Kanalisationsreglement;
Schwarzenburg, Alignementsplan und Baureglement;
Bern, Alignementsplan für den Weissenbühlbezirk, Revision und Ergänzung;
Bern, Alignementsplan über die Sandraingüter, Abänderung;
Worben, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftstation;
Laupen, Alignementsplan und Ausführungsreglement;
Biel, Alignementsplan für die Uniongasse, die Neuhausstrasse und das Fabrikgässli;
Muri, Alignementsplan über den Eckhölzli-Kräyigen-Bezirk südwestlich der Staatsstrasse Bern-Thun;
Wilderswil, Kanalisationsreglement;
Biel, Alignementsplan zwischen der Biel-Scheuss und der Wasserstrasse;
Biel, Abänderung des Alignementsplanes der Wiesengasse;
Frutigen, Alignementsplan für die obere und untere Bahnhofstrasse;
Saanen und Gstaad, Alignementspläne und Ausführungsreglement;
Orpund, Reglement für die elektrische Licht- und Kraftstation;
Bözingen, Alignementsplan, Abänderung;
Kandergrund, Baureglement;
Grosshöchstetten, Baureglement;
Roggwil, Alignementsplan;
Zweisimmen, Alignementsplan, Ausführungsreglement und Baureglement;
St. Immer, Alignementsplan;
Ostermundigen, Bau- und Alignementsreglement;
Steffisburg, Baureglement;
Neuenstadt, Alignementsplan;
Interlaken, Alignementspläne für die verlängerte Bernastrasse, die Harder- und die Viktoriastrasse und die verlängerte Schillerstrasse;
Thun, Alignementspläne für die Stockhornstrasse, den Schönauweg, das Hohmaadsträsschen, den Länggassbezirk, die Abänderung des bestehenden Alignements an der mittleren Strasse;
Saignelégier, Kanalisationsreglement;
Biel, Alignementsplan Stadtgraben zwischen Obergasse und Schützengasse;

Madretsch, Reglement für die elektrische Kraft- und Lichtstation;

Oberdiesbach, Baureglement.

Dazu kam noch die Behandlung von sehr vielen beanstandeten Baugesuchen und Rekursen aus Stadt und Land gemäss §§ 11 und ff. des Baudekrets vom 13. März 1900 oder Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes vom 10. Juni 1906. Vielfach handelt es sich um ziemlich schwierige Fälle, welche gründliche Prüfung und viel Arbeit erfordern. Eine grössere Anzahl von Rekursen sind zuhanden des Regierungsrates begutachtet worden.

D. Strassen- und Brückenbau.

1. Neubauten und Korrektionen.

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Zweilütschinen-Grindelwald, Korrektion	—	—	175	—
2. Sigriswil-Wiler, Hausengrabenbrücke	—	—	6,625	—
3. Staatsstrassen zu Langnau, Kanalisation	—	—	6,000	—
4. Kurzeneigrabenstrasse, Umbau der Grabenbrücke	—	—	746	40
5. Leuzigen-Bibern, Korrektion	—	—	5,660	60
6. Grandfontaine-Glay, Neubau	—	—	635	70
7. St-Brais-Saulcy, Neubau	—	—	6,577	55
8. Pruntrut-Delle, Kanalisation	—	—	1,430	70
9. Lotzwil-Bleienbach, Kanalisation	—	—	860	10
10. Montmelon Doubsbrücke, Erweiterung	—	—	4,003	27
11. Kalkstetten-Guggersbach, Neubau	20,017	65	41,308	85
12. Uetendorf-Thierachern, Korrektion	—	—	3,262	95
13. Köniz-Niedermuhlern, III. Sektion, Neubau	—	—	4,104	45
14. Les Pommerats-Strasse, Korrektion	—	—	9,966	—
15. Kirchberg Emmebrücke, Neubau	35,600	—	56,902	85
16. Schüpbach-Eggiwil, Korrektion	—	—	541	35
17. Nidau-Safnern, Korrektion Mett-Orpund	—		3,973	85
18. Villars-Montancy, Neubau	—	—	5,286	65
19. Wasen-Eriswil, Brändlibrücke	—	—	3,189	10
20. Suberg-Wiler-Seedorf, Neubau	—	—	12,000	—
21. Thun-Oberhofen, Kanalisation	—	—	1,685	—
22. Thun-Dornhalden, Kanalisation	—	—	987	90
23. Sorbach-Pfaffenmoos, Neubau	—	—	4,396	90
24. Biembachstrasse, Neubau	—	—	6,757	65
25. Langenthal-Huttwil, Korrektion zu Kleindietwil	—	—	1,640	15
26. Grosse Scheidegg, Saumweg, Neubau	—	—	3,802	—
27. Biel-Mett, Neubau	—	—	4,000	—
28. Lochbach-Busswil, Korrektion	—	—	4,000	—
29. Neuer Aareübergang Bern-Aarberg, Vorstudien	500	—	1,840	30
30. Thun-Oberhofen, Korrektion Bächihölzli-Eichbühl	—	—	9,000	—
31. Wabern-Kehrsatz, Korrektion	—	—	83	25
32. Lauterbrunnen-Stechelberg, Korrektion	—	—	6,591	05
33. Lauterbrunnen-Isenfluh, Verbindungsweg	—	—	3,128	30
34. Schwanden b. Brienz Strassen IV. Klasse, Neubau	—	—	7,000	—
35. Haslebergstrasse Brünig-Hohfluh, Neubau	—	—	12,000	—
36. Aarwangen-Niederbipp, Korrektion	—	—	203	10
37. Schwarzenburg-Riffenmatt, Korrektion	—	—	269	30
38. Thun-Amsoldingen, Korrektion	—	—	365	70
39. Hofstetten-Ried-Hünibach und Ried-Goldiwil, Neubau	—	—	167	50
40. Hasle-Kalchofen, Korrektion	—	—	258	95
41. Rüeggisberg-Fultigen, Entwässerung	—	—	3,825	—
42. Münster-Pichoux, Korrektion Souboz-Pichoux	—	—	5,481	35
43. Riedtwil-Wäckerschwend, Korrektion Riedtwil-Loch	—	—	103	65
44. Niederbipp-Wolfisberg, Herstellung	—	—	154	40
Übertrag	56,117	65	238,212	82

Strassen	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Art. Übertrag	56,117	65	238,212	82
45. Wileroltigen-Jerisberg, Neubau	—	—	106	40
46. Steffisburg-Schwarzenegg, Korrektion	900	—	13,573	80
47. Biglen-Enetbach, Neubau	—	—	28	—
48. Oberstocken-Blumenstein, Hauszurücksetzung	—	—	1,000	—
49. Reutigen-Oberstocken, Korrektion	—	—	207	50
50. Laupen-Bösingen, Sensebrücke, Neubau	—	—	491	05
51. Frinvillier-Sonceboz, Korrektion	—	—	15	—
52. Amsoldingen-Glütsch, Korrektion	—	—	600	—
53. Diemtigenthalstrasse, Fildrichbrücke zu Wampflen, Neubau	—	—	169	60
54. Saanen-Gstaad, Kanalisation	—	—	1,382	75
55. Thalgut-Kirchdorf, Korrektion	—	—	54	80
56. Rüeggisberg-Hasle, Neubau	—	—	51	—
57. Lugnez-Beurnevésain, Neubau	—	—	3,000	—
58. Beatenbergstrasse, Erweiterung	—	—	425	—
59. Sustenstrasse, Neubau; Variante	—	—	1,200	—
60. Rüegsbach-Sumiswald, Neubau	—	—	593	45
61. Ins-Witzwil, Neubau	—	—	1,711	50
62. Ortschwaben-Aarberg, Projekt	—	—	414	70
63. Beitiwil-Rubigen, Korrektion	—	—	205	30
64. Sumiswald-Schonegg, Neubau	—	—	166	40
65. Thun-Frutigen, neue Leimbachbrücke	—	—	1,493	75
66. Nidau-Hagneck, Instandstellung	—	—	1,502	50
67. Wynigen-Hofholz, Korrektion	—	—	120	80
68. Reserve für Strassenbauten in 1908	—	—	200,000	—
Total	57,017	65	479,503	12
Die Kredite betragen:				
1. Neue Strassen- und Brückenbauten	.	.	220,000	—
2. Brückenuntersuchungen	.	.	5,000	—
			225,000	—
Einnahmen	.	.	57,017	65
Total			282,017	65
Die Ausgaben betragen:				
Für Art. 1	279,503	12		
Für Art. 2	1,317	60		
			280,820	72
Unverwendet			1,196	93

Mit Posten 68, Reserve für Strassenbauten in 1908, hat es folgende Bewandtnis:

Bei dem grossen Andrang von Gesuchen um Staatsbeiträge für Strassen- und Brückenbauten sind seit zwei Jahrzehnten fast regelmässig mehr Bewilligungen ausgesprochen worden, als die Budgetkredite betrugen. Letztere wurden also überschritten, und da die Staatsrechnungen nicht immer Deckung durch Nachkredite gestatteten, entstand die Vorschussrechnung, welche zeitweise über eine Million anstieg und auf 1. Januar 1908 noch Fr. 732,856. 54 beträgt. Ausserdem war der Kredit meist schon lange zum voraus durch bewilligte und begonnene oder bereits fertige Bauten stark belastet. Wenn auch die Gemeinden, um nur mit den projektierten Bauten bald anfangen zu können, gern sich mit grundsätzlichen Zusicherungen zufrieden geben, so drängen sie dann doch, wenn einmal die Bauten im Gang sind und Zahlungen gemacht werden müssen, auf Ausrichtung der Subventionen. So besteht stets ein starkes Drängen auf Bewilligungen und Zahlungen, dem die Baudirektion bei den budgetierten Krediten bis jetzt nicht nachzukommen vermochte. Während die Budgetkredite in den letzten Jahren Fr. 215,000 betrugen, beliefen sich die wirklichen Ausgaben durchschnittlich auf Fr. 300,000 jährlich.

Diesem anormalen Zustand abzuhelfen, beschloss der Grosse Rat zum Budget pro 1905, der ausgesetzte Strassenbaukredit solle nicht überschritten werden. Diesem Beschluss hat die Baudirektion nachgelebt, die Kredite pro 1906 und 1907 sind eingehalten worden. Bei den Bewilligungen für neue Bauten hat man sich im allgemeinen auf die Fertigstellung bereits angefangener Unternehmungen zu

beschränken gesucht. Solche bereits „angeschnittene“ Objekte hatte es aber eine grosse Anzahl und es hat denn auch die im Berichtsjahr bewilligte Gesamtsumme für Strassen- und Brückenbauten auf Rubrik X F zu lasten des Staates nicht weniger als Fr. 525,146. 60 betragen. Dabei hat jedoch die Baudirektion erklärt, dass es nun damit im allgemeinen für zwei bis drei Jahre sein Bewenden haben müsse, also neue Bewilligungen nicht mehr ausgesprochen werden dürfen, bis die Kreditverhältnisse es erlauben. Dies hat begreiflich hier und dort die Erwartung auf baldige Berücksichtigung gestellter Begehren getäuscht. Die Staatswirtschaftskommission selbst bemerkte zum Verwaltungsbericht der Baudirektion pro 1906 was folgt:

„Der Kredit für neue Strassen- und Brückenbauten von Fr. 215,000 pro Jahr reicht bei weitem nicht aus, um auch nur die allernotwendigsten Neubauten oder Korrektionen auszuführen. Die Folge davon ist, dass bereits Bewilligungen erteilt werden mussten, welche die erst zu beschliessenden Budgetkredite der folgenden Jahre bis 1910 und weiter hinaus belasten. Dies sind Verhältnisse, die einer Abänderung rufen. Es kann sich deshalb nur darum handeln, die Strassenbauten so lange einzustellen, bis die Kredite wieder frei sind, oder durch wenigstens momentane Erhöhungen der Budgetkredite wieder normale Verhältnisse herzustellen. Wir halten nur letzteres für möglich, da notwendige Strassenbauten nicht unterbleiben können, dies um so weniger, als seinerzeit bei Beratung des Eisenbahnsubventionsgesetzes den Gegenden, welche nicht das Glück haben, von einer Bahn durchzogen zu werden, die Zusicherung gegeben wurde, dass durch Verbesserung ihrer Strassenverhältnisse die nötigen Verkehrserleichterungen geschaffen werden. Die vielfach vorhandene Meinung, dass durch den Bau der Eisenbahnen die Strassen entlastet werden, trifft in den wenigsten Fällen zu; im Gegenteil ruft die Bahn sehr oft neuen Strassenanlagen.“

Das Budget pro 1908 brachte zwar keine Erhöhung, aber der Finanzdirektor gab die Zusage, dass bei günstigem Abschluss der Staatsrechnung pro 1907 ein Betrag von Fr. 200,000 als Extrakredit zur Bezahlung von Strassen- und Brückenbauten verwendet werden solle. Diese Zusage ist in Erfüllung gegangen, aber zu spät, um die Summe noch zur Bezahlung von Bauten im Rechnungsjahr 1907 verwenden zu können. Erst gestützt auf Regierungsratsbeschluss vom 28. März war die Zuwendung erhältlich und konnte nur als Reserve in die Rechnung pro 1907 eingestellt werden, während die wirkliche Verwendung Anfang 1908 erfolgt, wo dann mit dem ordentlichen Kredit der doppelte Betrag, rund Fr. 400,000 zur Verfügung steht und somit die Zahlungen um fast ein Jahr vorgerückt werden.

Die Ersparnis von Fr. 1196. 93 auf Rubrik X F 2, Brückenuntersuchungen, rührt daher, dass die Untersuchungen durch Herrn Ingenieur Probst in Bern im laufenden Jahr nur im II. und VI. Bezirk durchgeführt werden konnten.

Von einzelnen im Berichtsjahr in Frage gestandenen Strassen- und Brückenbauten seien folgende grössere erwähnt:

Der Strassenbau von Meiringen über die grosse Scheidegg ist bis zum Kurhaus Schwarzwald fahrbar gemacht worden. Die Haslebergstrasse ist vollendet. Mit der Verbreiterung der Adelbodenstrasse ist begonnen worden. Für die Sustenstrasse wurde für die Partie unterhalb Gadmen noch eine Variante ausgearbeitet; die ganze Projektvorlage liegt beim Bund zur Subventionierung. Für den Grünenbergübergang war ein Augenschein der Staatswirtschaftskommission verabredet, welcher aber auf das nächste Jahr verschoben werden musste.

Der Neubau der Kirchbergbrücke ist auf Ende 1907 fertig geworden. Ein wichtiges Unternehmen wurde mit der nun vollendeten Guggersbachstrasse mit neuer Brücke über die Sense beendet. Ein anderer bedeutender Bau in dortiger Gegend ist die Schwarzenburg-Riffenmatt-Strasse, welche zur Hälfte fertig ist. Für eine neue Verbindung Bern-Aarberg mit Überbrückung der Aare zwischen Wohlen und Zollikofen sind weitere Studien gemacht worden.

Im allgemeinen war das Jahr 1907 in bezug auf Strassen- und Brückenbauten ein sehr reges, was schon aus der grossen Zahl von Objekten hervorgeht, welche in obiger Zusammenstellung enthalten sind.

2. Unterhalt.

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
Art.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wegmeisterbesoldungen	462,000	—	231	25	464,712	30
2. Strassenunterhalt	430,000	—	12,761	55	462,300	55
3. Wasserschaden und Schwellenbauten	80,000	—	1,351	90	100,345	03
4. Verschiedene Kosten	5,000	—	1,294	75	5,104	38
5. Erlös von Strassengras und Landabschnitten etc.	—	—	3,540	95	—	—
6. Biel, Staatsstrassen, Abtretung	—	—	—	—	50,000	—
Total	977,000	—	19,180	40	1,082,462	26

		Fr.	Rp.
Die Totalausgaben betragen		1,082,462	26
Die Einnahmen betragen		19,180	40
	Reinausgaben	1,063,281	86
Die Kredite betragen		977,000	—
	Mehransgaben	86,281	86
Diese verteilen sich auf:			
Art. 1. Wegmeisterbesoldungen		2,481	05
„ 2. Strassenunterhalt		19,539	—
„ 3. Wasserschaden und Schwellenbauten		18,993	13
„ 6. Biel, Staatsstrassen-Abtretung		50,000	—
		91,013	18
Hiervon kommen in Abzug:			
Die Ersparnisse auf Art. 4	Fr. 1,190. 37		
Die Einnahmen Art. 5	„ 3,540. 95		
		4,731	32
	Reine Mehrausgaben wie oben	86,281	86

Die Fr. 50,000 ad Art. 6 sind als erste Amortisationsquote auf dem Vorschuss D. 4 *o* für die der Gemeinde Biel zum künftigen Unterhalt abgetretenen Staatsstrassen, wofür der Grosse Rat am 18. Februar 1907 Fr. 250,000 bewilligt hat, verwendet worden.

Für die Kreditüberschreitung Art. 1 ist die Ermächtigung des Regierungsrates am 27. Dezember 1907 für Fr. 2500, Art. 2 am 10. und 23. August, 18. September, 23. Dezember 1907 und 8. Januar 1908 für Fr. 19,530 und Art. 3 am 28. November 1907 für Fr. 22,000 erteilt worden.

Die Mehrausgaben auf Rubrik X E 1 rühren von im Laufe des Jahres beschlossenen neuen Wegmeisterstellungen, sowie von vermehrten Stellvertretungskosten und von einzelnen Besserstellungen her.

Der Überschreitung auf E 2 liegen folgende Extraausgaben zu Grunde:

1. Beitrag an Gemeinde Bern für Staubbekämpfungsversuche auf Staatsstrassen mit Teer und Westrumit	Fr.	3,000
2. Extrabekiesung der Adelbodenstrasse	„	3,000
3. Reparatur der Simmengrabenbrücke	„	5,000
4. Ankauf eines zweiten Steinbrechers mit Lokomobil	„	7,030
5. Anschaffung einer kleinen Strassenwalze und ausserordentliche Kiesrüstungen im III. Ingenieurbezirk	„	1,500
	Fr.	19,530

Allerdings sind in Folge der Abtretung der Staatsstrassen in Biel auch Minderausgaben zu verzeichnen, allein dieselben sind durch höhere Arbeitslöhne und Materialpreise auf den übrigen Strassen aufgewogen worden.

Die Mehrausgaben von Fr. 18,993. 13 auf Rubrik E 3 sind einerseits der zu geringen Bemessung des Kredites, welcher nur für ein ganz günstiges Wetterjahr ausreichen könnte, anderseits verschiedenen grösseren Wasserschädigungen an Strassen im Oberland, Emmental, Jura und Amt Schwarzenburg, sowie den Lohn- und Preissteigerungen zuzuschreiben.

Die Amortisation der Loskaufsumme für die Bielerstrassen muss je nach Möglichkeit aus allfälligen Einnahmenüberschüssen der Staatsrechnungen erfolgen; aus dem ordentlichen Strassenunterhaltskredit der Baudirektion kann dafür nichts erübrigt werden.

Biel ist die dritte Gemeinde, mit welcher ein Loskauf zu stande gekommen ist. Weitere Verhandlungen sind angeknüpft worden mit Nidau, Thun, Interlaken und St. Immer, aber bis dahin ohne Resultat. Mit St. Immer war man auf dem Punkt, abzuschliessen, musste aber dann infolge neuer Forderungen, wenigstens vorläufig, davon abstehen, zumal die Amortisation der Loskaufsumme für Biel noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird.

Betreffend den Strassenunterhalt machte die Staatswirtschaftskommission zum Jahresbericht der Baudirektion pro 1906 die Bemerkung, dass der Kredit zu klein sei und erhöht werden müsse, indem Jahr für Jahr mehr Strassenlänge zu unterhalten sei und daher auch immer mehr Wegmeister eingestellt werden müssen, deren Besoldungen auch entsprechend erhöht werden mussten.

Diese Bemerkung ist im allgemeinen richtig. Heutzutage wird ja auch ein besserer Zustand der Strassen, eine sorgfältigere Bekiesung, wenn möglich mit Walzung derselben, sowie richtige Entschlammung und Entstaubung verlangt. Wie aus Vorstehendem ersichtlich, wird diesen aus den Bedürfnissen des modernen Verkehrslebens herausgewachsenen Begehren auch möglichst gerecht zu werden gesucht. Es ist aber angesichts des Umstandes, dass die Walzungen doch verhältnismäsig teuer zu stehen kommen, einleuchtend, dass davon im allgemeinen nur auf frequentierteren Strassen Gebrauch gemacht werden kann. Immerhin soll überhaupt auch da, wo die Gemeinden sich herbeilassen, für die Anwendung einer leichteren Pferdwalze, wie sie im Emmenthal angeschafft worden ist,

die Bespannung und Hülfsmannschaft zu stellen, entsprochen werden. So ist unter anderem beabsichtigt, die Frutigen-Adelboden-Strasse, welche unter ungünstigen Anlageverhältnissen leidet, mit Anwendung dieses Aushülfsmittels in bessern Stand zu bringen. Auf frequentierten Talstrassen gelangt die schwere Dampfwalze zur Anwendung. Im Berichtsjahr war die Staatswalze im Jura tätig. An anderen Orten, Biel, Kirchberg, Thun, Interlaken, wurden mietweise die Walzen der Gemeinden Biel, Bern und Interlaken, sowie von Walzenfirmen verwendet.

Mit den Walzungen wird nun auch der Gebrauch von *Steinbrechern* verbunden, einesteils um dadurch geeigneteres, kantiges Kiesmaterial zu bekommen, anderseits um das bisher wegen Mangel an genügendem Schlagpersonal meistens unbenützt gelassene Steinmaterial in den Griengruben und auf den Schuttkegeln der Gewässer nutzbringend zu machen. Der Staat besitzt nun zwei solche fahrbare Brecher mit zugehörigen Lokomobilen, welche nach Bedürfnis von einer Gegend in die andere gebracht werden können. Der erstangeschaffte Brecher war das ganze Jahr im III. Bezirk, Emmenthal und Oberaargau tätig, wo in 10 Gruben während 300 Arbeitstagen mit 2084 Betriebsstunden total 4334 m³ Kies gebrochen wurden. Die Totalkosten beliefen sich ohne Reparaturen an der Maschine auf Fr. 9601. 80, was die durchschnittlichen Brechkosten per m³ auf Fr. 2. 20 im Mittel bringt. Der zweite Brecher kam im Berichtsjahr nicht mehr zur Anwendung. Derselbe ist von grösserer Leistungsfähigkeit als der erste, mit ihm lassen sich gut 25 m³, mit letzterem höchstens 20 m³ per Tag brechen.

Das nicht an der Bruchstelle Verwendung findende Kies wurde — teilweise per Eisenbahn — auf andere entferntere Strassen, für welche solches Material sonst nicht vorhanden ist, transportiert und mit der Pferdewalze eingewalzt.

Der Bezirksingenieur spricht sich über die Resultate günstig aus. Bei Anwendung von gebrochenem Kies und richtiger Ausführung der Walzung entstehen gute Strassen, deren Decke sich ohne weitere Walzung wenigstens 4 Jahre gut hält und keine Bekiesung erfordert. Das Verfahren findet denn auch in den betreffenden Gegenden Anerkennung.

Im II. Ingenieurbezirk wurden zusammen 1340 Laufmeter Strasse gewalzt, im V. Bezirk 800 Laufmeter, mit sehr verschiedenen Kosten.

Im VI. Bezirk (Jura), wo die Staatswalze stand, wurden 22,371 Laufmeter (76,946 m²) eingewalzt. Gesamtkosten ohne Kiesbeschaffung Fr. 12,130. 75 (Fr. 1. 45 per Laufmeter, Fr. —. 45 per m²) mit Kiesbeschaffung Fr. 32,611. 90, Fr. 2. 10 per m². Die aufgeführte Kiesschicht erhielt eine Dicke von 5 bis 10 cm. An Schlagkies wurden verbraucht 5658 m³. Der Bezirksingenieur schätzt die Dauer einer gewalzten Kieslage ungefähr 5mal so lang als diejenige einer gewöhnlichen Bekiesung.

Wo die Strassenbekiesung noch nach altem System ohne Walzung ausgeführt wird, sucht man immerhin dem Fussgänger- und Veloverkehr dadurch entgegenzukommen, dass man nicht die ganze Fahrbahn gleichzeitig bekiest.

Zur *Staubbekämpfung* wurden, wie bereits erwähnt, in Bern versuchsweise Teer und Westrumit angewendet. Als sehr wirksam hat sich der Teer erwiesen; das Verfahren ist aber kostspielig und nicht unter allen Verkehrs- und Witterungsverhältnissen anwendbar. Weniger befriedigt hat der Westrumit. Seine Wirkung ist von kurzer Dauer und auch die Anwendung nicht immer leicht; die Versuche sollen im nächsten Jahr fortgesetzt werden, wobei ein anderes, in Basel mit gutem Erfolg angewendetes Mittel, bestehend aus Calcium-Chlorid, zum Gebrauch kommen wird.

Bezugnehmend auf Gesuche von verschiedenen Stadt- und Landgemeinden um Beteiligung des Staates an der Staubbekämpfung mittelst Wasser oder andern Mitteln wird grundsätzlich anerkannt, dass diesbezüglich ein Eintreten gerechtfertigt erscheint. Sobald die Kreditverhältnisse es gestatten, wäre die Baudirektion geneigt, solchen Begehren nach Möglichkeit und Billigkeit zu entsprechen.

Die Länge der Staatsstrassen beträgt auf 31. Dezember 1907 2,171,773 m. Die Verminderung gegenüber dem letzten Jahr rührt von Änderungen in der Klassifikation der Bieler- und Pommeratsstrassen her.

Die Unterhaltskosten der Staatsstrassen betragen Fr. 1,063,281. 86, oder per Laufmeter Fr. —. 49.

An die Gemeinde Biel wurden mittelst Bezahlung einer Loskaufsumme von Fr. 250,000 Staatsstrassen in einer Gesamtlänge von 5526 m. abgetreten.

Umgekehrt wurde auf 1. Januar 1908 in Staatsunterhalt übernommen die 934 m. lange Verbindung IV. Klasse von der Staatsstrasse Saignelégier-Goumois bis zur Kirche in Pommerats.

Für den Automobilverkehr verboten oder eingeschränkt wurden folgende Strassen:

1. Die Grosse Scheidegg-Strasse, von der Abzweigung von der Meiringen-Hof-Strasse bei Willigen an.
2. Der Rawilpass, von der Krummenbachbrücke bis ins Iffigental.
3. Die Amsoldingen-Höfen-Strasse IV. Klasse.

Für folgende wichtigere Strassen IV. Klasse wurde nach Gesetz vom 20. November 1892, in den meisten Fällen auf 1. Januar 1908, die Wegmeisterstellung durch den Staat bewilligt:

Jochpass (Mühletal-Engstlenalp-Jochpass)	Länge	14,500 m.
Courrendlin-Châtillon	„	3,200 „
Courrendlin-Vellerat	„	2,800 „
Melchnau-Ludligen	„	2,046 „
Suberg-Stücki	„	1,100 „
Schwarzenburg-Riffenmatt, Teilstück Hofland-Milken-Neumatt	„	4,170 „
Total	Länge	27,816 m.

Die Gesamtlänge der Strassen IV. Klasse, für welche der Staat bis Ende 1907 den Wegmeister gestellt hat, beträgt 426,251 Laufmeter. Die Wegmeisterkosten dafür betragen Fr. 43,746. 70.

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

Wo der Unterhalt zu wünschen liess, wurde den betreffenden Gemeinden Mitteilung gemacht.

In Anwendung von Art. 6 des Strassenpolizeigesetzes gibt es jetzt sehr viele Gesuche um Neu-, An- oder Umbauten an den Strassen zu entscheiden, wobei eben viel von der Ausnahmebestimmung Gebrauch gemacht werden möchte. Über diese und ähnliche Fragen, wie namentlich auch die Anlage von Stacheldrahtzäunen, wird die Baudirektion eine entsprechende Publikation erlassen. Trotz der klaren Bestimmung des Gesetzes bestehen diese gefährlichen Abschrankungen weiter. Der Baudirektion ist kein Fall bekannt, dass eine solche Anlage bereits zu einer richterlichen Beurteilung geführt hätte.

E. Wasserbau.

Art.	Wasserbauten	Einnahmen Fr.	Einnahmen Rp.	Ausgaben Fr.	Ausgaben Rp.
	a. Bauten des Staates.				
1.	Schleusen in Thun und Unterseen, Unterhalt	57	—	11,600	48
2.	Verschiedene Kosten	4,135	85	9,210	95
	Total	4,192	85	20,811	43
	b. Beiträge an Gemeinden.				
3.	Dorfbach zu Attiswil, Verbauung	8,100	—	29,850	15
4.	Ilfiskorrektion, III. Sektion	—	—	297	65
5.	Ilfiskorrektion, II. Sektion	—	—	6	—
6.	Rüttigraben zu Kröschenbrunnen, Verbauung	1,100	—	1,833	80
7.	Trubbach und Zuflüsse, Verbauung	20,000	—	42,594	—
8.	Frittenbach zu Zollbrück, Verbauung	5,000	—	6,249	44
9.	Emmekorrektion Kemmeriboden-Kantonsgrenze Solothurn	52,858	90	126,858	89
10.	Emmekorrektion Emmenmatt-Eggiwil	12,600	58	12,600	58
11.	Lammbach und Schwandenbach zu Brienz, Verbauung	44,940	—	59,752	40
12.	Abbach zu Grindelwald, Verbauung	—	—	498	55
13.	Reichenbach im Gschwandenmaad, Verbauung	10,953	10	15,297	45
14.	Lombach zu Habkern, obere Sektion, Verbauung	14,050	—	14,802	15
15.	Lombach zu Unterseen, untere Sektion, Verbauung	—	—	2,842	—
16.	Leimbach zu Frutigen, Verbauung	5,300	—	12,480	—
17.	Kanderkorrektion im Gasterental	—	—	146	50
18.	Simmekorrektion zu Boltigen	11,121	41	23,608	95
19.	Dorfbäche zu Niederwichtrach, Verbauung	3,700	—	7,644	10
20.	Thunersee an der Lachen, Ländteanlage	—	—	5,000	—
21.	Gürbekorrektion Quellengebiet-Belp	48,941	63	99,770	17
22.	Gürbekorrektion Belp-Stockmatte	13,479	95	12,849	75
23.	Sensekorrektion bei der Grasburg	—	—	10	—
24.	Sensekorrektion bei Flamatt	32,064	20	59,403	20
25.	Sensekorrektion Neuenegg-Bärenklaue	10,000	—	10,792	35
26.	Dorfbach zu Oberwil, Korrektion	2,269	83	3,969	03
27.	Birskorrektion zu Liesberg	—	—	2,012	37
28.	Kauflisbach zu Saanen, Verbauung	5,349	45	6,493	10
29.	Wildeneigraben zu Bowil, Verbauung	8,780	—	15,287	10
30.	Biembach zu Hasle, Verbauung	10,000	—	14,100	34
31.	Brüggbach zu Wiedlisbach, Verbauung	2,000	—	2,228	60
32.	Hornbach bei Wasen, Verbauung	13,389	10	17,682	50
33.	Kanderkorrektion Kien-Stegweid	20,600	—	39,306	80
34.	Krattigengraben, Verbauung	15,315	—	5,812	20
35.	Aarekorrektion Oltigen-Aarberg	17,568	07	23,587	36
36.	Mattenbach zu St. Stephan, Verbauung	2,700	—	4,331	50
37.	Simmekorrektion bei der Grodœy	8,000	—	8,787	70
38.	Dorfbach zu Safnern, Verbauung	1,960	—	9,539	37
	Übertrag	406,334	62	719,137	48

Wasserbauten	Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
Übertrag	406,334	62	719,137	48
39. Schmittengraben zu Adelboden, Verbauung	—	—	24	—
40. Grüne, Gemeinde Sumiswald, Verbauung	2,400	—	4,253	50
41. Tscherzisbach zu Saanen, Verbauung	3,100	—	5,533	20
42. Saane und Lauenenbach zu Gstaad, Verbauung	10,000	—	16,797	80
43. Grubenbach zu Saanen, Verbauung	3,800	—	6,618	15
44. Zelgbach zu St. Stephan, Verbauung	5,596	65	9,246	—
45. Aarekorrektion Elfenau-Bern	12,461	30	13,098	70
46. Kurzeneigraben bei Wasen, Verbauung	1,488	—	1,631	95
47. Aarekorrektion bei Innertkirchen	—	—	4,074	30
48. Simmekorrektion Wallbach-Niederdorf bei Lenk	—	—	400	—
49. Ilfiskorrektion Emmenmatt-Kröschenbrunnen	7,450	—	10,751	75
50. Zulgkorrektion zu Steffisburg	—	—	282	85
51. Lüsselkorrektion Kantonsgrenze-Birs	—	—	1,118	70
52. Wildbäche zu Wengi bei Frutigen, Verbauung	12,400	—	27,443	20
53. Birskorrektion zu Zwingen	—	—	293	35
54. Aarekorrektion Münsingen-Elfenau	—	—	8,175	30
55. Stämpbach von Utzigen bis zur Worblen, Verbauung	4,034	45	5,765	35
56. Aarekorrektion Runtigen-Aarberg	—	—	422	50
57. Saanekorrektion Laupen-Oltigen	—	—	8,003	75
58. Birskorrektion in der Gemeinde Court	11,203	66	16,208	40
59. Erlibach im Kiental, Verbauung	11,840	—	36,878	90
60. Aarekorrektion Thun-Uttigen	4,050	—	6,850	—
61. Langeten zu Rohrbach, Verbauung	—	—	1,253	35
62. Aare unterhalb Thun, Stauwehrunterhalt	—	—	1,637	30
63. Simmekorrektion Lenk-Oberried	2,300	—	3,894	—
64. Dorfbach zu Oberbipp, Verbauung	—	—	312	40
65. Birskorrektion zu Pontenet	3,849	14	12,634	25
66. Doubskorrektion zu Ocourt mit Brückenbau	10,597	97	15,439	90
67. Hundschüpfenbäche, Verbauung	—	—	75	70
68. Bettelriedbach zu Zweisimmen, Verbauung	—	—	63	—
69. Saanekorrektion in der Gemeinde Diki	1,273	95	2,233	95
70. Sensekorrektion Laupen-Saane	2,255	38	2,753	58
71. Birs bei Soyhières, Verbauung	610	—	1,159	—
72. Hasletalentsumpfung, nachträgliche Arbeiten	—	—	10,300	—
73. Hugeligraben bei Saanen, Verbauung	—	—	139	20
74. Aarekorrektion zu Innertkirchen	—	—	420	—
75. Röthenbach zu Röthenbach, Verbauung	—	—	147	60
76. Rauss zu Crémines, Verbauung	1,875	78	580	65
77. Gürbe im Tal, Unterhalt	—	—	310	40
78. Schüpbachkanal, Verbauung	—	—	870	88
79. Hirsigraben zu Schwarzenegg, Verbauung	59	16	—	—
80. Dürrbach zu Bowil, Verbauung	—	—	194	50
81. Kurzengraben zu Sumiswald, Verbauung	—	—	49	10
	518,979	51		
82. Vorschuss von *D 3 c* Wasserbauten	118,498	38	—	—
Total	637,477	89	957,477	89

Der Rechnungsabschluss pro 1907 für Rubrik X G ist folgender:

	Kredit		Einnahmen		Ausgaben	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
1. Wasserbauten:						
a. Bauten des Staates	320,000	—	4,192	85	20,811	43
b. Beiträge an Gemeinden			514,786	66	936,666	46
	320,000	—	518,979	51	957,477	89
2. Besoldungen der Schleusenmeister, Schwellenmeister und Pegelbeobachter	7,400	—	1,066	75	7,950	75
3. Wasserwerkgebühren	—	—	21,000	—	—	—
4. Juragewässerkorrektion, Unterhalt	—	—	44,986	50	44,986	50
5. Wasserrechtswesen	4,000	—	—	—	6,870	80
			586,032	76		
Vorschuss von D 3 c	—	—	118,498	38	—	—
Total	331,400	—	704,531	14	1,017,285	94

Der Kredit für Wasserbauten Art. 1 *a* und *b* beträgt	320,000	—
Die Einnahmen betragen	518,979	51
Total	838,979	51
Die Ausgaben betragen	957,477	89
Überschreitung	118,498	38
Diese Summe ist dem Vorschuss D 3 c entnommen nnd auf X G 1 Art. 82 verrechnet worden.		
Die Ausgaben Art. 4 Juragewässerkorrektion von Fr. 44,986. 50 sind vom Schwellenfonds zurückvergütet worden. Der Stand desselben war am 1. Januar 1907	992,605	05
Zins hiervon pro 1907 . . . Fr. 37,222. 65		
Erlös von Gras, Obst, Weiden, etc. . . . „ 2,889. 60		
Total Fr. 40,112. 25		
Die Ausgaben pro 1907 betragen . . . „ 44,986. 50		
Verminderung pro 1907	4,874	25
Stand auf 31. Dezember 1907	987,730	80

Die grosse Überschreitung auf G. 1 ist zunächst durch die grosse Zahl der beteiligten Unternehmungen (81), worunter einige von sehr grossem Belang, zu erklären. Sodann hat der Staat für mehrere grössere Unternehmungen, die er für die beteiligten Gemeinden selbst ausführen lässt und nach Fortschreiten der Arbeiten bezahlt — Lamm- und Schwandenbach, Erlibach — auf Ende des Jahres die Beiträge der Mitbeteiligten, Gemeinden und Bund, noch ausstehen. Begreiflich haben auch die Teuerungen das ihrige beigetragen. Im übrigen wird die Baudirektion hier Anlass nehmen, wo es angeht, auf ein mässigeres Tempo in den Arbeiten hinzuwirken.

Für das Wasserrechtswesen haben die Einnahmen und Ausgaben bei der Aufstellung des Budgets überhaupt nicht gut eingeschätzt werden können, so dass die Abweichung des finanziellen Ergebnisses erklärlich ist.

Bei der Juragewässerkorrektion waren bedeutende Arbeiten notwendig, wie eine rationelle Ausräumung der Binnenkanäle im Grossen Moos, wofür mit der Strafanstalt ein Vertrag abgeschlossen wurde, ferner die Verbauung eines Rutsches am Nidau-Bürenkanal im Spers bei Nidau, Felsabsprengungen in Hagneck und endlich Kanalisationsarbeiten an der alten Aare zu Aarberg, Brückenunterhalt etc. Der auf 987,730. 80 zurückgegangene Schwellenfonds muss wieder auf die Höhe zu bringen gesucht werden.

Von den einzelnen Bauten und Wasserfragen sei folgendes wichtigste erwähnt:

Die Aarkorrektion zu Innertkirchen geht ihrer Vollendung entgegen. Die Ergänzungen an der Hasleaare sind weiter geführt worden. Am Lammbach zu Brienz konnte fortgesetzt gearbeitet werden, während der günstigen Jahreszeit an den Sperren im Oberlauf, im Winter an den Sporren bei Schwanden und andern Versicherungsbauten auf dem Schuttkegel. Am Lombach bei Habkern-Unterseen wurde abwechselnd am Ober- und Unterlauf gearbeitet. Der Schalenbau am Leimbach zu Frutigen ist fertig; für die obere Sektion wurde ein Projekt aufgestellt.

Ein unglückliches Vorkommnis bildeten die Muhrgänge des sonst nicht gefährlichen Erlibaches im Kiental, welche einigen Personen das Leben kosteten und an Gebäulichkeiten, Land und Wald grossen Schaden anrichteten. Es mussten sofort die dringlichsten Arbeiten zur Sicherung des Dorfes vor einer grössern Katastrophe angeordnet werden. Unterdessen wurde dann ein erstes Verbauungsprojekt im Kostenbetrag von Fr. 100,000 aufgestellt, auf Grund desselben Bund und Kanton Beiträge von zusammen 90 % bewilligten. Die Arbeiten haben ihren ruhigen

Verlauf genommen und viel zur Beruhigung beigetragen, haben damit auch bewirkt, dass Kiental immerhin noch einen stattlichen Fremdenverkehr hatte.

An der Kanderkorrektion Kien-Stegweid sind im Berichtsjahr keine neuen Bauten erstellt worden, man beschränkte sich auf den Ausbau der Überfälle und die Beschaffung von Steindepots. Bei Mühlenen erfolgte ein Muhrgang des vom Niesen abfliessenden Klöpfligrabens, welcher das Kanderbett zum Teil anfüllte. Es musste sofort an die Räumung und dann an die notwendigen Arbeiten der Sohle und der Seitenhänge des Grabens geschritten werden. Ferner sind dort noch Lücken in der Kandereindämmung zu verbauen.

Die Verbauung des Tscherzisbaches zu Gsteig bei Saanen ist zur Vollendung gebracht worden.

An der Zulg bei Steffisburg (Müllerschwelle) und beim Auslauf in die Aare haben die Sommerhochwasser grossen Schaden angerichtet, welcher nun mit grossen Kosten, woran Bund und Kanton beitragen, zum Teil durch ganz neue Bauten ausgebessert werden muss.

Im Emmental stehen die Korrektionen und Verbauungen der Emme, Ilfis und Trub obenan. Die Arbeiten sind in vollem Gang.

Im Mittelland nehmen die grossen Korrektionen der Gürbe, der Sense und Saane das Hauptinteresse in Anspruch. An der Gürbe musste mit neuen Krediten im Quellengebiet weiter gefahren werden. Das nämliche war am Flusslauf im Tale der Fall. Im September 1907 sind diese Bauten von der Staatswirtschaftskommission in Augenschein genommen worden.

Auch an der Aare zwischen Münsingen und Bern wurde noch ergänzungsweise gearbeitet. Für die Strecke im Stadtrayon von Bern wird ebenfalls ein Korrektionsprojekt vorbereitet, indem an der Matte daselbst seit langer Zeit bei hohen Wasserständen stets Überschwemmungen eintreten, gegen welche man durch eine rationelle Korrektion Abhülfe schaffen will. An den Korrektionen der Sense und Saane wurde streckenweise in Neu- und Ausbau weitergearbeitet.

Im Seeland ist die Aarkorrektion zwischen Nieder-Runtigen und Aarberg, für deren Weiterführung und Vollendung eine neue grosse Projektvorlage aufgestellt und den Oberbehörden zur Subventionierung unterbreitet wurde, in sukzessiver Ausführung begriffen.

Im grossen und ganzen war die Witterung für Wasserbauarbeiten im abgelaufenen Jahr nicht ungünstig.

Im ganzen erhielt der Kanton Bern für 18 Wasserbauprojekte im Kostenanschlag von Fr. 1,715,200 Bundesbeiträge zugesichert im Gesamtbetrag von Fr. 698,493. Die Durchführung der grössern dieser Objekte erfolgt sukzessive in Zeiträumen bis zu 10 Jahren gemäss speziellen Jahresprogrammen. Ausbezahlt erhielt der Kanton Bern Bundesbeiträge pro 1907 für 59 Objekte Fr. 485,709. 19.

Wasserwerkanlagen und elektrische Starkstromleitungen.

Im Jahre 1907 wurden für foldende grössere Wasser- und Elektrizitätswerke (über 50 P. S.) sowie für Starkstromleitungen Konzessionen erteilt, Abänderungen bewilligt und Konzessionsübertragungen genehmigt:

Amtsbezirke	Gewässer	Anlage
Interlaken	Lütschine zu Wilderswil und Gsteigwiler.	Wasserwerk der Einwohnergemeinde Interlaken; Konzessionsfristverlängerung.
Frutigen	Kander bei Kandergrund.	Wasserwerkanlage der A.-G. Vereinigte Kander- und Hagneckwerke; neue Konzession.
Konolfingen	Kiesenbach bei Zäziwil.	Wasserwerkanlage der Gebrüder Stämpfli in Zäziwil; neue Konzession.
Laufen	Birs in der mittlern Liebmatt zu Duggingen.	Wasserwerkanlage von Konstantin Saladin in Duggingen; neue Konzession.
Niedersimmenthal . . .	Filderichbach und Kirel im Diemtigtal.	Wasserwerkprojekt der Einwohnergemeinde Diemtigen, nun Gubler & Cie. in Zürich; Konzessionsübertragung.
Oberhasle	Reichenbach zu Willigen, Gemeinde Schattenhalb.	Wasserwerkanlage der A.-G. Elektrizitätswerk Schattenhalb in Meiringen; neue Konzession.
Oberhasle	Reichenbach in der Gemeinde Schattenhalb.	Wasserwerkanlage der Witwe A. Willi-Balmer in Willigen; neue Konzession.
Niedersimmenthal . . .	Kirel zu Oei bei Diemtigen.	Wasserwerkanlage von Gebrüder Wiedmer, Säger, Müller Thüler und Holzhändler Jaussi.
Bern	Aare in der Felsenau.	Wasserwerkanlage der Einwohnergemeinde Bern; neue Konzession.

Gemäss Art. 5 des Wasserrechtsgesetzes sind auch einige Projektbewilligungen erteilt worden.

Schwellenreglemente und Kataster etc. wurden vom Regierungsrat folgende genehmigt:

Aare Runtigen-Aarberg, Schwellenreglemente der Gemeinden Golaten, Radelfingen, Niederried und Aarberg.

Aeschau Schwellenkataster.

Grindelwald Schwellenreglement.

Fallbach bei Blumenstein und Pohlern, Schwellenreglement und Kataster.

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

Niederried Schwellenkataster für die Aare.

Trub Schwellenreglement.

Golaten Schwellenkataster für die Aare.

Ilfis Schwellenverband Emmenmatt-Kantonsgrenze Luzern, Schwellenreglement.

Glyssibach bei Brienz, Nachtrag zum Schwellenreglement.

Saanen 7 Weg- und Schwellenmoderationen.

Der Stand der Verpflichtungen für Hoch-, Strassen- und Wasserbauten, ohne die Vorschüsse, ist auf Ende 1907 folgender:

Hochbauten.

Stand am 1. Januar 1907	Fr.	541,530. 40
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1907	„	386,942. 45
	Fr.	928,472. 85
Zahlungen und Ersparnisse pro 1907	„	520,333. 95
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1907	Fr.	408,138. 90
Am 1. Januar 1907 betrugen dieselben	„	541,530. 40
Verminderung pro 1907	Fr.	133,391. 50

Strassenbauten.

Stand am 1. Januar 1907	Fr.	577,515. 75
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1907	„	568,249. 60
	Fr.	1,145,765. 35
Zahlungen und Ersparnisse pro 1907	„	279,503. 15
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1907	Fr.	866,262. 20
Am 1. Januar 1907 betrugen dieselben	„	577,515. 75
Vermehrung pro 1907	Fr.	288,746. 45

Wasserbauten.

Stand am 1. Januar 1907	Fr.	505,073. 50
Bewilligungen und Mehrkosten pro 1907	„	1,534,192. 65
	Fr.	2,039,266. 15
Zahlungen und Ersparnisse pro 1907	„	957,477. 90
Stand der Verpflichtungen am 31. Dezember 1907	Fr.	1,081,788. 25
Am 1. Januar 1907 betrugen dieselben	„	505,073. 50
Vermehrung pro 1907	Fr.	576,714. 75

Vorschussrechnung.

	Stand am 1. Januar 1907		Neue Vorschüsse pro 1907		Amortisation pro 1907		Stand am 1. Januar 1908	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. i. Bauwesen.								
a. Vorschüsse.								
1. Berner Alpen, Relief Simon	10,000	—	10,000	—	—	—	20,000	—
2. Unfallversicherung	7,705	60	14,445	05	14,192	10	7,958	55
3. Reichenbach zu Meiringen, Elektrizitätswerk	1,575	—	—	—	1,575	—	—	—
	19,280	60	24,445	05	15,767	10	27,958	55
b. Depots.								
4. Provisorische Wasserrechtsgebühren	—	—	—	—	2,425	—	2,425	—
5. Reserve für Strassenbauten in 1908	—	—	—	—	200,000	—	200,000	—
	—	—	—	—	202,425	—	202,425	—

Vorschussrechnung (Fortsetzung).

	Stand am 1. Januar 1907		Neue Vorschüsse pro 1907		Amortisation pro 1907		Stand am 1. Januar 1908	
	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.	Fr.	Rp.
A. k. Eisenbahnwesen.								
1. Eisenbahnprojekt-Vorstudien:								
a. Tramelan-Noirmont-Bahn	4,000	—	1,700	—	4,000	—	1,700	—
b. Brienzerseebahn (rechtes Ufer)	3,223	50	60	—	—	—	3,283	50
c. Worblentalbahn	3,230	—	—	—	—	—	3,230	—
d. Ins-Erlach-Landeron-Neuenstadt-Bahn	2,000	—	683	75	—	—	2,683	75
e. Delsberg-Mervelier-Oensingen-Bahn	2,400	—	—	—	—	—	2,400	—
f. Stockentalbahn	4,550	—	—	—	—	—	4,550	—
g. Pruntrut-Damvant-Bahn	4,649	—	—	—	—	—	4,649	—
h. Utzenstorf-Schönbühl-Bahn	3,075	—	—	—	—	—	3,075	—
i. Steffisburg-Thun-Gunten-Bahn	—	—	2,825	—	—	—	2,825	—
	27,127	50	5,268	75	4,000	—	28,396	25
2. Lötschberg-Frutigen-Brig-Bahn, Vorstudien	164,319	83	—	—	164,319	83	—	—
3. Eisenbahn-Subventionen:								
a. Pruntrut-Bonfol-Bahn	85,000	—	13,200	—	—	—	98,200	—
b. Ramsei-Huttwil-Bahn	707,400	—	708,102	70	702	70	1,414,800	—
c. Solothurn-Münster-Bahn	948,000	—	—	—	—	—	948,000	—
d. Bern-Schwarzenburg-Bahn	761,600	—	219,310	—	980,910	—	—	—
e. Bern-Muri-Worb-Bahn	20,000	—	—	—	—	—	20,000	—
f. Langenthal-Oensingen-Bahn	201,600	—	201,600	—	—	—	403,200	—
g. Saignelégier-Glovelier-Bahn	45,557	—	1,806	50	625	—	46,738	50
h. Sensetalbahn	70,184	—	—	—	—	—	70,184	—
i. Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn	3,500,000	—	3,500,000	—	—	—	7,000,000	—
k. TramelanBreuleux-Noirmont-Bahn	—	—	161,400	—	—	—	161,400	—
l. Bern-Neuenburg-Bahn (Direkte)	—	—	1,000,000	—	—	—	1,000,000	—
	6,339,341	—	5,805,419	20	982,237	70	11,162,522	50
4. Studien für elektrischen Betrieb bernischer Bahnen	—	—	5,497	—	—	—	5,497	—
D. 3. Bauvorschüsse.								
a. Hochbauten	—	—	270,333	95	270,333	95	—	—
b. Strassenbauten	732,856	54	—	—	—	—	732,856	54
c. Wasserbauten	964,985	09	118,498	38	—	—	1,083,483	47
	1,697,841	63	388,832	33	270,333	95	1,816,340	01
D. 4. Spezielle Vorschüsse.								
a. Saanekorrektion	11,240	—	20,841	15	17,990	—	14,091	15
b. Aarekorrektion zu Innertkirchen	13,028	30	578	28	970	—	12,636	58
c. Biglen-Enetbach-Strasse	—	—	7,158	80	—	—	7,158	80
d. Sensekorrektion Laupen-Neuenegg	1,471	96	5,811	94	7,283	90	—	—
e. Haslebergstrasse (Brünig-Hohfluh)	14,937	33	277	15	12,000	—	3,214	48
f. Lauterbrunnen-Stechelbergstrasse	6,507	60	83	45	6,591	05	—	—
g. Grosse Scheideggstrasse	10,989	33	8,550	35	3,547	—	15,992	68
h. Doubsbrücke zu Montmelon	3,988	05	15	22	4,003	27	—	—
i. Lauterbrunnen-Isenfluh-Strasse	3,088	70	39	60	3,128	30	—	—
k. Suberg-Wiler-Seedorf-Strasse	12,802	60	108	60	12,000	—	911	20
l. Schwanden bei Brienz, Str. 4. Kl.	8,067	05	132	60	7,000	—	1,199	65
m. Haslebergstrasse (Golderen-Reute)	14,745	30	663	55	—	—	15,408	85
n. Kalkstetten-Guggesbach-Strasse	—	—	16,381	30	—	—	16,381	30
o. Biel-Staatsstrassen, Abtretung	—	—	250,000	—	50,000	—	200,000	—
	100,866	22	310,641	99	124,513	52	286,994	69

II. Vermessungswesen.

A. Gesetze, Verordnungen und Instruktionen.

Die im letzten Jahresbericht erwähnten Dekretsentwürfe über die Ausdehnung der Katastervermessungen im Oberland und die vorläufige Deckung der Vermessungskosten durch staatliche Vorschüsse konnte im Berichtsjahre nicht weiter behandelt werden. Nach Annahme des Entwurfes des neuen schweizerischen Zivilgesetzes dürfte dies aber im Jahr 1908 erfolgen.

B. Stand des eidgenössischen Kartenwerkes im Kanton Bern.

Die im Jabr 1907 ausgeführten Arbeiten der Abteilung für Landestopographie des schweizerischen Militärdepartements betreffen:

1. Triangulation II. und III. Ordnung: Im Jura wurde die Winkelmessung nördlich der Linie Tête de Rang-Spitzberg-Plagne beendigt. Südlich dieser Linie wurde signalisiert bis Erlach-Täuffelen-Brügg.

2. Topographische Arbeiten: 12 Blätter des Siegfriedatlas wurden nachgetragen, nämlich die Nrn. 4, 5, 5bis, 110, 113, 124, 137, 140, 145, 164, 364, 365. In Neuausgaben sind 6 Blätter erschienen, nämlich die Nrn. 116, 141, 144, 179, 317, 332.

C. Vorarbeiten für den Kataster.

Triangulationen.

Folgende Arbeiten wurden ausgeführt: Fertigstellung der Gemeindetriangulation von Spiez, Weiterführung der Berechnungen der Triangulation von Eggiwil und Schangnau. Fertigstellung der Teiltriangulationen von Münster, Cortébert, Pleigne und Burgdorf. Fertigstellung der Gemeindetriangulationen von Burg und Zwingen.

Bereinigung und Vermarkung der Gemeindegrenzen.

Durch Entscheid des Regierungsrates wurden gemäss Art. 16 der Verordnung vom 22. Februar 1879 folgende Grenzbereinigungen erledigt: Walterswil-Rohrbachgraben, Landiswil-Walkringen, Walterswil-Wynigen, Mirchel-Zäziwil, Wileroltigen-Gurbrü, Rümligen-Kaufdorf, Aegerten-Studen, Bargen-Aarberg.

D. Parzellarvermessungen.

Der Regierungsrat genehmigte die Neuvermessungen der Gemeinden Reiben und Burg.

Probevermessungen im Oberland.

Die Terrainaufnahmen in der Gemeinde Sigriswil und der grösste Teil der Nachführung des schon aufgenommenen Teils wurden fertig gemacht. Die Auflage des Vermessungswerkes ist für Sommer 1908 in Aussicht genommen.

Vermessungsarbeiten in den zur Anhandnahme der Vermessung 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.

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

Bezirk	Gestellter Termin	Anzahl Gemeieden	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. Janaur 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

Nachgeführt wurden die Vermessungswerke von 48 Gemeinden, 90 solche Revisionen sind in Arbeit.

Vermessungsarbeiten im Jura.

Zur Genehmigung gelangten die totalen Neuvermessungen von Reiben und Burg, sowie die Teilvermessung von Miécourt.

Nachführungen.

Genehmigt wurden die Nachführungen der Vermessungswerke von Ocourt, St. Ursanne, Peuchapatte, les Pommerats, les Breuleux und Grellingen.

Nachtragsarbeiten, teilweise verbunden mit Markrevisionen finden zur Zeit in 35 Gemeinden statt.

E. Kantonsgrenzen.

Grenzverhandlungen fanden statt betreffend:

1. den Ersatz des abgebrochenen Grenzsteins Nr. 227 Bern-Solothurn im Feld bei Neuhäusli zwischen Bätterkinden und Lohn;

2. die Bereinigung der Grenze Bern-Solothurn zwischen den Gemeinden Burg einerseits und Kleinlützel und Metzerlen anderseits;

3. die Bereinigung der Grenze Bern-Freiburg zwischen den Gemeinden Ferenbalm und Wallenbuch.

Die Erledigung der im letzten Jahresbericht erwähnten Grenzbereinigung Bern-Freiburg längs den Gemeinden Ins, Müntschemier und Treiten, sowie der Grenzbereinigung Bern-Solothurn längs der Gemeinde Wahlen konnte im Berichtsjahr noch nicht stattfinden.

III. Eisenbahnwesen.

A. Allgemeines.

1. Personalien.

Der Regierungsrat bestätigte in Schreiben an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 13. Februar 1907 das dritte Mitglied der eidgenössischen Schätzungskommission und dessen beide Ersatzmänner für die Kreise III, IV und V mit Amtsdauer vom 1. April 1907 bis 31. März 1913.

2. Gesetzgebung.

Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872 hat betreffend die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen durch Bundesbeschluss vom 26. September 1907 folgende Interpretation erfahren:

„1. Das Bundesgesetz über Bau und Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen vom 23. Dezember 1872, Art. 3, begünstigt die Erteilung von Eisenbahnkonzessionen. Die Bundesversammlung ist aber befugt, auch dann eine Konzession zu verweigern, wenn andere Gründe als die Wahrung der militärischen Interessen es rechtfertigen.

2. Art. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 schliesst nicht aus, dass der Bau und Betrieb von Bahnen, welche als Hauptbahnen erklärt werden, nicht mehr konzessioniert, sondern im Sinne von Art. 4 des Rückkaufsgesetzes vom 15. Oktober 1897 den schweizerischen Bundesbahnen übertragen wird.

Falls der Bund den Bau einer Hauptbahn, welche berufen ist, namhaften volkswirtschaftlichen Interessen zu dienen, ablehnt, so kann die Bundesversammlung die Konzession für dieselbe erteilen; hierbei wird sie die Konzessionsdauer, sowie die Fristen und Bedingungen des Rückkaufes zu gunsten der Bundesbahnen nach freiem Ermessen festsetzen.

3. Für die Erteilung von Konzessionen für den Bau und Betrieb von Nebenbahnen sind auch in Zukunft einzig die in Ziffer 1 festgestellten Grundsätze des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872 massgebend.

4. Die in Ziffer 2 aufgestellten Grundsätze über Konzessionsverweigerung finden gemäss den Bestimmungen der sachbezüglichen Bundesgesetzgebung (Art. 3 des Bundesgesetzes vom 23. Dezember 1872, Art. 5 des Bundesgesetzes vom 22. August 1878 und Art. 49 des Bundesgesetzes vom 15. Oktober 1897) auf den Bau und Betrieb einer Ostalpenbahn keine Anwendung."

Auf Veranlassung des eidgenössischen Eisenbahndepartements wurde im Berichtsjahre der Bestand der unter kantonaler Kontrolle stehenden, nicht gewerblichen Zwecken dienenden Schiffe mit Motoren aller Art ermittelt und das Verzeichnis der eidgenössischen Behörde eingesandt.

Bei diesem Anlass brachten wir den Regierungsstatthaltern die einschlägigen Vorschriften des kantonalen Polizeireglements betreffend Schiffahrt und Flösserei vom 4. Mai 1898 in Erinnerung.

Ferner wurde im Berichtsjahr vom eidgenössischen Eisenbahndepartement ein Entwurf für eine neue Verordnung über den Bau und Betrieb von Schiffen, welche mit Dampf- oder andern Motoren versehen sind, sowie konzessionierten Unternehmungen angehören, aufgestellt und dem Regierungsrat am 27. Dezember zur Vernehmlassung zugestellt.

B. Fahrplanwesen.

Als Fahrplanverbesserungen von Belang sind pro 1907 zu verzeichnen:

1. Die Wiedereinführung eines Zuges Lyss-Murten mit Abgang um 4 Uhr nachmittags an Werktagen.

2. Führung des Frühzuges Olten-Bern als Personenzug mit Ankunft um 7 Uhr 45 Minuten.

3. Führung eines neuen Schnellzuges Olten-Bern mit Ankunft vor 9 Uhr abends ab 1. Juli.

4. Führung eines Spätzuges Bern-Olten mit Abgang in Bern um 10 Uhr 10 Minuten.

5. Führung des Theaterzuges Bern-Burgdorf an drei Abenden wöchentlich.

6. Führung der Expresszüge Bern-Luzern und umgekehrt während der ganzen Fahrplanperiode.

7. Einlage eines Lokalzuges Bern-Ostermundigen mit Abgang um 4 Uhr 15 Minuten.

8. Herstellung des Anschlusses des nach 4 Uhr nachmittags in Brienz abfahrenden Schiffes an den 6 Uhr 15 Minuten in Interlaken abfahrenden Zug nach Bern.

9. Führung eines neuen Zuges Zweisimmen-Château-d'Oex mit Abgang 7½ Uhr vormittags im Winter.

Die definitive Einführung des Winterbetriebs auf der Brünigbahn ist noch immer nicht zustande gekommen, trotz den auch im Jahr 1907 fortgesetzten Bemühungen der beidseitigen Kantonsregierungen bei der Generaldirektion und der Kreisdirektion II der schweizerischen Bundesbahnen.

C. Eisenbahnen im Bau.

a. Subventionierte Bahnen.

1. Berneralpen-Durchstich.

Die Generalversammlung der Aktionäre der Berner-Alpenbahngesellschaft, Bern-Lötschberg-Simplon, genehmigte am 29. Juni 1907 den zwischen beiden Verwaltungsräten abgeschlossenen Kaufvertrag betreffend die Spiez-Frutigen-Bahn, wodurch letztere Linie von der B. L. S. um den Preis von Fr. 3,558,680. 67 erworben wurde.

Zum Zwecke dieser Erwerbung erhöhte die nämliche Generalversammlung das Gesellschaftskapital der B. L. S. um Fr. 2,600,000 und genehmigte eine bezügliche Revision ihrer Statuten.

Der Grosse Rat des Kantons Bern genehmigte den Kaufvertrag betreffend die S. F. B. durch Beschluss vom 30. September und die Statutenrevision durch Beschluss vom 9. Oktober 1907.

Die eidgenössischen Räte entsprachen dem Gesuch des Regierungsrates vom 31. Dezember 1906 betreffend Bundesbeitrag an die doppelspurige Erstellung des Lötschbergtunnels durch Beschluss vom 24. September 1907, welcher lautet:

„*Die Bundesversammlung*
der schweizerischen Eidgenossenschaft
nach Einsicht

a. eines Gesuches des Regierungsrates des Kantons Bern vom 31. Dezember 1906 und nachträglichen Eingaben an den Bundesrat vom 4. und 22. Juli 1907 betreffend Bewilligung eines Bundesbeitrages für den zweigleisigen Ausbau der Lötschbergbahn;

b. einer Botschaft des Bundesrates vom 28. Mai 1907 und einer Zuschrift des Bundesrates vom 16. Juli 1907 an den Präsidenten der ständerätlichen Kommission in Sachen der Subventionierung der Lötschbergbahn;

gestützt auf Art. 23 der Bundesverfassung

beschliesst:

Art. 1. Die Eidgenossenschaft bewilligt dem Kanton Bern zu handen der Berner Alpenbahn Bern-Lötschberg-Simplon eine einmalige Subvention à fonds perdu von 6 Millionen Franken für die Erstellung eines doppelspurigen Tunnels durch den Lötschberg und die Vorbereitung des zweigleisigen Ausbaues der Zufahrtsrampen.

Art. 2. An die Leistung dieser Subvention werden folgende Bedingungen geknüpft:

1. Auf den Zeitpunkt der Vollendung der ganzen Linie muss die Doppelspur nicht nur im grossen Tunnel, sondern auch auf den unmittelbar anschliesenden offenen Strecken zwischen den Stationen Kandersteg und Goppenstein erstellt sein.
2. Schon bei Anlage der ersten Spur ist der Landerwerb für die ganze offene Strecke von Frutigen bis Brig auf Doppelspur durchzuführen; die Stützmauern, Steinsätze und Dämme sind von Anfang an so zu erstellen, dass ein sofortiger Ausbau auf das zweite Geleise ohne Hindernis erfolgen kann; die Fundationen der grössern Kunstbauten sind überall da, wo sich keine Felsenfundamente vorfinden, schon jetzt für die zweite Spur einzurichten; die Rampentunnels sind von vornherein nach erweiterungsfähigen Normalprofilen und zwar in hartem und kompaktem Felsen ohne Ausmauerung, in weniger standfestem Felsen mit ausgemauerter zweispuriger Calotte, wenn nötig, mit einem ausgemauerten Widerlager und bei schlechtem Felsen mit ausgemauertem, vollem zweispurigen Profil zu erstellen.

„Art. 3. Die Ausbezahlung der Subvention erfolgt nach Massgabe des Fortschrittes der Bauarbeiten im grossen Tunnel und auf den Zufahrtsrampen bis zu einem Betrage von 5 Millionen Franken. Der Rest der Subvention wird erst ausgerichtet, nachdem ein dem Bundesrate vorzulegender Ausweis über die Erfüllung der in Art. 2 aufgestellten Bedingungen genehmigt worden ist.

„Art. 4. Über die Beschaffung der notwendigen Geldmittel, sei es auf dem Wege eines Anleihens, sei es durch Einstellung von Annuitäten in den Voranschlag der schweizerischen Eidgenossenschaft, wird der Bundesrat der Bundesversammlung die erforderlichen Vorlagen machen.

„Art. 5. Der Bundesrat wird mit der Vollziehung des gegenwärtigen Bundesbeschlusses beauftragt.

„Art. 6. Dieser Bundesbeschluss wird als dringlich erklärt und tritt sofort in Kraft."

Der Grosse Rat des Kantons Bern übertrug diese Bundessubvention auf die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft B. L. S. durch Beschluss vom 30. September 1907, lautend:

„1. Den Beschlüssen der Generalversammlung der Aktionäre der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahngesellschaft vom 30. September 1907 betreffend die Vorbereitung der Bahnanlage für die Doppelspur wird die Zustimmung erteilt.

„2. Die dem Kanton Bern unterm 17. und 24. September 1907 bewilligte Bundessubvention von sechs Millionen Franken wird mit allen damit verbundenen Rechten und Pflichten auf die Berner-Alpenbahn-Gesellschaft (Bern-Lötschberg-Simplon) übertragen.

„3. Der Regierungsrat wird mit der Vollziehung dieses Beschlusses beauftragt."

Im Jahr 1907 wurden die Bohrarbeiten im Lötschbergtunnel auf der Nordseite bei Kandersteg um 1361 Meter und auf der Südseite bei Goppenstein um 1252 Meter gefördert. Die Länge des Sohlenstollens betrug auf Jahresschluss Nordseite 1423 m, Südseite 1313 m, zusammen 2736 m.

Durch Regierungsratsbeschluss vom 16. August 1907 wurden wir ermächtigt, für die zweite Einzahlung des Staates Bern auf seine durch Grossratsbeschluss vom 27. Juni 1906 bewilligte Aktienbeteiligung des Staates von 17 1/2 Millionen Franken eine Zahlungsanweisung von 3 1/2 Millionen Franken und für die vom Staat Bern für die Erwerbung der Konzession und für

Vorarbeiten gemachten Vorschüsse, welche nach Mitgabe von Ziffer IV des zitierten Grossratsbeschlusses von der Berner-Alpenbahn-Gesellschaft zurückbezahlt werden mussten, eine Bezugsanweisung von 164,319. 83 Franken auszustellen.

In der Sitzung vom 18. März brachten die HH. Will und Bühler (Frutigen) folgende Motion ein:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, die nötigen Massnahmen zu ergreifen, um die Erstellung einer rationellen Zufahrtslinie zur Berner-Alpenbahn durch den Jura zu fördern."

Dieselbe wurde in der Sitzung vom 22. Mai 1907 in folgender, von Herrn Bühler vorgeschlagenen Fassung erheblich erklärt:

„Der Regierungsrat wird eingeladen, unverzüglich die Frage zu prüfen, ob die bestehenden Zufahrtslinien zu der Berner-Alpenbahn durch den Jura genügen oder ob eine rationellere Zufahrtslinie anzustreben und zu fördern sei."

Die Motion gelangte jedoch im Berichtsjahre nicht mehr zur Behandlung.

2. Solothurn-Münster.

Die S. M. B.-Gesellschaft hat im Mai des Berichtsjahres mit der Emmentalbahngesellschaft einen Betriebsvertrag abgeschlossen, welcher durch Bundesbeschluss vom 26. September 1907 die Genehmigung erhielt.

Ferner genehmigte der Grosse Rat durch Beschluss vom 27. November 1907 einen von der Generalversammlung der Aktionäre vom 16. November angenommenen fünften Nachtrag zu den Gesellschaftsstatuten, worin bestimmt ist, dass ohne verhältnismässige Erhöhung des gegenwärtigen Aktienkapitals von Fr. 4,800,000 das Obligationenkapital den Betrag von 2 1/2 Millionen Franken nicht übersteigen dürfe.

An diese Genehmigung wurde der Vorbehalt geknüpft, dass gemäss Subventionsbeschluss vom 7. Oktober 1903 von diesem Obligationenkapital 125,000 Franken dem Betriebsfonds zugewiesen werden müssen.

Durch Bundesbeschluss vom 20. Dezember 1907 ist sodann die S. M. B. von der Verpflichtung, Personenwagen I. Klasse zu führen, enthoben worden.

Die von der Bahnverwaltung getroffenen Massnahmen für den Betrieb liessen die Eröffnung der Linie noch im Berichtsjahre erwarten. Grosse Schwierigkeiten, welche sich in der Bauausführung einstellten, haben jedoch die Eröffnung der Linie auf unbestimmte Zeit hinausgeschoben.

In ihrem Bericht nebst Anträgen zum Staatsverwaltungsbericht pro 1906 bemerkte die Staatswirtschafts-Kommission bezüglich der Solothurn-Münsterbahn folgendes:

„Die durch bessere Einführung der Weissensteinbahn in den Bahnhof Alt-Solothurn bedingte Steigungsvermehrung von 25 ‰ auf 28 ‰ im Maximum verlangt eine teilweise Abänderung des Grossratsbeschlusses vom 7. Oktober 1903. Die Regierung wird eingeladen, einen diesbezüglichen Antrag dem Grossen Rate vorzulegen."

Hierüber ist mitzuteilen, dass mit dieser Steigungserhöhung eine Reduktion der virtuellen Länge der Bahnstrecke Alt-Solothurn-Lommiswil um zirka 320 m erzielt wurde. Der Regierungsrat, von der Ansicht ausgehend, dass der Bezeichnung der Maximalsteigung im Beschluss des Grossen Rates vom 7. Oktober 1903 betreffend die Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes etc. nicht die Bedeutung eines Vorbehaltes beigelegt werden könne und es sich überdies um eine Projektverbesserung handle, hat diese Änderung bereits im Schreiben an das eidgenössische Eisenbahndepartement vom 15. September 1905 gutgeheissen. Sie wurde von dieser Behörde am 22. September gleichen Jahres genehmigt.

3. Ramsei-Sumiswald-Huttwil.

Der Grosse Rat genehmigte durch Beschluss vom 28. Februar das allgemeine Bauprojekt für die Zweiglinie Grünen-Wasen unter Vorbehalten in bezug auf die Lage der Haltestellen Burghof-Mauer und Griesbach bei Sumiswald, sowie unter der Bedingung, dass die Bahngesellschaft eine den Interessen des Dorfes Sumiswald am besten dienende Fahrstrasse mit Trottoir von der Station Grünen nach dem Dorfe Sumiswald zu erstellen habe.

An diese Strassenanlage bewilligte der Grosse Rat aus dem Kredit X F für Strassen- und Brückenbauten einen Staatsbeitrag von 50 % der effektiven Baukosten ohne Landentschädigungen unter folgenden Bedingungen:

„1. Die Einwohnergemeinde Sumiswald hat sich zu einem Beitrag an diese Zufahrtsstrasse nebst Trottoir von 40 % der effektiven Baukosten zu verpflichten und überdies sämtliche Landentschädigungen hierfür zu übernehmen.

„2. Die Bahngesellschaft hat die übrigen 10 % der effektiven Baukosten dieser Strassenanlage zu tragen.

„Das bezügliche Projekt unterliegt der Genehmigung des Regierungsrates."

Die Einwohnergemeinde Sumiswald erklärte die Annahme des Beschlusses und der sämtlichen Bedingungen durch Gemeindebeschluss vom 27. März 1907.

Das allgemeine Bauprojekt der Wasenlinie wurde am 16. Juli und 10. August vom eidgenössischen Eisenbahndepartement genehmigt.

Über die Zufahrtsstrasse von Sumiswald-Dorf zur Station in Grünen wurden dem Regierungsrat von der Direktion der R. S. H.-Bahn drei Projektvorlagen mit Kostenvoranschlägen vorgelegt und durch Beschluss vom 10. Juli 1907 das Projekt III, vom Bärenplatz ausgehend und unter dem Kirchhof durchführend, zirka 710 m lang, im Kostenvoranschlage von Fr. 60,500 für die Baukosten und Fr. 14,500 für die Landentschädigungen, total Fr. 75,000, genehmigt.

An die Baukosten sicherte der Regierungsrat einen Staatsbeitrag von 50 % = Fr. 30,250 zu und überband der Gemeinde Sumiswald gemäss Grossratsbeschluss 40 % derselben = Fr. 24,200, sowie die Landentschädigungen, und der Bahngesellschaft 10 % der Baukosten = Fr. 6050.

Dieser Strassenbau bildet einen integrierenden Bestandteil des Bahnbaues und ist deshalb der Bahngesellschaft zur Ausführung unter der Aufsicht der Staatsorgane übertragen worden.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement hat das Projekt am 21. September 1907 genehmigt.

Die Hauptlinie Ramsei-Huttwil wurde im Unterbau und Oberbau ziemlich fertiggestellt, die Wasenlinie zu zwei Drittel. Die Hochbauten waren auf Jahresschluss im Rohbau fertig.

Mit dem Bau der Zufahrtsstrasse in Sumiswald konnte im Berichtsjahre nicht mehr begonnen werden.

Durch Beschlüsse vom 10. Juli und 2. Dezember 1907 bewilligte der Regierungsrat die dritte und vierte Einzahlung auf die Aktienbeteiligung des Staates mit je 353,700 Fr.

4. Langenthal-Jura-Bahn.

Der Regierungsrat genehmigte am 3. April 1907 die Lieferungsverträge für die elektrischen Einrichtungen (Umformer- und Schaltanlage, elektrische Leitungsanlagen, Stromlieferung, Akkumulatorenbatterie und elektrische Wagenausrüstung), sowie durch Beschlüsse vom 23. Mai, 5. Juni und 21. September, auf Grund von Art. 19 der Bewilligung betreffend die Benützung der Staatsstrasse für den Bau und Betrieb der L. J. B. vom 2. August 1905, die verschiedenen Betriebsreglemente und Dienstvorschriften, insoweit dieselben die öffentliche Ordnung, Handhabung des Fahrdienstes und die Sicherheit des Strassendienstes betreffen.

Der Bau der Linie wurde so gefördert, dass der Bundesrat die Eröffnung des regelmässigen Betriebes auf den 26. Oktober 1907 gestatten konnte.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Jungfraubahn.

Die ausserordentliche Generalversammlung der Aktionäre vom 11. Januar beschloss eine Erhöhung des Gesellschaftskapitals auf 6 Millionen Franken und eine Totalrevision der Gesellschaftsstatuten, welch' letztere durch Bundesratsbeschluss vom 19. April 1907 genehmigt worden ist.

Der Bundesrat verlängerte ferner durch Beschluss vom 16. Juli 1907 die Frist zur Einreichung der technischen und finanziellen Vorlagen für die vierte Sektion (Eismeer-Jungfraujoch, km $5,_8$—$9,_4$) bis zum 31. Dezember 1907.

Die Genehmigung des allgemeinen Bauprojektes dieser Sektion erfolgte durch Beschluss vom 14. Januar 1908.

D. Eisenbahnen im Betrieb.

a. Allgemeines.

Unter dem Vorsitz des kantonalen Eisenbahndirektors fand am 13. Februar in Bern eine Konferenz von Vertretern bernischer Privatbahnen statt, welche die Besprechung der Programmpunkte für die Durchführung einer Studie über die Elektrifizierung dieser Linien zum Gegenstand hatte.

An der Konferenz beteiligten sich die meisten bernischen Dekretsbahnen, sowie die Gesellschaft der Vereinigten Kander- und Hagneck-Werke.

Die Versammlung akzeptierte das von Herrn Ingenieur Thormann in Bern entwickelte Programm, wofür im allgemeinen dasjenige der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb als wegleitend angesehen werden kann, und beauftragte den genannten Fachmann mit der Bearbeitung des technischen Teils der Studie. Die Vertreter aller Bahnverwaltungen sicherten ihre Mitwirkung zu. Die Oberleitung hat die kantonale Eisenbahndirektion übernommen. Sie ist im Berichtsjahre der schweizerischen Studienkommission für elektrischen Bahnbetrieb beigetreten. Die allgemeine Aufgabe, welche sich letztere stellt, ist die Untersuchung und Abklärung der Frage, in welcher Weise der elektrische Betrieb der schweizerischen Eisenbahnen in teilweiser oder vollständiger Durchführung technisch und finanziell befriedigend möglich sei und welche Vor- und Nachteile er böte.

Das vollständige Ergebnis der technischen Studien für die bernischen Bahnen kann im Laufe des Jahres 1908 erwartet werden.

b. Subventionierte Bahnen.

1. Emmentalbahn.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte unterm 2. Juli 1907 das Erweiterungsprojekt der Station Ramsei für die Einführung der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn, am 9. August das Projekt für eine neue Station in Wiler zwischen Utzenstorf und Gerlafingen und am 20. September das Projekt für ein auf der Station Wiler anschliessendes Industriegeleise der Papierfabrik Utzenstorf.

2. Burgdorf-Thun.

An Stelle des verstorbenen Herrn alt-Regierungsstatthalter Lenz wählte der Regierungsrat am 20. April 1907 zum Vertreter des Staates im Verwaltungsrat der B. T. B. Herrn Regierungsstatthalter U. Siegenthaler in Schlosswil.

3. Langenthal-Huttwil-Wolhusen.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte am 7. Dezember 1907 das Erweiterungsprojekt der Station Huttwil für die Einführung der Ramsei-Sumiswald-Huttwil-Bahn.

Ferner wurden im Berichtsjahre von dieser Behörde die Vorlagen betreffend die Erstellung von Industriegeleisen in Langenthal (Porzellanfabrik) und Huttwil (Bierbrauerei Baumberger) genehmigt.

4. Thunerseebahn.

Bei Anlass der Verhandlungen betreffend die Bahnhoffrage in Thun fanden orientierende Vorbesprechungen zwischen Vertretern dieser Bahngesellschaft, der Dampfschiffgesellschaft Thuner- und Brienzersee und uns betreffend die Fusion dieser beiden Unternehmungen statt, infolge welcher wir uns im Einverständnis mit der kantonalen Finanz-

direktion entschlossen, auf diese Frage ebenfalls einzutreten. Wir ersuchten die Verwaltungen der beiden Transportanstalten, wenn sie grundsätzlich damit einverstanden seien, uns zuhanden des Regierungsrates ihre Vorschläge zu machen.

Die weitere Behandlung der Angelegenheit fällt ins Jahr 1908.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte am 1. Februar 1907 das Projekt für die Erweiterung der Station Gwatt.

Zuhanden dieser Behörde wurde ferner das Projekt einer Erweiterung der Station Leissigen begutachtet.

5. Gürbetalbahn.

Durch Bundesratsbeschluss vom 21. September 1907 wurde die Nutzung der sogenannten Rankenwaldungen auf dem Gebiet der Gemeinde Kehrsatz zwischen km 8,68 und km 8,85 geregelt.

Infolge Zustandekommens der direkten Einfahrt der Züge der Bern-Schwarzenburg-Bahn in den Hauptbahnhof Bern wurde die Station Fischermätteli im Fahrplan der Gürbetalbahn gestrichen.

6. Bern-Schwarzenburg.

Behufs Erzielung von Betriebsersparnissen beschloss die Direktion der Bern-Schwarzenburgbahn, von der Erstellung einer eigenen Telegraphenverbindung abzusehen und auf sämtlichen Stationen Telephonanschluss einzuführen, welche Massnahme vom eidgenössischen Eisenbahndepartement am 18. März 1907 genehmigt worden ist.

Der Regierungsrat genehmigte durch Beschluss vom 15. Mai 1907 den Lieferungsvertrag für eine dritte Lokomotive.

Auf Grund einer von der Direktion der Thunerseebahn eingereichten Offerte kam zwischen den Direktionen der B. S. B. und der T. S. B. am 5. März, beziehungsweise 28. Februar 1907 ein Betriebsvertrag zustande, welcher durch die Generalversammlung der Aktionäre am 5. März, beziehungsweise 28. Juni 1907 angenommen und durch Bundesbeschluss vom 26. September 1907 genehmigt wurde.

Die Kollaudation der Bahn fand am 27. Mai statt, worauf der Bundesrat die Betriebseröffnung auf 1. Juni gestattete.

Provisorisch wurde die Abwicklung des Personenverkehrs auf der Anschlussstation Fischermätteli durch einfaches Umsteigen der Reisenden bewerkstelligt, die direkte Einfahrt der B. S. B.-Züge in den Bahnhof Bern aber weiter verfolgt.

In einer unter dem Vorsitz des Direktors der technischen Abteilung des eidgenössischen Eisenbahndepartements am 7. September 1907 abgehaltenen Konferenz von Delegierten der beteiligten Bahnverwaltungen, an welcher auch Vertreter des Regierungsrates teilnahmen, wurde eine Verständigung erzielt, so dass vom 1. Oktober 1907 an die direkte Ein- und Ausfahrt der Schwarzenburgerzüge in Bern unter Vorbehalt der Anpassung derselben an den übrigen Zugsverkehr im Bahnhof Bern und auf der Strecke Ausserholligen-Bern gestattet werden konnte.

Durch Beschluss des Regierungsrates vom 20. November 1907 wurden wir auf Grund eines nach Mitgabe von Art. 11 des Gezetzes vom 4. Mai 1902 von der Direktion der Bern-Schwarzenburgbahn gelieferten Ausweises über die Verwendung des Baukapitals ermächtigt, das letzte Fünftel der Aktienbeteiligung des Staates beim Bau der B. S. B. mit Fr. 196,000 anzuweisen. An diese Bewilligung wurde die Bedingung geknüpft, dass von den vorhandenen Barmitteln angemessene Beträge für die Äuffnung des Erneuerungsfonds und eines Betriebsreservefonds zurückgelegt werden sollen.

Der Grosse Rat genehmigte sodann in seiner Sitzung vom 25. November 1907 eine von der Generalversammlung der Aktionäre am 28. September gl. J. angenommene Statutenrevision betreffend die durch Grossratsbeschluss vom 25. Januar 1904 sanktionierte Umwandlung der B. S. B. in eine Normalspurbahn, die Erhöhung des Gesellschaftskapitals auf Fr. 1,730,000 und die Bestimmungen über Anlage, Zweck, Dotierung und Höchstbestand des Reservefonds.

7. Bern-Neuenburg.

Der Grosse Rat des Kantons Bern bewilligte durch Beschluss vom 25. Februar 1907 der Bern-Neuenburgbahn-Gesellschaft einen Vorschuss von einer Million Franken an ihre auf 1. Januar 1907 rund Fr. 1,280,000 betragenden schwebenden Schulden unter dem Vorbehalt, dass der Kanton Neuenburg den Restbetrag von Fr. 280,000 übernehme, und unter verschiedenen andern Bedingungen.

Namentlich hatte sich die Gesellschaft zu verpflichten, den beiden Kantonen als Gegenwert für ihre Vorschüsse Obligationen II. Ranges mit Pfandrecht zu verabfolgen. Ein Zinsgenuss soll für dieselben aber erst eintreten, wenn die Rendite der Bern-Neuenburgbahn es gestattet, frühestens für das Jahr 1910.

Am 6. Mai 1907 kam zwischen den Hauptbeteiligten an der neuen Anleihe, nämlich Kantone Bern und Neuenburg, Einwohnergemeinde und Kantonalbank von Neuenburg einerseits und den Inhabern von Obligationen I. Ranges, nämlich Kantonalbanken von Bern und Neuenburg, Staat und Einwohnergemeinde Neuenburg und der Bahngesellschaft als dritten Kontrahenten eine Übereinkunft zustande, durch welche das Anleihen II. Ranges perfekt wurde.

Der Regierungsrat des Kantons Bern hat diese Übereinkunft am 8. Mai und der Grosse Rat von Neuenburg am 22. Mai genehmigt.

Infolgedessen beschloss die Generalversammlung der Aktionäre der B. N. am 25. Juni die Erhöhung des Obligationenkapitals von 6 Millionen Franken auf Fr. 7,280,000 und eine entsprechende Revision von Art. 9 der Gesellschaftsstatuten. Diese Statutenrevision ist vom Grossen Rat des Kantons Neuenburg am 3. Juli, vom Grossen Rat des Kantons Bern am 30. September 1907 genehmigt worden.

Die kantonale Eisenbahndirektion ist durch Beschluss des Regierungsrates vom 10. Juli ermächtigt worden, den Vorschuss einer Million Franken der Bern-Neuenburg-Bahngesellschaft anzuweisen.

Es wurden damit bezahlt:

1. Guthaben der schweizerischen Bundesbahnen für den Saldo des Anteils der B. N. an den Baukosten für die Bahnhoferweiterung in Bern	Fr.	340,050. 53
2. Guthaben der Kantonalbank von Bern für der B. N. geleistete Vorschüsse	„	294,190. —
3. Vorschüsse der Sensetalbahngesellschaft für die Erweiterung der Station Gümmenen	„	43,294. 15
4. Restanz der Baurechnung Buss & Cie.	„	230,000. —
5. An die Restanz der Baurechnung Maggi & Cie. . .	„	92,465. 32
Total wie oben	Fr.	1,000,000. —

8. Sensetalbahn.

Die fortgesetzt ungünstigen Betriebsergebnisse der Sensetalbahn veranlassten die Direktion der Bern-Neuenburg-Bahn als Betriebsverwaltung, Vereinfachungen im Bahnbewachungsdienst vorzunehmen, welche vom eidgenössischen Eisenbahndepartement gutgeheissen wurden.

Der Verwaltungsrat sah sich aus dem nämlichen Grunde genötigt, bei den eidgenössischen Behörden um Erhöhung der Taxen einzukommen, welche ihr durch Bundesbescluss vom 20. Dezember 1907 bewilligt worden ist.

9. Pruntrut-Bonfol.

Auf Veranlassung des Verwaltungsrates stellte der Regierungsrat Mitte Februar die Anfrage an die Generaldirektion der S. B. B., ob es nicht opportun wäre, bei Anlass der Erweiterung der Einrichtungen für den Betriebswechsel auf der Station Bonfol zwischen dieser bis an die Schweizergrenze fortzusetzenden Linie und der Verbindungsbahn zwischen Pfetterhausen und Bonfol die Frage des Rückkaufes der Pruntrut-Bonfolbahn massgebenden Ortes zur Sprache zu bringen.

Die Generaldirektion gab ablehnenden Bescheid, wie sie auch die Verlegung des Anschlusses der neuen Linie Bonfol-Pfetterhausen von Bonfol nach Pruntrut von der Hand wies.

Der Verwaltungsrat reichte sodann am 18. Oktober 1907 Plan, Kostenvoranschlag und Finanzprogramm für den Bau der Strecke Bonfol-Grenze, sowie einen Entwurf Statuten-Revision und das Gesuch um eine angemessene Aktienbeteiligung des Staates ein.

Dieses Geschäft konnte im Berichtsjahr nicht mehr erledigt werden.

Der Bundesrat verlängerte durch Beschluss vom 25. Oktober 1907 die Frist zur Einreichung der revidierten Statuten, sowie der vorschriftsmässigen technischen und finanziellen Vorlagen für die Strecke Bonfol-Grenze bis zum 15. Oktober 1908.

Ferner hat der Verwaltungsrat der R. P. B. im Berichtsjahr den Betriebsvertrag mit den schweizerischen Bundesbahnen gekündigt.

10. Saignelégier-Glovelier.

Die Bemühungen eines von einer den 14. April stattgefundenen Versammlung von Aktionären und Obligationären gebildeten Initiativkomitees, eine neue Aktiengesellschaft mit Beteiligung des Staates behufs Erwerb der Saignelégier-Glovelier-Bahn aus der Liquidation und Fortsetzung ihres Betriebes zu gründen, führten im Jahr 1907 nicht zum Ziele.

Der Grosse Rat fasste diesbezüglich am 9. Oktober 1907 den folgenden Beschluss:

„1. Zum Zwecke der Erwerbung und des Weiterbetriebes der Saignelégier-Glovelier-Bahn in Liquidation wird dem Regierungsrat ein Kredit von Fr. 500,000 aus Rubrik A *k* 3 *k* zur Verfügung gestellt und derselbe ermächtigt, diese Summe entweder:

„*a.* als Aktienbeteiligung des Staates bei der auf Grundlage des Regierungsratsbeschlusses vom 10. Juni 1907 zum gleichen Zwecke zu gründenden neuen Aktiengesellschaft nach Mitgabe der hierfür aufzustellenden Statuten einzubezahlen;

„oder aber, im Falle diese Gesellschaft auf erwähnter Grundlage nicht zustande kommen sollte,

„*b.* zur Erwerbung der Bahn behufs Weiterbetrieb auf Rechnung des Staates Bern zu verwenden.

„2. Der Regierungsrat wird ferner ermächtigt,

„*a.* von der eventuellen Aktienbeteiligung sub 1 *a* hiervor diejenigen Abzüge für die der Régional Saignelégier-Glovelier bewilligten Staatsvorschüsse zu machen, welche nicht durch Verfügung des Bundesgerichtes in der Liquidation erledigt werden;

„*b.* für die eventuelle Erwerbung der Bahn sub 1 *b* hiervor an der vom Bundesgericht angeordneten öffentlichen Steigerung, namens des Staates Bern, dasjenige, innerhalb der Summe von Fr. 500,000 sich haltende Angebot zu machen, das ihm unter Berücksichtigung der ihm aus dem Selbstbetrieb entstehenden jährlichen Mehrausgaben und unter den obwaltenden Umständen als notwendig erscheint.

„3. Der Regierungsrat wird beauftragt, seinerzeit über den Verlauf der Liquidationsangelegenheit Bericht zu erstatten.“

11. Bern-Worb.

Die Gemeindebehörden und Industriellen in Worb veranlassten schon im Jahre 1905 die Bahnverwaltung, die Frage der Einführung von Rollschemeln zum Transport von Normalbahn-Güterwagen von Gümligen nach Worb-Dorf und umgekehrt zu studieren. Die Verhandlungen mit den Schweizerischen Bundesbahnen betreffend die hierfür in Gümligen erforderlichen Bauten kamen durch die Projektgenehmigung des eidgenössischen Departements vom 9. November 1906 zum Abschluss und es wurden die Bauten in Gümligen und Worb im Monat Mai 1907 fertiggestellt, sowie am 1. Juni dem Betrieb übergeben. Im Jahre 1907 sind bereits 585 Wagenladungen auf Rollschemeln transportiert worden.

Der Verwaltungsrat der B. W. B. stellte am 26. Oktober 1907 unter Einsendung eines Gutachtens von Herrn Ingenieur Thormann das Gesuch an den Regierungsrat, er möchte dem Grossen Rate beantragen, der Bahngesellschaft zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes eine weitere Staatssubvention durch Übernahme von Aktien im Betrage von Fr. 193,000 unter den durch das Subventionsgesetz von 1902 aufgestellten Bedingungen zu gewähren. Der Regierungsrat sprach darauf durch Beschluss vom 16. November 1907 die Geneigtheit aus, dem Gesuche Folge zu geben.

b. Nicht subventionierte Bahnen.

1. Schweizerische Bundesbahnen.

Mit Schreiben vom 2. April 1907 teilte die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen dem Regierungsrat mit, dass der Verwaltungsrat der S. B. B. beschlossen habe, den Kantonen für die Dienstreisen derjenigen Beamten, die häufig dienstlich reisen müssen, eine Ermässigung von 50% auf den normalen Taxen einfacher Fahrt und für Hin- und Rückfahrt zu bewilligen. Der Bundesrat habe diesem Beschluss die gesetzliche Genehmigung erteilt.

Der Regierungsrat machte von diesem Anerbieten Gebrauch und sandte der Generaldirektion am 16. Mai ein Verzeichnis der nach seiner Ansicht in Betracht fallenden Beamten ein, worauf 30 Beamte einen „Nachweis für Dienstreisen“ erhielten, an Hand dessen der Staat Bern auf Jahresschluss die Hälfte der von denselben auf den Bundesbahnen verausgabten Fahrgelder zurückerstattet erhielt. Diese Rückvergütung betrug pro Juli bis Dezember 1907 Fr. 301. 25.

Mit dem Vollzug dieser Neuerung (welcher sich als schwerfällig und für die Beamten unbequem qualifiziert) nicht einverstanden, hat die Regierung des Kantons Aargau zu Ende des Berichtsjahres die Initiative ergriffen, um im Verein mit andern Kantonen bei der Generaldirektion der S. B. B. eine Änderung und Vereinfachung des Kontrollsystems zu erwirken.

An einer am 21. November in Olten stattgefundenen interkantonalen Konferenz wurde beschlossen, es sei zunächst auf Grund eines von uns gestellten Antrages betreffend Abgabe von Ausweiskarten, die zur Fahrt zu halber Taxe berechtigen, mit den Bundesbahnen über die Abänderung des gegenwärtigen Zustandes in Unterhandlung zu treten.

Die bezügliche Eingabe erfolgte am 11. Januar 1908.

In Sachen Bahnhofumbau Biel reichten die Gemeinderäte von Biel, Nidau und Madretsch am 24. Mai dem Regierungsrat zuhanden des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements eine Eingabe ein, in welcher sie das Projekt des Gemeinderates von Biel zur Ausführung empfahlen und eine beträchtliche Subvention in Form von unentgeltlicher Terrainabtretung für den neuen Bahnhof, sowie einer Kaufsofferte für bisheriges, freiwerdendes Bahnhof-Areal zusicherten.

Die weitern Verhandlungen der Gemeinden mit der Generaldirektion führten erst im neuen Jahre zu einer Verständigung. Das definitive Projekt harrt noch der Genehmigung.

Die Frage des Bahnhofumbaues Thun erlitt infolge der Fusionsverhandlungen zwischen der Thunerseebahn- und der Dampfschiff-Gesellschaft eine Verzögerung und kam infolgedessen im Berichtsjahr nicht mehr zum Abschluss.

Die Unterbrechung der Verhandlungen mit den Bundesbehörden wurde vom Gemeinderat von Thun und der Direktion der Thunerseebahn dazu benützt, ein neues Projekt über die Vereinigung des Zentralbahnhofes mit einer Hafenanlage für die Dampfschiffe zu studieren.

Das eidgenössische Eisenbahndepartement genehmigte am 17. Dezember 1907 das Projekt für den Bahnhofumbau Bern, soweit den Güter- und Rangierbahnhof Weiermannshaus, das Lokomotivdepot im Aebigut und die Vermehrung der Geleise vom Rangierbahnhof bis und mit der Bühlstrassenbrücke betreffend.

Der neue Güter- und Rangierbahnhof Weiermannshaus soll in 2 Jahren fertiggestellt und das Lokomotivdepot spätestens zu Ende 1911 dem Betrieb übergeben werden können.

Das Departement sprach dabei die bestimmte Erwartung aus, dass zur weitern Entlastung des Bahnhofes Bern die im Wilerfeld in Aussicht genommenen Rangieranlagen nebst besonderer Lokomotivremise mit möglichster Beförderung, wenn möglich noch vor Eröffnung der Lötschbergbahn, zur Ausführung gelangen werden.

Ferner lud diese Behörde die Generaldirektion ein, neue Projekte über die als entschieden notwendig erkannte Umgestaltung des Personenbahnhofes und die beidseitig anschliessenden Abstellbahnhöfe, sowie den erforderlichen Ausbau, bezw. die Vergrösserung des Loko-Güterbahnhofes an bisheriger Stelle auszuarbeiten.

Von wichtigern Vorlagen der S. B. B. beschäftigten uns im Berichtsjahre ferner das Projekt für die Gesamterweiterung der Station Münster mit Einführnng der Solothurn-Münster-Bahn, welches vom eidg. Eisenbahndepartement am 15. Februar genehmigt wurde, sodann die Erstellung des zweiten Geleises auf der Strecke Wilerfeld-Gümligen mit Verlegung der Linie im Wilerfeld und Erweiterung der Station Ostermundigen, di-Errichtung einer Station Eyfeld auf der Linie Bern-Olten bei Worblaufen und die Erstellung dee Doppelgeleises auf der Strecke Aesch-Ruchsfeld der Juralinie nach Basel.

Von diesen drei Vorlagen ist nur die letztere erledigt. Das eidg. Eisenbahndepartement hat durch Verfügung vom 26. Oktober 1907 entschieden, dass das Projekt der Station Eyfeld fallen gelassen werden müsse, und hat den Interessenten angeraten, die angestrebte Verbesserung durch Anschluss an eine der drei benachbarten Stationen Wilerfeld, Zollikofen oder Ostermundigen mittelst eines industriellen Verbindungsgeleises zu suchen.

Besondere Erwähnung verdient endlich die von Aarberg und Umgebung angestrebte Einführung von Motorwagenkursen zwischen den Stationen Aarberg und Lyss, welches Begehren jedoch vom eidg. Eisenbahndepartement aus Gründen der Konsequenz zu gunsten der schweiz. Bundesbahnen, d. h. abschlägig beschieden wurde.

Im übrigen sind im Berichtsjahre wieder über eine grosse Zahl weniger wichtiger Bau und Betrieb betreffender Vorlagen der Generaldirektion der S. B. B. dem eidg. Eisenbahndepartement Vernehmlassungen abgegeben worden.

2. Wengernalpbahn.

Kraft der durch Bundesbeschluss vom 23. Dezember 1904 erhaltenen Ermächtigung gestattete der Bundesrat durch Beschluss vom 5. November 1907 der Wengernalpbahn, auf ihrer Linie den elektrischen Betrieb einzuführen.

Die Pläne für die elektrische Leitungsanlage wurden vom eidg. Eisenbahndepartement am 4. November 1907 genehmigt.

3. Städtische Strassenbahnen Bern.

Der Bundesrat genehmigte durch Beschluss vom 16. August 1907 das allgemeine Bauprojekt für die Linie Bahnhof-Brückfeld.

Für die neue Strecke gelten die Vorschriften des Pflichtenheftes vom 6. Dezember 1898 betreffend die Benützung der Staatsstrasse in ihrem vollen Umfang.

E. Projektierte Bahnen.

1. Brienzerseebahn.

Durch Beschluss des Nationalrates vom 17. Dezember 1907 wurde die Frage der Brienzerseebahn im Sinne des Ständeratsbeschlusses vom 22. März 1905 endgültig entschieden. Das betreffende Bundesgesetz lautet:

„Art. 1. Die Bundesbahnverwaltung wird ermächtigt, als Fortsetzung der Brünigbahn eine Eisenbahn von Brienz nach Interlaken (Brienzerseebahn) mit Spurweite von 1 Meter, 12 ‰ Maximalsteigung und 250 Meter Minimalradius im Kostenvoranschlag von Fr. 5,500,000 zu bauen.

Art. 2. Diese Ermächtigung ist an die Bedingung geknüpft, dass der Kanton Bern, gemäss dem Beschlusse des Grossen Rates vom 6. Oktober 1904, vom Tage der Betriebseröffnung hinweg während 10 Jahren an die Betriebskosten einen jährlichen Beitrag von Fr. 40,000 leistet.

Art. 3. Es steht dem Kanton Bern frei, statt der zehnjährigen Leistung von Fr. 40,000 eine entsprechende einmalige Abfindungssumme auf den Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Brienzerseebahn zu bezahlen.

Art. 4. Beim Bau der Bahn ist auf einen späteren allfälligen Umbau auf Normalspur möglichst Rücksicht zu nehmen.

Art. 5. Der Bundesrat is beauftragt, auf Grundlage des Bundesgesetzes vom 17. Juni 1874 betreffend die Volksabstimmung über Bundesgesetze und Bundesbeschlüsse die Bekanntmachung dieses Gesetzes zu veranstalten und den Beginn der Wirksamkeit desselben festzuzetzen.“

2. Tramelan-Breuleux-Noirmont.

Der Grosse Rat genehmigte in seiner Sitzung vom 22. März 1907 das allgmeine Bauprojekt mit Anschluss an die Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn in Noirmont im Kostenvoranschlag von Fr. 1,345,000 unter dem Vorbehalt, dass die Steigungs- und Krümmungsverhältnisse tunlichst zu verbessern seien, und die Linie in Breuleux durchs Dorf, mit Stationsanlage möglichst in der Mitte, geführt werden soll.

Das elektrische Traktionssystem und die Planvorlagen für die elektrischen Installationen wurden vorläufig von der Genehmigung ausgeschlossen in der Meinung, dass auch die Elektrifizierung der beidseitigen Anschlussbahnen, nämlich der Saignelégier-Chaux-de-Fonds-Bahn und der Tramelan-Tavannes-Bahn in die Projektierung einzubeziehen sei.

Ferner bewilligte der Grosse Rat eine Aktienbeteiligung von 60 % des Anlagekapitals, im Maximum von Fr. 807,000, und ermächtigte den Regierungsrat, die erste Einzahlung zu leisten.

Er genehmigte sodann die Gesellschafts-Statuten und ermächtigte den Regierungsrat, den Finanzausweis als geleistet zu erklären, sobald sich die Gesellschaft über gültige Aktienzeichnungen im Gesamtbetrage von Fr. 538,400 ausgewiesen und die Gemeinden die vollständige Deckung sämtlicher allfälliger Betriebsdefizite auf die Dauer von 12 Jahren übernommen haben werden.

Die Bahngesellschaft hat im Berichtsjahr das Bauprojekt hinsichtlich der durch diesen Grossratsbeschluss verlangten Änderungen und Verbesserungen am Tracé durch Herrn Ingenieur Zehnder-Spörri, Direktor der M. O. B. in Montreux, begutachten lassen. Die Frage der gemeinschaftlichen Elektrifizierung der Linien Tramelan-Breuleux-Noirmont, Tramelan-Tavannes und Saignelégier-Chaux-de-Fonds ist durch Herrn Ingenieur Thormann in Bern ebenfalls noch im Berichtsjahre anlässlich seiner hiervor erwähnten Studie betreffend Elektrifizierung bernischer Bahnen geprüft worden.

Die Schlussnahme bezüglich Wahl des elektrischen Traktionssystem und die Genehmigung der bezüglichen Spezialvorlagen fallen ins folgende Geschäftsjahr.

Die Eisenbahndirektion hatte sich überdies im Berichtsjahre mit einer Anzahl projektierter Bahnen zu befassen, welche noch nicht greifbare Gestalt angenommen haben, deren Finanzierung jedoch im Gange war. Wir erwähnen: Die elektrische Schmalspurbahn Zweisimmen-Lenk, die elektrische Strassenbahn Steffisburg-Thun-Interlaken (rechtsufrige Thunerseebahn), die elektrische Schmalspurbahn Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach, die normalspurigen Nebenbahnen Solothurn-Schönbühl und Ins-Erlach-Landeron.

F. Konzessionen.

Die Bundesversammlung, bezw. der Bundesrat, haben im Jahr 1907 folgende Konzessionen für Eisenbahnen im Kanton Bern erteilt, bezw. Konzessions-Änderungen, -Übertragungen und -Fristverlängerungen für solche bewilligt:

1. Neue Konzessionen.

11. April: Gstaad-Lauenen;
21. Juni: Bözingen-Mett;
27. September: Lenk-Adelboden;
10. Dezember: Grosse Scheidegg-Faulhorn;
20. Dezember: Grindelwald-Grosse Scheidegg-Meiringen;
20. Dezember: Herzogenbuchsee-Wangen-Wiedlisbach.

2. Konzessionsänderungen.

11. April: St. Immer-Sonnenberg;
20. Dezember: Spiezer Verbindungsbahn;
20. Dezember: Sensetalbahn;
20. Dezember: Solothurn-Münster.

3. Konzessionsübertragungen.

Keine.

4. Konzessionsfristverlängerungen.

12. Februar: Bern, Bärengraben-Schosshalde;
16. Juli: Jungfraubahn, IV. Sektion;
6. August: Gunten-Sigriswil;
6. August: Frutigen-Adelboden;
6. August: Tramways Interlaken;
6. August: Watttenwil-Wimmis;
25. Oktober: Bonfol-Grenze;
1. November: Solothurn-Schönbühl.

Bern, den 15. Mai 1908.

Der Direktor der Bauten und Eisenbahnen:

Könitzer.

Vom Regierungsrat genehmigt am 17. Juni 1908.

Test. Der Staatsschreiber: **Kistler.**